**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 91/92 (1928)
**Heft:** 12

**Artikel:** Der grosstädtische Strassenverkehr
**Autor:** Blum, Otto / Meyer, Peter
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-42574

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 04.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

INHALT: Der grosstädtische Strassenverkehr. — Haus Wenkenhalde in Riehen bei Basel (hierzu Tafeln 16 bis 19). — Schweizer. Verein von Dampfkessel-Besitzern. — Die Reduktions-Getriebe auf der Leipziger Technischen Messe 1928. — Rheinregulierung und Schiffahrt Strassburg-Basel. — Wirtschaftlicher Fortbildungskurs der E. T. H. — Ernest Lambelet. — Mitteilungen: Diesel-Lokomotive mit Flüssigkeitsgetriebe Schwartzkopff-Huwiler. Versetzen von 334 m langen Brückenträgern in Pittsburg. Hochdruck-Dampfkessel grosser Leistung. Normalien des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller. Bau von Autostrassen in Spanien. Elektrifikation der Warschauer Vorortbahnen. Der Weltverbrauch an Rohkautschuk. — Wettbewerbe: Verwaltungsgebäude der Société romande d'électricité in Vevey. Hospice Sandoz-David, Lausanne. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

**Band 92.** Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 12**

# Der grosstädtische Strassenverkehr.

Nach einem Vortrag von Prof. Dr. Ing. OTTO BLUM, Hannover[1]).

Um die Zusammenfassung vorwegzunehmen: dieser vorzüglich klare Vortrag zeichnete sich durch überlegene Kenntnis der tatsächlichen Zustände aus, die den Vortragenden in kühle Distanz zu jenen modernen Verkehrs-Phantasten brachte, die den Verkehr zum Götzen machen und an seine uferlose Vermehrung glauben, der jede andere Rücksicht zu opfern wäre; nicht ohne Schärfe bezeichnete er diese Richtung als Verkehrs-Dilettantismus. Da ein Vortrag über Grosstadtverkehr naturgemäss auch vieles Bekannte enthält, seien hier nur die Hauptgedanken nachgezeichnet, die, wie ausdrücklich betont wurde, auf deutschen Verhältnissen basieren, sodass von Fall zu Fall untersucht werden muss, wie weit ihre Voraussetzungen auch für die Schweiz zutreffen.

Entscheidend für die Führung des städtischen Strassenverkehrs sind seine *Anschlüsse an den Fernverkehr,* also an die Eisenbahn. Im Bahnverkehr ist der *Güterverkehr* die Hauptsache. Wo sich prinzipielle Störungen im innern Verkehr einer Grosstadt zeigen, ist sehr oft die unzweckmässige Lage eines Güter- oder Rangierbahnhofes daran schuld; solche Bahnhöfe bilden zwischen zwei Stadtteilen meist schwerer zu überschreitende Barrieren als Flüsse, ihre Sanierung ist dann eine dringende, aber sehr kostspielige Aufgabe. In ihrer Nachbarschaft ist auch die Strassenabnützung am stärksten, es bilden sich besondere Viertel, die als Wohnquartiere und Freiflächen entwertet sind.

Diese Schäden lassen sich durch systematische *Ausbildung privater Anschlussgeleise* mildern: diese führen zu einer Dezentralisierung des Umladeverkehrs, und sind wirtschaftlich sehr wichtig, weil sie Spesen und die Umlade-Verluste ersparen, die z. B. bei Kohlen drei bis zehn Prozent des Wertes ausmachen. Der Leerlauf des Strassengüterverkehrs wird verringert, und wenn die deutsche Industrie der z. T. billiger erzeugenden ausländischen gegenüber noch konkurrenzfähig bleibt, so liegt das auch daran, dass etwa 66 % der Bahngüter auf Privat-Anschlussgeleisen umgeschlagen werden, die meist noch aus der Zeit der Privatbahnen stammen. Die Leistungsfähigkeit des Auto-Lastwagens wird vielfach überschätzt: abgesehen von der volkswirtschaftlich unerwünschten Strassenabnützung kostet der tkm Bahntransport (ohne Abfertigung) nur rd. 2 Pfennig, auf Pferdefuhrwerk oder Auto aber 30 bis 40 Pfennig.

