Nr.

angefangen: 19

beendigt: 19

Verkehrsfragen.

102

LEITZ
Schnellhefter
Rapid

Die "Totale Automobilmachung"

ihre Folgen und ihre Grenzen

unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Mannheim.

I.

Das Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs.

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 e i n Kraftfahrzeug auf 13 Einwohner. Abgesehen hiervorn befinden sich in der Bundesrepublik noch 2 160 000 Fahrräder mit Hilfsmotor, so daß es in der Bundesrepublik z.Zt. 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	4 453
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.

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	180 000 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 Brücken 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 Ver-

kehr 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 gespannten 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.

Nur eine wirklichkeitsfremde Phantasie kann glauben, daß ein sich etwa verdrei- oder vervierfachender Autoverkehr in den Städten dadurch gemeistert werden könnte, daß man immer mehr Straßenraum zur Verfügung stellt. Das wäre nur möglich, wenn in weiten Stadtgebieten Verkehrswege übereinander also auch unter und über der Erdoberfläche gebaut würden. Das würde dann dazu führen, daß die Städte völlig neu geplant und zu einem wesentlichen Teil neu gebaut werden müßten. Die Städte würden ihr heutiges Gesicht so gut wie völlig verlieren, ganz zu schweigen von dem ungeheueren Kostenaufwand, den eine solche Neugestaltung der Städte verursachen würde. Ich bin überzeugt, daß ein solcher Weg nicht nur unsere finanzielle Kraft - vor allem zum Nachteil gesundheits- und kulturfördernder Einrichtungen - übersteigen, sondern eine geradezu kultur- und menschenzerstörende Wirkung haben würde. Nicht auf die autogerechte, sondern auf die menschengerechte Stadt kommt es an. Darum müssten 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 auch 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 5 939 Personen getötet und 191 108 Personen verletzt worden. Lediglich Sachschaden entstand in 273 327 Fällen.

   In der Stadt Mannheim gab es im Jahre 1959 7 015 Verkehrsunfälle. 83 Personen wurden bei solchen Verkehrsunfällen getötet und 3 220 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 Autobesitzer stoßen ihren alten Wagen sofort wieder ab, wenn ein neues Modell mit technischen 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, was 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 erschreckend, 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.Zt. 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, inwieweit 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.Zt. 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 Stoplichtern 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 ds.Js. der Auto- und Straßenbahnverkehr in Frankfurt völlig zusammengebrochen 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 überrollte 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 ~~kleinere~~ 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 Autorverkehr 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 ~~Zustand von bes~~ 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 Autobezugschein. 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 Bezugschein 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.

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 reformbedürftigen Reichsgaragen-Ordnung könnte eine solche 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.

V.

Die besondere Mannheimer Situation

Die Verkehrssituation der Stadt Mannheim muß heute im Bundesbahn- und Schiffsverkehr als günstig angesehen werden. Auch die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft und die Rhein-Haardt-Bahn sind im Mannheimer Raum wichtige Verkehrsträger, wenn sie sich auch in einem technisch zurückgebliebenen Zustand befinden und die Bedürfnisse eines Schnellverkehrs nicht erfüllen. Dagegen ist die Lage Mannheims im Kraftwagenverkehr eine besonders ungünstige und zwar in der Hauptsache aus folgenden Gründen:

1. Mannheim ist der Mittelpunkt einer großstädtischen Agglomeration. Aber diese Agglomeration gleicht nicht ähnlichen Ballungsräumen, in denen eine zentrale Stadt von einer größeren Zahl kleiner Städte und Landgemeinden umgeben ist. Mannheim ist nur eine der Großstädte in der Agglomeration an der Neckarmündung, da sich neben ihr zwei andere Großstädte Ludwigshafen und Heidelberg befinden. Dieser Umstand trägt zweifellos zu einer wesentlichen Vermehrung des Verkehrs bei.

2. Mannheim ist eine Stadt in der Gestalt eines langgezogenen Streifens. In einer solchen Streifenstadt ist die Verkehrsabwicklung wesentlich schwieriger, als in einer Stadt, die eine runde Form hat. Es ist interessant, daß der Stadt Moskau jetzt eine völlig kreisrunde Form von 30 km Durchmesser gegeben wurde und daß um diesen Kreis ein 100 km langer Autobahnring herumgeführt wird.

Die Form der Stadt Mannheim führt auch dazu, daß die sogenannten Tangenten zu nahe an die Kerngebiete der Stadt herangerückt sind.

3. Mannheim wird von zahlreichen Verkehrsbarrieren durchschnitten oder begrenzt. Außer den Bahnkörpern der Bundesbahn sind dies die Wasserläufe, das Schloß und auch das Hafengebiet.

4. Die Tatsache, daß die Autobahn fast mitten in die Stadt führt, wurde früher als ein großer Vorzug angesehen, hat sich aber mittlerweile dahin ausgewirkt, daß bei der Hauptzufahrt zu dieser Autobahn in der Augusta-Anlage sich ein besonders großer Kraftwagenverkehr entwickelt hat. Heute wäre es vorteilhafter, wenn die Autobahn in größerer Entfernung an der Stadt vorbeiführen würde und eine größere Zahl von Zu- und Abfahrten von und nach der Stadt besäße.

5. Mehr als 60 000 Einpendler kommen von auswärts nach Mannheim zur Arbeit und zwar in zunehmendem Maße mit eigenen Kraftfahrzeugen.

Diesen Nachteilen der Mannheimer Verkehrssituation steht ein großer Vorzug in der Tatsache gegenüber, daß ein verhältnismäßig kleiner Stadtkern im Durchmesser von 1 km zu 1,3 km von einer breiten Ringstrasse umgeben ist.

Die Verhältnisse sind in jeder Stadt mehr oder weniger verschieden und können nur aus den am einzelnen Ort vorliegenden geographischen und soziologischen Gegebenheiten näher beurteilt werden.

Das Gebiet der Mannheimer Innenstadt, d.h. der Quadratstadt hat sich im Laufe der Geschichte gründlich verändert. Ursprünglich waren Schloß, Jesuitenkirche, Nationaltheater, altes Rathaus und Kaufhaus die beherrschenden Gebäude, denen sich die Kavaliers- und Bürgerhäuser und in der Folge in zunehmendem Maße Geschäftshäuser zuordneten. Noch im Jahre 1930 war die Stadt ein interessantes architektonisches Gebilde mit zahlreichen Häusern aus der Barockzeit oder im Weinbrenner-Stil; der Verkehr wickelte sich noch reibungslos ab. Immer war diese Mannheimer Innenstadt auch ein Wohngebiet, wenn auch mit einer gewissen rückläufigen Tendenz. Die Volkszählungen von 1900 bis 1956 haben für die Mannheimer Quadratstadt folgende Einwohnerzahlen ergeben:

1900	55 899
1910	53 217
1925	54 063
1933	48 327
1939	45 593
1946	18 876
1950	21 664
1956	24 288

Bis zum 30.9.1960 ist diese Einwohnerzahl auf 28 230 wieder angestiegen. Trotz der erst allmählichen und dann seit der Währungsreform stürmischen Ausdehnung der Geschäftsbauten ist in der Quadratstadt immer noch Raum für ein weiteres Anwachsen der Wohnbevölkerung vorhanden. Zahlreiche Personen wohnen gerne in Appartements der Quadratstadt, schon um auf diese Weise Verkehrswege zu ersparen. Diesem Bedürfnis hat auch die Gemeinnützige Baugesellschaft in dem letzten Jahrzehnt Rechnung getragen. Früher waren die Wohnverhältnisse in der Quadratstadt zum Teil katastrophal, vor allem in hygienischer Beziehung. Dies zeigt ein Blick in das 4. Heft der "Lebendigen Stadt" 1930, Seite 12, in der ich die aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts stammenden Mannheimer Baublöcke K 4, K 3, K 2, J 4, J 3, J 2, außerdem einen Hinterhof in J 4 abbilden ließ. Eine Auflockerung der Quadratstadt durch geringere Ausnützung der Grundstücksflächen, durch Ruheplätze und Grünflächen erschien schon früher als dringende Notwendigkeit. So wurden der Lamey-Garten, die Lauerschen Gärten und die Anlage in E 7 geschaffen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde diese Politik fortgesetzt. Es entstanden die Anlage auf dem Schillerplatz, der Scipio-Garten und auch der als Ruheplatz eingerichtete Hof des Reißmuseums. Mittlerweile haben aber die zahlreichen Parkgelegenheiten in der Quadratstadt nicht nur das Bild dieses Stadtteils, sondern auch die Annehmlichkeit des Wohnens erheblich beeinträchtigt. Es sei beispielsweise nur auf den Qu 6 - Platz hingewiesen. Es wäre m.E. für die Werterhaltung der Innenstadt sehr nützlich, wenn, soweit freier Raum noch vorhanden ist oder durch Abbruch

alter Gebäude gewonnen werden kann, weitere Wohnblocks errichtet werden, wie das z.B. in den F- und S-Quadraten in vorbildlicher Weise geschehen ist. Ein weiteres Anwachsen der Geschäftslokalitäten in der Quadratstadt ist kaum zu erwarten. Im Hinblick auf die Entwicklung des Geschäftslebens in den Nachbargroßstädten und auch in den eigenen Mannheimer Außenbezirken ist sogar mit einem Rückgang des Bedarfs an Geschäftsraum in der Quadratstadt zu rechnen. Auf jeden Fall wird die zunehmende Verkehrsdichte immer deutlicher zu einem Hemmnis für eine gesunde Entwicklung der Mannheimer Innenstadt und zwar sowohl für das Wohnen in diesem Bereich wie auch für das Einkaufsgeschäft. Es ist müßig, dafür Beispiele anzuführen. Als bezeichnende Einzelheit sei nur erwähnt, daß ein Arzt in der Mannheimer Innenstadt im selbstgesteuerten Wagen keinen Krankenbesuch mehr machen kann, weil er einfach kurzfristig keinen Parkplatz findet.

Ich habe schon seit Beginn der 5oer Jahre die damals erst einsetzende ungünstige Entwicklung mit Sorge verfolgt. Auf meine Veranlassung hin verhielt sich der Stadtrat gegen die Errichtung von Parkhäusern in der Innenstadt ablehnend. Schließlich habe ich im 4. Mannheimer Heft 1955 auf Seite 3 eine Konzeption vorgetragen, an der ich auch heute noch grundsätzlich festhalten würde, natürlich unter Berücksichtigung mittlerweile vollzogener Tatsachen und etwaiger neu gewonnener Erkenntnisse. Es ist, besonders wenn man die weitere Entwickelung ins Auge faßt, m.E. unumgänglich und auch möglich, das Parken auf Straßen und Plätzen der Innenstadt in Etappen abzubauen. Hand in Hand damit müsste der Bau von 4 Parkhochhäusern zu je 600 Wagen am Ring gehen, für die ich schon damals bestimmte Plätze vorgeschlagen habe: den Platz der früheren Goetheschule, einen städtischen Platz am Luisenring und 2 weitere Plätze am Rheinbrückenkopf und am Bundesbahnhof. Zu einem späteren Zeitpunkt wären Maßnahmen zu treffen, um auch den fließenden Kraftwagenverkehr in der Quadratstadt einzuschränken und ihn in der Hauptsache nur noch in den Planken bezw. der Rheinstraße und in der Kurpfalzstraße zuzulassen. Taxiverkehr und der Verkehr von bestimmten Notdienstfahrzeugen müsste in der ganzen Quadratstadt

ebenso gestattet bleiben, wie das Ab- und Aufladen von Waren.

Für jeden anderen Teil des ausgedehnten Mannheimer Stadtgebiets müsste unter Berücksichtigung weitgehender Parkbeschränkungen ein besonderer Verkehrsplan erarbeitet werden. Da ich selbst die in diesen Stadtteilen bereits in Gang befindlichen oder in ihrer Planung genehmigten neuen Verkehrsmaßnahmen in ihren Details nicht kennen kann, wäre es vermessen, darüber eine Aussage zu machen. Ich muß mich daher darauf beschränken, einige allgemeine Grundsätze herauszustellen, die bei weiteren Verkehrsmaßnahmen in Mannheim Berücksichtigung finden sollten und für deren Erkenntnis die Bevölkerung gewonnen werden sollte:

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 stehen.

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.

