Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 14

Artikel: Gegenwarts- und Zukunftsfragen des Strassenbaues
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-42584

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

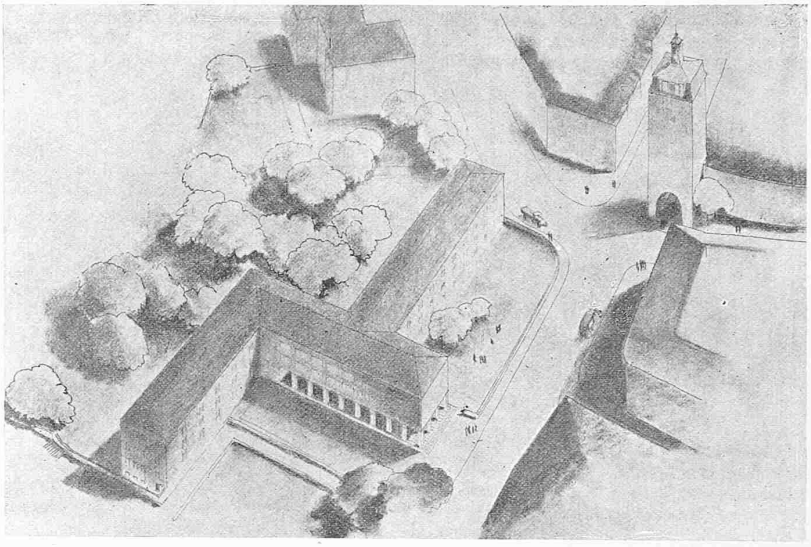
Download PDF: 10.12.2025

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

Gegenwarts- und Zukunftsfragen des Strassenbaues.

Die *Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau* (Sitz Berlin-Charlottenburg, Knesebeckstrasse 30), hielt am 21. Juni d. J. in Dresden ihre vierte Hauptversammlung ab, die in eindrucksvoller Weise das grosse Interesse erkennen liess, das nachgerade alle Kreise der Wirtschaft, Verwaltung und Technik den mannigfachen Fragen des Strassenbaues entgegenbringen. So bot die zahlreich besuchte Tagung in den bemerkenswerten Vorträgen führender Fachleute ein geschlossenes Bild der Gegenwarts- und Zukunftsprobleme des Strassenbaues. Da manches davon auch für schweizerische Verhältnisse von anregendem Werte ist, entnehmen wir den Vortragsberichten folgendes.

Der Beigeordnete des Deutschen Landkreistages, Oberbürgermeister Dr. Heymann (Berlin), schilderte die grossen *Aufgaben der Landstrassenverwaltungen* infolge des Anwachsens des Automobil-Verkehrs. Insbesondere behandelte er die Frage der Organisation und der Planmässigkeit. Von der nach dem Kriege zunächst aufgetauchten Meinung, dass man zu einer gesetzlichen Einteilung der Wege nach Klassen schreiten müsse, ist man abgekommen. Die Trägerschaft der Unterhaltung kann in Deutschland unmöglich schematisch verteilt, sondern muss in jedem einzelnen Falle abgewogen werden. In dieser Erkenntnis hat sich im Wege der *Vereinbarungen* ein erheblicher Uebergang von Strassen grösserer Bedeutung auf den höheren Verband (z. B. auf Ländern und Provinzen) vollzogen und ist weiter im Gange. Die notwendige Planmässigkeit wird von oben her (verkehrsgeographisch) und von unten her (durch sorgfältige Umbauprogramme, vom Kilometer ausgehend) zu erreichen versucht. Die Wegebaupflichtigen hatten diese Aufgabe durch Aufstellung mehrjähriger, für grössere Bezirke zusammengefasste Umbauprogramme schon vor anderthalb Jahren in Angriff genommen; die erforderlichen Gesamtkosten lassen sich heute auf 4,8 bis 5 Milliarden Mark angeben. Sie umfassen rund 100 000 km des gesamten Landstrassennetzes von 180 000 km und beruhen darauf, dass auf schwer belasteten Strecken, hauptsächlich in der Nähe der Verkehrsknotenpunkte, eine stärkere Bauweise sparsamer ist als die bisher übliche Unterhaltungsform. Die Verzögerung des Umbaues würde eine Verschwendung bedeuten und zugleich eine Verteuerung der Betriebs- und Unterhaltungskosten der Automobile zur Folge haben. Neben dem positiven Aufbau ist die Schädigung der Landstrassen durch ungeeignete Fahrzeuge nicht ausser Acht zu lassen. Auch dürfen vorläufig die Breitenabmessungen der Fahrzeuge nicht übertrieben werden. Ein neues Problem, das mit dem Automobilverkehr zusammenhängt, ist die Trennung der Radfahrwege und der Automobilstrassen. Zum Schlusse behandelte der Vortragende das Verhältnis der Schienenbahnen sowie der Autobus-Linien zu der Strassenbaulast und weitere Einzelfragen.

