# Stadtarchiv Mannheim

## Nachlaß

## Hermann Heimerich

Zugang: 24/1972

106

132

*Probleme, die sich aus der ständig wachsenden Motorisierung, insbesondere für die Gemeinden, ergeben*

*Von Oberbürgermeister a. D. Professor*
*Dr. Dr. h. c. Heimerich, Mannheim*)*

*) Bericht, in der Herbsttagunng des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V. am 24. November 1960 in Darmstadt erstattet.

## I

### *Soziologische Betrachtungen*

Ein amerikanischer Städtebauer hat kürzlich geschrieben, „die Großstadt stehe heute in der Zwangslage, entweder die Lebensverhältnisse von Grund auf zu ändern oder an ihren ungelösten Problemen zu Grunde zu gehen". In der Tat sind die menschlichen Lebensverhältnisse in der Großstadt heute höchst bedrohlich geworden. Eine Hauptursache ist die ständig wachsende Motorisierung, insbesondere der private Kraftwagenverkehr. Hier hat sich ein in diesem Ausmaß nicht erwarteter Exzeß der Zivilisation ergeben. Stand vor 10 Jahren noch der Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Städte im Vordergrund, so ist jetzt nach Lösung dieses Problems eine Verkehrsnot hervorgetreten, die in ihren Auswirkungen die Städte und ein humanes Leben ihrer Bewohner aufs Neue zu zerstören droht. Es ist nicht uninteressant, daß heute von einer neuen Gruppe von Verdrängten gesprochen wird, die verkehrsverdrängten Stadtbewohner sind ein solcher neuer Begriff geworden.

Ich muß Sie nun mit einigen Zahlen bekannt machen und muß da und dort auch auf die Verhältnisse der Stadt Mannheim eingehen. Aber was für Mannheim zutrifft, das ich ja nur beispielhaft erwähne, weil ich dort die Verhältnisse besonders gut kenne, das trifft ja für jede andere Stadt gleicher Größe oder ähnlicher Größe auch zu. Das Anwachsen des Kraftfahrverkehrs ist ungeheuerlich.

1. Der Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik setzte sich am 1. Juli 1960 wie folgt zusammen:

| | |
|---|---|
| Personen- und Kombinationsfahrzeuge | 4 341 000 |
| Lastkraftwagen | 644 000 |
| Krafträder | 1 868 000 |
| Omnibusse | 32 000 |
| Zugmaschinen | 867 000 |
| Sonderfahrzeuge | 45 000 |
| Zusammen | 7 797 000 |

Damit kommt ein Kraftfahrzeug auf 13 Einwohner. Abgesehen hiervon befinden sich in der Bundesrepublik noch 2 160 000 Fahrräder mit Hilfsmotor, so daß es in der Bundesrepublik z. Z. rund 10 Millionen motorgetriebene Fahrzeuge gibt.

Dabei ist noch zu bedenken, daß auch zahlreiche ausländische Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik verkehren. So sind z. B. im Monat August 1960 nicht weniger als 6,5 Millionen Kraftfahrzeuge aus dem Ausland in das Bundesgebiet eingefahren.

2. In Mannheim hat sich der Bestand der zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge wie folgt entwickelt, wobei als Stichtag jeweils der 30. September genommen wurde:

| Jahr | Pkw | Krafträder | Lkw |
|---|---|---|---|
| 1950 | 5 179 | 5 181 | 3 047 |
| 1951 | 7 204 | 7 336 | 3 426 |
| 1952 | 7 725 | 8 056 | 3 771 |
| 1953 | 9 050 | 9 554 | 3 971 |
| 1954 | 10 867 | 10 467 | 4 127 |
| 1955 | 13 854 | 11 057 | 4 458 |
| 1956 | 16 957 | 9 410 | 4 683 |
| 1957 | 20 143 | 8 797 | 4 901 |
| 1958 | 23 944 | 8 298 | 5 473 |
| 1959 | 27 393 | 7 547 | 6 012 |
| 1960 | 32 215 | 6 753 | 6 432 |

Aus dieser Statistik ergibt sich, daß sich in Mannheim die Zahl der zugelassenen Pkw in 11 Jahren mehr als versechsfacht und in den letzten 4 Jahren verdoppelt hat. In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, daß die Zahl der in Mannheim jährlich erteilten Führerscheine für Pkw, die Zahl der in Mannheim in der gleichen Zeit zugelassenen Pkw weit übersteigt. Während der Nettozugang von Pkw im Jahre 1959 4800 betrug, sind in dem gleichen Jahre 8674 neue Führerscheine erteilt worden. Jeder Führerscheinbesitzer ohne eigenes Auto ist ein Aspirant für den künftigen Erwerb eines eigenen Wagens.

Interessant ist auch, daß die Zahl der Führerscheinanwärter in der ganzen Bundesrepublik in einem ständigen Anwachsen begriffen ist. Im 1. Halbjahr 1960 ist die Zahl der Fahrprüfungen um 13,4 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen, also in diesem Halbjahr, und zwar auf die Zahl von 771 000, also im 1. Halbjahr haben 771 000 Menschen die Fahrprüfung abgelegt. Es macht dabei wenig aus, daß im Durchschnitt jetzt jeder 5. Bewerber bei der Prüfung durchfällt. Fast alle durchgefallenen melden sich zu einem 2. Lehrgang und bestehen dann die Prüfung schließlich doch.

3. Hinsichtlich der weiteren Vermehrung der Pkw weichen die Schätzungen naturgemäß voneinander ab. In den vergangenen Jahren haben sich auch Sachverständige über die Verkehrszunahme erheblich getäuscht. So hat der von der Stadt Mannheim in Anspruch genommene Verkehrsexperte Dr. Feuchtinger mit nur 23 000 zugelassenen Pkw in Mannheim im Jahre 1970 gerechnet. Diese Zahl war, wie die obige Tabelle zeigt, aber schon in den ersten Monaten des Jahres 1958 erreicht. Will man in Mannheim davon ausgehen, daß in den kommenden Jahren die gleiche Zahl von je 4800 Pkw wie im Jahre 1960 neu zugelassen wird, dann würden in Mannheim

| | |
|---|---|
| im Jahre 1970 | 81 000 und |
| im Jahre 1980 | 130 000 Pkw |

im Verkehr sein. Nimmt man aber eine jährliche Zuwachsrate von 6000 Pkw an, so würde das bedeuten, daß

| | |
|---|---|
| im Jahre 1970 | 92 000 und |
| im Jahre 1980 | 150 000 Pkw |

in Mannheim zugelassen wären.

Daß solche Schätzungen nicht in das Reich der Phantasie zu verweisen sind, zeigen sehr gewissenhafte Untersuchungen, die die großen Treibstoffgesellschaften Esso und Shell angestellt haben. Die deutsche Shell kam bei ihrer Untersuchung zu dem Ergebnis, daß unter Annahme eines mittleren jährlichen Anstiegs des sozialen Produkts um 3,5 % und der Bevölkerung um 1 % für das Jahr 1965 mit einer Verdoppelung und für das Jahr 1975 mit einer Verdreifachung des derzeitigen Pkw-Bestandes zu rechnen ist. Das würde für Mannheim rund 65 000 Pkw im Jahre 1965 und rund 97 000 Pkw im Jahre 1975 bedeuten.

Einen weiteren Anhaltspunkt für das zu erwartende starke Ansteigen der Zahl der Pkw in Deutschland bietet die Tatsache, daß der Bestand an Pkw je 1000 Einwohner in der Bundesrepublik gegenüber anderen Ländern noch erheblich im Rückstand geblieben ist. Nach dem statistischen Jahrbuch der Bundesrepublik 1960 waren Pkw pro 1000 Einwohner vorhanden.

| | |
|---|---|
| in der Bundesrepublik | 69 |
| in USA | 321 |
| in Schweden | 132 |
| in Frankreich | 113 |
| in England | 89 |

Mittlerweile hat sich nach einem Bericht des Kraftfahrzeugverkehrsamtes in Flensburg die Zahl der Personen- und Kombinationskraftfahrzeuge je 1000 Einwohner in der Bundesrepublik bereits auf 82 Wagen erhöht, so daß jetzt

jeder 12. Einwohner Besitzer eines Pkw ist. Auf jeden Fall ist in der Bundesrepublik, wenn man auch nur die Zahlen von Schweden und Frankreich in Betracht zieht, noch eine sehr große bisher nicht ausgeschöpfte Reserve von Personen vorhanden, die auf einen Pkw reflektieren. In den Vereinigten Staaten liegen bei der Weiträumigkeit dieses Landes etwas andere Verhältnisse vor, als in Europa.

## II.

### *Die Folgen des zunehmenden Kraftwagenverkehrs*

Von der raschen Entwicklung des Kraftwagenverkehrs sind die öffentlichen Verwaltungen, ja sogar Verkehrssachverständige überrascht worden. Es ist bemerkenswert, daß z. B. in Mannheim die erste automatische Verkehrs-Signalanlage erst im November 1953 in Betrieb genommen wurde und daß die ersten 46 Parkometer gegen den Widerstand vieler Ladenbesitzer erst im Herbst 1955 zur Aufstellung gelangten. Mittlerweile ist die Zahl der Parkometer in Mannheim auf über 700 gestiegen. Abgesehen von den Reichsautobahnen war das einzige Zeichen einer frühen Erkenntnis der Entwicklung des Kraftwagenverkehrs der Erlaß der Reichsgaragen-Ordnung vom 17. Februar 1939. Man dachte damals daran, daß infolge der Zunahme der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr, die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr freigehalten werden müssen und möglichst wenig durch ruhende Kraftfahrzeuge belastet werden dürfen. Die Reichsgaragen-Ordnung, die im Jahre 1944 eine neue Fassung erhielt, ist aber nur in einem sehr beschränkten Maße zur Durchführung gelangt. Mittlerweile war durch den Krieg der private Autoverkehr stark eingeschränkt worden. Unmittelbar nach dem Kriege wirkte sich dann die Treibstoffrationierung aus und im übrigen traten vor allem in den zerstörten Städten besonders dringende Aufgaben in den Vordergrund. Dazu gehörte auch die notdürftige Wiederherstellung der früheren Verkehrswege, der Wiederaufbau zerstörter Brükken und dergleichen. Wer hätte damals den Mut aufgebracht, mit Rücksicht auf den vielleicht zu erwartenden späteren Autoverkehr, eine völlige Neuplanung der Städte ins Auge zu fassen und zu verwirklichen? Erst nach der Währungsreform ging man dazu über, mit Rücksicht auf den einsetzenden starken Autoverkehr Hauptverkehrswege zu verbreitern, schienengleiche Bahnübergänge zu beseitigen und öffentliche Parkplätze anzulegen.

Dann sind aber in rascher Folge die Autos wie eine Sintflut in die Städte eingebrochen. Es hat sich bald gezeigt, daß mit dem vorhandenen Straßennetz der wachsende Autoverkehr nicht mehr zu bewältigen ist. Zuerst ist diese Entwicklung in den Weltstädten zutage getreten. In der Deutschen Zeitung vom 16. Dezember 1959 wird unter der Überschrift „London erstickt im Wirbel der Autos" folgendes gesagt:

> „London, eine der drei größten Städte der Welt, ein Häusermeer von 1750 qkm, in dem 8,6 Millionen Menschen leben und arbeiten, ist in Gefahr sich langsam zu erdrosseln. Fast 800 000 Privatautos sind in Groß-London zugelassen. Sie verursachten in den letzten Wochen eine Stauung nach der anderen."

Über Paris heißt es in der Zeitschrift „Auto, Motor und Sport" vom 22. Oktober 1960:

> „Abends zwischen 5 und 7 Uhr spielt der Pariser Verkehr verrückt. Zehntausende von Autos drängen sich auf den Straßen, ganz Paris ist eine einzige Verstopfung. Von einer Stunde Fahrzeit hat man statistisch ermittelt, fährt man 19 Minuten — 41 Minuten steht man irgendwo eingekeilt oder vor einer Verkehrsampel, die man vielleicht glücklich mit dem dritten Schub erreicht. Vollends zum Drama wird das Problem, wenn man sein Ziel erreicht hat und nach einem leeren Parkplatz sucht, den es nicht gibt."

Die gleiche Entwicklung ist nun auch in den kleineren Großstädten im Gang, wobei natürlich Unterschiede bestehen, je nach der Lage einer Stadt und ihren besonderen Lebensbedingungen. Aber in fast allen Großstädten zeigen sich an bestimmten Knotenpunkten und zu bestimmten Zeiten, vor allem den Zeiten des Berufsverkehrs, Stauungs- und Erstickungserscheinungen, die den Verkehr von Tag zu Tag mehr behindern. In diese Verkehrsbehinderung werden natürlich auch die öffentlichen Verkehrsmittel, wie Straßenbahnen und Omnibusse einbezogen, so daß sie ihren Fahrplan häufig nicht einhalten können. Das Parkplatz-Bedürfnis ist so groß geworden, daß in den Kerngebieten der Städte die Straßenränder — auch entgegen polizeilicher Vorschrift — von parkenden Autos besetzt sind, so daß auch hierdurch der fließende Verkehr behindert wird. Die Süddeutsche Zeitung hat vor kurzem ausgeführt, daß die Deutschen „ein Volk von Parkplatzsuchern" geworden seien:

> „In den Zentren unserer Großstädte kann man von Tag zu Tag mehr Autofahrer beobachten, die am Steuer ihres Autos sitzend mit kleinem Gang und gespanntem Gesichtsausdruck um Gebäudekomplexe, Verkehrsinseln oder kunstgeschichtlich interessante Plätze herumfahren. Sie alle suchen das Kostbarste, was der motorisierte Mensch heute in der Großstadt finden kann — einen Parkplatz."

Durch diese Parkplatzsucher wird also der Autoverkehr noch weiter vermehrt. Die Zunahme des Kraftwagenverkehrs ist, wie ich ja schon angedeutet habe, so stark, daß der Straßenbau einfach nicht nachkommen kann. Heute weiß man bereits, daß z. B. der vielbewunderte gewaltige Neubau der Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke, der heute schon eine Belastung nach dem Neubau mit 40 000 Pkw-Einheiten an einem 16-Stundentag aushalten muß, bis 1964 seine praktische Leistungsgrenze überschritten hat. Die Brückenbauer sagen, daß dann die Kraftfahrer froh sein müßten, wenn sich die Fahrzeugschlangen überhaupt noch fortbewegen. Ein künftiger einigermaßen ausreichender Verkehrsablauf wäre nur möglich, wenn in weiten Stadtgebieten, natürlich auch bei Brücken, Verkehrswege übereinander, also auch unter und weit über der Erdoberfläche gebaut würden. Zum Teil ist es also, was die Straßen übereinander angeht, bei dieser Brücke schon der Fall.

Das würde aber dann dazu führen, daß die Städte völlig neu geplant und zu einem wesentlichen Teil auch neu gebaut werden. Die Städte würden ihr heutiges Gesicht, das ja schon zum großen Teil nicht mehr so sehr schön ist, so gut wie völlig verlieren, ganz zu schweigen von dem ungeheuerlichen Kostenaufwand, den eine solche Neugestaltung der Städte verursachen würde. Ich bin überzeugt, daß ein solcher Weg nicht nur unsere finanzielle Kraft, und zwar vor allem zum Nachteil der notwendigen gesundheits- und kulturfördernden Einrichtungen, übersteigen würde, sondern daß eine solche Maßnahme eine geradezu kultur- und menschenzerstörende Wirkung haben würde. Nicht auf die autogerechte Stadt, es gibt nämlich jetzt ein Buch, das heißt: „Die autogerechte Stadt", sondern auf die menschengerechte Stadt kommt es an. Darum müssen meines Erachtens andere Wege gesucht werden, um den Autoverkehr so zu ordnen, daß zwar die Funktionsfähigkeit des Kraftwagens erhalten bleibt, aber seine hemmende und zerstörende Wirkung nach Möglichkeit ausgeschaltet wird. Dabei dürfen, glaube ich, folgende Umstände nicht übersehen werden.

1. Der Kraftfahrzeugverkehr ist die Ursache einer ungewöhnlich großen Zahl von Unfällen. In der Bundesrepublik sind *im ersten Halbjahr 1960* durch Verkehrsunfälle 5939 Personen getötet und 191 108 Personen verletzt worden. Lediglich Sachschaden entstand in 273 327 Fällen.