Mannheim, den 8. November 1960

DR. HERMANN HEIMERICH

HERMANN HEIMERICH

Mannheim, den 12. November 1960

Stadtbaurat Bayer
14. NOV. 1960

Sehr verehrter Herr Bayer!

Herr Stein vom Verein für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik hat mir mittlerweile mitgeteilt, daß er Ihnen meine Vortragsskizze übersandt hat. Ich bitte Sie, auf dieser Vortragsskizze folgende Korrektur vorzunehmen: auf Seite 3 vierte Zeile von oben darf es nicht heißen

im Jahre 1980 180 000 PKW sondern es muß heißen

im Jahre 1980 150 000 PKW.

Mit freundlichen Grüssen bin ich

Ihr ergebener

Heimerich

Nr. 33 vom 9.2.1961

Auch Kassel gibt ein Beispiel

Innenstadt für Autos gesperrt

Die Beispiele der Städte Essen und Bremen machen in Kassel Schule: Ab 15. Februar werden nach einer amtlichen Mitteilung die Hauptgeschäftsstraße, die obere Königstraße, von der Fünffensterstraße bis zum Königsplatz und einige Randstraßen für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Ausgenommen ist nur die Straßenbahn. Kassel verwirklicht damit einen schon seit 1947 vorbereiteten Plan, das Einkaufszentrum in der Innenstadt ausschließlich den Fußgängern vorzubehalten. Die obere Königsstraße wurde bisher täglich von etwa 12 000 bis 15 000 Fahrzeugen durchfahren. Wie Oberbürgermeister Lauritzen am Mittwoch erklärte, soll nach sechs Monaten entschieden werden, ob nicht noch weitere Straßen gesperrt werden können. upi

24. 11. 1960

Auto oder Wohnung?

Ko. Dreiundsechzigtausend Tschechoslowaken warten darauf, das von ihnen bereits voll bezahlte Personenauto geliefert zu bekommen. Manche warten schon zwei, drei Jahre auf diesen ersehnten Zeitpunkt, doch es bleibt ihnen gar nichts anderes übrig, als weiter zu harren und zu hoffen. Personenwagen sind in der Tschechoslowakei Mangelware. Von der eigenen Produktion wird ein großer Teil exportiert, und unter den Importgütern rangieren Dinge für die Annehmlichkeiten des Lebens, wie Autos es sind, weit hinten. Der Staat macht es seinen Bürgern auch wahrlich nicht leicht, zum Autobesitzer aufzusteigen. Zunächst muß der volle Kaufpreis bei einer Bank hinterlegt werden, ehe man überhaupt das Recht erhält, sich in die lange Reihe der Wartenden einzureihen. Spezielle Wünsche nach der Autotype unterläßt man lieber, sondern beugt sich nach dem Grundsatz „Lieber ein Auto als gar keines" dem Zufall, ob man dann eines Tages einen „Skoda" aus der heimischen Erzeugung oder einen Importwagen erwischt.

Seit einiger Zeit gibt es nun unter dem Eindruck der trotz all dieser Schwierigkeiten ständig steigenden Zahl der Autoanwärter eine neue Hürde, die der angehende Autofahrer zu überwinden hat. Es darf jetzt nämlich nur derjenige den Kaufpreis für ein Auto deponieren, der nachweist, daß er in guten Wohnverhältnissen lebt. Wer keine ordentliche Wohnung hat, in kümmerlicher Untermiete haust, muß sich zuerst eine geeignete Wohnung zulegen, zum Beispiel bei einer Baugenossenschaft eine Eigentumswohnung kaufen, ehe er auch seinen Autotraum verwirklichen darf. Eine Zweizimmer-Eigentumswohnung kostet heute in den großen Städten eine Anzahlung von etwa 28 000 Kronen, das ist ungefähr gleichviel wie ein Skoda-Wagen. Da hat man ein schönes Beispiel für Volkserziehung mit der Holzhammermethode. Aber möchte man mitunter nicht auch in unseren Breiten manchem stolzen Autobesitzer oder solchen, die es werden wollen, nahelegen: Erst die Wohnung, dann das Auto?

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 9.11.1960

14 Autos pro Quadratkilometer

HANAU, 8. November (AP). Die Bundesrepublik steht hinsichtlich der Motorisierungsdichte pro Quadratkilometer innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft an dritter Stelle hinter Belgien und den Niederlanden. Wie aus einer am Dienstag veröffentlichten Statistik hervorgeht, kamen zu Jahresbeginn auf den Quadratkilometer in Belgien (einschließlich Luxemburg) 23, in den Niederlanden 15,2 und in der Bundesrepublik 14,5 Personenwagen. Es folgen Frankreich mit 7,7 und Italien mit 5,4.

Die "Totale Automobilmachung"

ihre Folgen und ihre Grenzen

unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Mannheim.

Original ging am 8.9.60 an Dr Reschke,

I.

Das Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs.

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 e i n Kraftfahrzeug auf 13 Einwohner. Abgesehen hiervorn befinden sich in der Bundesrepublik noch 2 160 000 Fahrräder mit Hilfsmotor, so daß es in der Bundesrepublik z.Zt. 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.

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 Brücken 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 Ver-

kehr 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 gespannten 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.

Nur eine wirklichkeitsfremde Phantasie kann glauben, daß ein sich etwa verdrei- oder vervierfachender Autoverkehr in den Städten dadurch gemeistert werden könnte, daß man immer mehr Straßenraum zur Verfügung stellt. Das wäre nur möglich, wenn in weiten Stadtgebieten Verkehrswege übereinander also auch unter und über der Erdoberfläche gebaut würden. Das würde dann dazu führen, daß die Städte völlig neu geplant und zu einem wesentlichen Teil neu gebaut werden müßten. Die Städte würden ihr heutiges Gesicht so gut wie völlig verlieren, ganz zu schweigen von dem ungeheueren Kostenaufwand, den eine solche Neugestaltung der Städte verursachen würde. Ich bin überzeugt, daß ein solcher Weg nicht nur unsere finanzielle Kraft - vor allem zum Nachteil gesundheits- und kulturfördernder Einrichtungen - übersteigen, sondern eine geradezu kultur- und menschenzerstörende Wirkung haben würde. Nicht auf die autogerechte, sondern auf die menschengerechte Stadt kommt es an. Darum müssten 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 auch 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 5 939 Personen getötet und 191 108 Personen verletzt worden. Lediglich Sachschaden entstand in 273 327 Fällen.

   In der Stadt Mannheim gab es im Jahre 1959 7 015 Verkehrsunfälle. 83 Personen wurden bei solchen Verkehrsunfällen getötet und 3 220 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 Autobesitzer stoßen ihren alten Wagen sofort wieder ab, wenn ein neues Modell mit technischen 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, was 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 erschreckend, 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.Zt. 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, inwieweit 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.Zt. 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 Stoplichtern 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 ds.Js. der Auto- und Straßenbahnverkehr in Frankfurt völlig zusammengebrochen 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 überrollte 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 ~~kleinere~~ 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 ruhenden 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 ~~Zustand von bes~~ 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 Autobezugschein. 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 Bezugschein 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.

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 reformbedürftigen Reichsgaragen-Ordnung könnte eine solche 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.

V.

Die besondere Mannheimer Situation

Die Verkehrssituation der Stadt Mannheim muß heute im Bundesbahn- und Schiffsverkehr als günstig angesehen werden. Auch die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft und die Rhein-Haardt-Bahn sind im Mannheimer Raum wichtige Verkehrsträger, wenn sie sieh auch in einem technisch zurückgebliebenen Zustand befinden und die Bedürfnisse eines Schnellverkehrs nicht erfüllen. Dagegen ist die Lage Mannheims im Kraftwagenverkehr eine besonders ungünstige und zwar in der Hauptsache aus folgenden Gründen:

1. Mannheim ist der Mittelpunkt einer großstädtischen Agglomeration. Aber diese Agglomeration gleicht nicht ähnlichen Ballungsräumen, in denen eine zentrale Stadt von einer größeren Zahl kleiner Städte und Landgemeinden umgeben ist. Mannheim ist nur eine der Großstädte in der Agglomeration an der Neckarmündung, da sich neben ihr zwei andere Großstädte Ludwigshafen und Heidelberg befinden. Dieser Umstand trägt zweifellos zu einer wesentlichen Vermehrung des Verkehrs bei.

2. Mannheim ist eine Stadt in der Gestalt eines langgezogenen Streifens. In einer solchen Streifenstadt ist die Verkehrsabwicklung wesentlich schwieriger, als in einer Stadt, die eine runde Form hat. Es ist interessant, daß der Stadt Moskau jetzt eine völlig kreisrunde Form von 30 km Durchmesser gegeben wurde und daß um diesen Kreis ein 100 km langer Autobahnring herumgeführt wird.

Die Form der Stadt Mannheim führt auch dazu, daß die sogenannten Tangenten zu nahe an die Kerngebiete der Stadt herangerückt sind.

3. Mannheim wird von zahlreichen Verkehrsbarrieren durchschnitten oder begrenzt. Außer den Bahnkörpern der Bundesbahn sind dies die Wasserläufe, das Schloß und auch das Hafengebiet.

4. Die Tatsache, daß die Autobahn fast mitten in die Stadt führt, wurde früher als ein großer Vorzug angesehen, hat sich aber mittlerweile dahin ausgewirkt, daß bei der Hauptzufahrt zu dieser Autobahn in der Augusta-Anlage sich ein besonders großer Kraftwagenverkehr entwickelt hat. Heute wäre es vorteilhafter, wenn die Autobahn in größerer Entfernung an der Stadt vorbeiführen würde und eine größere Zahl von Zu- und Abfahrten von und nach der Stadt besäße.

5. Mehr als 60 000 Einpendler kommen von auswärts nach Mannheim zur Arbeit und zwar in zunehmendem Maße mit eigenen Kraftfahrzeugen.

Diesen Nachteilen der Mannheimer Verkehrssituation steht ein großer Vorzug in der Tatsache gegenüber, daß ein verhältnismäßig kleiner Stadtkern im Durchmesser von 1 km zu 1,3 km von einer breiten Ringstrasse umgeben ist.

Die Verhältnisse sind in jeder Stadt mehr oder weniger verschieden und können nur aus den am einzelnen Ort vorliegenden geographischen und soziologischen Gegebenheiten näher beurteilt werden.

Das Gebiet der Mannheimer Innenstadt, d.h. der Quadratstadt hat sich im Laufe der Geschichte gründlich verändert. Ursprünglich waren Schloß, Jesuitenkirche, Nationaltheater, altes Rathaus und Kaufhaus die beherrschenden Gebäude, denen sich die Kavaliers- und Bürgerhäuser und in der Folge in zunehmendem Maße Geschäftshäuser zuordneten. Noch im Jahre 1930 war die Stadt ein interessantes architektonisches Gebilde mit zahlreichen Häusern aus der Barockzeit oder im Weinbrenner-Stil; der Verkehr wickelte sich noch reibungslos ab. Immer war diese Mannheimer Innenstadt auch ein Wohngebiet, wenn auch mit einer gewissen rückläufigen Tendenz. Die Volkszählungen von 1900 bis 1956 haben für die Mannheimer Quadratstadt folgende Einwohnerzahlen ergeben:

1900	55 899
1910	53 217
1925	54 063
1933	48 327
1939	45 593
1946	18 876
1950	21 664
1956	24 288