Privatgeleise können nicht beliebig auf freier Strecke angeschlossen werden; gerade ihre Abhängigkeit von vorhandenen oder neu zu erstellenden Güterbahnhöfen gibt aber ein willkommenes Mittel, die Industriesiedlung städtebaulich in die Hand zu bekommen. Die Knotenpunkte, von denen die Privatanschlussgeleise ausgehen, werden zu Mittelpunkten neuer Industriequartiere, die für ihren Bahnversand die Strassen überhaupt nicht mehr benötigen: eine sehr grosse Entlastung des städtischen Verkehrs. Bei geschickter Planung führt das von selbst zu einer Dezentralisierung und organischen Gliederung der Wohnviertel, die, möglichst durch einen Grüngürtel von der Arbeitstätte getrennt, so liegen sollen, dass der Arbeiter diese zu Fuss in höchstens etwa 10 Minuten erreichen kann, wie dies in den Städten des Industriegebietes an der Ruhr, Emscher und Lippe systematisch durchgeführt wird. Volkswirtschaftlich ist jeder Transport von Arbeitermassen mit städtischen Verkehrsmitteln Leerlauf; wird der Arbeitsplatz zu Fuss erreicht, so ist das für den Einzelnen und für die Stadt das Billigste und obendrein hygienisch wichtig.

[1]) Gehalten am 16. August im Rahmen der Städtebau-Ausstellung im Kunsthaus Zürich.

Dem Güterverkehr folgt an Wichtigkeit der *Personen-Fernverkehr.* In Städten bis zu 2 bis 300 000 Einwohnern wird immer der Bahnhofplatz zum Knotenpunkt des Strassenverkehrs werden; bei grössern Städten hat es sich bewährt, einen benachbarten Platz als Nebenzentrum auszubilden (in Hannover der „Kröpcke"). Weitere Nebenzentren bilden die Stationen, die den Vorortverkehr bedienen. Für die Bahn ist die Anlage solcher Stationen nicht rentabel; sie hätte ein Interesse, alle Reisenden in den Hauptbahnhof zu führen, aber städtebaulich und zur Entlastung des Strassenverkehrs sind die Nebenbahnhöfe sehr wichtig. In Berlin müssen grosse Siedlungsunternehmungen, wie Nikolassee, ihren Bahnhof selber bauen, und für einige Jahre die Betriebskosten übernehmen. Die Bahn entlastet die Strasse, ihr Vorortbetrieb sollte daher ausgebaut werden; es ist falsch gerechnet, wenn man sie durch Lokalbahnen, Strassenbahnen, Autolinien konkurrenziert, weil die Bahn den Vorortverkehr sozusagen nebenher, auf ihren ohnehin für den Fernverkehr nötigen Anlagen bewältigt. Erst wenn besondere Vorort-Geleise eigens gebaut werden müssten, kommen solche besondere Transportmittel, vor allem Schnellbahnen, in Frage, was meist erst in Städten von 700 000 Einwohnern an der Fall sein dürfte. Eine zweigeleisige Bahnlinie ist im Stand, unter Blocksicherung stündlich bis 40 Züge mit 30 bis 40 000 Menschen in jeder Richtung zu befördern, unvergleichlich viel mehr als die beste Strasse; sie kann vor allem den Stossverkehr glatt abwickeln, sie hat keine Niveaukreuzungen wie die Strasse.

Die gleichen Vorzüge hat eine *Schnellbahn* (Hochbahn, Untergrundbahn); sie nimmt die 30 bis 40 000 Passanten aus dem Strassenverkehr, und leistet damit soviel wie drei bis fünf Strassen; ihre Anlagekosten sind aber enorm und nur da gerechtfertigt, wo die nötigen Strassendurchbrüche noch teurer wären. So kostete vor dem Krieg die Anlage einer zweigeleisigen Hauptbahn samt Rollmaterial pro km 300 000 Mark, eine zweigeleisige Strassenbahn ebensoviel, eine Schnellbahn unter normalen Verhältnissen aber etwa drei Millionen, in Berlin, wo Grundwasserdichtungen nötig waren, vier bis fünf Millionen, das 1,7 km lange Schlusstück des Londoner Innenrings zehn Millionen Mark pro km, und in New York, wo Neuanlagen bereits in ein zweites Untergeschoss verlegt werden müssen, sollen die Kosten sogar auf 10 Mill. Dollar/km kommen.

Mit berechtigtem Hohn geisselte der Vortragende den *Amerika-Wahn* so vieler fortschrittseifriger Europäer, die Wolkenkratzerromantik „moderner" Städtebau-Dilettanten, die vergessen, dass Europa geographisch relativ kleinteilig gegliedert ist, und als wichtigste Tatsache mit seinen vorhandenen Städten rechnen muss, die glücklicherweise durchaus keine Tendenz haben, ins Unbegrenzte zu wachsen. Die Bewunderer Amerikas wissen von den „Arbeitern mit Fordautomobilen" zu berichten, aber man schweigt über die Wohnverhältnisse der Neger, Chinesen, Italiener in der Siebenmillionenstadt New York, die schlimmer sind als die übelsten Quartiere Neapels oder Londons. Der durch die sinnlose, auf rücksichtsloseste Ausbeutung des Bodenwertes gegründete Bebauung hervorgerufene Verkehr ist dort überhaupt nicht mehr, auch nicht mit amerikanischem Kapital zu bewältigen. Und wenn über eine der Hudson-Brücken, die soviel kostet, dass man eine Stadt für 40 000 Menschen dafür neu bauen könnte, täglich in jeder Richtung bis zu zwei Millionen Menschen gehen, so ist das keine Ursache zur Bewunderung, sondern ein verkehrstechnischer Wahnsinn, ein Beweis organisatorischer Unfähigkeit. Die Menschen werden durch den ungeheuren, volkswirtschaftlich leerlaufenden Verkehr körperlich und psychisch verbraucht, und alle diese Menschen müssen