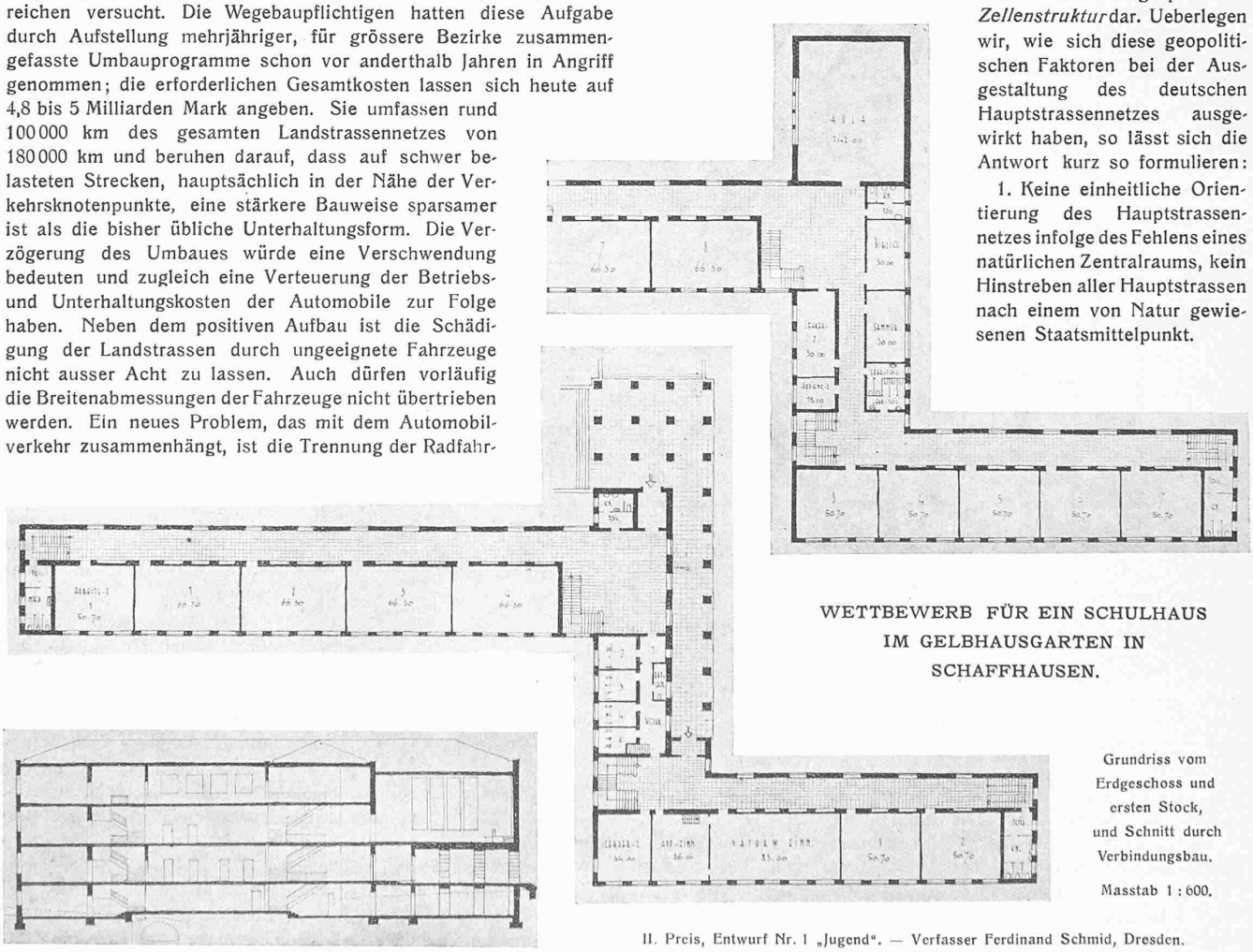


II. Preis (3000 Fr.), Entwurf Nr. 1 „Jugend". — Verfasser Ferdinand Schmid, Dresden. Fliegerbild aus Norden.

*

Ueber die *„Geopolitischen Faktoren beim Ausbau des deutschen Hauptstrassennetzes"* sprach Prof. Dr. Obst (Hannover); seine Grundgedanken sind folgende: Deutschland stellt mit einem ausgesprochen parallel geschalteten Flussnetz und mit dem quer darüber gelegten Wall der deutschen Mittelgebirge statt einer Raumeinheit eine ausgesprochene *Zellenstruktur* dar. Ueberlegen wir, wie sich diese geopolitischen Faktoren bei der Ausgestaltung des deutschen Hauptstrassennetzes ausgewirkt haben, so lässt sich die Antwort kurz so formulieren:

1. Keine einheitliche Orientierung des Hauptstrassennetzes infolge des Fehlens eines natürlichen Zentralraums, kein Hinstreben aller Hauptstrassen nach einem von Natur gewiesenen Staatsmittelpunkt.