Bis zum 30.9.1960 ist diese Einwohnerzahl auf 28 230 wieder angestiegen. Trotz der erst allmählichen und dann seit der Währungsreform stürmischen Ausdehnung der Geschäftsbauten ist in der Quadratstadt immer noch Raum für ein weiteres Anwachsen der Wohnbevölkerung vorhanden. Zahlreiche Personen wohnen gerne in Appartements der Quadratstadt, schon um auf diese Weise Verkehrswege zu ersparen. Diesem Bedürfnis hat auch die Gemeinnützige Baugesellschaft in dem letzten Jahrzehnt Rechnung getragen. Früher waren die Wohnverhältnisse in der Quadratstadt zum Teil katastrophal, vor allem in hygienischer Beziehung. Dies zeigt ein Blick in das 4. Heft der "Lebendigen Stadt" 1930, Seite 112, in der ich die aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts stammenden Mannheimer Baublöcke K 4, K 3, K 2, J 4, J 3, J 2, außerdem einen Hinterhof in J 4 abbilden ließ. Eine Auflockerung der Quadratstadt durch geringere Ausnützung der Grundstücksflächen, durch Ruheplätze und Grünflächen erschien schon früher als dringende Notwendigkeit. So wurden der Lamey-Garten, die Lauerschen Gärten und die Anlage in B 7 geschaffen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde diese Politik fortgesetzt. Es entstanden die Anlage auf dem Schillerplatz, der Scipio-Garten und auch der als Ruheplatz eingerichtete Hof des Reißmuseums. Mittlerweile haben aber die zahlreichen Parkgelegenheiten in der Quadratstadt nicht nur das Bild dieses Stadtteils, sondern auch die Annehmlichkeit des Wohnens erheblich beeinträchtigt. Es sei beispielsweise nur auf den Qu 6 - Platz hingewiesen. Es wäre m.E. für die Werterhaltung der Innenstadt sehr nützlich, wenn, soweit freier Raum noch vorhanden ist oder durch Abbruch

alter Gebäude gewonnen werden kann, weitere Wohnblocks errichtet werden, wie das z.B. in den F- und S-Quadraten in vorbildlicher Weise geschehen ist. Ein weiteres Anwachsen der Geschäftslokalitäten in der Quadratstadt ist kaum zu erwarten. Im Hinblick auf die Entwicklung des Geschäftslebens in den Nachbargroßstädten und auch in den eigenen Mannheimer Außenbezirken ist sogar mit einem Rückgang des Bedarfs an Geschäftsraum in der Quadratstadt zu rechnen. Auf jeden Fall wird die zunehmende Verkehrsdichte immer deutlicher zu einem Hemmnis für eine gesunde Entwicklung der Mannheimer Innenstadt und zwar sowohl für das Wohnen in diesem Bereich wie auch für das Einkaufsgeschäft. Es ist müßig, dafür Beispiele anzuführen. Als bezeichnende Einzelheit sei nur erwähnt, daß ein Arzt in der Mannheimer Innenstadt im selbstgesteuerten Wagen keinen Krankenbesuch mehr machen kann, weil er einfach kurzfristig keinen Parkplatz findet.

Ich habe schon seit Beginn der 5oer Jahre die damals erst einsetzende ungünstige Entwicklung mit Sorge verfolgt. Auf meine Veranlassung hin verhielt sich der Stadtrat gegen die Errichtung von Parkhäusern in der Innenstadt ablehnend. Schließlich habe ich im 4. Mannheimer Heft 1955 auf Seite 3 eine Konzeption vorgetragen, an der ich auch heute noch grundsätzlich festhalten würde, natürlich unter Berücksichtigung mittlerweile vollzogener Tatsachen und etwaiger neu gewonnener Erkenntnisse. Es ist, besonders wenn man die weitere Entwickelung ins Auge faßt, m.E. unumgänglich und auch möglich, das Parken auf Straßen und Plätzen der Innenstadt in Etappen abzubauen. Hand in Hand damit müsste der Bau von 4 Parkhochhäusern zu je 600 Wagen am Ring gehen, für die ich schon damals bestimmte Plätze vorgeschlagen habe: den Platz der früheren Goetheschule, einen städtischen Platz am Luisenring und 2 weitere Plätze am Rheinbrückenkopf und am Bundesbahnhof. Zu einem späteren Zeitpunkt wären Maßnahmen zu treffen, um auch den fließenden Kraftwagenverkehr in der Quadratstadt einzuschränken und ihn in der Hauptsache nur noch in den Planken bezw. der Rheinstraße und in der Kurpfalzstraße zuzulassen. Taxiverkehr und der Verkehr von bestimmten Notdienstfahrzeugen müsste in der ganzen Quadratstadt

ebenso gestattet bleiben, wie das Ab- und Aufladen von Waren.

Für jeden anderen Teil des ausgedehnten Mannheimer Stadtgebiets müsste unter Berücksichtigung weitgehender Parkbeschränkungen ein besonderer Verkehrsplan erarbeitet werden. Da ich selbst die in diesen Stadtteilen bereits in Gang befindlichen oder in ihrer Planung genehmigten neuen Verkehrsmaßnahmen in ihren Details nicht kennen kann, wäre es vermessen, darüber eine Aussage zu machen. Ich muß mich daher darauf beschränken, einige allgemeine Grundsätze herauszustellen, die bei weiteren Verkehrsmaßnahmen in Mannheim Berücksichtigung finden sollten und für deren Erkenntnis die Bevölkerung gewonnen werden sollte:

1. Kein zusätzlicher Bau von Verkehrswegen wird ausreichen, um einem nahezu anarchisch anwachsenden Kraftfahrzeugverkehr Genüge zu leisten, es sei denn, daß Bodenflächen in Ansprüch 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 stehen.

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.

Mannheim, den 8. November 1960

DR. HERMANN HEIMERICH

Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 260 vom 5.11.1960

4/1

Das Geschlecht der Tatzelwürme

HOCHSTRASSEN UND BRÜCKEN / VON EBERHARD SCHULZ

Es gibt, wie man sagt, liebliche und heroische Landschaften. Und es gibt Straßen von erzählender Art, welche ihre Dörfer wie verlorene Anekdoten liegenlassen und auf die Turmspitzen der Städte hinzulaufen. Wer vom Westen her, aus der Elbniederung auf den Magdeburger Dom zufährt, erlebt eine stille, in das Erzählermaß abgesunkene Geschichte, auch wenn die neuen Ruinen ihr jetzt einen bösen Epilog zufügen. Die geraden Chausseen Norddeutschlands, von Bäumen gesäumt, mit runden Meilensteinen oder gar Obelisken markiert, hat man als die Spur eines despotischen, landesherrlichen Willens angesehen, wo sie doch oft nur die Uebertragung eines geschärften mathematischen Sinnes auf die Landschaft ausdrückten — der Denkkraft, der sich das Barockzeitalter so rühmte. Die napoleonischen Routen sind noch gradliniger und laufen unbekümmert über Höhen und Talsenken dahin. Es gibt einsame und überfüllte Straßen, gepflasterte Kuhpfade, die ein Versteckspiel von Kurven sind und daran erinnern, wie die Vergangenheit der Hirten und Herden immer noch mit uns ist.

Niemand aber wird daran zweifeln, daß die harte, weiße Autobahn, vier- und sechsspurig, unsere Gegenwart ist. Dieser Beton ist ein Teppich des Lebens, auf dem sich ganze Berufe niederlassen und gar nicht wieder herunterkommen, die Lastwagenfahrer und die Direktoren, die sich zu Konferenzen tragen lassen, die Handelsvertreter mit einem Sortiment von Koffern auf dem Rücksitz und der dänische Ausflug-Omnibus, der unermüdlich in den Süden will.

Wer sieht nicht die Völkerschaften, die wie in grauer Vorzeit unterwegs sind, um auszuwandern und doch am Wochenende wieder heimzukehren, bereit zu diesem Sprung in das Paradies, in das Glück und auch in den Tod, den die Statistik am nächsten Morgen zusammengezählt hat. Es ist ein konstanter Betrag im Negativen, und wir dürfen hoffen, daß es wirklich auch einen konstanten Betrag an Vergnügen auf ihr gibt, auch wenn so viele daran zweifeln und nicht wissen, ob es ihn gibt und wie hoch er ist.

Es ist schwer, sich diese Bahn einsam vorzustellen und ohne menschliche Traglast auf ihr. Doch kann man es in frühen Morgenstunden, in der Nacht oder „drüben" erleben. Dann tritt ihre Schönheit zutage. Das menschliche Werk zur Linken und Rechten verkleinert sich zum Spielzeug — ganz wie aus einem niedrig fliegenden Flugzeug, mit dessen Flug die Fahrt vieles gemeinsam hat — die Dörfer, ihr krümeliges Gewirr, die Würfel einer Großstadt, während das fließende Doppelband der Straße nun die Erdgestalt erläutert und Lyrik und Pathos wieder an unseren Planeten zurückgibt, so weit er dort unter uns liegt.

Die Baumeister hatten immer den Ehrgeiz, diese Kunststraße der Erde so zurückzugeben, als wäre sie einst mit ihr selbst erstanden, auf- und abschwingend an den Hang gelehnt, in der Mitte geteilt, um eine Baumgruppe oder einen Fels zu umarmen, während von der Seite her sich die grünen Galerien der Wälder heranschieben. Aber das hat sie nicht gehindert, Theatereffekte zu schaffen, wo das Panorama und der grandiose Ausblick erscheinen.

Ueberwiegt das Bühnenerlebnis oder das des Films, welches hastiger und wesenslos ist? Für das Theatralische spricht die Brückenkonstruktion, unter deren Joch wir fortwährend hindurch müssen, und auf die hinzu wir uns immer wieder bewegen. Sie erzeugt das Postkartenbild, den Ausschnitt, die gerahmte Landschaft. Wer von Wiesbaden auf Frankfurt zufährt, dort, wo die neue Schnellstraße sich mit der Autobahn kreuzt, blickt auf die Mainebene hinunter, wo im Vordergrund eine Autofabrik und in der Ferne die Dünste der Chemie anzeigen, wie Drama und Arbeit sich in die Idylle drängen. Das Bild wird von einer weitgespannten Brücke eingefaßt, die ohne Mittelpfeiler ist. Wie viele solcher Bühnenaspekte gibt es! Der Mann, der vom Norden kommt und die Erdschwelle des Taunus überfährt, blickt in die Unendlichkeit eines sanften und nachgiebigen Südens hinein, der über Aecker und Baumland zum Main hinabgleitet. Es ist der Blick von der Paßhöhe hinunter in das gelobte Land.

Das eigentliche Erlebnis ist jedoch nicht die bühnenhafte Ueberraschung, sondern der filmhafte Wechsel der Szenen. Genügend Geschwindigkeit vorausgesetzt, wird es der Fahrer haben wie im Film. Der skandierende Rhythmus der kleinen Brücken über ihm, die angeschnittenen Wiesen und halboffenen Waldsäle an der Seite, in die er doch nicht eintreten kann und die er verläßt; das Streben, nicht anzukommen, sondern weiter zu eilen, diese Hypnose des Fort und Fort, von einer technischen, aber nicht gegenständlichen Erregung angetrieben, obwohl ringsumher alles von Gegenständen erfüllt ist — alles dies kommt dem Nervenerlebnis des Kinozuschauers sehr nahe. Er sieht nur Silhouetten ohne Inhalt, und auch die Burgsilhouette oder ein Industriewerk sind ohne die Gegenwart oder die Vergangenheit, die in ihnen lebt, und sie werden schnell durch andere Fetzen von Bildern verdrängt.

Wie im Film der Zuschauer den skandierenden Rhythmus nicht bemerkt, so bemerkt der Autofahrer auch kaum den teilenden, unterbrechenden Rhythmus der Brücken, die er passiert. Sie häufen sich in der Nähe der großen Städte und zeigen das konfliktreiche, kaum gebändigte Leben an; der Abstand wird größer im offenen Land. Bonatz hat mehrfach und entschuldigend darauf hingewiesen, wie viele Brücken nur Massenware gewesen sind, einfache Serienproduktion, die mit der Blaupause immer wieder in eine ähnliche Landschaft eingesetzt wurden, und wie wenige ein Kunstwerk waren. Unvollendete Brücken sind ein kläglicher Anblick, ein hohler Kasten über der Autobahn, ein Rohling der Technik ohne den Federzug der Straße, über die nun von beiden Seiten das Spiel der Wagen kommen sollte, aber nicht kam. Zu Dutzenden lagen sie nach diesem Kriege noch in unserem Lande als Reste großer Pläne — wie Lebewesen, die nicht zur Reife gelangt sind. Es fehlte die Tragik echter Zerstörung.

Eine vollendete Brücke aber ist ein Triumph. Die Brücke in der Architektur — dieser bei Turm, Burg und Mauer so sehr mit dem Willen verbündeten Kunst — erscheint uns immer als die kräftigste Kundgebung des Geistes, weil hier der Mensch baut, was die Natur ihm verwehrt, den Gang über Schlucht und Fluß. Der römische Pontifex war das Haupt der Brückenverwaltung in der Stadt; die Brücken wurden nicht in jedem Jahr gebaut; sie nur zu hüten, galt als eine heilige Sache.

Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 260 vom 5.11.1960

4/2

Die Hochstraßen, die heute über unsere Landschaft wandern, jeweils auf zwei Stelzen gesetzt oder auf einer kräftigen Pilzstütze lagernd, kann man als ein Kapitel der triumphierenden Baukunst betrachten, die im Betonzeitalter den Ingenieuren leicht geworden ist. Ihre nächsten Anverwandten sind die römischen Aquädukte, die Wasserleitungen, die — seit Rom sich als Herrscherin fühlte — vom zweiten vorchristlichen Jahrhundert an oberirdisch angelegt waren. Wenn ihr Pfeilerwerk kilometerlang durch die Landschaft wanderte, ein Stockwerk über dem anderen tragend und noch ein drittes darüber, so deutet doch nichts darauf hin, daß der Mensch der Antike die melancholische Würde empfunden hat, die heute aus ihnen zu uns spricht. Martial spricht von dem lieblichen Wasser der Marcia-Quelle — „Marcia fonte sonet" — nicht von der Konstruktion, die sie trägt. Es war Ingenieurswerk, während ohne Zweifel der moderne Mensch viel mehr der wirklichen oder der fraglichen Aesthetik seiner Werke bewußt ist.

Aus dem Geschlecht der Tatzelwürme, welche sich heute aus Landschaft oder dem Straßengewirr erheben, nennen wir drei Beispiele. Die Brückenhochstraße bei Unkelstein am linken Rheinufer, dort wo die Expreßzüge zu unserer kleinen Bundeshauptstadt einfahren. Die neue vierspurige Straße setzt kunstvoll über das Eisenbahngleis und schwebt für einen halben Kilometer durch die Luft. Doch nichts an ihr ist ätherisch, vielmehr ist sie ein Stück neuer Primitivität, und der Mann im Auto wird nicht spüren, über eine Brücke zu fahren.

Die Auffahrt zur Nordbrücke in Düsseldorf, ein Lieblingswerk von Friedrich Tamms, das der Volksmund „Tausendfüßler" getauft hat, sucht bewußt das Pathos. Sie setzt über zwei Straßen hinweg, in denen der Stadtverkehr fließt, ja sie beschattet sie majestätisch und atmet, ehe sie sich zur Freiheit der Brücke erhebt, dorischen Geist. Ihre Doppelträger sind kräftig, sie wollen die Masse nicht verleugnen und tragen schwer an der ungeheuren Flanke aus Beton, die auf ihnen liegt.

Noch schwerer und wirklich wie ein sich von der Erde hebender Wurm kriecht auf der linken Rheinseite von Ludwigshafen die Fahrbahn zur Brücke hoch. Sie liegt nicht auf Doppelträgern, sondern jeweils auf einem kurzen gedrungenen Stempel. Und da sie so niedrig liegt, knapp über der Erde, sieht sie wirklich aus wie zwischen Häusern und Straßen hervorquellende und nun erstarrte Lava.

Demgegenüber findet sich eine leichtere Rasse, und wir finden sie überall vor den neuen Rheinbrücken, in Köln an der Severinsbrücke oder auf der anderen Seite jener Düsseldorfer Nordbrücke, die wir eben beschrieben. Hier zeigen sich jetzt Spindelauffahrten an; rokokoartige Schlingen für Radfahrer oder Fußgänger (noch am rechten Düsseldorfer Ufer) oder das bunte Gewirr der Abfahrten rechtsrheinisch in Köln, das dort ja die auslaufende Landseite ist. Unser Auge bedarf einer verfeinerten Optik, um dem Kurvenspiel zu folgen, das einmal ohrmuschelartig zur Rechten abbiegt oder einen Arm geradeaus schickt und es von Fußgängerstegen und Nebeneinfahrten durchschneiden läßt. Die Verspieltheit ist groß, und manches sieht wie ein versteinertes Brezelbackwerk aus.

Was hier geschieht, ist eigentlich immer nur der Versuch, jene Erdaufschüttung zu ersetzen, die noch unsere Eisenbahn vor drei Generationen in so vielen komplizierten Windungen befuhr, um aus dem Gleishafen eines Bahnhofs ins Freie zu kommen. Ueberführungen, Unterführungen und Kurven auch dort, doch mußten sie immer den Erdwall durchstoßen. Das Vorbild der hochgestützten Betonstraße ist ohne Zweifel der amerikanische Super Highway, der alte und langsamere Straßen in einem Schwung und prahlerisch zu überwinden versucht. Wir sind nun wirklich im Zeitalter des manischen Verkehrs angelangt. Macht der Architekt eine Leidenschaft daraus oder eine Kunst? Die Versuchung ist groß, und oft beginnen heute die Straßen wie in den Achterbahnen eines Zirkus zu laufen.

Die Hochstraße ist ein Monument, wie das moderne Hochhaus ein anderes ist. Deshalb haben wir keinen Zweifel, daß eines Tages Düsseldorf seine viel umstrittene betonierte Hochstraße bekommt, die als Brückenweg jenseits des Rheins in das Weichbild der Stadt eindringt, in der Dachhöhe weiterwandert und den Hofgarten streift; und so hat Frankfurt die Serie der hohen Galgen, an denen entlang die Alwegbahn über die Stadt eilen sollte, gerade noch vermieden — oder bekommt sie schließlich doch. Brüssel hat vor drei Jahren zur Zeit der Weltausstellung seine majestätische Hochstraße eröffnet, weil Repräsentation und Verkehr sich gern gegenseitig stützen und begründen.

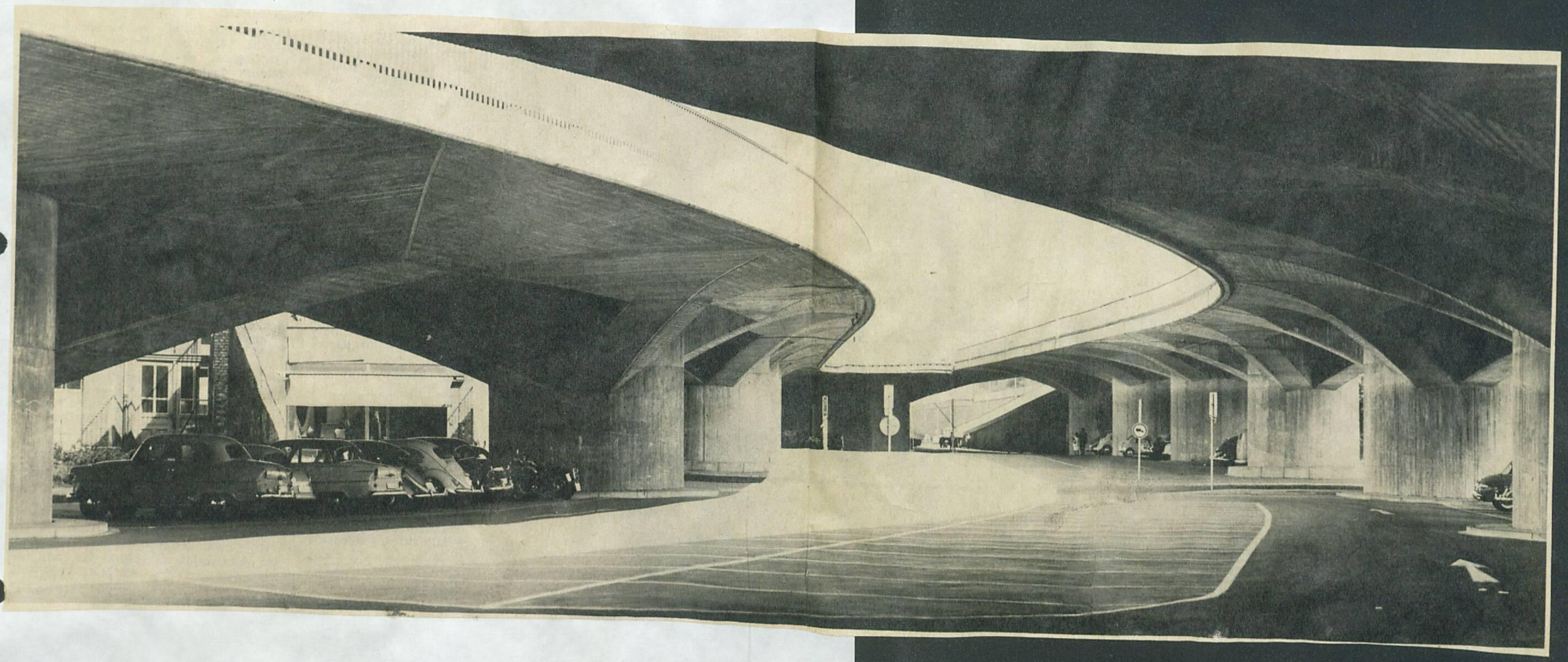
Dennoch ist die Begründung nicht immer die stärkste Seite der Sache. Ein tieferer Zug unseres Wesens, der hier zur Darstellung drängt, wirkt ebenso mit. Beton will hinaus und sich zeigen. Er ist wirklich die Bauspeise unseres Jahrhunderts, die Lava des menschlichen Willens in unserer Zeit, die in Denkmalen erstarrt und den Verkehr so gern zum Vorwand nimmt. Als Ausdruck unserer seelischen Art, ja als wirkliche Exhibition stehen die Hochstraßen da, unruhig, gleitend, in den Schnörkeln eines Rokoko oder als Geschlinge von Windungen, die wir mehr verängstigt als glücklich wahrnehmen. Wir sehen aber auch die majestätische Parade der Pfeiler, die wandernden Stelzen, die als neue schlanke Säulen sich aus dem Walddickicht lösen und das Felsendach der großen Flußübergänge tragen. Alles dies mag Ingenieurswerk sein. Aber jene streichholzdünnen Pfosten, die in Parallelen dahineilen, oder die kurzen Atlasträger haben ihre eigene Sprache, ja ihren eigenen Dämon. Technik ist versucherisch und immer darauf aus, die gleiche Bruderkraft in der Brust des Menschen zu erwecken. Sie hat dies in ihrer kurzen Geschichte während der letzten drei Jahrhunderte oft getan. Sie ist in unserer jüngsten Epoche wieder dabei, das Erdgesicht neu zu bilden. Aber was sie hervorbringt, dauert länger an als die Stimmungen, aus denen heraus es geschah. Beton — darin hat die Technik recht — ist beständig und hält zehntausend Jahre, viel länger, als ihren Schöpfern lieb sein kann, die es dann nicht mehr widerrufen können.

Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 260 vom 5. 11. 1960

4/3

Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 260 vom 5.11.1960

4/4

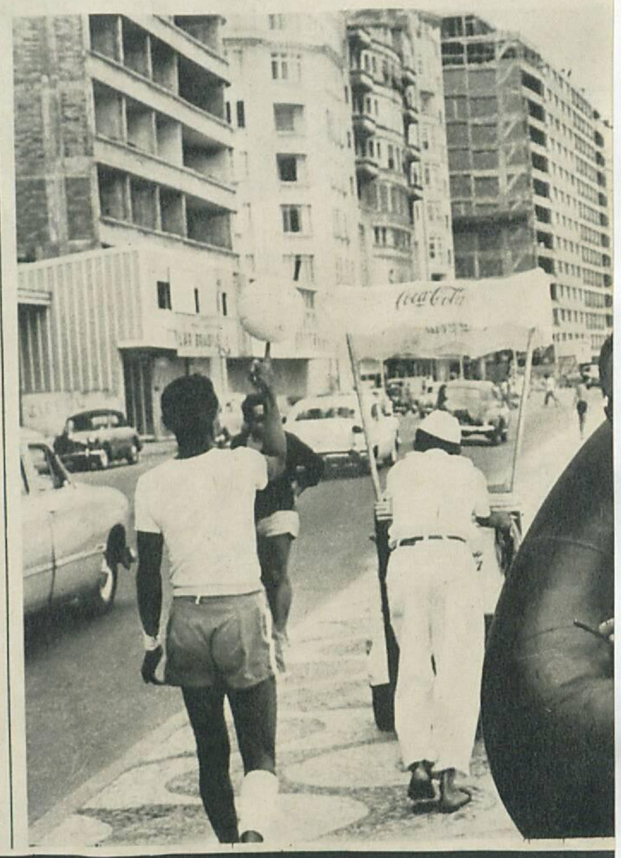


Die Bilder der Seite zeigen (oben) den Aufgang zur Severinsbrücke in Köln und (unten) die Betonkonstruktion der Brückenauffahrt von Ludwigshafen nach Mannheim. Fotos: Wolfgang Haut

verschließt. Viel von dem Geheimnis, das sich über sie ausbreitet, steigt aus dem Wasser auf, das auf einmal, wie unkontrollierbar, in sie einbricht. Ich strengte mich an, irgend etwas zu entdecken. Gelegentlich, an den Fingern zu zählen selten, drückte sich, flach hingeduckt, das Dach einer Kate ab, vereinzelt auch ein kurzer Trampelpfad; man dachte dann kaum noch an Menschen dort unten, mehr an Amphibien.