In der Stadt Mannheim gab es im Jahre 1959 7015 Verkehrsunfälle. 83 Personen wurden bei solchen Verkehrsunfällen getötet und 3220 Personen verletzt. Von Sachverständigen wird der Schaden, der durch Verkehrsunfälle in der Bundesrepublik entsteht, auf jährlich 5 *Milliarden* DM geschätzt, wobei Personen- und Sachschäden zusammengezählt sind.

2. Es bestehen nach den Untersuchungen hervorragender ärztlicher Sachverständiger keine Zweifel mehr darüber, daß der von den Kraftfahrzeugen verursachte Lärm und die Auspuffgase gesundheitliche Schäden verursachen, deren Ausmaß im einzelnen heute noch nicht festzustellen ist, die sich aber von Jahr zu Jahr mehr bemerkbar machen. Außerdem ist ärztlich festgestellt, daß sich etwa vom fünften Autofahrer-Jahr ab die organischen Funktionen des Körpers dem bewegungsarmen Zustand des Autofahrens anzupassen beginnen. Es treten Gelenkveränderungen, Muskelschwund, Gefäßschädigungen, Kreislaufstörungen und andere Krankheiten auf. Es ist sicherlich ein unnatürlicher und gesundheitsstörender Zustand, daß zahlreiche Autofahrer sich das Gehen mehr oder weniger abgewöhnen. Es wäre falsch, diese gesundheitsstörenden Erscheinungen, die sich erst in Jahren völlig auswirken werden, zu bagatellisieren.

## III.

### *Die psychologischen und soziologischen Erscheinungen im Kraftfahrzeugverkehr*

Nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945, als die öffentlichen Verkehrsmittel fast völlig ausgefallen waren, war vorübergehend das Kraftfahrzeug, das freilich nur einigen Gruppen von Bevorzugten zur Verfügung stand, der einzige Verkehrsträger. Nach der Währungsreform ist dann das Wirtschaftswunder eingetreten, das es weiten Volkskreisen ermöglicht hat, die Mittel für die Anschaffung eines Kraftwagens aufzubringen. Die Möglichkeit, einen Kraftwagen zu erwerben, hat die Menschen in der Bundesrepublik, die so lange in Unfreiheit haben leben müssen, fasziniert. Das Auto ist zu einem Symbol der Freiheit geworden. Es ist in der Tat äußerst verlockend, in ein vor der Wohnung stehendes Auto zu steigen, sein Gepäck dort mühelos unterzubringen und dann in die weite Welt zu fahren, wohin man will, unabhängig von den Massenverkehrsmitteln. In seinem Buch „Usonien" sagt Frank Lloyd Wright über die Automobilinvasion: „Erfreuliche Träume des Menschen stehen vor der Erfüllung: die Tore des städtischen Käfigs werden geöffnet!" Auf dem letzten Deutschen Städtetag wurde das Wort eines anderen amerikanischen Schriftstellers zitiert:

> „Das Auto erweitert, wie keine andere menschliche Vorrichtung, unser Selbstgefühl, verleiht dem Individium Ansehen und erzeugt sinnliches Wohlgefallen."

So ist das Auto auch zum Gegenstand des Sozialprestiges geworden. Das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg hat kürzlich mitgeteilt, daß in der Bundesrepublik sich jetzt die Arbeitnehmer zum ersten Mal an die Spitze der Autokäufer gesetzt haben. Von den im ersten Halbjahr 1960 im Bundesgebiet neu zugelassenen 482 358 Personenkraftwagen sind 51,5% von Arbeitnehmern erworben worden. Auch von den 505 521 gebrauchten Personenkraftwagen, die im ersten Halbjahr 1960 im Bundesgebiet ihren Besitzer wechselten, wurden 355 664, also 70,4% von Arbeitnehmern erworben. Die Angestellten stehen dabei an erster Stelle. So ist das Auto ein Massen-Konsumartikel geworden, ebenso wie der Kühlschrank, der Fernseh-Apparat und die Waschmaschine. Es gibt auch eine richtige Auto-Mode, die von den Automobilfabriken, die immer neue Modelle herausbringen, wesentlich gefördert wird. Viele zahlungskräftige Autobeistzer stoßen ihren alten Wagen sofort wieder ab, wenn ein neues M[illegible]

Verbesserungen und schönerer Ausstattung auf den Markt kommt. In vielen Familien spielt bereits der Zweitwagen für Familienangehörige eine Rolle, insbesondere dann, wenn Wohnort der Familie und Arbeitsstätte des Ernährers weiter voneinander entfernt liegen. Der Lärm und die schlechten Luftverhältnisse der Großstadt, auch der Mangel an Bauplätzen für Einfamilienhäuser veranlassen zahlreiche Familien sich in der weiteren Umgebung des Arbeitsplatzes anzusiedeln, das wiederum den Autoverkehr vermehrt. Nicht einmal die frühere Residenzpflicht für die öffentlichen Angestellten läßt sich heute noch durchsetzen. Die ungeheuere Reklame der Autoindustrie und ihrer Großhändler hat eine große psychologische Wirkung und lockt immer neue Käuferschichten an. Auch finanzielle Maßnahmen tragen dazu bei, den Kraftwagenverkehr zu steigern. Das Abzahlungssystem hat im Kraftfahrzeug-Geschäft einen sehr großen Umfang angenommen. Auch der Staat fördert die Kraftwagenbenutzung, indem er zuläßt, daß die Unkosten der Fahrt im eigenen Wagen zur Arbeitsstätte vom steuerpflichtigen Einkommen abgezogen werden können und indem er nicht beanstandet, daß eine außerordentlich große Zahl von Kraftwagen über Geschäftsunkosten angeschafft und betrieben wird, obwohl sie in der Hauptsache nur eine private Verwendung finden.

Aber nicht nur das Freiheits- und Unabhängigkeitsbedürfnis des Bürgers manifestiert sich im Kraftfahrzeugbesitz und -verkehr, sondern auch sehr unerfreuliche menschliche Schwächen treten zutage, so die Rücksichtslosigkeit zahlreicher Kraftfahrer, die die größte Schnelligkeit erzielen wollen und bestrebt sind, alle anderen Wagen zu überholen; ferner ein übersteigertes Geltungsbedürfnis, das sich vor allem bei jugendlichen Motorradfahrern bemerkbar macht, die mit abmontiertem Schalldämpfer durch die Straßen rasen und sich als die Herren der Welt fühlen. Häufig wird ein sonst bestehendes Minderwertigkeitsgefühl damit abzureagieren versucht. Daß der Mangel an Ritterlichkeit bei vielen Kraftfahrern und eine weitgehende Disziplinlosigkeit im Straßenverkehr sich im Gegensatz zu anderen Ländern in der Bundesrepublik besonders bemerkbar machen, ist eine bekannte Tatsache. Es ist erschrekkend, festzustellen, daß die Zahl der Führerschein-Entziehungen im Bundesgebiet (ohne Berlin) im Jahre 1958 35 984 und im Jahre 1959 43 974 betragen hat. Die Polizei muß sich in den meisten Großstädten darauf beschränken, bei Verkehrsunfällen einzugreifen und, soweit Parkometer aufgestellt sind, die Überschreitung der Parkzeit zu kontrollieren. Im übrigen versagt die Polizei weitgehend, weil das Personal nicht ausreicht, und die Vielzahl der Verkehrsübertretungen die Kräfte der Polizei einfach überfordert. Auch eine Verschärfung des Verkehrs-Strafrechts wird kaum in der Lage sein, diese Verhältnisse wesentlich zu ändern.

Die allgemeine Unzufriedenheit über die Behinderung im Kraftwagen-Straßenverkehr einerseits und über die Belästigung durch diesen Verkehr andererseits ist in stetem Wachsen begriffen. Die Kraftwagen-Interessenten erheben einmütig den Ruf nach mehr Straßenraum für den fließenden Verkehr und nach mehr Parkraum für den ruhenden Verkehr. Zu diesen Interessenten gehören in erster Linie die Leiter und Eigentümer der Automobilfabriken, die auf noch größeren Absatz drängen und zu diesem Zweck ihre Einrichtungen mit Hilfe ihrer ungewöhnlich hohen Gewinne ausgebaut haben und weiter ausbauen. So will z. B. die Fa. Opel ihre Produktion auf 700 000 Wagen im Jahr vermehren. In Wolfsburg wird das Ziel verfolgt, eine Jahresproduktion von einer Million Volkswagen zu erreichen, wobei natürlich auch mit einem beträchtlichen Export gerechnet wird. Zu den Befürwortern von mehr Raum für die Kraftwagen gehören auch die Arbeitnehmer der Kraftwagen-Industrie, die ihre Arbeitsplätze sichern wollen. Z. Z.

widersetzen sich die Arbeiter der staatlichen Renault-Werke in Paris einer Kündigung von ca. 3000 Arbeitern mit der Begründung, daß die französische Regierung für eine in Frankreich sich geltend machende Krise in der Autoindustrie verantwortlich sei, weil sie durch die Vernachlässigung des Straßen- und Parkplatzbaues, durch die angeblich überhöhte Besteuerung der Automobile und durch die Aufrechterhaltung des höchsten Benzinpreises in Europa den französischen Binnenmarkt gedrosselt habe. Auch die teilweise Privatisierung des Volkswagenwerkes und die Gewährung von Sozialrabatten bei dem Verkauf von VW-Aktien dürften dazu beitragen, die Forderungen der Kraftwageninteressenten nach mehr Raum noch zu verstärken. Dazu kommt dann noch der allgemeine Glaube, daß man den technischen Fortschritt nicht behindern dürfe. Repräsentanten dieses technischen Fortschritts sind im besonderen die großen Ausstellungen der Autoindustrie und die Auto-Sportveranstaltungen.

Es wäre sicher von hohem Wert, eine eingehende Untersuchung darüber anzustellen, inweiweit der individuelle private Kraftwagenverkehr dem ausgesprochenen Berufsverkehr dient, der nicht von öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann. Es gibt sicher Berufszweige, für welche der individuelle Kraftwagen unentbehrlich ist; es sei nur an den Arzt oder den Handelsvertreter gedacht. Aber sicher würden für die meisten Berufe die Massenverkehrsmittel genügen, wenn sie entsprechend den steigenden Verkehrsbedürfnissen ausgebaut würden. Der Ausbau und die verbesserten Einrichtungen der Bundesbahn haben zweifellos erhebliche Fortschritte gemacht, aber die Einrichtungen der Straßen- und Kleinbahnen, befinden sich noch in großem Rückstand. Z. Z. vermindert der zunehmende Pkw-Verkehr die Frequenz der meisten Nahverkehrseinrichtungen.

## IV.

### *Unzulänglichkeit der bisherigen Bemühungen zur Steuerung der Verkehrsnot*

Die Situation, in die die öffentlichen Verwaltungen durch das Ansteigen des Kraftwagenverkehrs geraten sind, ist gekennzeichnet durch eine allgemeine Ratlosigkeit. Man flüchtet sich vielfach zu Verkehrssachverständigen, von denen sich einige einen großen Ruf erworben haben. Auf dem letzten Deutschen Städtetag in Augsburg wurde aber mit Recht folgendes gesagt:

> „Es scheint in letzter Zeit Mode zu werden, immer neue Gutachten zu fordern. Man möge dabei auch bedenken, daß auswärtige Experten das Wesen einer Stadt nicht in einer kurzen Bearbeitungszeit erfassen können, zumal sie — wie alle technischen Stellen — überlastet sind."

Da bisher kein Rezept gefunden wurde, das Problem großzügig zu lösen, beschränkte man sich in der Hauptsache auf zahlreiche kleinere Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, den fließenden und ruhenden Kraftwagenverkehr besser zu ordnen und die Gefahren, die mit diesem Verkehr verbunden sind, herabzumindern. So kam es zu den Signalanlagen mit Stopplichtern und den grünen Wellen, zu einem System von Einbahnstraßen, zum Kreiselverkehr, zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, zu besonderen Abladezeiten für Lastfahrzeuge, zu Anordnungen hinsichtlich des Verbleibens auf einer Fahrspur, zu Parksystemen verschiedener Art, auch zu besonderen polizeilichen Maßnahmen, wie der Fernsehkontrolle für den Autoverkehr oder der Einsetzung von Hubschraubern zur Beobachtung und Regelung eines Massenverkehrs von Kraftfahrzeugen.

Alle solche Bemühungen und Maßnahmen konnten aber zu keinem durchgreifenden Erfolg führen und erscheinen angesichts des weiter ansteigenden Kraftwagenverkehrs als völlig unzulänglich. Erst in diesen Tagen wurde in der Frankfurter Abendpost berichtet, daß am 1. November

d. J. der Auto- und Straßenbahnverkehr in Frankfurt völlig zusamengebrochen ist:

„Auto stand hinter Auto, oft waren sie untereinander so verklemmt, daß nicht einmal Fußgänger mehr zwischen den Hecks und Kühlern hindurchschlüpfen konnten. Straßenbahnen kamen nicht einmal im Schritt-Tempo mehr vom Fleck, Taxis kamen überhaupt nicht mehr an die Abfahrtsplätze ihrer Kunden heran und fuhren sich irgendwo im Wagengetümmel fest. Alle verfügbaren motorisierten Polizeistreifen waren unterwegs, um durch Umleiten, An- und Abwinken die vom Verkehr überrolte Technik zu ersetzen."

In einer Anzahl von Städten des In- und Auslandes hat man sich zu durchgreifenderen Maßnahmen entschlossen und hat einzelne Straßen und Plätze, zum Teil auch ganze Stadtgebiete für den Autoverkehr entweder völlig oder zu bestimmten Stunden gesperrt. Es handelt sich dabei vor allem um Geschäftsviertel. Immer mehr wächst auch die Erkenntnis, daß der ruhende Kraftwagenverkehr in den Straßen das größte Hindernis für einen rasch fließenden Verkehr darstellt. So wird z. B. von dem Pariser Polizeipräsidenten ernstlich erwogen, das Parken im Zentrum von Paris überhaupt zu verbieten. Auch in London hat man in der letzten Weihnachtszeit mit der Bildung einer sogenannten „roten Zone", in der das Parken mit Ausnahme einiger kleiner Gebiete verboten war, gute Erfahrungen gemacht.

Es wird gegenüber solchen Maßnahmen häufig der Einwand gebracht, daß die Stadtkerne, die Beschränkungen im Autoverkehr unterliegen, entwertet würden oder gar absterben könnten. Davon kann aber bei ernstlicher Betrachtung keine Rede sein. Die Stadtkerne sind, wenn sich der fließende und ruhende Kraftwagenverkehr in noch zunehmendem Maße in ihnen zusammenballt und den Fußgängern kaum noch Raum läßt, zweifellos mehr gefährdet, als wenn der Kraftwagenverkehr im Stadtkern eine Einschränkung erfährt. Schon heute muß es der Kraftfahrer in den meisten Fällen aufgeben, bei seinem Ziel in der Stadtmitte vorfahren zu können oder gar dort einen Parkplatz zu finden. Für die Geschäftswelt würde ein freies Flanieren der Fußgänger im Stadtkern gegenüber dem heutigen und erst recht gegenüber dem zu erwartenden Zustand von besonderem Vorteil sein.

Weit drastischer als die Einschränkung des Autoverkehrs in einzelnen Stadtgebieten wäre eine Beschränkung der Kraftfahrzeug-Zulassung auf Inhaber von Autobezugscheinen. Der Mannheimer Morgen hat in seiner Ausgabe vom 22. Oktober 1960 folgendes berichtet:

„In Berlin hat der Verkehrsausschuß des Architekten- und Ingenieurvereins unter dem Vorsitz des international anerkannten Verkehrsexperten und Städtebauers Professor Dr. Dr. Ernst Randzio eine Denkschrift ausgearbeitet, in der drastische Maßnahmen zur Vermeidung des drohenden Verkehrschaos vorgeschlagen werden."

„Professor Randzio ist der Meinung, daß man um eine Steuerung der Kraftfahrzeugzulassung nicht herumkomme."

Der Vorschlag, Autos nur noch auf Bezugsschein abzugeben, hat zur Zeit zweifellos keine Aussicht auf Erfolg. Es würde sich bei der von mir obengeschilderten psychologischen Situation ein ganz entschiedener Widerstand gegen ein solches Bezugschein-System erheben, das wir schon aus der Kriegszeit her noch in schlechtester Erinnerung haben. Auch gäbe es geradezu einen Klassenkampf um den Erwerb solcher Bezugscheine. Nur in Diktaturstaaten ist eine so weitgehende Einschränkung möglich. In der Sowjetzone laufen nur ca. 100 000 Pkw. Natürlich fehlt dort auch der Wohlstand.