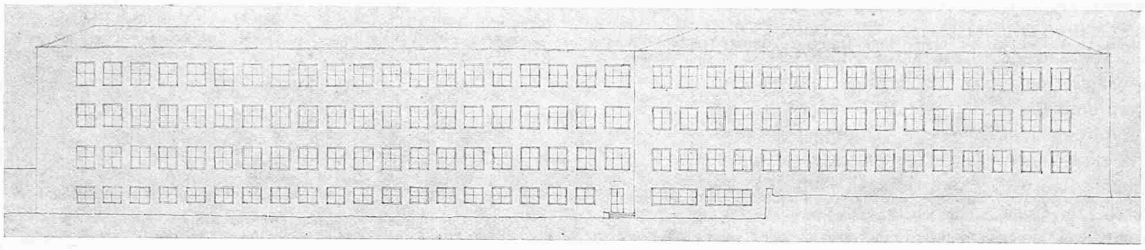
WETTBEWERB FÜR EIN SCHULHAUS IM GELBHAUSGARTEN IN SCHAFFHAUSEN.

Grundriss vom Erdgeschoss und ersten Stock, und Schnitt durch Verbindungsbau.

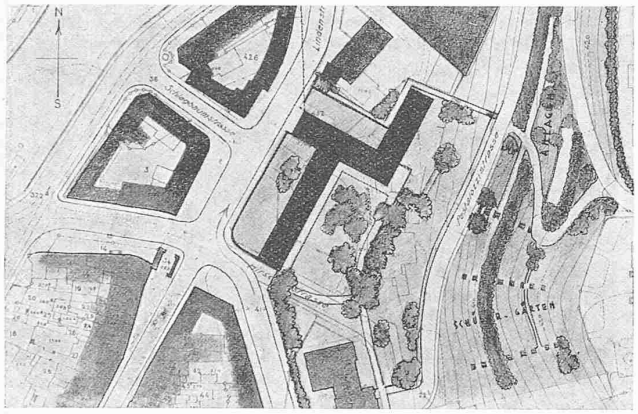
Masstab 1 : 600.

II. Preis, Entwurf Nr. 1 „Jugend". — Verfasser Ferdinand Schmid, Dresden.

WETTBEWERB FÜR EIN SCHULHAUS IM GELBHAUSGARTEN IN SCHAFFHAUSEN.



II. Preis (3000 Fr.), Entwurf Nr. 1 „Jugend". — Verfasser Ferdinand Schmid, Dresden. — Ostfassade 1 : 600.



II. Preis, Entwurf Nr. 1 „Jugend". — Lageplan 1 : 3000.

2. Kein planmässiger Ausbau des Hauptstrassennetzes infolge der Zellenstruktur und Kleinstaaterei sowie der dadurch bedingten Rivalität der vielzähligen Gliedstaaten.