Am Tag darauf, beim Flug Belém — Manáus, den Amazonas hinauf, wurden selbst solche Assoziationen gegenstandslos. Wo man hinsah, schossen Wasserbahnen unter uns zusammen. Das Land dazwischen schwamm, es bot dem Auge keinen Halt. Zwecklos, Entfernungen zu schätzen, zwecklos, Grenzen zu fixieren. Vier-, fünftausend Meter, die Durchschnittshöhe, die wir flogen, eröffnen zuweilen Perspektiven, mit denen man nicht ohne weiteres fertig wird. Ich ging in die Kanzel der Maschine, ich wollte sehen, ob es vor uns nicht irgendeinen Schnittpunkt, eine, und sei es auch nur flüchtige, Linie gab. Der Blick wurde weggerissen. Der Strom kam aus dem Horizont wie aus einer nirgends endenden Tiefe herauf, ergoß sich, wie ohne alles Maß, in den schwarzen, unübersehbaren, undurchdringlich zusammengewachsenen Wald, schwemmte wuchtige Stücke daraus ab, schob sie beiseite, ließ sie als Inseln zurück. Der Staat, der nach ihm benannt ist, obwohl allein schon eins Komma sechs Millionen Quadratkilometer groß, ist nur erst ein Abschnitt, noch nicht entfernt die Hälfte seines engeren Herrschaftsbereichs. Die gesamte Amazonia Brasiliera, und auch das entspricht noch nicht dem Amazonasbecken im ganzen, umschließt drei Komma sieben Millionen Quadratkilometer, das ist mehr als Indien. Man rechnet Pará, ein gut Teil von Goiás, dem Staat, der Brasilia beherbergt, ein gut Teil auch von Mato Grosso, von Maranhão dazu, schließlich vier der fünf sogenannten Territorios, die bislang nur peripher in die Estados Unidos do Brasil einbezogen sind.

Der Westen, der Süden, der Osten bleiben durch die Barriere der Ströme versperrt; vielleicht hat das Flugzeug, obwohl es sie uns



proper, alle
fast gemütl
Wohnküche

Verkehrsverordnungen

Einreichung.

Projektzone.

Fuppyé posta

generelles Informationsverbot
mit nur wenigen Ausnahmen
u. Therapeutisch begründete
Ausnahmen für Selbstkräfte

Fortsetzung des Flaschen

Gertrud

44. Woche 1960

OKTOBER						
S	M	D	M	D	F	S
—	—	—	—	—	—	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	—	—	—	—	—

DIENSTAG

25

Oktober

NOVEMBER						
S	M	D	M	D	F	S
—	—	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—

Mannheimer Morgen Nr. 252 vom 29.10.1960 3/1

Eindrücke von einer Reise durch die Vereinigten Staaten

Kleine und große Probleme der USA

Von der Negerfrage bis zur Uebermotorisierung auf den Straßen / Von Joachim Haupt

Amerika ist für uns Europäer heutzutage kein Neuland mehr. Jeder hat in Büchern, Zeitschriften, Zeitungen schon so viel über die Vereinigten Staaten gelesen oder ist in Kurz- und Langfilmen über dieses Land informiert worden, daß das Bild von „drüben" recht perfekt erscheint. Dennoch ist es mit einem Land nicht anders als mit allem, was lebt. Es ist ständigen Veränderungen und Wandlungen unterworfen, die immer wieder die Perspektiven verschieben und somit stets neue Erkenntnisse und Einsichten zulassen. Joachim Haupt, Mitglied unserer Redaktionsgemeinschaft, hat kürzlich die Vereinigten Staaten auch mehrere Wochen hindurch bereist. In einer Serie von mehr oder weniger unabhängig voneinander geschriebenen, streiflichtartigen Artikeln hat er, so glauben wir, Typisches, für manchen vielleicht Neues, von der Welt über dem Ozean eingefangen, das vorhandene Bilder ergänzen oder auch korrigieren mag.

II

Wie viel leichter wiegt in Amerika das Wort Problem als bei uns. The problem — das Wort taucht drüben fast in jeder Unterhaltung auf; denn vom Wetter über die Parkplatznot bis hin zu den Ost-West-Spannungen, in allem steckt „a problem". Und das kann und muß gelöst werden. Für den pragmatischen Sinn des Amerikaners umschließt die Vokabel den Kern einer Frage, auf die es — so sicher wie zwei mal zwei vier ist — eine ganze Reihe von Antworten gibt. Der Witz bei dem Problem, wie der Amerikaner es sieht, ist daher, die Kompromißantwort zu finden, die weitestgehend alle am Problem Beteiligten zufriedenstellt. Daß man in einer menschlichen Gesellschaft, die sich in freier Wahl selbst regiert, viel Geduld aufbringen muß, um nach Lösungen zu fahnden, die den verschiedenen Interessen am besten gerecht werden, das allein ist für die meisten Amerikaner kein Problem. Das ist eine Tatsache, aber nach allen bisherigen Erfahrungen der einzig feste Grund, auf dem demokratisches Zusammenleben vernünftigerweise praktiziert werden kann.

Auf diesem Hintergrund muß man auch der USA innenpolitisches Problem Nr. 1, die Negerfrage, sehen. Tatsache ist, daß bei mehr als 15 Millionen Negern jeder zehnte Amerikaner ein Neger ist. Das Problem ist, die große Lücke zu schließen, die zwischen der Theorie und der Praxis des Grundsatzes von der Gleichheit aller Bürger klafft. Sicher wird noch viel Wasser sich den Mississippi herunterwälzen bis zu dem Tage, an dem der Kompromiß herausgeschält sein wird, der Weiß und Schwarz im großen und ganzen dann einigen kann. Daß das „Streben nach Gleichheit und Freiheit" für die Neger erfolgreich sein wird, darüber scheint in breiten Teilen der amerikanischen Bevölkerung kein Zweifel zu sein. Strittig am Problem ist meistens nur die Frage der Geschwindigkeit. Der einen Partei geht es zu schnell, der anderen zu langsam. Aber bei ein wenig Geduld und Nachsicht auf beiden Seiten, so meint man, wird sich auch dieses heiße Eisen biegen lassen.

Formel: „Die Demokratie in Amerika hat als Grundsätze für das Zusammenleben der Menschen die Achtung vor der Persönlichkeit, individuelle Freiheit, die ihre Grenze nur an der Freiheit eines anderen Individuums findet, und das auf Achtung vor der Persönlichkeit und dem Recht des anderen begründete Verhalten der Menschen gegeneinander aufgestellt. Werden diese Grundsätze verletzt, dann werden Angehörige der Minderheit, die mehr oder weniger bewußt aus dem normalen Leben ausgestoßen sind, wie die anderen Menschen auf die widerfahrene Behandlung reagieren — alle mit schmerzlichen Gefühlen, einige mit bitteren Ressentiments." Schmerzliche Gefühle und Ressentiments aber gehen den meisten Amerikanern gegen den Strich. Sie machen das Leben unbehaglich. Und wenn der Amerikaner auch hart für das Leben, das er liebt, arbeitet, unbehaglich soll es keinesfalls sein.

Die Jagd nach dem Dollar

Die Jagd des Amerikaners nach dem Dollar ist kein Zeichen eines krassen Materialismus. Die viel zitierte, viel geschmähte und meist noch mehr beneidete Jagd entspringt mehr der Lust, Geld auszugeben, als der Gier nach Besitz. Der Markt offeriert Dinge genug, die Spaß machen oder die einfach eine Notwendigkeit für das tägliche Leben des Amerikaners sind. Spaß zum Beispiel macht das Jagen, Fischen oder das Golfspielen. Ob arm oder reich, jeder kann sich an diesem Volkssport beteiligen. Zusammengezählt sind es Millionen von

In der Armee, so wurde oft gesagt, funktioniere das Miteinander von Schwarz und Weiß schon sehr gut, und in Washington, der bewundernswerten Hauptstadt der Neuen Welt, leben mehr Dunkel- als Hellhäutige. Der flüchtige Besucher wird aber kaum Zeichen eines Zusammenpralls finden. Im Gegenteil: er sieht in den vielen Büros dieses weiträumigen Verwaltungs- und Regierungssitzes farbige Amerikaner ihre Arbeit tun — offensichtlich mit dem gleichen, liebenswürdigen Eifer wie die Angestellten, deren Vorfahren keine Sklaven aus Afrika waren. Die Bundesregierung der Vereinigten Staaten gibt also bewußt ein gutes Beispiel der Rassenversöhnung. Ebenso die Kirchen. Auch sie sind emsig bemüht, Schranken einzureißen und diskriminierende Absonderungen zu beseitigen. Der Katholische Rat für Rassenversöhnung (Catholic Interracial Council) zum Beispiel setzte als erste derartige Organisation einen Neger als Vorsitzenden ein. Er brachte das, um was Amerika spürbar am meisten ringt, auf folgende

Mannheimer Morgen Nr. 252 vom 29.10.1960

3/2

Dollars, die für diesen Spaß ausgegeben werden.

Eine Notwendigkeit zum Beispiel ist das Auto. Ohne diesen chromfunkelnden, vielpferdestarken, fahrbaren Untersatz ist der Amerikaner ein verlorener Mensch. Er braucht ihn für die Fahrt zur Arbeit, für die Reise zu den Fisch- und Jagdgründen, für den Spaß am Golfspielen. Er braucht ihn zum Einkaufen, zum Besuch der Freunde und Verwandten, er kann ohne diesen Untersatz kaum existieren. Das Auto ist neben dem Arbeitsplatz und der Wohnung das dritte Gehäuse des Amerikaners. Es ist Wohltat und Plage zugleich. Wohltat, weil nur mit Hilfe des Autos der Amerikaner die Weite seines Landes wirklich durchdrang und die Schätze dieses Landes nutzend, den Lebensstandard erreichte, der ihn in aller Welt auszeichnet. Plage, weil der Strom des Verkehrs nur noch mit drakonischen Gewaltmaßnahmen (aufwendiger Straßenbau, z. T. achtbahnig, strengste Reglementierung, die fast an jede Kreuzung Ampeln hängt) und mit geduldigster Selbstdisziplin zu bändigen ist.

Kaum ein Amerikafahrer wird das tausendfache stetige Klatschen der Reifen aus dem Gedächtnis verlieren, das auf den Straßen der amerikanischen Städte an sein Ohr dringt. Ebensowenig kann das Auge das Bild aus der Luft verlieren: Die vollgestopften Parkplätze mit den farbigen, funkelnden Klecksen der Autodächer. Dazwischen die breiten Schneisen der Straßen, auf denen wie aufgestörte Ameisen die Kraftfahrzeuge hin- und herziehen.