Ernstlich wäre aber daran zu denken, die Kraftfahrzeugzulassung von dem Nachweis einer dauernd gesicherten Unterstellmöglichkeit für das Kraftfahrzeug abhängig zu machen. Bei einer Änderung der in vieler Beziehung re-Bestimmung eingefügt werden. Der Kraftfahrzeugbesitzer müßte und würde sich daran gewöhnen, daß er für die Unterbringung seines Wagens selbst zu sorgen hat und nicht einfach öffentlichen Straßenraum in Anspruch nehmen darf.

Nun ist gar kein Zweifel, daß die Lage in den einzelnen Städten natürlich verschieden ist. Man kann die Städte nicht über einen Kamm scheren. Besonders schwierig ist die Lage derjenigen Städte, die sich in Ballungsräumen befinden, wo ~~also~~ eine starke Verdichtung der Bevölkerungszahl stattgefunden hat, ~~und~~ die Ballungsräume nehmen ~~ja~~ fortgesetzt in unserem Bundesgebiet zu. Dann spielt eine große Rolle die Form der einzelnen Stadt. In einer Stadt wie Mannheim, die etwa 26 km lang am Rhein sich hinzieht, ~~die~~ aber eine verhältnismäßig sehr geringe Breite hat, eingeengt ist durch 3 ~~Grenzen, die rheinland-pfälzische Grenze, die hessische Grenze noch, da ist~~ der Verkehr natürlich besonders schwierig. ~~Ganz anders~~ besser ist es in Städten, die eine runde Form haben. Es ist interessant, daß man ~~z. B.~~ jetzt der Stadt Moskau einen gleichmäßigen Durchmesser von 30 km gegeben hat, es ist also eine vollkommen runde Stadt, ~~mit einem Durchmesser von 30 km, und~~ um diese ~~Stadt führt~~ ein Autobahnring ~~herum in Moskau,~~ der eine Länge von 100 km hat. So etwas ähnliches war ~~ja~~ in Berlin der Berliner Autobahnring. Dann ~~spielt eine große Rolle, ob in der einzelnen Stadt~~ viele Verkehrsbarrieren vorhanden sind. ~~Eine Stadt, die viele Flußläufe hat, hat natürlich auch viele Verkehrsbarrieren.~~ Häufig ~~ist~~ die Bundesbahn oder ~~sind,~~ Kleinbahnen, ~~die durch die Stadt führen~~, solche Verkehrsbarrieren, ~~auch Hafengebiete und so ähnliches.~~

Dann spielt eine ganz große Rolle die Zahl der Einpendler einer Stadt. Wenn eine Stadt wie Mannheim ungefähr 63 000 Einpendler hat, bei einer Einwohnerzahl von 300 000 Menschen, dann verursachen ~~natürlich~~ diese Einpendler ~~ohne weiteres~~ außerordentlich große Verkehrsschwierigkeiten, insbesondere wenn sie in zunehmendem Maße mit eigenem Wagen oder ~~Motorfahrzeugen~~ kommen. Dann spielt weiterhin eine Rolle für die Regelung des Verkehrs die Lage des Stadtkerns, der Umfang des Stadtkerns und die Abgrenzung des Stadtkerns von der übrigen Stadt. Also Städte, die einen kleinen Stadtkern haben, mit einem verhältnismäßig geringem Durchmesser, und dieser Stadtkern umgeben ist von einer breiten Ringstraße, die haben gewisse Vorzüge im Verkehr gegenüber anderen Städten, wo die Stadtteile gewissermaßen ineinanderfließen.

Ich bin nun, es ist natürlich sehr schwer in diesen Dingen, zu bestimmten Forderungen zu kommen, die Dinge sind außerordentlich im Fluß, aber ich bin zu ein paar lockeren Leitsätzen gekommen, und die möchte ich wie folgt zum Ausdruck bringen:

1. Kein zusätzlicher Bau von Verkehrswegen wird ausreichen, um einem nahezu anarchisch anwachsenden Kraftfahrzeugverkehr Genüge zu leisten, es sei denn, daß Bodenflächen in Anspruch genommen werden, die anderen wesentlichen Zwecken dienen müssen, und daß für die Bewältigung eines individuellen Kraftwagenverkehrs Mittel von solcher Höhe eingesetzt werden, deren Aufwand in keinem gesunden Verhältnis mehr zu dem Gemeininteresse steht.

2. Zu den Kosten des eigenen Kraftfahrzeugs müssen die Aufwendungen für den Parkraum gehören. Niemand kann grundsätzlich für seinen stillstehenden Kraftwagen

öffentlichen Raum beanspruchen. Es ist auch nicht zumutbar, daß die hohen Investitionskosten für das Parken auf alle Steuerzahler umgelegt werden. Der Gemeinde kann es nur obliegen, Raum für Garagenhäuser und freien, für Parkzwecke geeigneten Platz an geeigneten Stellen zu erträglichen Preisen anzubieten. Auch die Anlage von unterirdischem Parkraum sollte die Gemeinde fördern.

3. Der Ausbau und die Beschleunigung der öffentlichen Nahverkehrsmittel ist eine vordringliche Aufgabe der öffentlichen Körperschaften. In Ballungsräumen sollte zu diesem Zweck eine zentrale Stelle von allen beteiligten Körperschaften mit der notwendigen Planungsarbeit beauftragt werden. In der Agglomeration an der Neckarmündung könnte die Kommunale Arbeitsgemeinschaft diese Aufgabe übernehmen. Nach vollendeter Planungsarbeit wäre die Gründung einer gemeinsamen Bau- und Betriebsgesellschaft in Erwägung zu ziehen. Es erscheint nicht völlig ausgeschlossen, daß sich nach dem Beispiel von München die Bundesbahn auch für eine Beteiligung am Nahverkehr im Bereich der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft interessieren würde.

4. Die Zunahme des individuellen Kraftwagenverkehrs, die daraus bereits entstandenen und noch zu erwartenden Folgen, sowie die zur Lösung des Problems erforderlichen Maßnahmen lassen ein grundlegendes Umdenken aller am Verkehr beteiligten, insbesondere aber der verantwortlichen öffentlichen Stellen als unabweisbar erscheinen. Keinesfalls sollte die Initiative zu neuen Verkehrsregelungen ausschließlich solchen Fachleuten überlassen bleiben, die bei aller beruflicher Tüchtigkeit gewohnt sind, nur in Kraftfahrzeugen und Straßen zu denken, ohne die anstehenden Fragen in ihrer Vielgestaltigkeit und in ihren Auswirkungen auf die menschliche Gemeinschaft genügend in Rechnung zu stellen. Es kann nicht auf eine autogerechte, sondern nur auf eine menschengerechte Stadt ankommen, die ihren Bürgern Gesundheit und Ruhe sichert und auch Wohnverhältnisse bietet, die ein kulturell gehobenes Dasein ermöglichen. Eine Stadt, die zur Technopolis würde, wäre ein schweres Verhängnis und würde schließlich auch die privaten Kraftfahrer nicht befriedigen können, da sich eine übersteigerte Anwendung der Technik einfach an den Grenzen des Raumes stoßen würde, wie das heute schon erkennbar ist.

Ich bin nicht der Meinung, daß man die Dinge treiben lassen darf und daß es gestattet ist, mit Fatalismus die Zunahme des privaten Kraftwagenverkehrs hinzunehmen, ohne daß man sich ernste Gedanken darüber macht, welche Gestalt die Städte dadurch bekommen werden und ob in diesen Städten noch ein erträgliches menschliches Leben möglich ist. Ich las in diesen Tagen ein kleines Gedicht von Ezra Pound, diesem amerikanischen Dichter, der jetzt in Italien lebt, und da heißt es folgendermaßen: Meine Stadt geliebte, so weiß, o ranke höre, höre mich an, eine Seele hauch ich dir ein, zärtlich auf der Rohrflöte, vernimm. Und in der 2. Strophe gibt dann der Dichter die Wirklichkeit und sagt: Jetzt wird mir klar, daß ich toll bin, denn hier sind Millionen Menschen, mürrisch im Verkehr, kein Mädchen dies, noch könnte ich die Rohrflöte spielen, hätte ich eins! . . .?

ARCHITEKT
JUSTUS HAARMANN
STADT. OBERBAURAT I. R.
VON DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU OSNABRÜCK
ÖFFENTLICH BESTELLTER UND VEREIDIGTER
SACHVERSTÄNDIGER FÜR HOCHBAU

(23) OSNABRÜCK, DEN 29. Dezember 1960
LURMANNSTRASSE 6
FERNRUF 41226
ORTSKENNZAHL 0541

Herrn
Oberbürgermeister Professor Dr. Hermann H e i m e r i c h
(17a) M a n n h e i m

Betrifft: Vorschlag zur Beseitigung der Parkraumnot
Vorgang: Osnabrücker Tageblatt vom 18. Dezember 1960

S e h r g e e h r t e r H e r r P r o f e s s o r .-

Unter der Schlagzeile: "Weniger Kraftfahrzeuge an Stelle von mehr Straßen" las ich Ihren Vorschlag zur Dämmung der uferlosen Forderungen der Kraftfahrer, der Kraftfahrzeughändler und Autofabriken nach immer besseren Straßen, verbreiterten Durchbrüchen durch Altstädte und Schaffung von Parkplätzen. I h r V o r s c h l a g g e h t g e n a u i n ' s S c h w a r z e !! Ich wundere mich nur, daß eine Tageszeitung einen solchen Bericht zu geben wagt. Ist doch nach meiner Beobachtung die gesamte Presse im "wohlverstandenen Selbsterhaltungstrieb" völlig in der Hand der Autoindustrie und deren Schildhaltern. Kein Wunder, wenn VW, Opel, Mercedes usw. alle paar Tage ganzseitige Anzeigen und redaktionelle Hinweise mit bester Bezahlung aufgeben! Daher wird auch nichts gegen den Gestank und gegen den Lärm geschrieben. Ich stamme selbst aus der Schwerindustrie, kann aber nicht begreifen, warum es nach einem guten halben Jahrhundert noch kein bequemes (zum Ein- und Aussteigen und zum Fahren!) Auto mit leisen Türen und nichtbelästigender Beleuchtung gibt!
Selbst der ADAC und der AVD leiern das alte Lied: "Wir verlangen, daß die Kraftfahrzeugsteuer restlos für die Verbesserung der Straßen und der Förderung des Kraftfahrwesens verwendet wird"! Als ob die Getränkesteuer zur Vermehrung der Kneipen, die Vergnügungssteuer zur Erweiterung der Tanzstätten, Kinos und Rummelplätze, die Hundesteuer zur Förderung der Hundezucht und des Hundehandels usw. usw. verwendet werden müßte!!! Jeder Mensch mit einigermaßen gesundem Verstand muß doch erkennen, daß die jetzt durchgeführten Maßnahmen für die Verbesserung der Straßen und die zur Zeit schon vorliegenden Pläne dazu a b s o l u t u n z u r e i c h e n d im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung sind und sich bald als solche erweisen werden. Was aber wurde nicht nur an Geld von den Gemeinden dazu geopfert! Wenn ich allein an den Verlust von früher vorhandenen Grünflächen und Baumbeständen denke und die täglichen Verlustziffern, überläuft mich ein Grauen und die Überzeugung von der Unfähigkeit der maßgebenden Stellen, sich von Interessenpolitik freizumachen und im Sinne der allgemeinen Wohlfahrt zu betätigen. Anscheinend nützt der unter Kerzenlicht und Anrufung Gottes abgegebene Eid der Kommunal- und Staatsvertreter, daß sie sich in diesem Sinne verhalten wollen, g a r n i c h t s!
Ach, Herr Professor, wenn ich an die Beredsamkeit und den Eifer von Adolf Damaschke denke und seine groß angelegte Organisation für die "Bodenreform" zur Beseitigung des Wohnungselends und des Mißbrauchs seitens der Bodenspekulation; dabei im Auge haben muß, wie viel günstiger die Zeiten während seines Lebens gewesen sind, so beschleicht mich tiefe Traurigkeit angesichts der Frage: "Werden

./. Sie ./.

Sie auch nur 1% von dem,was schnellstens erreicht werden müßte, erreichen??" Als die Engländer hier in Nordwestdeutschland einmarschierten,wurde sehr bald b e f a h l e n ,daß die Guts=und Landbesitzer,die über 100 Morgen Grund und Boden besaßen,den Überschuß abgeben sollten für die landhungrigen Neusiedler usw. Da der landbesitzende Adel -dieser wäre hauptsächlich davon betroffen worden- aber außerordentlich angenehme gesellschaftliche Fähigkeiten hatten,wurde nichts daraus trotzdem sich gutkirchliche Politiker für eine maßvolle "Enteignung" mit entsprechender Geldentschädigung einsetzten!

Was tun Sie,um Ihren Vorschlag durchzusetzen?

Ich wäre dankbar,wenn Sie die Liebenswürdigkeit haben würden,mir vielleicht etwas Material an die Hand zu geben,obwohl ich Ihnen nicht versprechen kann,in meinem Alter(76) aktiv mitzuarbeiten.

Mit dem Ausdrucke der vorzüglichen Hochachtung

ergebenst

Justus Haarmann

den 12. 1. 1961

Herrn

Architekt
Justus Haarmann
Städt.Oberbaurat i.R.

O s n a b r ü c k
Lürmannstrasse 6

Sehr geehrter Herr Oberbaurat!

Ich danke Ihnen sehr für Ihren freundlichen und zustimmenden Brief vom 29. Dezember und übersende Ihnen in der Anlage die neueste Nummer der Zeitschrift Kommunalwirtschaft. In dieser Zeitschrift sind meine Ausführungen, die ich auf der Herbsttagung des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik zur "totalen Automabilmachung" gemacht habe, zum Abdruck gekommen. Diese Ausführungen werden Sie sicher interessieren.

Mit freundlicher Begrüssung bin ich
Ihr ergebener

Dr. H.J. Fricke, Vorstand des
Verkehrsverbands Niedersachsen-Kassel e.V.

Verkehrspolitische Arbeitsgemeinschaft v. Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, anderen berufsständischen Vertretungen, Behörden, Körperschaften, Firmen und verkehrsinteressierten Einzelpersonen in Nordwestdeutschland

Postscheckkonto: Hannover 31049

Bankverbindung:
Landesbank Hannover,
Konto Nr. 3150

Fernsprecher: 16161
(Industrie- und Handelskammer)

Herrn
Oberbürgermeister i.R.
Prof. Dr.Dr.h.c. Heimerich

Mannheim
Nuitstr. 3

VV.-Nr. 18/61

(20a) Hannover, den 25.1.1961
Finkenstraße 5

Betr.:

Sehr geehrter Herr Professor!

Von befreundeter Seite auf Ihren Beitrag im Heft 12 der Zeitschrift "Kommunalwirtschaft" hingewiesen, habe ich Ihre "Soziologischen Betrachtungen" mit großer Anteilnahme und Zustimmung gelesen. Endlich einmal eine Stimme, die nicht den steigenden Motorisierungsgrad einfach als naturgesetzlich unterstellt, die dann also nur auf die Varianten der einen Grundforderung "Die Straße für den motorisierten Fortschritt" eingeht, sondern die Überlegungen anstellt, wie man die weitere, sinnlos werdende Verbreitung des Individualverkehrs vernünftig eindämmt. Daß dies allein schon mit der Garagenpflicht für jedes Motorfahrzeug wirksam begonnen wird, ist auch meine Überzeugung. Ich freue mich auch, daß Sie die außerhalb der Verkehrsflüssigkeit, also außerhalb der verkehrstechnischen Gefahren auf psychologischem und hygienischem Gebiet liegenden Gefahren so deutlich aufzeigen. Da Ihnen diese Offenheit sicher auch offene und versteckte Angriffe einbringt, möchte ich Ihnen jedenfalls offen Beifall zollen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

(Dr.H.J.Fricke)

den 28. 1. 1961

Herrn

Dr. H.J. Fricke
Vorstand des Verkehrsverbandes
Niedersachsen-Kassel e.V.

H a n n o v e r
Finkenstrasse 5

Sehr geehrter Herr Dr. Fricke !