Wir können die Natur unseres Lebensraumes nicht ändern; wir können in Deutschland kein Paris und kein Moskau im Sinne eines naturbestimmten Zentralraumes schaffen. Im Gegenteil werden wir den andersgearteten geopolitischen Grundfaktoren Deutschlands auch in Zukunft Rechnung tragen und uns vor einem künstlichen Zentralisieren beim Ausbau des Hauptstrassennetzes hüten müssen. Was wir aber sehr wohl können und müssen, um uns im Herzen Mitteleuropas zu behaupten, ist, die Kleinstaaterei zu überwinden und endlich zu einem planmässigen Ausbau des Hauptstrassennetzes zu gelangen. Das Gesetz der wachsenden Räume, das unserem Zeitalter den Stempel aufdrückt, verlangt kategorisch für Wirtschaft und Verkehr die Schaffung von Grossraumverbänden.

Lage und Gestaltung des deutschen Staatsraumes haben es mit sich gebracht, dass zwei grundverschiedene Arten von Automobillinien das Land durchziehen, dass dem Volke anstelle einer radialzentralistischen Einstellung gleichsam zwei verschiedene Blickrichtungen aufgeprägt wurden: die Nord-Süd-Linie und die West-Ost-Linie. Dieser Zwiespalt geht übrigens durch die ganze deutsche Geschichte hindurch.

Die *Nord-Süd-Linie*, die über Deutschland Skandinavien mit dem Mittelmer verbindet, erfährt durch die topographische Gestaltung Deutschlands eine Aufspaltung nach folgenden Hauptrouten:

1. Skandinavien - Fehmarn Sund - Hansadreieck - Hannover-Leinetal - Wetterau - Frankfurt a. M. - Oberrhein Basel; von dort entweder auf der Naturstrasse, d. h. durch die burgundische Pforte-Doubs - Saône - Rhone über Lyon nach Marseille, oder über die Schweizer Alpenpässe nach Mailand - Genua. [„Hafrabam". Red.]

2. Skandinavien-Trelleborg-Sassnitz-Berlin-Dessau-Bitterfeld-Halle, Leipzig - Chemnitz, Zwickau, Plauen - Nürnberg - Augsburg-München - Innsbruck - Brenner - Verona - Venedig.

3. Wie 2, aber von Berlin über Dresden - Prag - Wien mit Anschluss nach Triest bezw. Budapest - Belgrad - Nisch nach Saloniki oder über Sofia nach Konstantinopel.

Diese drei Nord-Süd-Routen sind innerhalb Deutschlands dadurch ausgezeichnet, dass längs ihnen wichtige und ungemein verkehrsreiche Wirtschaftsgebiete aneinandergereiht sind: die deutschen Welthäfen, das mannigfach differenzierte niedersächsische Wirtschaftsgebiet, Rhein-Main-Gau, Oberrhein; Berlin, Mitteldeutsches Industrierevier, Franken, Bayern; Berlin, Dresden, Prag, Wien. Auf jeder der drei Strecken besteht ein so intensiver Nachbar- und Bezirksverkehr, dass es unter allen Umständen im Interesse der Weiterentwicklung der deutschen Wirtschaft gelegen ist, die genannten drei Strecken einheitlich als Haupt-Autostrassen auszubauen.

Von den *West-Ost-Strassen* kommt etwa bis Berlin nur eine Hauptlinie in Betracht, die den bisher besprochenen wesensverwandt ist: die Strecke London - Rheinmündung - Rhein-Ruhr-Industrie-Gebiet - Hannover - Berlin. Auch sie ist die Verbindungslinie grosser Wirtschafts- und Verkehrsbezirke. Weiter nach Osten ändert sich dann das Bild gründlich. Der Güterumsatz wird hier im wesentlichen von den Eisenbahnen in Verbindung mit der Flussschiffahrt bewältigt werden können. Trotzdem treten wir dringend für die Anlage von Auto-Hauptstrassen auch hier ein; es leiten uns dabei allerdings nicht wirtschaftliche, sondern volkspolitische Erwägungen, denn eine grosszügige Siedlungspolitik im Osten ist eine unabweisbare Notwendigkeit. Die Errichtung eines Siedlungsbollwerks im Osten ist jedoch nicht zuletzt eine Verkehrsfrage. — Der Redner erörterte dann im einzelnen die damit zusammenhängenden Probleme und machte konkrete Vorschläge dafür, welche der Ostdeutschen Auto-Hauptstrassen als zur Stützung des deutschen Volkstums unentbehrlich zu betrachten seien.