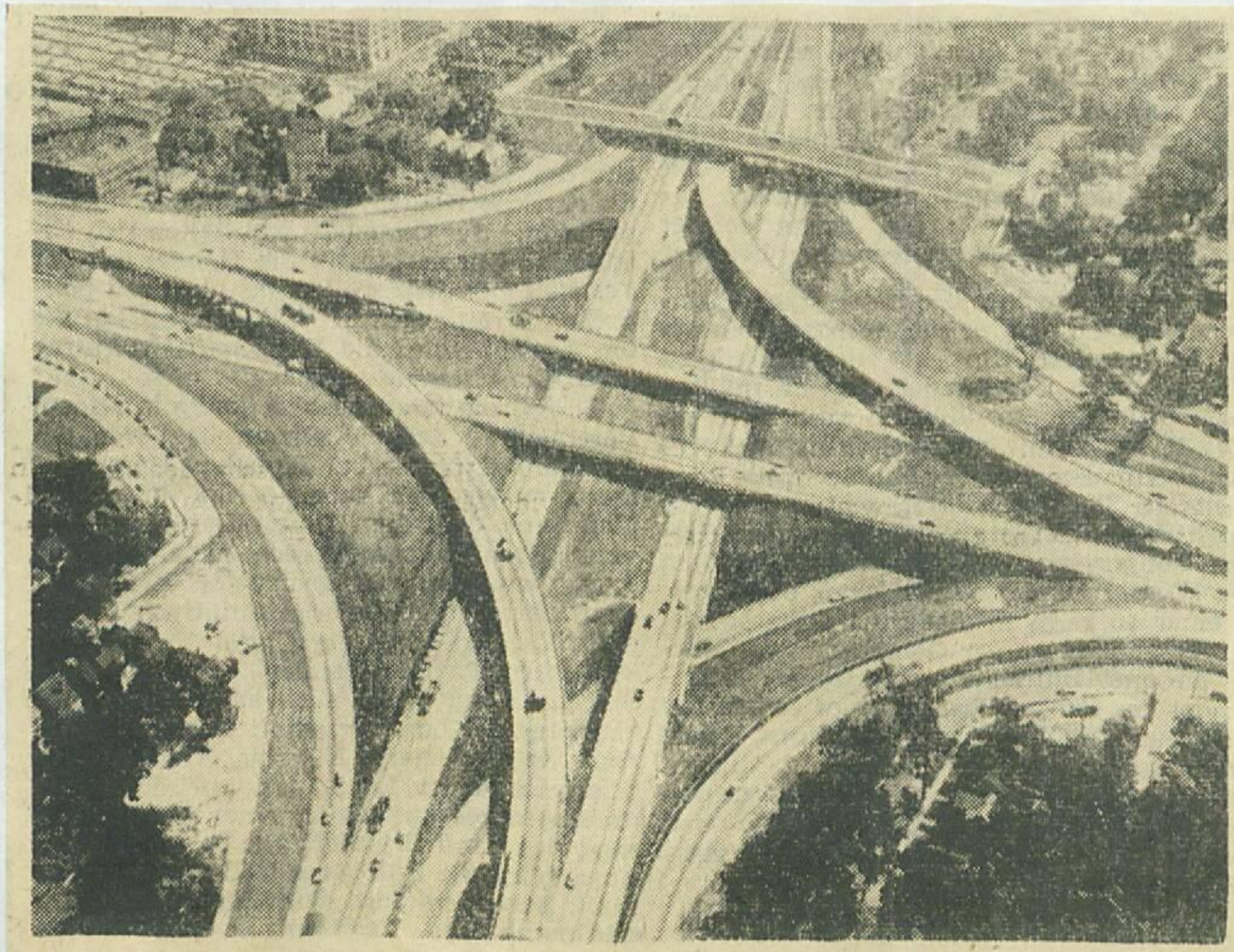
An die 60 Millionen Personenkraftwagen rollen gegenwärtig in den Vereinigten Staaten. Sie ballen sich zu unübersehbaren Knäueln in den großen Städten, und täglich stoßen neue Kolonnen hinzu. Wer wissen will, was dichter, fließender Autoverkehr ist, der muß sich in Los Angeles, dieser unwahrscheinlichen Zusammenballung von Gartensiedlungen zu einer unüberschaubaren Riesenstadt, auf die Brücke des berühmten Sunset Boulevard stellen. Ihm wird schwindlig werden. Er wird einsehen, daß die Prospektbemerkung wahr ist, die da sagt: „Dein erster Eindruck von Los Angeles war wahrscheinlich, daß hier mehr Autos sind als irgendwo sonst auf der Welt. Und Du hast recht! Hier gibt's die meisten Autos!" Und stolz, aber durch ein schlichtes Fragezeichen mit einer leichten Spur Selbstironie, verkünden die Prospektverfasser: „Sechs- und achtspurige Autoschnellstraßen durchschneiden die Stadt bis in die Außenbezirke. So hat Los Angeles auf das Verkehrsproblem reagiert. Mittelpunkt ist ein doppelter, fünfschleifiger Verteilerring..., der dichteste Verkehrsknotenpunkt in der Welt während der Hauptverkehrsstunden".

Das ist keine Angabe. Nur wer selbst im Auto saß, vor sich und hinter sich hörte und die Rudel sich drängender Wagen sah, der ahnt, welche unvorstellbaren Anforderungen der amerikanische Kraftfahrzeugverkehr an die Fahrer, die Mitfahrer, die Straßenbauer und die Stadtplaner stellt. Dann begreift man plötzlich, warum der kleine Käfer aus Wolfsburg so erfolgreich in die breite Front der US-Straßenkreuzer einbrechen konnte. Was nützen die vielen Pferdestärken, die breiten und langen Karosserien, wenn die komfortablen Ungetüme sich gegenseitig ersticken. In dem Getümmel hat der kleine Wagen aus Europa noch am ehesten die Chance, doch noch ein Plätzchen zum Rennen und Parken zu finden. In dem Schrei nach dem kleineren Wagen schaffte sich der Selbstbehauptungswille von Hunderttausenden amerikanischer Autofahrer Luft. Für den Weg zur Arbeit erwiesen sich der Volkswagen aus Germany, der Dauphin aus Frankreich und der kleine Fiat aus Italien als wendige, zuverlässige und sparsame Vehikel. Doch nicht so sehr als Ersatz für den großen Wagen, sondern mehr als das eilige Eselchen für den Werktag. Am Wochenende für den Familienausflug rollen dann die dicken Brummer an.

Mannheimer Morgen Nr. 252 vom 29.10.1960

3/3

Chikago gilt als eine der stolzesten Städte der Welt. Von der Front des Michigansees aus gesehen, der jetzt durch das Kanalsystem der großen Seen auch für Ozeanschiffe erreicht werden kann, ist es eine der schönsten Landschaften, die Menschen geschaffen haben. Chikago beherbergt den größten Getreidemarkt der Welt, produziert den größten Teil des Kaugummis, den die Amerikaner verbrauchen und dost täglich mehrere tausend Ochsen und Schweine ein. Der „Schwaben - Verein" ist mit mehr als 3000 Mitgliedern die größte gesellige Organisation der Stadt. — Unser Bild zeigt Zugbrücken über den Chikago-Fluß im Herzen der Stadt. Bild: Archiv



Der Wunschtraum deutscher Autofahrer dürfte diese Superkreuzung in der Autostadt Detroit mit ihren zahlreichen Unter- und Ueberführungen sein. Sie ist ein Teil des mit großem Aufwand ausgebauten Straßennetzes, wie man es in den Vereinigten Staaten in vielen großen Städten antrifft. Bild: AP

Mannheimer Einwohnerzahl im Innenstadtgebiet

Die bei den Volkszählungen von 1900 bis 1956 im Mannheimer Innenstadtgebiet ermittelten Einwohnerzahlen betrugen:

1900	55 899
1910	53 217
1925	54 063
1933	48 327
1939	45 593
1946	18 876
1950	21 664
1956	24 288
heute (30.9.1960)	28 230

Man sieht hieraus, daß der Prozeß der Aushöhlung des Stadtkerns in einer Art organischer Rückbildung schon vor einer Reihe von Jahrzehnten begann, und es ist, nachdem so viel Bodenfläche im Innenstadtgebiet für Verkehrszwecke (Parkplätze, Straßenverbreiterungen, Verkehrsinseln), ferner für kommerzielle Zwecke etc., Gebäude weggenommen ist, wozu naturgemäß die neuangelegten Grünanlagen hinzukamen, anzunehmen, daß das Innenstadtgebiet in der Zukunft wohl kaum mehr Platz als für die Aufnahme von rund 35 000 Menschen bieten wird.

Die übrigens von Tuckermann für 1931 angenommene Einwohnerzahl muß als überhöht betrachtet werden.

7.11.60

Anruf von Herrn Dr. Hook 27.10.1960 17 Uhr

(um 16.00 Uhr hat Herr Dr. Hook versucht, Sie in der Wohnung zu erreichen, was ihm jedoch nicht gelang.)

Zahl der Führerscheinentziehungen im Bundesgebiet (ohne Berlin)

1958	35 984
1959	43 974

direkte Angabe des Kraftfahrerbundesamts Flensburg (Dr.Schmitz(

Fischel

Chronologische Übersicht

der seit 1947 durchgeführten größeren Verkehrsbauten und -Anlagen

in Mannheim

A. Fluß- und Straßenbrücken

B. Straßenkreuzungen

C. Straßenzüge

D. Verkehrssignalanlagen

E. Parkometer

Anl. 1 bis 6

Mnm 27.10.60

Angaben über Fährenbeiseitigungen (Fundergebiet) sind nirgends veröffentlicht.

Dipl.-Ing. Weick ist seit 1953 im Dienst der Stadt.

Die Verkehrsabt. wird 9 Zebrastreifen anl., ab 1.4.61 werden noch einige hinzukommen.

Herrn Professor Dr. Heinrich mit verbindlichen Grüßen ergebenst

(1

A. Fluß- und Straßenbrücken

1. Friedrich-Ebert-Brücke	April	1947
2. Wiederhergestellte alte Rheinbrücke	Dezember	1948
3. Kurpfalzbrücke	August	1950
4. Theodor-Heuss-Brücke	September	1950
5. Straßenbahn - Behelfsbrücke am Neckarauer Bahnhof	September	1953
6. B B C - Brücke (B 38)	September	1953
7. Jungbuschbrücke	September	1957
8. Brücke über die Zellstoff im Zuge der B 44	Dezember	1957
9. Brücke im Zuge des Ausbaues der B 44 westlich des Bahnüberganges Waldstraße (2 Bauwerke)	September	1959
10. Neue Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen (mit kreuzungsfreien Auf- und Abfahrten - 16 Brückenbauwerke -)	Oktober	1959
11. Brücke am Waldgrubenweg über die B 38 (Scheinwerfer - Kaserne)	Dezember	1959
12. Brücke im Zuge der L. I. O. 597 über die B 38	April	1960

B. Straßenkreuzungen

1.	Paradeplatz	November	1953
2.	Friedrich-Ebert-Straße / Käfertaler Straße	November	1956
3.	Friedrich-Ebert-Straße / Lange Rötterstraße	Februar	1957
4.	Dalbergstraße - Freherstraße	Juli	1958
5.	Wasserturm	Juli	1958
6.	Luisenring / Dalbergstraße	Juli	1958
7.	Mittelstraße / Ludwig-Jolly-Straße	November	1958
8.	Bismarckstraße / Kurpfalzstraße	Dezember	1958
9.	Bismarckstraße / Kurfürstenstraße	Dezember	1958
10.	Schubert-Straße / Augusta-Anlage	Juli	1959
11.	Schubert-Straße / Richard-Wagner-Straße	August	1959
12.	Prov. Umbau nördl. Brückenkopf Neckarauer Übergang (Einbahnsystem)	August	1959
13.	Viehhofstraße / Möhlstraße	August	1959
14.	Seckenheimer Straße / Möhlstraße	September	1959
15.	Verkehrsplatz Ingenieur-Schule	Oktober	1959
16.	Parkring / Schleusenweg	Dezember	1959
17.	Schimperstraße / Karl-Benz-Straße	Januar	1960
18.	Seckenheimer Anlage / Schubert-Straße	Juli	1960

(3

C. Straßenzüge

1.	Frankenthaler Straße	Mai	1952
2.	Einseitiger Ausbau der Casterfeldstraße	September	1953
3.	Friedrich-Ebert-Straße / Eisenlohrstraße bis Rollbühlstraße / Mannheimer Straße	September	1953
4.	Ausbau der Bundesautobahn zwischen Anschlußstelle Sandhofen und Viernheimer Dreieck	September	1953
5.	Straße „Auf dem Sand" bis Obere Riedstraße	September	1955
6.	Ausbau der Bismarckstraße zwischen Kurfürstenstraße und Parkring	von Dezember bis September	1958 1959
7.	Teilweiser Ausbau der Südtangente (Windeckstraße - Lindenhofstraße - neue Rheinbrückenauffahrt)	Oktober	1959
8.	Umgehungsstraße Käfertal im Zuge der L. I. O. 597 zwischen B 38 und Wormser Straße	April	1960
9.	Neubau der Hafenanschlußstraße (Südtangente)	Juni	1960