Ich danke Ihnen sehr für Ihre freundlichen Zeilen vom 25. ds.Mts. Der Vortrag, den ich im Verein für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik gehalten habe, beruht auf einer Denkschrift, die ich hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse in Mannheim für meinen Nachfolger im Oberbürgermeisteramt vor einiger Zeit gefertigt habe. Der Artikel dieser Denkschrift lautet:

"Die totale Automobilmachung"
"ihre Folgen und ihre Grenzen unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse der Stadt Mannheim".

Ich weiß, daß ein gewisser Mut dazu gehört, heute gegen den Strom zu schwimmen und nicht im allgemeinen Konformismus zu bleiben, aber ich bin völlig unabhängig und kann mir ein offenes Wort schon leisten. Angriffe, die teilweise schon gestartet wurden und die zweifellos in vermehrtem Maße kommen werden, wenn in allernächster Zeit meine Denkschrift für die Stadt Mannheim veröffentlicht wird, stören mich in keiner Weise.

Mit freundlicher Begrüßung bin ich
Ihr ergebener

STADT MANNHEIM

MANNHEIM, 16. März 1961
Rathaus E 5

Fernruf: Durchwahl-Nr. 293 - 2251
Zentrale 2931

REFERAT: II

Herrn

Oberbürgermeister i.R.
Professor

Dr.Dr.h.c. Hermann Heimerich

M a n n h e i m

Bassermannstraße

Betreff: Der öffentliche Personennahverkehr in Mannheim-Ludwigshafen aus der Sicht der Verkehrsbetriebe

Sehr geehrter Herr Professor Dr. Heimerich!

-/- Ich erlaube mir, Ihnen anbei eine Ausarbeitung zu dem Thema "Der öffentliche Personennahverkehr in Mannheim-Ludwigshafen" zu übersenden. Die Anregungen hierzu gaben, wie in der Ausarbeitung auch erwähnt, Presseveröffentlichungen über den Wortmannschen Raumordnungsplan. Wir wurden in unserer Absicht, hierzu auch öffentlich Stellung zu nehmen, besonders durch Ihren Aufsatz in den Mannheimer Heften bestärkt.

Mit freundlichen Grüßen

Ratzel

Dr. Ratzel
Erster Bürgermeister

Dr. L. Ratzel

# Der öffentliche Personennahverkehr in Mannheim - Ludwigshafen aus der Sicht der Verkehrsbetriebe

(Stellungnahme zum Raumordnungsplan Rhein-Neckar von Professor Wortmann; hier Einzelschrift: Der öffentliche Personennahverkehr)

Auch in der Gemeinde gilt, daß Politik die Kunst des Möglichen ist.

## 1. Die Grundsätze unserer Betrachtungsweise

Seit einiger Zeit kann man ab und zu in der Mannheimer Presse die Behauptung lesen, unsere innerstädtischen Verkehrsprobleme ließen sich auf die Dauer nur dann befriedigend lösen, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel in den Innenstädten Mannheims und Ludwigshafens unter das Pflaster gelegt würden. Dabei wird - unter Bezugnahme auf den Wortmannschen Raumordnungsplan - davon gesprochen, daß hierfür bereits konkrete Vorschläge existierten. So lautete z.B. im "Mannheimer Morgen" vom 2.2.1961 die diesbezügliche Überschrift eines solchen Artikels: "Unterdie Erde mit der Straßenbahn!" Einer der wesentlichen Sätze lautete:

> "Er (Wortmann) machte konkrete Vorschläge für die Städtischen Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen - etwa die Straßenbahn im Mannheimer Stadtgebiet auf 5 - 6 km unterirdisch zu verlegen."

In Wirklichkeit existieren jedoch derartige konkrete Vorschläge nicht. Denn was steht tatsächlich in der oben zitierten Ausarbeitung von Prof. Wortmann? Auf S. 13 heißt es:

> "Der Mannheimer Oberstadtbaudirektor Borelly hat für das Innenstadtgebiet einen Schnellbahnvorschlag ideenmäßig ausgearbeitet. Er schätzt die Bauherstellungskosten für das Netz einschließlich der zusätzlichen Forderungen des Luftschutzes auf 385 Millionen DM."

und auf der gleichen Seite:

> "Bei Ausführung der modernisierten OEG-Schnellbahn kann die Straßenbahn in der Mannheimer Altstadt aufgegeben

./.

werden. Die über Wasserturm - Hauptbahnhof führende Nord-Süd-Linie müßte aber bestehen bleiben. An dem Hauptverkehrsknoten müßte sie als Unterpflasterbahn unter dem Straßenverkehr geführt werden, auch unter dem Bahnhofsvorplatz und dem Hauptbahnhof. ....."

Ich kann mir nicht vorstellen, daß diese Folgerungen das Ergebnis eingehender verkehrswissenschaftlicher Untersuchungen sind, denn der Schluß der Wortmannschen Ausarbeitung lautet:

"Es sollte eine besonders dringliche Aufgabe der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft sein, den Auftrag für eine Untersuchung über die bestmögliche Ausgestaltung eines Gesamtsystems der öffentlichen Nahverkehrsmittel im Rhein-Neckar-Gebiet an einen erfahrenen Fachmann oder noch besser einem Gutachterausschuß zu erteilen, in dem alle einschlägigen Verkehrsexperten (Eisenbahn, Schnellbahn, Straßenbahn, Omnibus usw.) durch erfahrene Fachleute vertreten sind und in dem der mit den örtlichen Verhältnissen und mit der Planung vertraute Städtebauer nicht fehlen dürfte."

Der zuständige Referent und die Direktion der Verkehrsbetriebe haben bisher strikt den Standpunkt vertreten und auch eingehalten, man solle ungenügend durchdachte Ideen nicht in die Öffentlichkeit tragen, weil sonst die Diskussion sehr leicht in die falsche Richtung geht und damit unfruchtbar wird. Nachdem aber bereits solche Überschriften, wie "Unter die Erde mit der Straßenbahn" auftauchen, kann nicht mehr länger geschwiegen werden.

Ich möchte meinen eigenen Betrachtungen Ausführungen von Bernhard Bavink über die Aufgaben der Technik zugrunde legen ("Ergebnisse und Probleme der Naturwissenschaften", Kap. "Philosophie der Technik"):

"Und so glaube ich es doch verantworten zu können, wenn ich trotz Zschimmers Widerspruch bei der alten Definition bleibe, daß das technische Ideal eben das Zweckmäßige um des Zweckmäßigen willen ist, so wie in der Wissenschaft die Wahrheit um ihrer selbst willen und in der Kunst das Schöne um seiner selbst willen gesucht wird. Dem richtigen Techniker ist eine unzweckmäßige Maschine, ein unzweckmäßiger Bau usw. ein ebensolcher Greuel, ..... Der Inhalt der Zweckbestimmung wird der Technik zumeist von außen gesetzt. Sein Imperativ verlangt nur, daß er diesem ihm gesetzten Zweck auf die möglichst angemessene Weise nachkommen soll."

Ich habe diese Bemerkungen Bavinks deshalb zitiert, weil sie auch bei der Betrachtung unserer Verkehrsaufgaben von wesentlicher Bedeutung sind. Wir müssen, wenn wir die Verkehrsprobleme lösen

./.

wollen, uns zuvor über die Zweckbestimmung des Verkehrs einigen. Wir können uns nicht von einem einzigen Verkehrsmittel das Gesetz des Handelns vorschreiben lassen, sondern entscheidend müssen immer die Belange und Erfordernisse des Gesamtverkehrs sein. Wir dürfen uns unter dem Eindruck einer drohenden motorisierten Verkehrslawine auch nicht einer fatalistischen Passivität hingeben und je nachdem voller Stolz oder voller Resignation nur feststellen, wann sich der motorisierte Individualverkehr wieder einmal verdoppelt haben wird. Wir müssen uns vielmehr auf die eigentliche Aufgabe des Verkehrs besinnen, nämlich die, daß er der Beförderung von Menschen und Gütern dienen und dem Gemeinwesen seine Lebensfunktionen optimal ermöglichen soll.

Prof. Korte, Technische Hochschule, Aachen, formuliert das in seinem Buch (Stadtverkehr gestern, heute und morgen S. 17) wissenschaftlich exakt in folgender Weise:

> "Für die Auffindung des Weges zum Ziel muß immer wieder betont werden, daß unsere Aufgabe nur in der Beförderung <u>großer Menschenmassen</u> mit <u>flächensparenden Verkehrsmitteln</u> und nicht in der Bewegung von <u>flächenfressenden Fahrzeugmassen</u> liegen kann."

## 2. Die durch den motorisierten Individualverkehr aufgeworfenen Probleme

Alle Sachverständigen sind sich darüber einig, daß die Produktion von Verkehrs- und Parkräumen vor allem in den Stadtkernen nicht Schritt halten kann mit der Produktion von Fahrzeugen. Die USA haben für diesen Tatbestand bereits längst den Beweis erbracht. Trotz aller Anstrengungen in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht, trotz Anwendung der 2. und 3. Ebene und trotz des kostspieligen Aufwandes konnte die Verkehrsnot nicht behoben werden. Wir können aus diesen amerikanischen Erfahrungen ohne weiteres schließen, daß unsere historisch gewachsenen Städte noch viel weniger mit dieser Aufgabe fertig werden können. Selbst wenn wir bereit wären, unsere Stadtkerne zu reinen Verkehrsmaschinen zu degradieren, so würden sich beim besten Willen im Endergebnis doch nur ungenügend funktionierende Verkehrsmaschinen ergeben.

Bei einer nicht gesteuerten, sondern nur sich selbst überlassenen Entwicklung des Verkehrs wird sehr bald der Zeitpunkt kommen, wo

./.

zumindest die Innenstädte am motorisierten Individualverkehr ersticken. Letzten Endes verliert dann auch der private Pkw seinen Hauptvorteil, nämlich den, daß sein Besitzer von der Wohnungstür direkt zum Arbeitsplatz oder zur Einkaufsstätte fahren kann. Man muß sich darüber im klaren sein, daß jede Innenstadt für einen vernünftig funktionierenden Verkehr nur eine begrenzte Aufnahmefähigkeit besitzt. Deshalb hat auch der der notwendige Bau von Hoch- und Tiefgaragen für den Verkehr nur dann einen Sinn, wenn zum einen die Anzahl der zu schaffenden Stellplätze im richtigen Verhältnis zu der Aufnahmefähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes steht, zum anderen aber dann der ruhende Verkehr aus den innerstädtischen Straßen entfernt werden kann, so daß die gesamte Straßenfläche zum mindest in den Hauptverkehrszeiten dem fließenden Verkehr zur Verfügung steht. Der Bundesminister für Verkehr, Dr. Ing. Seebohm, machte in der Zeitschrift "Der Personenverkehr" (Februar 1961, Heft 2) zu dieser Frage folgende Ausführungen:

> "Man kann sichheute ohne Not davon überzeugen, daß in den Städten ein großer Teil der Straßenflächen, die doch dem fließenden Verkehr dienen sollen, vom ruhenden Verkehr in Anspruch genommen werden und daß dies ein sehr wesentliches Element ist, das für die Erschwerung des Verkehrsflusses in unseren Städten verantwortlich zu machen ist. Viele wollen das natürlich nicht wahr haben, weil der ruhende Verkehr aus Geschäftsgründen von Bedeutung ist. Das Problem tritt aber in allen Städten in wachsendem Maße auf."

Aber auch nach der Herausnahme des ruhenden Verkehrs aus den Hauptverkehrsstraßen hat die Innenstadt nur eine bestimmte Aufnahmefähigkeit, die sich nicht beliebig erhöhen läßt. Sonst wird sehr bald der Punkt erreicht, wo der Verkehr in einen labilen Zustand und schließlich völlig außer Tritt gerät. Mit dem Rückgang der Kraftfahrzeuggeschwindigkeit auf Schrittempo würde die Leistungskurve dem Nullpunkt zustreben, was gleichbedeutend wäre mit Verstopfung und Erlahmung des gesamten innerstädtischen Individualverkehrs. Will man diesen Zustand vermeiden, so muß mit entsprechenden Mitteln dafür gesorgt werden, daß der nicht notwendige Individualverkehr auf ein Mindestmaß herabgedrückt und gleichzeitig das vorhandene Parkangebot nutzbringend aufgeteilt wird. Es geht nicht an, daß einem Pkw ein Abstellplatz von 20 - 25 qm (einschl. der Zu- und Abfahrt) den ganzen Tag über kostenlos zur Verfügung gestellt wird, noch dazu in einem Gebiet, wo ein

./.

Quadratmeter Boden vielleicht 400 bis 500 DM kostet. Auch der Bau von immer mehr und immer breiteren Straßen, selbst wenn das in der Innenstadt möglich wäre, beseitigt auf die Dauer die Verkehrsnöte nicht. Namhafte amerikanische Verkehrs- und Städteplaner kommen immer mehr zur Auffassung, daß selbst Stadtautobahnen und Parkhäuser mindestens ebensoviele Verkehrsnöte herbeiführen wie sie beseitigen sollen. Das in den USA, wo zweifellos die Bodenfrage nicht so prekär ist wie bei uns und wo sich viele Städte zugleich mit dem Auto entwickelt haben. Nach neuesten Zeitungsmeldungen ist eine der wichtigsten Hauptgeschäftsstraßen der Stadt Kassel nach bekannten Vorbildern (Köln, Essen usw.) für den privaten Kfz-Verkehr gesperrt und lediglich für den Fußgänger- und Straßenbahnverkehr freigegeben worden. Auch in New York werden Überlegungen angestellt, neben Lkw zur Belieferung von Geschäften nur noch Taxis und öffentliche Verkehrsmittel für bestimmte Gebiete von Manhattan zuzulassen.

3. Entfernung der Straßenbahn aus der Innenstadt?

Häufig wird nun die Meinung vertreten, die Straßenbahn sei nicht n ur ein veraltetes Verkehrsmittel, sondern auch ein Haupthindernis für den innerstädtischen Verkehr. Wird eine solche Vorstellung allzu bereitwillig akzeptiert, so kommt man sehr rasch zu der Auffassung, die Straßenbahn müsse unter dieErde verlegt werden, damit dem motorisierten Individualverkehr mehr Straßenraum zur Verfügung steht. Gewiß ist nur, daß die Straßenbahn ihre Aufgabe besser erfüllen kann, wenn sie vom motorisierten Verkehr getrennt und damit von ihm nicht gestört wird. Eine andere Frage ist jedoch, ob eine Entflechtung derart, daß man die Straßenbahn zur Unterpflasterbahn macht, für eine Stadt wirtschaftlich und verkehrsmäßig zweckdienlich ist. Sollten andere Gründe hierbei eine Rolle spielen, z.B. Erwägungen des Luftschutzes, so soll man das offen sagen. Dann ist aber auch klar, daß der Luftschutzpflichtige die Kosten tragen muß!

Für die Mannheimer Innenstadt wird in diesem Zusammenhang vor allem die Entfernung der Straßenbahn aus der Kurpfalzstraße und aus den gesamten Planken gefordert. Was würden wir durch eine

./.

solche Maßnahme tatsächlich gewinnen? Die Antwort ergibt sich aus folgenden Zahlen: Die Straßenbahn kann auf einer 3 m breiten Spur in der Flutstunde 24 000 Personen bei Nichtbehinderung und bei starker Behinderung 12 000 Personen befördern. Das bei einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 12 km/Std., während der Personenkraftverkehr lediglich eine Leistung von 1 200 Personen bei der gleichen mittleren Reisegeschwindigkeit bewältigen kann. Mit anderen Worten: um 5 bis 10 % der Personen, die die Straßenbahn zu befördern vermag, mit dem Pkw befördern zu können, verlagern wir die Straßenbahn unter das Pflaster und wenden für diesen Zweck, wenn wir dabei nur an die beiden Hauptachsen der Mannheimer Innenstadt - Planken und Kurpfalzstraße - denken, vielleicht 50 Millionen DM auf.