*

„*Vorschlag zum Netz der deutschen Hauptstrassen*" nannte Dr. Rappaport, Beigeordneter des Ruhrsiedlungsverbandes (Essen) seinen Bericht. Zu Beginn des Jahres 1925 hatte die Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau beschlossen, als erste und wichtigste Arbeit des Planungsausschusses den Entwurf zu einem Automobilstrassennetz Deutschlands in Angriff zu nehmen. Als Grundlage für die Bestimmung der Hauptverkehrsrichtungen dieses Planes sind, neben der Verkehrsspinne der deutschen Eisenbahnlinien, die wichtigsten Wirtschaftszentren Deutschlands, die Rohstoffgebiete, die Verarbeitungs- und Verbrauchsstellen der Industrie und der land- und forstwirtschaftlichen Produkte massgebend gewesen. Für den Anschluss an das Strassennetz des Auslands stand die Karte des Internationalen Automobilklubs zur Verfügung; im übrigen richtete man sich nach den bestehenden Verkehrsbeziehungen. Nach eingehenden Verhandlungen im Planungsausschuss wurde zunächst eine rein schematische Planskizze aufgestellt, die die hauptsächlichsten durchgehenden Nord/Süd- und West/Ost-Verbindungen zeigte. Durch Aufnahme weiterer Strassenzüge wurde im März 1926 das sog. „Spitzennetz" fertiggestellt und veröffentlicht. Dieser Plan, im Masstab 1 : 1 000 000, führt die *Haupt-Durchgangsstrassen* (Fernstrassen), und zwar je nach ihrer Bedeutung unterschieden in einen I. Ausbauabschnitt mit rd. 10 630 km Strassenlänge und einen II. Ausbauabschnitt mit rd. 4 725 km Strassenlänge; die Gesamtlänge betrug somit 15 355 km.

Der Plan wurde sämtlichen deutschen und preussischen Ministerien, Provinzen, Grosstädten, Verkehrsverbänden und allen in Betracht kommenden Stellen zur Aeusserung übersandt. Ungefähr 200 eingegangene Aeusserungen und Wünsche wurden gesammelt und in Teilbesprechungen mit den in Frage kommenden Dienststellen geklärt und festgelegt. Nach sachgemässer Durcharbeitung dieser Beschlüsse ist unter Beteiligung fast aller in Frage kommenden Behörden und Verbände das *Netz der Hauptdurchgangsstrassen* entstanden. Es sind die wichtigsten Fernverbindungen mit rd. 22 500 km Gesamtstrassenlänge zu einem Netz vereinigt, dessen späterer stufenweiser Ausbau den Strassen-Unterhaltpflichtigen verbleiben muss.

Gleichzeitig bearbeitete die Studiengesellschaft neben diesem Netz der Hauptdurchgangsstrassen einen ergänzenden Vorschlag für den Ausbau der *Hauptverkehrsstrassen I. Ordnung.* Auch dieses Kartenwerk im Masstabe 1 : 300 000, das das gesamte deutsche Reichsgebiet in 46 Einzelblättern umfasst, ist fertiggestellt und zeigt in rotem Aufdruck das festgelegte Durchgangsstrassennetz und die vorgeschlagenen Strassenzüge I. Ordnung (vergl. Teilübersicht in Abb. 1).

Während im Durchgangs-Strassennetz die Hauptstrassenzüge des grossen Durchgangsverkehrs zur Verbindung der wichtigsten Wirtschaftsgebiete festgelegt sind, gelten als Strassen I. Ordnung alle Hauptstrassen zur Vermittlung der verschiedenen Landesteile unter besonderer Betonung des Zugangs zu wichtigern Ortschaften, Eisenbahnhaltestellen, Flughäfen usw. Das ganze Netz umfasst schätzungsweise 45 000 km Strassen I. Ordnung. Das Netz verdichtet sich naturgemäss in den Gebieten, in denen eine starke Rohstoff-Gewinnung oder eine ausserordentlich starke Produktion stattfindet, wie z. B. das rheinisch-westfälische Industriegebiet, die Gegend bei Halle-Leipzig, die Stadt Berlin mit ihrer weitern Umgebung u. a.