(4

D. Verkehrssignalanlagen

1.	Paradeplatz	November	1953
2.	Kurpfalzkreisel	November	1953
3.	„Grüne Welle" Kurpfalzstraße	November	1953
4.	Rollbühlstraße / Auf dem Sand	September	1954
5.	Otto-Beck-Straße / Augusta-Anlage	September	1955
6.	Friedrich-Ebert-Straße / Käfertaler Straße	November	1956
7.	Friedrich-Ebert-Straße / Lange Rötterstraße	Februar	1957
8.	Bismarckstraße / Kaiserring	Juli	1957
9.	Luisenring / Freherstraße	Juli	1958
10.	Wasserturm	Juli	1958
11.	Luisenring / Dalbergstraße	Juli	1958
12.	Mittelstraße / Ludwig-Jolly-Straße	November	1958
13.	Bismarckstraße / Kurpfalzstraße	Dezember	1958
14.	Bismarckstraße / Kurfürstenstraße	Dezember	1958
15.	Kurfürstenkreisel	Mai	1959
16.	Schubert-Straße / Augusta-Anlage	Juli	1959
17.	Schubert-Straße / Richard-Wagner-Straße	August	1959
18.	Prov. Umbau nördl. Brückenkopf Neckarauer Übergang (Einbahnsystem)	August	1959
19.	Viehhofstraße / Möhlstraße	August	1959
20.	Seckenheimer Straße / Möhlstraße	September	1959
21.	Verkehrsplatz Ingenieur-Schule	Oktober	1959
22.	Parkring / Schleusenweg	Dezember	1959
23.	Schimperstraße / Karl-Benz-Straße	Januar	1960
24.	Seckenheimer Anlage / Schubert-Straße	Juli	1960

(5

Verkehrsabhängig gesteuerte Signalanlagen

für Fußgänger

1.	Karl-Benz-Straße	August	1958
2.	Waldhofstraße / Herzogenriedstraße	August	1958
3.	Relaisstraße / Schifferstadter Straße	August	1958
4.	Luzenberg-Schule	Mai	1960
5.	Mollstraße / Kolpingstraße	Mai	1960
6.	Meerfeldstraße (Heinrich-Lanz-Krankenhaus)	Mai	1960

E. Parkometer

1955	(August - Dezember)	46
1957	(April - Dezember)	117
1958	(April - November)	82
1959	(Februar - Dezember)	320
1960	(März - Oktober)	132

Stand Ende Oktober 1960 697 Parkometer

Stichworte, statistische Zahlen und prognostische Daten zu dem Thema „totale Automobilmachung"

1. Kraftfahrzeugbestand

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs vollzog sich in den ersten Jahrzehnten nach der Erfindung des Autos zunächst im Schneckentempo, nach dem ersten Weltkrieg gewisser Auftrieb; hektische Formen des Entwicklungstempos zeichnen sich aber erst im letzten Jahrfünft, d.h. von 1956 bis 1960, ab.

25 Jahre nach Erfindung des Autos (1888) gab es in Mannheim (i.J. 1913) sage und schreibe

363 Personenkraftwagen
119 Krafträder
79 Lastkraftwagen

Die Entwicklung seit Ende des ersten Weltkrieges bis heute wird in folgenden ausgewählten Jahren deutlich: - Stand jeweils 30. 9. -

Jahr	Zum Verkehr zugelassene PKW	Kräder	LKW [1]
1927	2 165	1 679	883
1938	7 593	5 803	2 365
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

[1] einschließlich Zugmaschinen, Sonderfahrzeuge u. Lieferwagen

Um die Zahlen der Jahr für Jahr in Mannheim (netto) hinzugekommenen PKW für das letzte Jahrzehnt klarer herauszustellen, seien hier die gerundeten Zugangsziffern genannt:

im Jahr	zugegangene PKW (rund)	im Jahr	zugegangene PKW (rund)
1951	2 000	1956	3 100
1952	500	1957	3 200
1953	1 300	1958	3 800
1954	1 800	1959	3 400
1955	3 000	1960	4 800

Es ist anzunehmen, daß die Kräder im Laufe der Jahre völlig aus dem Verkehr verschwinden, wie dies auch bei vielen Ausländern der Fall ist (wie in den USA), so daß die Halter von Krädern ohnehin bei den PKW in Zugang genommen werden können. Aus der aufgezeigten Kurve und den Zugangszahlen des letzten Jahrfünfts bei PKW geht hervor, daß für das Jahr 1970 ein Mindestbestand von 60 000 PKW angenommen werden muß.

Würde allerdings die Zuwachsrate vom Jahre 1959 auf 1960 sich ähnlich gestalten, wie dies gegenüber dem Jahre 1958/59 der Fall war, so würde man in zehn Jahren nicht 60 000, sondern etwa 80 000 PKW für Mannheim in Rechnung zu stellen haben.

Es erscheint auch nicht angeziegt, auf einen vielleicht schon in Kürze eintretenden Sättigungsgrad in der Zugangsbewegung zu spekulieren, da die „motorische Kraft" der Tatsache eines Autobesitzes in den breiten Schichten der „arbeitenden Bevölkerung" bei anhaltender allgemeiner Kaufkraft noch auf Jahre hinaus nach weitergehender Geltung und Respektierung verlangen und sich auch durchsetzen wird. Es besteht wohl wenig Grund zu der Annahme, daß ein entscheidender und ins Gewicht fallender Bevölkerungsanteil der jüngeren Generation überhaupt a priori gedanklich auf den Besitz eines Kraftfahrzeugs verzichtet oder ihn etwa als in sein Lebensmilieu nicht gehörig abweist.

Mit dieser krebsartigen Evolution müssen die großstädtischen Siedlungszentren fertig werden, wenn nicht völlige Verkehrsanarchie in den nächsten 20 Jahren das Stadtbild der Zukunft kennzeichnen soll.

Die Charakterisierung von Otto Heuser in seinem Rundfunkvortrag erscheint hervorragend; bedauerlich nur, daß kein Ausweg gezeigt wird.

Was Dr. Lehner (Seite 8 seines Vortrags links oben) über die Verlegung des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel auf eine „andere Ebene" gesagt hat, ist vielleicht geeignet, vorübergehend etwas Entlastung zu schaffen, einschneidend wird die Situation aber dadurch nicht verändert, wenn man die riesenhaften künftigen Entwicklungszahlen in Rechnung stellt.

Kommt hinzu, daß, wie bekannt, im internationalen Vergleich der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland und damit auch in den deutschen Großstädten noch weit unter pari steht.

Beweis:

Bestand an PKW je 1 000 Einwohner

(Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik 1960)

Bundesrepublik	69
USA	321
Schweden	132
Frankreich	113
England	89
Schweiz	78
Dänemark	62
Belgien	60
Norwegen	50
Österreich	41
Italien	29

jetzt 8 Jahre letzter Stand

Wenn auch nicht von der Hand zu weisen ist, daß eine Stadt von dem kommerziellen Metropolcharakter wie Mannheim in höherem Maße von Autofahrern mit auswärtigem Standort frequentiert wird als Siedlungsplätze von weniger zentralörtlicher Bedeutung, so ist es doch nicht zu bestreiten, daß in der Teilnahme am Stadtverkehr und in der Inanspruchnahme der Straßen und Parkplätze die Autos mit Standort Mannheim so stark dominieren, daß diese Überlagerung in der Zukunft noch erheblich stärker in die Erscheinung treten wird, wenn nicht revolutionäre Maßnahmen in der Bewältigung des Problems ergriffen werden.

Wie die Dinge bezüglich der Intensität im internationalen Städtevergleich liegen, geht aus nachstehendem hervor (leider stehen dafür nur Zahlen aus dem Jahre 1954 zur Verfügung):

PKW auf 1 000 Einwohner

(Internationale Großstadtstatistik)

Belgien	
Brüssel	91
Antwerpen	63
Dänemark	
Kopenhagen	37
Deutschland	
Saarbrücken	61
Frankfurt	59
Stuttgart	54
München	53
Karlsruhe	47
Düsseldorf	45
Mainz	45
Wiesbaden	45
Nürnberg	43
Köln	42
Mannheim	39
Essen	26
Finnland	
Helsinki	35
Frankreich	
Limoges	100
Rennes	87
Straßburg	83
Brest	60
Großbritannien	
Bournemouth	101
Coventry	88
Bristol	69
Birmingham	67
London	63
Swansea	45
Holland	
Amsterdam	30
Rotterdam	23
Norwegen	
Oslo	51
Schweden	
Malmö	78
Stockholm	69
Schweiz	
Genf	119
Lausanne	73
Zürich	67
Basel	64

Man kann daraus wohl das Folgende entnehmen: Wenn auch unsere Stadt in der Zeit von 1954 bis 1959 eine ganze Reihe anderer Städte in der Motorisierungs-Intensität überrundet hat - denn es liegt nach Frankfurt, München und Stuttgart ziemlich an der Spitze der deutschen Großstädte - , so lehrt doch

Schüttler (s. Art.)

der Blick auf die internationale Situation, daß wir auch im großstädtischen Vergleich noch ein weiteres starkes Zunehmen insbesondere der Privatfahrzeuge (Personenkraftwagen) in Rechnung stellen müssen.
Für die Städte der USA sind leider keine Detailzahlen verfügbar.

Zu dieser Annahme ist man umso mehr veranlaßt, als nach meiner Feststellung in den letzten Jahren die Zahl derer immer größer wird, die einen Führerschein tatkräftig anstreben, ohne zunächst ein Fahrzeug zu erlangen; es sind dies, wie ich sagen möchte, die potentiellen Fahrzeughalter der Zukunft, die noch einkalkuliert werden müssen. Vor allen Dingen handelt es sich dabei dem Vernehmen nach um, wie oben schon angedeutet, Angehörige der jungen Generation. Interessant ist daher die folgende Gegenüberstellung:

Jahr	erteilte Führerscheine	Netto-Zugang von PKW	im großen und ganzen einstweilen nicht ausgeübte Führerscheine
1951	5 603	2 000	3 603
1952	5 065	500	4 565
1953	6 451	1 300	5 151
1954	6 472	1 800	4 672
1955	6 361	3 000	3 361
1956	6 782	3 100	3 682
1957	7 001	3 200	3 801
1958	7 976	3 800	4 176
1959	8 674	4 800	3 874

Daraus erhellt, daß es sich allein im Ablauf des letzten Jahrfünfts um rund 19 000 potentielle Autobesitzer der Zukunft handelt, von denen mit gewisser Sicherheit sowieso angenommen werden muß, daß sie bei „nächster Gelegenheit" tatsächliche Autohalter werden.

2. Verkehrsunfälle: verletzte und getötete Personen

Die Mannheimer Verkehrsunfallstatistik weist aus für:

Jahr	Unfälle x)	verletzte Personen	getötete Personen
1950	2 655	1 538	35
1951	3 565	1 999	41
1952	4 069	2 069	44
1953	4 692	2 730	55
1954	5 147	2 830	71
1955	5 465	3 087	75
1956	5 570	2 753	60
1957	5 740	2 738	64
1958	6 063	2 629	61
1959	7 015	3 220	83

x) ohne Autobahn

Die im Jahr 1956 eingeführte Geschwindigkeitsbegrenzung fand in einem Rückgang der verletzten und getöteten Personen ihren Niederschlag, wie aus den Folgejahren hervorgeht. Man hat aber den Eindruck, daß diese heilsame Wirkung in jüngster Zeit (ab 1959) bereits wieder empfindlich nachgelassen hat.