Ist dann nicht die entgegengesetzte Forderung sinnvoller, nämlich die privaten Pkw aus den Planken und der Kurpfalzstraße herauszunehmen, damit die Straßenbahn ohne Behinderung fahren kann. Wir würden ihr dann eine Reisegeschwindigkeit in der Innenstadt ermöglichen, die zu einer erheblichen Steigerung ihrer Attraktivität beitragen würde. Dadurch würde nämlich nicht nur die Fahrzeit verkürzt werden, sondern auch bei dem gleichen Wagenpark und gleichviel Fahrpersonal das Platzangebot wesentlich erhöht werden. Hinzu käme dabei noch, daß sich die Fußgänger in den beiden Hauptgeschäftsstraßen der Stadt ungehinderter und weniger gefährdet bewegen könnten. Letzteres liegt vor allem im Interesse des Einzelhandels und der Kaufhäuser, auch wenn diese im Augenblick das noch nicht einsehen sollten. Es wäre wirklich ernsthaft zu prüfen, ob man nicht diese beiden Hauptgeschäftsstraßen für den allgemeinen Individualverkehr sperrt und nur noch in bestimmten Tagesstunden den Be- und Entladeverkehr zuläßt. Es wäre m.E. durchaus möglich, sämtliche Öffnungen dieser beiden Straßen am Ring zu schließen, so daß der Verkehr nur noch durch die Parallelstraßen in die Innenstadt gelangen kann. Dort befinden sich außerdem die großen Parkplätze, von wo aus dem Kauflustigen zugemutet werden kann, zu Fuß seine Einkäufe zu machen. Gleichzeitig sollte der Paradeplatz als Verkehrsplatz aufgehoben und durch Zusammenfassung der 4 Quadrate (D 1, E 1, P 1, O 1) eine weitläufige Fußgängerzone geschaffen werden. Die-

./.

se Maßnahmenwürden verhindern, daß die Innenstadt weiterhin mit Durchgangsverkehr belastet wird. Der Paradeplatz selbst würde damit zu einer leistungsfähigen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrsmittels werden.

Selbstverständlich ist der Ausbau des gesamten Ringes zu einem Verteiler- und Sammelring Voraussetzung für die oben erwähnten Maßnahmen. Nur so ist es m.E. möglich, den Kraftfahrer zu zwingen, anstelle der störenden Durchfahrten durch die Innenstadt bzw. Teile der Innenstadt den Ring zu benutzen, um von dort aus auf dem kürzesten Weg an sein Ziel zu gelangen.

Ich bin mir bewußt, daß hiermit eine radikale Forderung erhoben wird, die sich auch nicht von heute auf morgen verwirklichen läßt. Aber wollen wir der Innenstadt auf die Dauer ihre Hauptfunktion erhalten, nämlich Einkaufszentrum zu sein und zu bleiben, dann werden wir um eine solche Lösung letzten Endes nicht herumkommen. Es ist jedenfalls von unserem Standpunkt aus unvertretbar, 50 Millionen DM auszugeben, nur um eine, vom Standpunkt des Gesamtverkehrs kaum ins Gewicht fallende Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr zu erreichen. Bei der derzeitigen Belastung der genannten Straßen durch die Straßenbahn dürfte bei ihrer Herausnahme nur eine Steigerung des motorisierten Individualverkehrs um etwa 12 % erreicht werden. Was will das bei der Zuwachsrate dieses Verkehrszweiges bedeuten? (Wortmann ist es entgangen, daß in diesen Straßen sämtliche Haltestellen der Straßenbahn zwischen Haltestelleninseln liegen, so daß - da diese vom Kfz-Verkehr umfahren werden können - eine höhere Steigerung nicht erzielt werden kann.

Dabei ist noch weiter zu beachten, daß ja nur zu bestimmten Tageszeiten die Verkehrsnot in aller Schärfe auftritt, nämlich in den Zeiten des Spitzenverkehrs. Selbst wenn wir die beiden innerstädtischen Hauptverkehrsadern nicht vom motorisierten Individualverkehr freihalten wollen, erhebt sich die Frage, ob es sinnvoll ist die Straßenbahn aus diesen beiden Straßen zu entfernen. Denn hierzu läßt sich folgendes sagen:

Morgens vor 7 Uhr handelt es sich vor allem um <u>den</u> Berufsverkehr, der vorwiegend die Industrieschwerpunkte zum Ziel hat, während zwischen 7 und 8 Uhr überwiegend die Innenstadt selbst das Ziel

./.

des Berufsverkehrs ist. Vor 7 Uhr läßt deshalb die geringere Belastung des innerstädtischen Straßennetzes die Durchquerung der Innenstadt mit der Straßenbahn zu, zwischen 7 und 8 Uhr ist jedoch gerade die Innenstadt das Ziel des Berufsverkehrs. Dann ist es aber den Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel, die ja den weitaus größeren Teil der Verkehrsteilnehmer ausmachen, wohl nicht zumutbar, daß sie vom Ring aus die Innenstadt zu Fuß anstreben, einzig und allein deshalb, damit der Pkw-Verkehr, der nur einen Bruchteil des öffentlichen Massenverkehrs ausmacht, weniger behindert wird.

4. Die bestehenden Nahverkehrslinien in unserem Ballungsraum

Während dem allgemeinen Teil der Wortmannschen Schrift zugestimmt werden kann, ist dies, was die spezielle Betrachtung für Mannheim und Ludwigshafen angeht, nach meiner Auffassung nicht möglich. Zweifellos wäre es ideal, wenn beide OEG-Linien (Heidelberg-Mannheim und Weinheim-Mannheim) in Mannheim einen gemeinsamen Bahnhof hätten. Man sollte wohl auch eine Untersuchung darüber anstellen, ob sich eine technisch vernünftige Lösung hierfür anbietet. Ohne eine weitere, nur der OEG dienende Neckarbrücke ist das wohl kaum möglich. Eine Zusammenfassung der beiden OEG-Endbahnhöfe würde gewiß auch eine weitere Rationalisierung des Betriebs erlauben. Dabei ergibt sich zwangsläufig auch die Frage, ob nicht auch eine Zusammenfassung mit dem Endbahnhof der Rhein-Haardt-Bahn möglich
Anlage 1 ist. Die beigefügte Abbildung (Anlage 1) zeigt die Entfernungen von den beiden OEG-Bahnhöfen und dem Hauptbahnhof der Bundesbahn in Gehminuten. Während vom Banhof der Heidelberger OEG-Linie die gesamte Innenstadt einschließlich des Jungbuschgebietes sowie der größte Teil der Neckarstadt mit seinen Großbetrieben innerhalb des 15-Minuten-Bereiches liegt, reicht vom Bahnhof der Weinheimer OEG-Linie die 15 Minuten-Grenze im Süden noch über die Planken hinaus, im Osten wird das gesamte Krankenhausgebiet und im Westen der Stadtteil Neckarstadt-West erfaßt. Die beiden OEG-Bahnhöfe liegen deshalb unserer Auffassung nach außerordentlich günstig und auch zentral.

Ein direkter Übergang auf die städtische Straßenbahn ist an beiden Bahnhöfen vorhanden. Da die benachbarten Verkehrsknotenpunkte in

./.

naher Zukunft durch bauliche Veränderungen den Erfordernissen des Verkehrs angepaßt werden müssen, wäre m.E. durchaus die Möglichkeit vorhanden, auch das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum anderen nahezu ideal zu gestalten. Im Hinblick auf die Durchdringung unseres Wirtschaftsraumes Mannheim-Ludwigshafen mit Nahverkehrslinien, einschließlich des Schienennetzes der Bundesbahn, die auch in unserem Raum Nahverkehrsträger ist, kann gesagt werden, daß sowohl die Verteilung, als auch die Lage der einzelnen Verkehrslinien zweifellos als äußerst günstig bezeichnet werden muß. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, daß z.B. die leistungsfähige Bundesbahnlinie Heidelberg-Mannheim, die etwa 2 km parallel der OEG-Linie Heidelberg-Mannheim verläuft, Eilzugspaare eingesetzt hat, die bereits heute vom Hauptbahnhof Heidelberg bis zum Hauptbahnhof Mannheim nur noch 12 Minuten Fahrzeit haben. Auch besteht eine direkte Verbindung zwischen Heidelberg und Ludwigshafen mit einer Fahrzeit von 19 Minuten.

Eine völlig andere Frage ist es, ob man nicht in organisatorischer und tariflicher Hinsicht eine engere Zusammenfassung von OEG, Rhein-Haardt-Bahn und den städtischen Verkehrsbetrieben anstreben soll. Diese Frage ist naheliegend und beschäftigt auch das zuständige Referat. Der Versuch, diese Frage zu lösen, wirft jedoch eine Reihe juristischer und kommunalpolitischer Probleme auf. Trotz der Schwierigkeiten sollte man an diese Untersuchung herangehen, zumal der bestehende Zustand sich nur noch historisch erklären läßt, von der Sache her jedoch nicht immer zweckmäßig und vor allem auch unorganisch ist. Eine Teillösung ist vor allem im Hinblick auf das Omnibusnetz der genannten Betriebe an der Peripherie des Mannheimer Stadtgebietes möglichst bald anzustreben, da hierfür nicht nur ein verkehrliches Bedürfnis der dort liegenden Wohn- und Industriegebiete vorhanden ist, sondern auch durch die Zusammenfassung und den Ausbau bestehender Linien weitere betriebliche Erleichterungen und Erfolge möglich sind.

./.

5. Benötigen wir für unseren Ballungsraum eine unterirdische Schnellbahn?

Die in der Wortmannschen Schrift geforderte unterirdische Schnellbahn unter dem Stadtkern von Mannheim und Ludwigshafen betrachten wir zwar als ein interessantes technisches Problem, aber vom Verkehrsbedürfnis her gesehen als unrealistisch. Es gilt bei den Verkehrsplanern als anerkannter Grundsatz, daß die zweite Ebene für das öffentliche Verkehrsmittel nur dann erforderlich ist, wenn eine Stadt sich der Millionengrenze nähert. Die Doppelstadt Mannheim-Ludwigshafen wird sich dieser Grenze nach den vorliegenden Planungen auch in Zukunft nicht nähern. Die Endplanung rechnet nur mit 600 000 Einwohnern für beide Städte zusammen. Der Bundesverkehrsminister führt in seinem bereits zitierten Artikel hierzu folgendes aus:

> "Wie die amerikanischen Erfahrungen zeigen, wird die Endlösung für Großstädte mit mehr als 1 Million Einwohnern darin zu sehen sein, daß zumindest in den Hauptverkehrsrichtungen leistungsfähige Schnellstraßen organisch durch ein vom Straßenverkehr völlig unabhängiges Schnellbahnnetz ergänzt werden."

So reizvoll es auch für die Ingenieure sein mag, eine Unterpflaster-Straßenbahn und eine unterirdische Schnellbahn "ideenmäßig zu erarbeiten", entscheidend können nur das Verkehrsbedürfnis und die Wirtschaftlichkeit sein. Nicht das technisch Reizvolle, sondern das technisch und wirtschaftlich Zweckmäßige muß das Ziel und der Prüfstein sein. Wen man einwendet, daß eine solche unterirdische Schnellbahn dem Verkehr nicht nur neue Möglichkeiten gibt, sondern auch neue Verkehrsbedürfnisse weckt, so halte ich diese Meinung aus grundsätzlichen Erwägungen für falsch. Eine solche Schnellbahn wäre vielleicht, wenn überhaupt, nur in der Verkehrsspitze einigermaßen ausgelastet. Die Verkehrsspitze wird aber durch den Berufsverkehr bestimmt. Der derzeitige Berufsverkehr im Großraum Rhein-Neckar kennt jedoch nach unseren neuesten Untersuchungen kein Massenverkehrsbedürfnis über den Rhein. (Anlage 2). Die Pendelwanderung im Rhein-Neckar-Raum). Das Massenverkehrsbedürfnis endet vielmehr im wesentlichen immer in Mannheim bzw. in Ludwigshafen. Es besteht auch gar

Anlage 2

./.

keine Veranlassung, diesen Zustand ändern zu wollen, da jeder übermäßige Berufsverkehr über den Rhein notwendigerweise sowohl in zeitlicher, als auch in finanzieller Hinsicht größere Aufwendungen erfordert. Eine nicht unwesentliche Ursache unserer heutigen allgemeinen Verkehrsschwierigkeiten ist doch gerade auch die Tatsache, daß die Wohnbezirke an die Peripherie der Städte sich verlagert haben, ohne daß entsprechende organisch sinnvolle Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen entstanden sind.

Die Einpendler nach Mannheim und Ludwigshafen benutzen in hohem Maße die bestehenden Nahverkehrslinien und haben in beiden Städten ihre Arbeitsplätze so gewählt, daß sie mit diesen Nahverkehrslinien ohne Berührung des Stadtkerns und ohne Übersteigen an ihr Ziel kommen. Die Untersuchung hat ferner ergeben, daß von den 61 000 Einpendlern nach Mannheim folgende Beförderungsmittel benutzt werden (Stand 31.12.1959):

| | |
|---|---|
| Fahrrad, Moped, Krad, Pkw | 27 % |
| OEG | 20 % |
| Omnibus | 13 % |
| Bundesbahn | 40 % |

Von dem Gesamteinpendlerstrom nach Ludwigshafen von 38 600 Personen (Stand 1.5.1960) streben allein 25 130 Personen zur BASF. Hierfür kann die Aufteilung auf die Beförderungsarten wie folgt angenommen werden:

| | |
|---|---|
| Fahrrad, Moped, Krad, Pkw | 33,5 % |
| RHB | 7,5 % |
| Omnibus | 17,0 % |
| Bundesbahn | 42,0 % |

Die bestehenden Pendlerströme aus Mannheim nach Ludwigshafen und umgekehrt lassen sich, soweit sie die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, nicht durch eine unterirdische Schnellbahnlinie zeitsparend befördern. Hinzu kommt schließlich, daß die Verkehrsbeziehungen zwischen Mannheim und Ludwigshafen durch eine weitere Straßenbahnverbindung über die geplante Nordbrücke wesentlich verbessert werden können. Diese Forderung der Verkehrsbetriebe besteht schon lange. Wir hoffen, daß durch die inzwischen

verändert Lage am Ludwigshafener Brückenkopf der Bau der dringend notwendigen Straßenbahnverbindung in der neuen Planung möglich wird.

In der Wortmannschen Schrift werden auch die Reisegeschwindigkeiten der OEG auf ihren einzelnen Linien angeführt, und es wird davon gesprochen, daß diese Geschwindigkeiten verhältnismäßig gering seien. Im 3. Absatz auf S. 13 führt Wortmann an, daß durch verschiedene Verbesserungen (Herausnehmen der Schienen aus der Ortsdurchfahrt, Anlage eigener Bahnkörper, Beseitigung der niveaugleichen Kreuzungen, Modernisierung der Fahrzeuge) beispielsweise die Strecke Heidelberg-Mannheim in etwa 15 Minuten durchfahren werden könnte. Bei einer Streckenlänge von rund 20 km würde dies einer mittleren Reisegeschwindigkeit vom 80 km/Std. entsprechen. Da eine Bahn zumindest zur Aufnahme von Fahrgästen halten muß (im Berufsverkehr an jeder Haltestelle!), gehört eine solche Reisegeschwindigkeit bei einem mittleren Haltestellenabstand von 2 km in das Reich der Utopie. In den Anlagen 3 und 4 haben wir für die modernsten Fahrzeuge von U- und Schnellbahnen die technischen Daten und die erzielbaren Reisegeschwindigkeiten in Abhängigkeit vom Haltestellenabstand aufgetragen. Die Anlage 4 erlaubt einen Vergleich moderner Schnellbahnen mit den modernen Zügen der RHB und der OEG. Bei einer Reisestrecke von 10 bzw. 20 km dürfte sich der gewaltige technische Aufwand, der von den U- und Schnellbahnen gemacht wird, nicht lohnen. Besonders muß darauf hingewiesen werden, daß das Verkehrsvolumen (darunter sind die zahlenden Fahrgäste zu verstehen), das von solchen Bahnen zu bewältigen ist, dem 7 - 8fachen Volumen der OEG <u>und</u> der RHB entspricht.

Anlagen 3 und 4

Last not lest sprechen gegen die Unterpflasterstraßenbahn und gegen die unterirdische Schnellbahn die außerordentlich hohen finanziellen Aufwendungen. Das gilt vor allem deshalb, weil sich m.E. die Probleme der öffentlichen Massenverkehrsmittel in der Rhein-Neckar-Agglomeration auch anders und billiger lösen lassen. Den Städten bietet sich gegenwärtig und in der Zukunft ohnehin eine Fülle finanziell aufwendiger kommunaler Aufgaben. Es seien nur die Verkehrsfragen allgemein, der Wohnungsbau, die Altstadtsanierung, die Energie- und Wasserversorgung, der Schulhausbau usw. erwähnt.

./.