Bei der Bearbeitung des Durchgangsstrassennetzes sowie des Netzes der Strassen I. Ordnung waren die nämlichen Gesichtspunkte massgebend, wie s. Z. bei der Aufstellung des ersten Spitzennetzes. Bei beiden Strassenklassen handelt es sich nicht um Entwürfe für selbständig neu zu bauende Autobahnen, vielmehr setzt sich das Netz überwiegend aus den vorhandenen Strassennetzen der Staats- und Provinzialstrassen zusammen. Ausserdem ist ein grosser Teil der Kreisstrassen zum Ausbau vorgesehen, einmal wegen ihrer tatsächlich bestehenden überaus starken Belastung, dann aber ganz besonders zur Verkürzung von grossen Umwegen durch Einschalten kleiner Zwischenstrecken.

Einen weitern grossen Bestandteil an dem vorgeschlagenen Strassennetz bilden die *Stadtstrassen* mit ihrer Durchführung durch die Ortskerne bezw. ihrer Umleitung auf bestehenden oder geplanten Verkehrsanlagen. Neuanlagen kommen im wesentlichen zur Umgehung zu enger Ortskerne, zur Abflachung von Krümmungen und zur Vermeidung unerwünschter Niveaukreuzungen mit starren Verkehrsstrassen in Betracht. Vollständige Neubaustrecken sind nur vorgesehen bei Berührung der besonders eng besiedelten und verkehrsreichen Gegenden, in denen die vorhandenen Staats- und Provinzialstrassen zur Uebernahme nicht geeignet sind.

Der Zweck des Entwurfs zu einem Automobilstrassennetz ist u. a. wie folgt festgelegt: Der Entwurf „will Klarheit schaffen über die Wege, die der Kraftwagenverkehr grösserer Entfernungen, möge er nun stark oder gering sein, nimmt oder nehmen kann. Er will die jetzigen Streitigkeiten einzelner Gemeinden, Kreise und Verbände über die Wichtigkeit ihrer Strasse als Durchgangsstrasse oder Teil eines Durchgangsstrassenzuges klarlegen. Er will ferner bei Neuherstellung von Umgehungsstrassen, Verbesserungsstrassen und dergl. ungeeignete Führungen und unnötige Geldausgaben vermeiden".

Es muss darauf hingewiesen werden, dass es sich bei diesen Vorschlägen zwar um eine sehr gründliche und mit zahlreichen amtlichen Stellen besprochene und geklärte Arbeit handelt, dass es im Grunde aber die Studienarbeit einer privaten Gesellschaft ist. Welche Folgerungen die amtlichen Stellen aus dieser Arbeit ziehen wollen, muss ihnen überlassen bleiben. Inzwischen hat das Reichsverkehrsministerium im Benehmen mit den Ländern die Schaffung eines einheitlichen Durchgangsstrassennetzes und den Erlass einer zugehörigen Strassenbauordnung beschlossen und die Arbeiten hierzu in Angriff genommen. Voraussetzungen und Ziele sind denen der privaten Studienarbeiten der Studiengesellschaft ähnlich. Unverbindliche Verhandlungen lassen auch erhoffen, dass das vorliegende Material der Studiengesellschaft dem Reichsverkehrsministerium gewisse Anhaltspunkte und Unterlagen bietet. An sich ist es durchaus begrüssenswert, dass diese in drei Jahren seitens der Studiengesellschaft angeregte Frage von amtlicher Stelle als zweckmässig und notwendig angesehen und vom Reich aus einheitlich bearbeitet wird.