noch ausserdem zur Erreichung ihrer Arbeitstätten in den Wolkenkratzern befördert werden mit Aufzügen, den teuersten und wenigst leistungsfähigen Verkehrsmitteln. Seit dem Amsterdamer Städtebaukongress kommen denn auch amerikanische Fachleute immer mehr nach Europa, um europäische Verhältnisse als vorbildlich zu studieren.

Im eigentlichen *Strassenverkehr* ist der Fussgänger der wichtigste Faktor, er bewältigt weitaus die grösste Verkehrsmenge und zwar umsonst; auch erfordern die Trottoirs den geringsten Unterhalt. Gerade darum wird der Fussgänger von der Verkehrsregelung oft vernachlässigt. Hauptsache ist, alle Strassenkreuzungen so klar zu organisieren, dass jedermann genau weiss, wie er zu gehen oder zu fahren hat. An solchen Stellen ist die Fahrbahn zu verengern — ein Vorschlag, der noch vor wenig Jahren als verkehrsfeindlich ausgelacht wurde, und der sich in der Praxis seither sehr gut bewährt hat. Auch der Radfahrer ist wichtiger, als er meist genommen wird. In Nord-Deutschland hat jeder zweite Mensch ein Rad, in gebirgigen Gegenden wie der Schweiz ist der Prozentsatz geringer, aber das Rad verursacht minimale Selbstkosten, es ist das Beförderungsmittel des kleinen Mannes. Auf allen Asphaltstrassen sollte längs des Rinnsteins ein Streifen mit rauher Pflästerung für Radfahrer angelegt werden. In Hannover und anderswo habe es sich sogar bewährt, den Radfahrern Fussgänger-Promenaden freizugeben. Im Gebiet des Ruhr-Siedlungsverbandes wird jede neue Strasse mit Radfahrstreifen angelegt, und die Reichsbahn stellt bahneigene Geländestreifen längs des Bahnkörpers für Radfahrwege zur Verfügung.

In der Frage *Strassenbahn oder Omnibus* trat der Vortragende stark für die, vielfach von interessierter oder unkundiger Seite als überholt hingestellte Strassenbahn ein. Erstens sind die Selbstkosten des Autobetriebes ungefähr doppelt so hoch wie die der Strassenbahn, zweitens darf nicht übersehen werden, dass die Strassenbahnen schon vorhanden sind, und sehr grosse Kapitalien darin festliegen, auf die Rücksicht genommen werden muss. Die Strassenbahn erfüllt eine verkehrsregelnde Funktion, neben der die geringe Hemmung des Autoverkehrs durch Einsteigende nicht in Betracht kommt. Das Gefahrmoment der Strassenbahn ist, gerechnet auf die Betriebslänge, um die Hälfte geringer als beim Autobus, weil sie sich auch bei schärfster Bremsung nicht aus ihrer Spur abdreht. Hinsichtlich der Leistung ist zu überlegen, dass die Strassenbahn Anhängewagen haben kann, der Autobus Plätze auf dem Verdeck. Kann eine Schnellbahn in jeder Richtung pro Stunde 30 000 Menschen befördern, so sind die entsprechenden Zahlen für Strassenbahnen 18000, Omnibus 13000, Einzelauto 1300. Diese theoretischen Zahlen gelten für kreuzungsfreie Fahrt, praktisch vermindern sich alle (ausser der Bahn) auf etwa die Hälfte.

Prof. Blum beschrieb dann noch kurz die Regelung schwieriger Kreuzungen und *Plätze*, die jedesmal zu sehr starker Ueberbauung mit Trottoirflächen führe; durch die Verengerung, dafür aber exakte Führung der Fahrbahnen wird der Verkehr nicht gehemmt, sondern beschleunigt.[1]) Es wurde sogar von einem Fall berichtet, wo die Strassenbahn samt Hinterstellungsgeleisen aus der Fahrbahn in die Trottoirfläche verlegt wurde, mit bestem Erfolg, da die Schienen jederzeit sichtbar, und das Gefahrmoment deshalb gering ist.