Allein deshalb ist es heute und in den kommenden Jahren einfach unmöglich, ein Projekt von einigen hundert Millionen DM in Angriff zu nehmen, für dessen Finanzierung im wesentlichen die Städte Mannheim und Ludwigshafen aufzukommen hätten. Beide Städte werden auch nicht bereit sein, dem Bund Kosten für den zivilen Bevölkerungsschutz dadurch abzunehmen, daß sie eine Unterpflaster-Straßenbahn und eine unterirdische Schnellbahn entgegen den Grundsätzen der technischen Zweckmäßigkeit und der wirtschaftlichen Vernunft bauen. Andererseits ist aber die Situation der Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen so, daß sie bald, d.h. in einer überschaubaren Zeit auf einen leistungsfähigen Stand gebracht werden müssen. Und schließlich ist es unserer Meinung nach durchaus möglich, diese Aufgaben mit konventionellen und den Problemen konformen Mitteln zu bewältigen.

6. Grünes Licht für die Straßenbahn

Die Städt. Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen sind jetzt bemüht, die vorhandenen Schwierigkeiten mit Maßnahmen zu überwinden, die unseren Verhältnissen und Möglichkeiten angepaßt sind. Um das Problem, um das es hier geht, ganz klar zu erkennen, sollte man von zwei Denk-Extremen ausgehen:

1. Es gibt nur die öffentlichen Massenverkehrsmittel.
2. Es gibt nur den motorisierten Individualverkehr.

Es ist doch wohl augenscheinlich, daß im Hinblick auf die Bewältigung der Verkehrsaufgaben zwar der erste Zustand denkbar ist, jedoch nicht der zweite. Da wir andererseits wissen, daß sich das Rad der Entwicklung nicht zurückdrehen läßt, und wir das auch gar nicht wollen, so müssen wir uns bemühen, eine Lösung zwischen diesen beiden Extremen zu finden. Dabei dürfte es evident sein, daß diese anzustrebende Lösung besonders in den Spitzenzeiten des Verkehrs näher beim ersten Zustand liegen muß. Das Ideal wäre zweifellos, daß die Straßenbahn überall ihren eigenen, vom Kfz-Verkehr völlig entflochtenen Bahnkörper hätte. Augenblicklich sind von den 40 km doppelgleisige Streckenlänge etwa 17 km (= 42,5 %) in Mannheim und von den 24 km doppelgleisiger Streckenlänge etwa 5,6 km (= 23,4 %)

./.

in Ludwigshafen auf besonderem Bahnkörper verlegt. In Mannheim sind in den nächsten 3 Jahren 1,5 km Streckenlänge zum Umbau auf den eigenen Bahnkörper vorgesehen. Weitere 6,5 km können ohne größere Schwierigkeiten anschließend umgebaut werden, so daß ein Prozentsatz von 62,5 in Mannheim in absehbarer Zeit erreichbar ist. Nach Verlegung des Hauptbahnhofes in Ludwigshafen können dort weitere 13 km doppelgleisige Strecke auf den eigenen Gleiskörper verlegt werden, so daß in Ludwigshafen ein Prozentsatz von 77 der Gesamtstrecke auf eigenem Bahnkörper erreichbar ist.

Unsere Bemühungen sind darauf konzentriert, dieses Ziel möglichst bald zu erreichen. Da das Ziel dieser Bemühungen die Erhöhung der mittleren Reisegeschwindigkeit ist, insbesondere in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs, so sind vor allem jene Knoten und Strecken des Netzes zu bereinigen, bei denen besonders häufig Zeitverluste eintreten. Hierzu gehören, um die wichtigsten zu nennen, der Kurpfalz-Kreisel, Tattersall, und Kaiserring, das Viadukt in Ludwigshaben, die Planken, die Kurpfalzstraße usw. Dieses Ziel läßt sich - wie bereits erwähnt - nicht nur durch verkehrsbauliche, sondern auch durch verkehrsregelnde und -ordnende Maßnahmen erreichen. So z.B. auch dadurch, daß man auf das Massenverkehrsmittel größere Rücksicht nimmt, indem man durch Park- und Halteverbote zumindest während der Flutzeit des Verkehrs den Verkehrsraum vergrößert, sofern die Straßenbahn keinen eigenen Gleiskörper hat. Hierzu wieder der Bundesverkehrsminister:

> "Ich persönlich stehe auf dem Standpunkt, daß in allen Hauptdurchgangsstraßen und in allen Straßen, in denen Straßenbahnen verkehren, der ruhende Verkehr grundsätzlich untersagt werden sollte und zwar ohne Ausnahme. Er kann auf die Nebenstraßen verwiesen werden."

Auf die mögliche Sperrung der Planken und der Kurpfalzstraße wurde bereits hingewiesen. Zu den kleinen und möglichen Mitteln gehört auch das Verbot von Be- und Entladen vor Geschäften in den Spitzenzeiten des Verkehrs. Ein weiteres Bemühen muß der Abflachung der Verkehrsspitze gewidmet sein, indem immer wieder auf eine Staffelung der Zeiten des Arbeits- und Schulbeginns gedrängt wird.

Da die Städt. Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen bis Ende 1963 einen völlig modernisierten Wagenpark besitzen werden, der zu diesem Zeitpunkt ein mittleres Lebensalter von 6,25 Jahren

./.

haben wird, kann bei der um den Faktor 3 höheren Motorleistung der modernen Gelenkwagen gegenüber unseren älteren Wagen (diese werden 1963 fast restlos aus dem Verkehr gezogen) die Reisegeschwindigkeit wesentlich erhöht und damit die Reisezeit für unsere Fahrgäste verkürzt werden.

Die Folge aller dieser Maßnahmen ist, daß bei gleichem Personal und Wagenpark sich automatisch ein erhöhtes Platzangebot und damit eine größere Bequemlichkeit und eine höhere Attraktivität des Massenverkehrsmittels ergeben. Diese technischen Möglichkeiten der Rationalisierung müssen noch durch weitere Maßnahmen ergänzt werden, die insbesondere den in den Großraumwagen notwendigen Fahrgastfluß verbessern. Hierbei wird besonders zu überprüfen sein, ob eine noch stärkere Vereinfachung des Tarifwesens möglich ist. Eine weitere Folge solcher Maßnahme ist auch, daß der Fahrplan besser eingehalten werden kann, die Straßenbahn also auch in den Zeiten des Flutverkehrs weniger leicht außer Tritt gerät und das Konvoifahren mit seiner starken Leistungsminderung verhindert wird.

Der in Mannheim-Ludwigshafen eingeführte Düwag-Großraumwagen läßt sich auch leicht vom Sechsachser zum Achtachser umbauen, wobei weitere 21 Sitz- und 32 Stehplätze gewonnen werden können. Da in der Öffentlichkeit sehr häufig über die geringe Zahl der Sitz-
Anlage 5 plätze des Sechsachser geklagt wird, sei in der (Anlage 5) ein Vergleich der Platzangebote gegeben. Dabei müssen die bisherigen Zweiwagenzüge betrachtet werden, denn allein sie werden durch den Sechsachser ersetzt.

Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß die Verkehrsbetriebe nicht nur äußerst lohnintensiv sind, sondern daß die angespannte Arbeitsmarktlage es immer schwieriger macht, das erforderliche Personal für den Fahrdienst zu erhalten. Die Gelenkzüge schaffen hier eine bedeutsame Erleichterung für diese schwierige Situation. Die Einsparung von Personal durch diese Wagen (im Verhältnis zu der beförderten Personenzahl) bedeutet aber auch, daß wir das vorhandene Personal besser entlohnen können, wodurch wir nicht nur unsere eigene Wettbewerbslage auf dem Arbeitsmarkt verbessern, sondern infolge besserer Entlohnung auch gutes Personal erhalten

./.

bzw. gewinnen können. Auch ein Personal, das den Anforderungen des Umganges mit den Fahrgästen gewachsen ist, dürfte ein Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität der Straßenbahn sein.

Am Schlusse sei noch betont, daß zu einem guten und reibungslosen Funktionieren des Straßenbahnbetriebes nicht zuletzt ein diszipliniert sich verhaltendes Publikum gehört. Wir haben die Mängel, die unseren Verkehrsbetrieben noch anhaften, offen dargelegt. Wir können deshalb wohl auch sagen, daß wir erst dann in der Lage sein werden, das Optimum an Verkehrsleistung mit der Straßenbahn herauszuholen, wenn ein gutes Verhältnis zwischen Fahrgästen und Betrieb besteht.

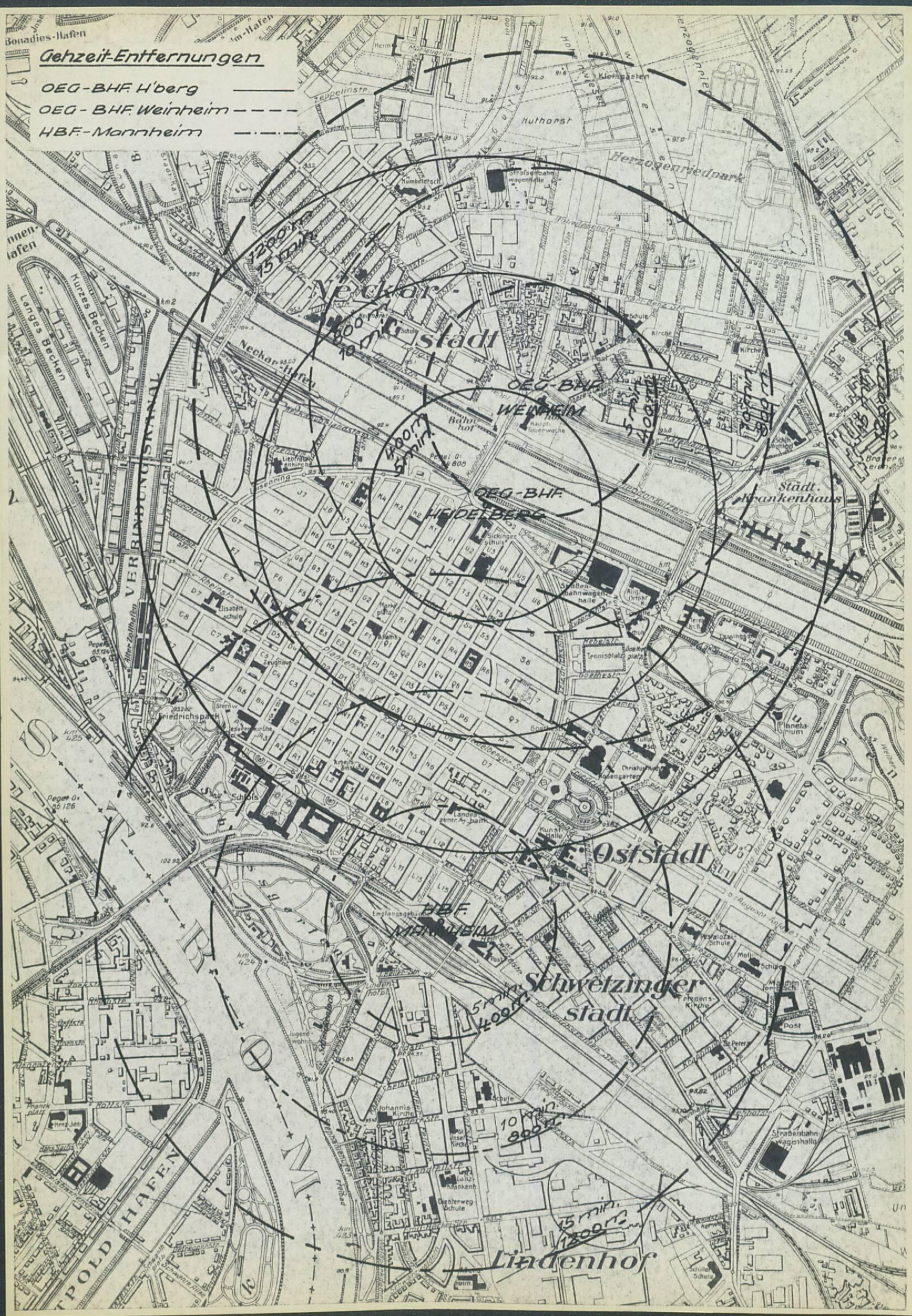
Anlage 1: Entfernungen von den OEG-Bahnhöfen in Geh-Minuten.

Anlage 2: Die Pendelwanderung im Rhein-Neckar-Raum.

Anlage 3: Technische Daten sowie Reisegeschwindigkeiten von modernen Fahrzeugen der Straßen- und Schnellbahnen.

Anlage 4: Reisegeschwindigkeit in Abhängigkeit vom Haltestellenabstand bei modernen Straßen- und Schnellbahnen.

Anlage 5: Tabellen der Sitz- und Stehplätze der in Mannheim-Ludwigshafen eingesetzten Straßenbahnzüge.


Gehzeit-Entfernungen
OEG-BHF. H'berg
OEG-BHF. Weinheim
HBF-Mannheim
OEG-BHF. WEINHEIM
OEG-BHF. HEIDELBERG
HBF. MANNHEIM
400m 5min.
800m 10 min.
1200m 15 min.
5 min. 400m
10 min. 800m
15 min. 1200m
Neckar-stadt
Ostsladt
Schwetzinger stadt
Lindenhof
Herzogenriedpark
Städt. Krankenhaus
Neckar-Hafen
Verbindungskanal
Kurzes Becken
Langes Becken
Bonadies-Hafen
Luitpold Hafen
Friedrichspark
Schloß
Rosengarten
Planetarium
Kunsthalle
Tennisplatz
Straßenbahnwagenhalle
Huthorst

Anlage 2

## Die Pendelwanderung im Rhein-Neckar-Raum

Da die Pendelwanderung im Rhein-Neckar-Raum, bezogen auf Mannheim - Ludwigshafen in engem Zusammenhang mit der Gesamtzahl der Beschäftigten in den beiden Städten steht, werden folgende Angaben über die Entwicklung der Einwohnerzahlen und die Größe der Einpendler an den Anfang unserer Überlegungen gestellt.

Tabelle 1.

| | | Einwohnerzahl | Gesamtbeschäftigte | davon Einpendler |
|---|---|---|---|---|
| Mannheim | 1955 | 288 968 | 186 000 | 56 000 |
| " | 1956 | 288 919 | 194 000 | 60 000 |
| " | 1957 | 294 041 | 195 000 | 60 000 |
| " | 1958 | 300 231 | 198 000 | 60 000 |
| " | 1959 | 305 712 | 202 000 | 61 000 |
| Ludwigsh. | 1955 | 149 727 | 97 281 | 31 683 |
| " | 1956 | 154 835 | 104 939 | 35 173 |
| " | 1957 | 154 600 | 107 581 | 35 335 |
| " | 1958 | 158 200 | 111 820 | 36 264 |
| " | 1959 | 161 500 | 117 155 | 38 590 |

Quellenangabe: Statistische Jahresberichte der Städte Mannheim und Ludwigshafen

Die Wohngebiete der Einpendler sind in folgenden Tabellen festgehalten:

./.

Tabelle 2.

Wohngebiete der Einpendler nach Mannheim

| | |
|---|---|
| I. Einzugsgebiet Nordbaden | |
| 1. Wohngebiet südlich der Bahnlinie Mannheim-Heidelberg | Einpendler 17 700 = 29 % |
| 2. Wohngebiet nördlich der Bahnlinie Mannheim-Heidelberg und Kraichgau | Einpendler 16 007 = 26,3 % |
| II. Einzugsgebiet Hessen | |
| Riedgebiet einschl. Worms und übriges Hessen | Einpendler 15 863 = 26,1 % |
| III. Ludwigshafen und Rheinpfalz | Einpendler 11 289 = 18,6 % |
| In der Zahl von 11 289 Einpendlern sind 6 200 Einpendler aus Ludwigshafen und rd. 1000 Einpendler aus Altrip enthalten. | |
| insgesamt | Einpendler 60 859 = 100 % |

Quellenangabe: Einpendlerzahlen des Statistischen Jahresberichts Mannheim 1959

Tabelle 3.

Einströmrichtung der Einpendler nach Mannheim

| | |
|---|---|
| Aus Richtung Heidelberg | Einpendler 7 900 = 13 % |
| Aus Richtung Weinheim | Einpendler 13 380 = 22 % |
| Aus Richtung Schwetzingen | Einpendler 14 000 = 23 % |
| Aus Richtung Lampertheim | Einpendler 16 439 = 27 % |
| Aus Richtung Ludwigshafen und Rheinpfalz | Einpendler 9 140 = 15 % |
| insgesamt | Einpendler 60 859 =100 % |

Quellenangabe: Tiefbauamt Mannheim Pendlerzählung auf Grund der in den Jahren 1954/55 vom Tiefbauamt durchgeführten Firmenrundfrage (Zusammenstellung der Ermittlungen über die Außenpendler vom 6. April 1956).