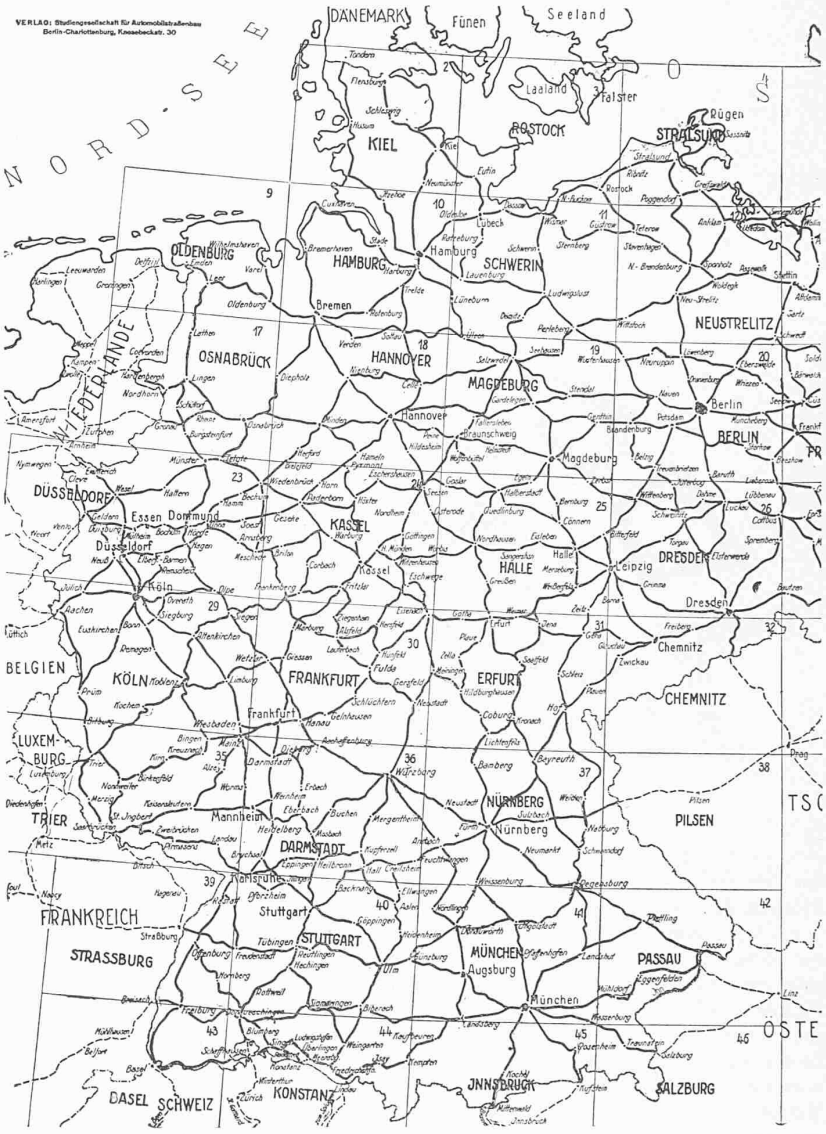


Abb. 1. Vorschlag zu einem Automobilstrassennetz für Deutschland. — Masstab 1 : 5,5 Mill.

Mitteilungen.

IVe Congrès international des Ingénieurs-Conseils à Amsterdam. Ainsi que nous l'avons annoncé, le quatrième Congrès international des Ingénieurs-Conseils a eu lieu à Amsterdam du 12 au 15 septembre 1928. La séance d'ouverture du 13 septembre, présidée par le Ministre des Travaux publics des Pays-Bas assisté du bourgmestre d'Amsterdam, a eu lieu dans la grande salle du Cercle industriel, en présence d'une centaine de congressistes. Les travaux de la première section portaient sur les limites dans lesquelles l'intérêt général se concilie avec l'intervention des administrations et pouvoirs publics en lieu et place de celle des ingénieurs-conseils; le rapporteur était M. G. J. J. Verdam (La Haye). La deuxième section a traité les relations entre ingénieurs-conseils, architectes et installateurs, notamment en matière de chauffage central; le rapporteur était M. D. H. Stigter (Amsterdam). La troisième section a traité les questions relatives aux intérêts professionnels des ingénieurs-conseils; on a entendu des rapports de MM. B. Bauer (Vienne), Zieritz (Vienne) et A. C. Robert (Paris). Enfin, la quatrième section s'est occupée des questions de tarifs d'honoraires et des cahiers des charges; rapporteurs: MM. Rodovic