Der Vortrag, der besonders interessant war, weil er das Problem des Grosstadtverkehrs in seiner ganzen Breite, und nicht nur einseitig vom Standpunkt des Autos aus behandelte — das dabei allerdings etwas zu kurz kam —, fand starken Beifall. P. M.

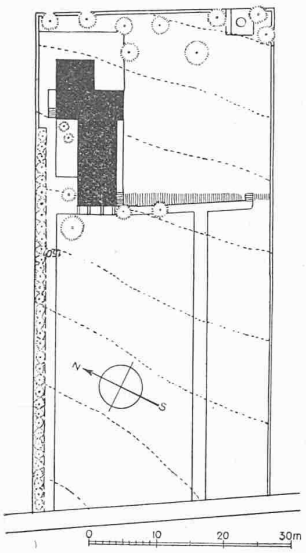


Abb. 1. Lageplan 1 : 1000.

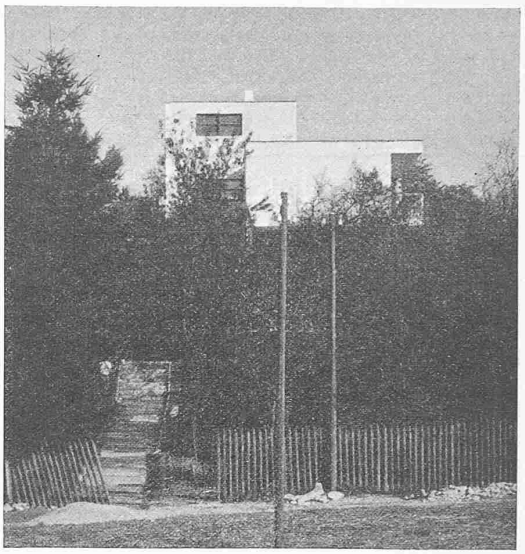

Abb. 2. Zugang von der Strasse.

## Haus Wenkenhalde in Riehen bei Basel.

Architekten ARTARIA & SCHMIDT, Basel.

(Hierzu Tafeln 16 bis 19.)

Dieses Haus wurde 1927 gebaut; es ist wichtig als erster Versuch in der Schweiz, durch systematische Verwendung normalisierter Bauelemente eine Verbilligung der Baukosten auch im Wohnbau zu erzielen. Obwohl es sich also um einen Versuchsbau handelt, bei dem, wie bei jeder Erstanwendung neuer Methoden, zunächst eher Mehrkosten zu erwarten sind, kam der Kubikmeterpreis ohne Umge-

[1]) Vgl. unsere eigenen Ausführungen und Vorschläge für den Genfer Bahnhofplatz, in „S. B. Z." vom 26. März und 30. April 1927. C. J.

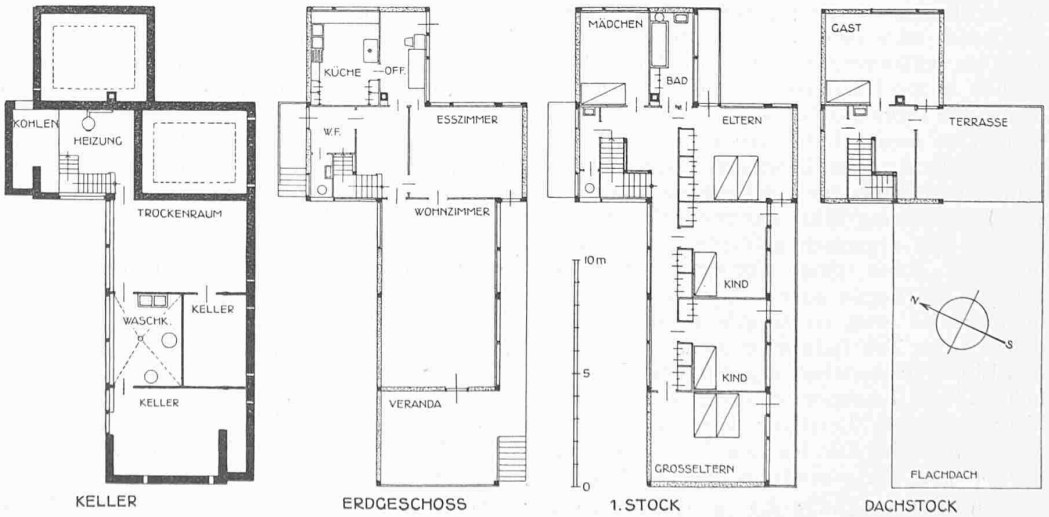


Abb. 3 bis 5. Grundrisse 1 : 300 des Wohnhauses an der Wenkenhalde in Riehen bei Basel.