./.

Tabelle 4.

Wohngebiete der Einpendler nach Ludwigshafen

| Einpendler aus: | Stadtkreis | Landkreis | zusammen |
|---|---|---|---|
| Frankenthal | 2 621 | 3 838 | 6 459 |
| Worms | 591 | 337 | 928 |
| Mainz | 11 | 8 | 19 |
| Alzey | | | 19 |
| Kirchheimbolanden | | | 620 |
| Rockenhausen | | | 66 |
| Kaiserslautern | 80 | 95 | 175 |
| Kusel | | | 35 |
| Neustadt | 821 | 6 495 | 7 316 |
| Landau | 170 | 972 | 1 142 |
| Pirmasens | 27 | 14 | 41 |
| Bergzabern | | | 172 |
| Speyer | 1 306 | 5 031 | 6 337 |
| Germersheim | | | 1 505 |
| Ludwigshafen | | 9 200 | 9 200 |
| Mannheim | 3 174 | 424 | 3 598 |
| Heidelberg | 438 | 173 | 611 |
| Bruchsal | | | 31 |
| Karlsruhe | | | 19 |
| Rastatt, Pforzheim, Heilbronn, Buchen | | | 11 |
| Bergstraße | | | 243 |
| Übriges Hessen | | | 38 |
| | | insgesamt Einpendler: | 38 585 |

Tabelle 5.

Einströmrichtung der Einpendler nach Ludwigshafen

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Aus dem Nordwesten | Einpendler | 8 045 | = | 20,8 % |
| Aus dem Westen | " | 7 592 | = | 19,8 % |
| Aus dem Südwesten | " | 9 197 | = | 23,9 % |
| Aus dem Landkreis Ludwigshafen | " | 9 200 | = | 23,9 % |
| Aus der Stadt Mannheim | " | 3 174 | = | 8,2 % |
| Aus dem Land Baden-Wttbg. | " | 1 096 | = | 2,65% |
| Aus dem Land Hessen | " | 281 | = | 0,75% |
| | insgesamt Einpendler | 38 585 | = | 100 % |

Quellenangabe: Statistisches Amt der Stadt Ludwigshafen,
Stand 1.5.1960

./.

Da die Badische Anilin- & Sodafabrik den Antransport ihrer Beschäftigten nach Beförderungsart statistisch erfaßt, kann für die Berufseinpendler nach Ludwigshafen die Beförderungsart festgestellt werden.

Die von uns angestellten Untersuchungen haben zu folgenden Ergebnissen geführt:

Tabelle 6.

An- und Abtransport der Betriebsangehörigen der BASF, Stand vom September 1960

| | |
|---|---|
| 1. Gesamtzahl der Beschäftigten | 45 677 Personen |
| + Fremdfirmen | 8 516 " |
| Gesamtbeschäftigtenzahl | 54 193 Personen |
| 2. Von den Betriebsangehörigen der BASF wohnen in Ludwigshafen | 20 545 Personen |
| Von den Betriebsangehörigen der BASF sind Einpendler | 25 132 " |
| BASF-Beschäftigte | 45 677 Personen |

3. Beförderungsmittel

| | | |
|---|---|---|
| Fahrräder und Moped | 16 000 Personen | = 30 % |
| PKW | 8 000 " | = 15 % |
| (3300 PKW parken bei der BASF) | | |
| Krad | 2 400 " | = 4 % |
| Fußgänger | 6 700 " | = 12,5 % |
| Straßenbahn | 4 000 " | = 7,5 % |
| RHB | 1 900 " | = 3,5 % |
| Omnibus (bis ans Werk) | 4 000 " | = 7,5 % |
| Eisenbahn (7 000 Beschäftigte werden mit der Eisenbahn direkt ins Werk gefahren. 4 000 Beschäftigte kommen am Hauptbahnhof an) | 11 000 " | = 20 % |
| insgesamt: | 54 000 Personen | = 100 % |

./.

4. Die in Ludwigshafen wohnenden 20 545 Beschäftigten der BASF kommen aus folgenden Wohnbezirken:

| | |
|---|---|
| Innenstadt | 13 958 Personen |
| Oggersheim | 1 610 " |
| Maudach | 407 " |
| Rheingönheim | 406 " |
| Mundenheim und Gartenstadt | 1 157 " |
| Oppau | 3 007 " |
| insgesamt: | 20 545 Personen |

5. Ein Vergleich der Beförderungsmittelbenutzung der Gesamtbeschäftigtenzahl der BASF (einschl. Fremdarbeiter) für die Jahre 1950, 1955 mit dem Jahr 1960 ergibt folgendes Bild:

| Beförderungsmittel | 1950 | | 1955 | | 1960 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pers. | % | Pers. | % | Pers. | % |
| Fahrrad, Moped und Krad | 12664 = | 43,3 | 18845 = | 41,6 | 18426 = | 34 |
| PKW | -- | - | 589 = | 1,3 | 8129 = | 15 |
| Fußgänger | 4475 = | 15,3 | 5119 = | 11,3 | 6774 = | 12,5 |
| Straßenbahn | 1785 = | 6,1 | 3170 = | 7,0 | 4064 = | 7,5 |
| RHB | 994 = | 3,4 | 1812 = | 4,0 | 1897 = | 3,5 |
| Omnibus | 819 = | 2,8 | 3624 = | 8,0 | 4010 = | 7,4 |
| Eisenbahn | 8365 = | 28,6 | 12050 = | 26,6 | 10839 = | 20,0 |
| insgesamt: | 29248 = | 100 | 45300 = | 100 | 54193 = | 100 |

6. Aus dem Ergebnis gemäß vorstehendem Punkt 5 und dem Punkt 3 der Tabelle 6 lassen sich die Einpendler der BASF auf folgende Beförderungsarten verteilen:

Gesamtzahl der BASF-Einpendler, Stand September 1960 = 25 132 Pers.

| Beförderungsmittel | | |
|---|---|---|
| Fahrräder, Moped und Krad | 1 432 Personen | = 5,7 % |
| PKW | 6 900 " | = 27,4 % |
| RHB | 1 897 " | = 7,5 % |
| Omnibus (bis ans Werk) | 4 064 " | = 16,2 % |
| Eisenbahn | 10 839 " | = 43,2 % |
| Insgesamt: | 25 132 Personen | = 100 % |

Quellenangabe: Verkehrsabteilung der BASF

./.

Tabelle 7.

Rheinüberschreitende Pendlerströme von Mannheim nach Ludwigshafen und umgekehrt ohne innerstädtischen Pendlerströme.

(Mannheim und Ludwigshafen sind als eine einzige Innenstadt gerechnet)

Aus der Tabelle 2, Abschn. III und Tabelle 5 ergibt sich folgendes Bild:

1. Pendlerstrom von der Rheinpfalz nach Mannheim über Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen = 2940 Pers.
2. Pendlerstrom von Baden-Württemberg und Hessen nach Ludwigshafen = 1377 Pers.

Diese rheinüberschreitenden Pendlerströme werden unter Berücksichtigung weiterer Wechselbeziehungen zwischen den Städten Neustadt, Frankenthal, Worms und Speyer auf der linken Rheinseite und den Städten Schwetzingen, Bruchsal, Heidelberg, Weinheim um ca. 10 bis 15 % größer sein.

Tabelle 8.

Die Ermittlungen des Tiefbauamtes auf Grund der durchgeführten Firmenrundfrage haben in den Jahren 1954/55 die Unterteilung der Pendlerströme nach der Beförderungsart wie folgt ergeben:

(Ergebnisse werden von Prof. Wortmann auf Seite 6 des Raumordnungsplans Rhein-Neckar "Der öffentliche Personennahverkehr" aufgeführt)

| | | |
|---|---|---|
| Fußgänger | 0,2 % ) | |
| Radfahrer | 8,8 % ) | 20,2 % |
| Mit Krad | 9,5 % ) | |
| Mit PKW | 1,7 % ) | |
| Mit der Straßenbahn (OEG) | 23,6 % | |
| Mit dem Bus | 12,6 % | |
| Mit der Bundesbahn | 43,6 % | |

Aus Tabelle 6, Abs. 6 geht hervor, daß die prozentuale Beteiligung des PKW-Verkehrs gegenüber den Prozentzahlen des Tiefbauamtes größer sein muß. Aus Tabelle 6, Abs. 5 geht für den Einpendlerstrom

./.

zur BASF hervor, daß 1950 keine PKW-Benutzer, 1955 1,3 % und 1960 15 % der Beschäftigten die BASF mit dem PKW erreichten.

Aus dem Beispiel des Pendlerverkehrs zur BASF geht ferner hervor, daß der Anteil der Eisenbahn wesentlich geringer geworden ist, wobei auch in absoluten Zahlen die Eisenbahnbenutzer von 12 050 Personen auf 10 839 Personen zurückgegangen sind.

Im Jahre 1960 benutzten im Ludwigshafener Betrieb der BASF 20 % der Erwerbstätigen die Bundesbahn. Prof. Wortmann gibt in seinem Raumordnungsplan diesen Prozentsatz mit 32 % an.

Tabelle 9.

Aus vorstehenden Gründen muß unter Berücksichtigung des so wesentlich gestiegenen Personenkraftverkehrs die prozentuale Beteiligung der Beförderungsmittel für die Einpendler wie folgt angenommen werden:

| | | |
|---|---|---|
| Fahrrad, Moped, Krad und PKW | 27 % ) | gilt für Mannheim |
| OEG | 20 % ) | |
| Omnibus | 13 % ) | |
| Bundesbahn | 40 % ) | |

Da von dem Gesamteinpendlerstrom nach Ludwigshafen von 38 585 Personen (Stand 1.5.1960) allein zur BASF 25 132 Personen streben, kann die Verteilung des Gesamteinpendlerstromes nach Ludwigshafen auf die einzelnen Beförderungsarten wie folgt angenommen werden:

| | | |
|---|---|---|
| Fahrrad, Moped, Krad und PKW | 33,5 % ) | gilt für Ludwigshafen |
| RHB | 7,5 % ) | |
| Omnibus | 17,0 % ) | |
| Bundesbahn | 42,0 % ) | |

Nachdem in Tabelle 3 die Einströmrichtung der Einpendler nach Mannheim aufgeführt ist, muß in nachstehender Tabelle das Ergebnis der Ermittlungen des Tiefbauamtes bezüglich der Aufteilung dieser Gruppen auf die einzelnen Arbeitsbezirke auch in unsere Aufstellung aufgenommen werden.

./.

Tabelle 10.

Einpendler aus Richtung

| Zum Arbeitsplatz im Bezirk | Heidelberg | Weinheim | Schwetz. | Lamperth. | L'hafen Pfalz |
|---|---|---|---|---|---|
| Innenstadt | 13,3 % | 4,6 % | 4,0 % | 1,7 % | 17,4 % |
| Jungbusch/Mühlau | 2,8 % | 1,4 % | 1,0 % | 1,2 % | 3,0 % |
| Industriehafen | 10,4 % | 8,0 % | 1,8 % | 22,9 % | 6,2 % |
| Schwetzingerstadt | 1,2 % | 0,3 % | 0,1 % | - | 1,3 % |
| Oststadt | 2,0 % | 0,6 % | 1,2 % | 0,3 % | 5,4 % |
| Neckarstadt W. | 2,3 % | 6,6 % | 1,3 % | 2,7 % | 4,0 % |
| Neckarstadt O. | 4,5 % | 7,0 % | 1,3 % | 5,5 % | 5,6 % |
| Waldhof/Luzenb. | 13,2 % | 25,3 % | 5,7 % | 30,5 % | 26,8 % |
| Sandhofen | 0,7 % | 1,1 % | - | 30,5 % | 0,5 % |
| Käfertal | 19,3 % | 26,5 % | 2,5 % | 4,5 % | 10,2 % |
| Seckenheim | 0,3 % | 0,2 % | - | - | 0,1 % |
| Friedrichsfeld | 4,0 % | 2,0 % | 0,4 % | - | 0,1 % |
| Lindenhof | 13,0 % | 14,0 % | 19,9 % | - | 10,3 % |
| Almenhof | 6,6 % | 1,7 % | 9,0 % | 0,2 % | 3,0 % |
| Neckarau | 4,9 % | 0,6 % | 20,0 % | - | 5,8 % |
| Rheinau | 1,5 % | 0,1 % | 31,8 % | - | 0,3 % |

Eine Analysierung dieser Prozentzahlen läßt erkennen, daß beispielsweise aus Richtung Schwetzingen 80,7 % dieses Einpendlerstromes als Ziel die Arbeitsplatzbezirke Lindenhof, Almenhof, Neckarau und Rheinau hat. Ebenso ist zu erkennen, daß der Einpendlerstrom aus Lampertheim zu 83,9 % die Arbeitsplatzbezirke Sandhofen, Waldhof und Industriehafen hat. Hieraus muß gefolgert werden, daß im ersteren Falle der prozentuale Anteil der Bundesbahn aus Richtung Schwetzingen sehr hoch sein muß, während aus Richtung Lampertheim im 2. Falle der Anteil der Bundesbahn und des Omnibusses sehr hoch sein muß.

Das Tiefbauamt hat in seiner Ermittlung die Pendlerströme nach Richtung und Beförderungsarten festgestellt, wobei sich folgende Tabelle ergibt:

./.

Tabelle 11.

Einpendler aus den verschiedenen Richtungen, unterteilt nach Beförderungsarten

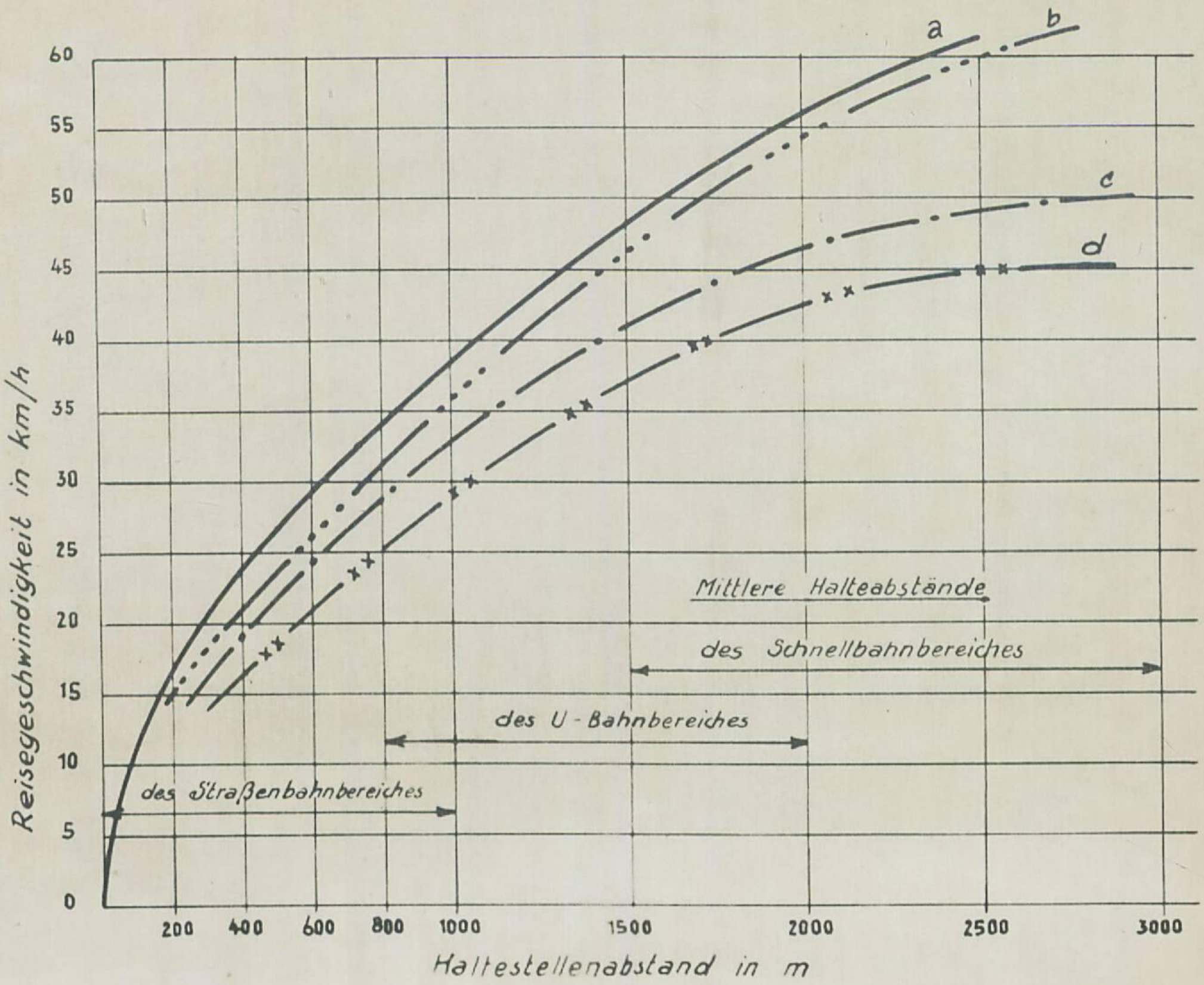
| Einpendler aus Richtung | Fuß-gänger | Fahr-rad | Krad | PKW | OEG Strab. | Omni-bus | Bundes-bahn | zus. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Heidelberg | - | 6 % | 7 % | 5 % | 49 % | 3 % | 30 % | 100 % |
| Weinheim | - | 9 % | 15 % | 2 % | 50 % | 14 % | 10 % | 100 % |
| Schwetzingen | - | 15 % | 9 % | 1 % | 5 % | 5 % | 65 % | 100 % |
| Lampertheim | - | 4 % | 10 % | 1 % | 2 % | 29 % | 53 % | 100 % |
| Ludwigshafen/Pf. | 1 % | 10 % | 7 % | 3 % | 54 % | 4 % | 21 % | 100 % |

