

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://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 Schifffahrt Strassburg-BaseL. — Wirtschaftlicher Fortbildungskurs der E. T. H. — Ernest Lambert. — Mitteilungen: Diesel-Lokomotive mit Flüssigkeitsgetriebe Schwartzkopf-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, Hannover¹⁾.

Um die Zusammenfassung vorwegzunehmen: dieser vorzüglich klare Vortrag zeichnete sich durch überlegene Kenntnis der tatsächlichen Zustände aus, die den Vortragenden in kühler 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 Strassenabnutzung 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 Strassen-güterverkehrs 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 Strassenabnutzung 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 Niveaureisungen 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 teuer 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 Grundwasserdriftungen nötig waren, vier bis fünf Millionen, das 1,7 km lange Schlussstück 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