Technische Daten sowie Reisegeschwindigkeiten von modernen Fahrzeugen der Straßen- und Schnellbahnen

| | | BVG | | HHA | | HSB | | DB | RHB | | | ÖEG | | Strab | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Halbzug | Ganzzug | Halbzug | Ganzzug | Halbzug | Ganzzug | ET 3o | | | | | | | | |
| Baujahr | | 1959 | | 1959 | | 1958/59 | | 1955/56 | 1958/59 | | | 1958 | 196o | 1961 | | |
| Länge/Breite | m | 31/2.65 | 63/2.65 | 28/2.55 | 57/2.55 | 65.5/3.16 | 132/3.16 | 8o/3.16 | 39/2.17 | | | 59/2.2o | 57/2.2o | 19/2.17 | | |
| Gesamtes Fassungsvermögen | Personen | 3oo | 6oo | 276 | 552 | 737 | 1474 | 427 | 326 | | | 43o | 42o | 163 | | |
| Sitzplätze/Stehplätze (o,15 qm ) | Personen | 75/225 | 15o/45o | 72/2o4 | 144/4o8 | 196/541 | 392/1o82 | 222/2o5 | 126/2oo | | | 16o/27o | 16o/22o | 45/118 | | |
| % Sitzplätze vom Fassungsvermögen | % | 25 | | 26,1 | | 26,6 | | 52 | 38,6 | | | 37,3 | 38,1 | 27,6 | | |
| Leergewicht | to | 49 | 98 | 5o,5 | 1o1 | 64 | 128 | 152 | 35,5 | | | 61 | 58,5 | 19 | | |
| Raddurchmesser/ Fußbodenhöhe | mm | 9oo/11oo | | 9oo/11oo | | 95o/11oo | | 1o5o/135o | 66o/88o | | | 78o/93o | | 66o/88o | | |
| Normale Zugzusammenstellung<br>T - Triebwagen B - Beiwagen<br>M - Mittelwagen | | T + T | T+T+T+T | T + T | T+T+T+T | T + B | T+B+B+T | T+M+T | T + B | | | T+B+B+B | T+B+B | T | | |
| Größte Zugkombination | | 2 x Ganzzug | | 2 x Ganzzug | | 3 x Ganzzug | | 3(T+M+T) | T + B | | | T+B+B+B+B | | | | |
| Achszahl ( normal ) | | 8 | 16 | 8 | 16 | 8 | 16 | 12 | 6 | | | 16 | 16 | 6 | | |
| davon angetrieben | | 8 | 16 | 8 | 16 | 4 | 8 | 4 | 4 | | | 4 | 4 | 4 | | |
| Motorstundenleistung | KW | 6oo | 12oo | 6oo | 12oo | 64o | 128o | 176o | 23o | | | 24o | 24o | 24o | | |
| Höchstgeschwindigkeit | km/h | 7o - 8o | | 8o | | 1oo | | 12o | 7o | | | 65 | 7o | 5o | | |
| Reisegeschwindigkeit | km/h | 32 | | 4o | | 46,5 | 54 6o | 62 | 41 | 46,5 | 49 | 37 | 42,5 44 | 26,5 | 37 | 4o,3 |
| bei mittl. Haltestellenabstand<br>12-15 sec Haltezeit<br>5-1o % Zeitrückhalt | m | 78o | | 1143 | | 15oo | 2ooo 25oo | 25oo | 15oo | 2ooo | 25oo | 15oo | 2ooo 25oo | 5oo | 1ooo | 15oo |
| Leistung pro to Gesamtgewicht | KW/to | 8,8 | | 8,8 | | 5,7 | | 9,8 | 4,o5 | | | 2,7 | 2,8 | 8,1 | | |
| pro to Leergewicht | KW/to | 12,25 | | 11,9 | | 1o,o | | 11,55 | 6,5 | | | 3,94 | 4,1 | 12,6 | | |
| KW/ to bei 6o % iger Besetzung | | 9,9 | | 9,8 | | 6,93 | | 1o,45 | 4,78 | | | 3,o9 | 3,21 | 9,47 | | |
| Leergewicht pro Person | Kg/Pers | 163 | | 163 | | 87 | | 356 | 1o9 | | | 142 | 135,5 | 116,5 | | |

Anlage 4

## Reisegeschwindigkeit in Abhängigkeit vom Haltestellenabstand bei modernen Straßen- u. Schnellbahnen.




a = Sechsachsiger Straßenbahngelenkwagen
U-Bahnen der BVG u. Hamburger Hochbahn
DB Schnelltriebwagen ET 30

b = DB Hamburger S-Bahn

c = Sechsachsiger Gelenktrieb- + sechsachsiger Gelenkbeiwagen

d = 1 Vierachsiger Triebwagen + 3 vierachsige Beiwagen oder 1 achtachsiger Gelenktriebwagen + 2 vierachsige Beiwagen.

---

Bei einer Reisestrecke von 10 Km bezw. 20 Km mit einem mittleren Haltestellenabstand von 2 Km ergeben sich folgende Reisezeiten:

| | Reise geschwindigkeit | Reisezeit für 10 Km | 20 Km |
|---|---|---|---|
| | km/h | min | min |
| OEG | 42.5 | 14.1 | 28.2 |
| RHB | 46.5 | 12.9 | 25.8 |
| Hambg. S-B | 54.0 | 11.1 | 22.2 |
| BVG - HHB u. ET 30 | 55.5 | 10.8 | 21.6 |

Anlage 5

Mannheim, den 21.2.1961

Anhang zur Stellungnahme zum Raumordnungsplan Rhein-Neckar von Prof. Wortmann; hier: Einzelschrift: Der öffentliche Personennahverkehr.

Tabelle I.

Sitzplätze u. Stehplätze in Zweiwagenzügen, verglichen mit einem 6-achsigen Gelenkwagen der Verkehrsbetriebe Mannheim -Ludwigshafen (Straßenbahn)

| | | |
|---|---|---|
| 1. Zweiwagenzug mit Holzaufbau: | 43 Sitzpl. + 97 Stehpl. | = 140 Pl. |
| 2. Zweiwagenzug Stahlbau: (Verbandstyp) | 44 Sitzpl. + 127 Stehpl. | =171 Pl. |
| 3, 6-achsige Gelenkwagen : (Betriebsnummer 312 - 347) | 37 Sitzpl. + 133 Stehpl. | =170 Pl. |
| 4. 6-achsige Gelenkwagen | 45 Sitzpl. + 118 " | =163 Pl. |

Tabelle 2

Sitzplätze u. Stehplätze in Dreiwagenzügen, verglichen mit einem 8-achsigen Gelenkwagen

| | | |
|---|---|---|
| 1. Dreiwagenzug mit Holzaufbau | 65 Sitzpl. + 149 Stehpl. | =214 Pl. |
| 2. Dreiwagenzug Stahlbau ( Verbandstyp) | 66 Sitzpl. + 198 " | =264 Pl. |
| 3. 8-achsiger Gelenkwagen ( Bauart Düwag) | 66 Sitzpl. + 150 " | =216 Pl. |

A. Z. 28.3.61



*Professor Dr. Heimerich:*

# Folgen totaler Automobilmachung

## Wir brauchen nicht autogerechte, sondern menschengerechte Städte

**Im dritten der Mannheimer Hefte des Jahrgangs 1960 gibt Oberbürgermeister a.D. Prof. Dr. Hermann Heimerich eine eindrucksvolle Schilderung der weitreichenden Konsequenzen, die aus der raschen Motorisierung für die Verwaltung einer Großstadt erwachsen. Auf einwandfreies statistisches Material gestützt, kommt Professor Dr. Heimerich im speziellen Mannheimer Fall zu dem Ergebnis, daß bei einer jährlichen Zuwachsrate von 4800 Pkw im Jahre 1970 bereits 81 000 und im Jahre 1980 rund 130 000 Pkw im Verkehr sind. In seinem beachtenswerten Beitrag „Die totale Automobilmachung, ihre Folgen und ihre Grenzen" verweist Prof. Heimerich auf die Untersuchung der großen Treibstoffgesellschaften Esso und Shell, die zu ähnlichen Prognosen kamen.**

Professor Dr. Heimerich skizziert ein plastisches Bild der sich potenzierenden Folgen des zunehmenden Kraftwagenverkehrs, erläutert dessen psychologische und soziologische Nebenwirkungen, analysiert die bisher unzulänglichen Bemühungen, die Verkehrsnot zu beheben und kommt schließlich auf die besondere Mannheimer Situation zu sprechen.

### Wie eine Sintflut

Er erinnert daran, daß in Mannheim die ersten automatischen Verkehrssignalanlagen im November 1953 in Betrieb genommen und die ersten 46 Parkometer gegen den Widerstand vieler Ladenbesitzer sogar erst im Herbst 1955 aufgestellt wurden. Inzwischen seien mehr als 700 in Betrieb.

● Die Motorisierung sei wie eine Sintflut über die Städte hereingebrochen. Sehr bald habe sich gezeigt, daß mit dem vorhandenen Straßennetz der wachsende Autoverkehr nicht mehr zu bewältigen sei. In den Weltstädten ebenso, wie in den mittleren Großstädten.

**Professor Dr. Heimerich kommt zu dem Schluß, daß man nur bei wirklichkeitsfremder Phantasie glauben könne, einen sich verdrei- oder gar vervierfachenden Autoverkehr dadurch meistern zu können, in dem man mehr Straßenraum zur Verfügung stelle.**

● Dies wäre nur möglich, wenn in weiten Stadtgebieten Verkehrswege übereinander, also auch unter und über der Erdoberfläche gebaut würden.

● Eine solche Lösung würde jedoch die finanzielle Kraft der Städte übersteigen und zerstörend wirken.

● Es müßten deshalb andere Wege gesucht werden, die hemmende und destruktive Wirkung des Kraftfahrzeugs — bei gleichzeitiger Sicherung seiner Funktionsfähigkeit — auszuschalten.

● Dabei dürften ebensowenig die hohe Zahl der Unfalltoten und Verletzten, wie der nervenaufreibende Lärm, die gesundheitsschädigenden Auspuffgase oder die Degenerationserscheinungen bei bewegungsarmen Kraftfahrern außer Betracht gelassen werden.

### Es geht ums „Prestige"

Der Verfasser untersucht sodann die psychologischen und soziologischen Erscheinungen im Kraftfahrzeugverkehr. Er offenbare menschliche Rücksichtslosigkeit, übersteigertes Geltungsbedürfnis und eine weitgehende Disziplinlosigkeit. Dem stünden ein erweitertes Selbstgefühl, ein sinnliches Wohlgefallen und eine Hebung des individuellen Ansehens gegenüber. Das Auto sei zum Gegenstand des Sozialprestiges geworden, ein Massenkonsumartikel, ebenso wie der Kühlschrank, der Fernsehapparat und die Waschmaschine.

**Da bisher kein Rezept gefunden worden sei, das Verkehrsproblem großzügig zu lösen, beschränke man sich auf zahllose Hilfsmaßnahmen, wie die Einführung von grünen Wellen, Einbahnstraßen, des Kreiselverkehrs, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Abladezeiten für Lastfahrzeuge und diffenrenzierter Parksysteme.**

Das Verkehrschaos wachse aber weiter, und immer mehr nehme man die Zuflucht zu verkehrsfreien Zonen. Der Einwand, daß die Stadtkerne, die solchen Beschränkungen unterliegen, entwertet oder gar absterben würden, sei nicht stichhaltig. Wenn den Fußgängern kaum noch Raum bleibe, sei ein Stadtkern zweifellos mehr gefährdet, als wenn der Kraftwagenverkehr eine Einschränkung erfahre. Für die Geschäftswelt würde ein freies Flanieren der Fußgänger gegenüber dem in naher Zukunft zu erwartenden Zustand nur von Vorteil sein.

Zur Mannheimer Verkehrssituation erklärt der Autor des Exposés, daß diese von einer ganzen Anzahl nachteiliger Fakten bestimmt werde. Mannheims städtebauliche Anlage begünstige das zu nahe Heranrükken tangierender Fernverkehrsstraßen an die Kerngebiete und die längs verlaufenden Barrieren der Bahnkörper, Wasserstraßen, des Schlosses und Hafengebiets erschwerten die Verkehrsverhältnisse.

### Innenstadt sperren

**Der Verfasser glaubt, daß es unumgänglich nötig und auch möglich sein wird, das Parken auf Straßen und Plätzen der Innenstadt in Etappen abzubauen. Hand in Hand damit müßte der Bau von vier Parkhochhäusern für 600 Wagen am Ring gehen, für die er das Gelände der früheren Goetheschule, eine städtische Parzelle am Luisenring und zwei weitere Plätze am Rheinbrückenkopf und am Bundesbahnhof vorschlägt.**

Seine klar umrissenen Forderungen gehen dahin, keine zusätzlichen Verkehrswege in der Innenstadt für einen nahezu anarchisch anwachsenden Kraftfahrverkehr zu bauen, wohl aber die öffentlichen Verkehrsmittel den steigenden Bedürfnissen anzupassen.

**Abschließend warnt Professor Dr. Heimerich davor, die Initiative zu neuen Verkehrsregelungen ausschließlich den Fachleuten des Straßen- und Brückenbaus zu überlassen. Denn es komme nicht auf eine autogerechte, sondern nur auf eine menschengerechte Stadt an, die ihren Bürgern Gesundheit und Ruhe sichere und auch Wohnverhältnisse biete, die ein kulturell gehobenes Dasein ermöglichen.**

**F. R.**

# Problem ohne Ausweg?

2.1.61

Den ersten Sendezyklus im neuen Jahr stellt das Heidelberger Studio des Süddeutschen Rundfunks unter solch pessimistisches Fragezeichen: es geht um den „Straßenverkehr". Das Heidelberger Studio, das seine bekannten Reihen der „Lebendigen Wissenschaft" widmet (und sie nach Abschluß im Kröner-Verlag als Buch erscheinen läßt), nimmt das Thema des ausweglosen Problems Straßenverkehr deshalb in sein „Kulturprogramm", weil „das wirklich Bestürzende die Gleichgültigkeit" ist, mit der die Zahlen der Statistik — täglich 37 Menschen getötet, 1100 verletzt — aufgenommen werden. Die Themen der elf Freitags-Sendungen (20.45 Uhr, Mittelwelle) gehen vom sehr Allgemeinen (Der Verkehr heute und morgen) zum sehr Speziellen (Wer ist fahrtüchtig? / Neue Wege im Automobilbau). Ob das Fragezeichen nach Ablauf der Sendungen getilgt sein wird? F.A.Z.

Zu 132