Um aufzuzeigen, wie die Relation der im Straßenverkehr verletzten und getöteten Personen zu dem vorhandenen Kraftfahrzeug-Bestand im internationalen Vergleich sich ausnimmt, werden hier einige recht vielsagende Relativwerte mitgeteilt:

	auf 10 000 vorhandene Kraftfahrzeuge kommen (1958) im Straßenverkehr	
	verletzte	getötete
	Personen	
Mannheim	690	16
Bundesrepublik	510	17
Österreich	770	22
Schweiz	450	17
Belgien	720	10
Italien	330	15
Dänemark	300	11
Großbritannien	380	7
Frankreich	190	9
Norwegen	140	7
Schweden	130	6
USA	190	5

Wenn es hiernach vielleicht auch den Anschein hat, als sei die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen in unserer Stadt (insbesondere gemessen an der Zahl der Bundesrepublik) gering, so darf dies nicht zu der irrigen Auffassung verleiten, als seien unsere Verkehrsverhältnisse besonders vorbildlich gelagert oder gestaltet, denn bekanntlich werden, soweit es sich um deutsche Autohalter handelt, die meisten Unfälle mit Personentötungen auf den freien Strecken und guten Autobahnen herbeigeführt, worüber auch ein Erfahrungsbericht des AvD vorliegt (siehe Statistischer Jahresbericht 1959, Seite 53). Die Vergleichsbetrachtung mit dem Ausland besagt im übrigen, daß, gemessen an dem Potential, d.h. an den zirkulierenden Fahrzeugen, die Relativzahl der verletzten und insbesondere der getöteten Personen in Deutschland ungleich höher ist als die Entsprechungszahlen des Auslandes.

Kv

3. Parkuhren und Parkstände

Beginn der Aufstellung von Parkuhren in Mannheim am 19. August 1955 in den Planken.

Heute sind es deren 703 .

Nach der Übersicht des Statistischen Landesamts von Baden-Württemberg vom März 1960 hatten

am 31. März 1956 die 5 größten Städte in Baden-Württemberg folgende

	Parkstände für PKW
Stuttgart	4 847
Mannheim	3 247
Karlsruhe	2 646
Heidelberg	2 015
Freiburg	1 746

Bei der Errechnung der Parkstände ist eine mittlere Parkfläche von 27,5 qm je PKW zugrunde gelegt. Es ist also (zum März 1956) schon die relativ hohe Grundfläche von rund 9 ha größtenteils höchstwertigen Bodens für Parkzwecke blockiert.

4. Straßenlänge

Im Zusammenhang der vorliegenden Frage nicht uninteressant ist die Kenntnis der Gesamtlänge von Stadtstraßen im Verhältnis zur Gemarkungsfläche. Es ist bekannt, daß die Gemarkungsausdehnung (gemessen an der Einwohnerzahl) unverhältnismäßig groß ist. Umso mehr wird es verwundern, daß die Mannheimer „Dichte des gesamten Straßennetzes" (Länge in km je 100 qkm Gebietsfläche) trotzdem sehr groß ist, d.h. also, daß das Mannheimer Siedlungsgebiet ein intensiv mit Straßen ausgestattetes Gebiet darstellt.

Der baden-württembergische Städtevergleich zeigt das folgende Bild:

	Straßenlänge in km je 100 qkm Gebietsfläche
Stuttgart	460
Mannheim	370
Freiburg	337
Karlsruhe	270
Heidelberg	256

Der höchste dieser vier Relativwerte (Stuttgart) ist aus der unverhältnismäßig kleinen Gebietsgröße der Landeshauptstadt (gemessen an den Relativverhältnissen von Mannheim) zu erklären, soweit nicht überhaupt die Topographie des Stuttgarter Stadtgebiets (Talkessellage) an sich schon dafür hauptbestimmend ist.

Mm 20.10.60

Anl. 1

Zum Verkehr zugelassene Personenkraftwagen auf 1 000 Einwohner

am 1.7.1959

Frankfurt	116	Karlsruhe	92
München	108	Köln	91
Stuttgart	107	Nürnberg	91
X Mannheim	93	Mainz	87
Düsseldorf	93	Augsburg	78
Wiesbaden	93	Essen	64

Entwurf eines Briefes an G. Reinke. Sept. 1960

ich es tun müsste, wenn ich die in Trümmern liegende Stadt in Kurzem 6 Jahren zu einem neuen Leben bringen wollte.

Im übrigen hoffe ich sehr, daß die Besserung im Befinden Waldeks, die bei meinem Abreise zu verzeichnen war, weiter anhält.

Was die Verkehrsdinge angeht so liegt dieses Problem viel schwieriger, als das der Geburtstage. Wenn ich mich kritisch äußere, so denke ich dabei nicht lediglich nicht nur an Mannheim, sondern auch an die anderen Städte, denen die Verkehrsprobleme über den Kopf wachsen, die Mittel für andere dringende Aufgaben wegnehmen. Ich habe Herrn Stein den Vorschlag gemacht, daß ich auf der nächsten Tagung des Vereins über das Thema „Autogerechte oder menschengerechte Stadt" sprechen in Anknüpfung an ein Buch, das ja bekanntlich den Titel „Die autogerechte Stadt" trägt. Ich möchte dabei den Vorschlag machen, in den Städten

den ruhenden Verkehr nicht mehr zulassen und von jedem Autobesitzer zu verlangen, daß sein Wagen, wenn er sich nicht bewegt, immer einen festen eigenen Standplatz hat entweder in einer Garage, einem Parkhaus oder einem Parkplatz, der natürlich zu bezahlen ist. Am Theater würde ein Parkplatz mit der Theaterkarte verkauft werden. Wer sich keinen Parkplatz beschaffen kann, muß eben auf die Autofahrt verzichten. Wie kommen eigentlich die Städte dazu, für den ruhenden Verkehr Raum zur Verfügung zu stellen? Wir haben doch einfach die Folgen der „totalen Automobilmachung" nicht rechtzeitig übersehen. Wie soll eine Stadt noch atmen u. leben können, wenn sich die Zahl der Automobile verdoppelt oder gar verdreifacht? Der Zwang, für sein ruhendes Auto den nötigen Raum selbst zu beschaffen, würde viele von einem Autokauf abhalten. Oder gehört das Auto für jedermann einfach zu dem Zivilprestige?

Ich wende mich mit solchen Gedanken

natürlich nicht durchsetzen und voraussichtlich nur auf überlegenes Lächeln stoßen. Haben aber die anderen recht, die den Autos immer mehr Raum zur Verfügung stellen und dabei nicht einmal einen flüssigen Verkehr garantieren können? 5 Milliarden DM. verschlingen jährlich die Autounfälle in der Bundesrepublik. Es ließe sich natürlich ein Buch über diese Dinge schreiben.

In einem Staate, der unter der Devise des „als ob" (siehe Sowjetzone) lebt und der sich einem verderblichen Kompromiß hingibt, wird es freilich zu keinen einschneidenden Regelungen kommen können, wenn nicht etwa von außen ein Autostop kommt – ein Konjunktureinbruch oder eine schwere außenpolitische Bedrängnis. Darum wird – man denke nur an die „arme" Autoindustrie – auch der Autoverkehr weitergehen und es wird für eine einzelne Stadt kaum möglich sein, ganz aus der Reihe zu tanzen.

Ich hatte mir für Mannheim für den

Stadtkern, der nur einen Durchmesser von 1 : 1,3 km hat und von einem breiten Ring umgeben ist, eine erträgliche Lösung in der Weise gedacht, daß in diesem Stadtkern der Privatautoverkehr (abgesehen von den Aus- u. Einladen von Waren) unterbunden wird. Aber diesen Plan ist verworfen worden, als ich schon nicht mehr im Amt war und Bonelly die Zügel in die Hand nahm.x Es kann wohl auch nicht geleugnet werden, daß der Bau der Nordbrücke eine solche Lösung sehr in Frage stellen würde. Es hätte noch geprüft werden können, ob es möglich ist, den <u>wandernden</u> Verkehr im Stadtkern im Durchlaufe an den Ring unter die Erde zu verlegen.

Ein großer Vorteil ist für Mannheim m. E. dadurch gegeben, daß die Stadt die Form eines langgezogenen Streifens (von ca 26 km) hat; das führt wohl zu den Tangenten und zu der Gefahr, daß der Straßenraum schließlich größer ist, als der bebaute und der bepflanzte Raum.

x Er hat ihn sofort bekämpft.

Die Entwickelung geht gegen meine Weltanschauung, in der die gute Stadtgestaltung immer einen beachtlichen Raum eingenommen hat. Auch habe ich keinerlei Vollmacht oder Autorität in der Sache und bin nicht einmal ein gelernter Stadtplaner. Daß es mir trotz aller Bemühungen nicht gelungen ist, einen hervorragenden Stadtplaner für Mannheim zu gewinnen, ist der größte Fehler meiner Amtszeit. Die Würfel sind wohl auch schon gefallen, so daß eine neue Sicht kaum mehr zu gewinnen ist. B. ist sicherlich ein guter Verkehrsplaner und hervorragender Straßen- u. Brückenbauer, aber er hat kein Gespür für Mannheim, seine städtebauliche u. soziologische Situation. Mit einem solchen Mann wird auch ein Oberbürgermeister, der ihn vorgefunden hat, schwer fertig werden. Zudem hat B. offenbar eine geschäftliche Beredsamkeit, die die Gemeinderäte beeindruckt.

Mannheim, den 25.8.1960

Lieber Herr Frey!

In der Anlage übersende ich Ihnen einen Radiovortrag von Herrn Carl Otto Heuser, Chefredakteur des Handelsblattes in Düsseldorf, auf den ich zufällig gestossen bin. Ich habe denVortrag, den ich ganz ausgezeichnet finde, mittlerweile den Herren Reschke, Engelhorn, Katten und Kübler zur Verfügung gestellt. Sie bekommen ihn als Letzter, weil Sie bisher in Urlaub waren.

Alle, die den Vortrag gelesen haben, finden ihn ganz ausgezeichnet. Ob aber der Inhalt des Vortrages in Mannheim zu irgendeiner Initiative Anlass geben wird, steht völlig dahin. Anscheinend ist niemand bereit, Herrn Borelly entgegenzutreten, der offenbar meint, dass eine Stadt nur einen Verkehrsraum darstellt.

Neuerdings hat er ein Projekt für eine Unterpflasterbahn aufgestellt, deren Kosten von ihm auf etwa 350 Millionen DM geschätzt werden. Er will mit dieser Unterpflasterbahn den Autos auf der Strasse noch mehr Raum schaffen.

Ich glaube nicht, dass auf diese Weise für eine Stadt die Probleme zu lösen sind, die mit der ständig wachsenden Motorisierung zusammenhängen. Das habe ich auch Herrn Reschke gesagt, der mich über die neuesten Ideen von Herrn Borelly unterrichtet hat.

Da ich weiss, dass Sie ein besonderes Interesse für diese Dinge haben, wollte ich auf keinen Fall versäumen, Sie mit dem sehr klugen Vortrag des Herrn Heuser bekannt zu machen.
Bitte senden Sie mir den Vortrag bald wieder zurück.

Mit freundlichen Grüssen
verbleibe ich
I h r

Anlage

RUDOLF ENGELHORN IN FIRMA ENGELHORN & STURM · MANNHEIM O5

Herrn
Prof. Dr. Heimerich

Mannheim, den 9.8.1960
2/Kl.

M a n n h e i m
A. 2. 1.

Lieber Herr Heimerich,

mit großem Interesse habe ich die mir überlassene Schrift

" Langsamer als 1905 "

gelesen und stimme mit dem meisten hier niedergelegten völlig überein.

Diese Schrift ist würdig, an alle Leute gesandt zu werden, die sich mit Verkehrs- und Parkproblemen beschäftigen, denn die Schlußfolgerungen, die öffentlichen Verkehrsmittel mit den privaten Verkehrsmitteln, die Autostraßen mit den Geschäftsstraßen zu koordinieren, treffen den Nagel auf den Kopf.

Mit freundlichen Grüßen bin ich

Ihr

Rudolf Engelhorn

ANKER KAUFSTÄTTE
G. M. B. H.
MANNHEIM

GESCHÄFTSLEITUNG

MANNHEIM, DEN 6. August 1960
Ka/Me

Frey 45 Z 1
in Urlaub
bis Ende August

Herrn
Prof. Dr. Dr. Heimerich

Mannheim
A 2, 1

Eingeschrieben 24824

Sehr geehrter Herr Professor Heimerich!

Haben Sie recht vielen Dank für die Zusendung des Vortrages "Der Traum vom eigenen Auto und seine Konsequenzen für die Gesellschaft", den ich Ihnen in der Anlage zu meiner Entlastung wieder zurückreiche.

Ich bin leider nicht dazu gekommen, diesen Vortrag zu lesen, weil ich kurz vor meinem Urlaub stehe und noch viel Abschluss-Arbeiten zu erledigen habe. Ich habe ihn jedoch auf Tonband aufnehmen lassen und werde ihn mir gelegentlich abends zu Hause anhören. Nach meinem Urlaub werde ich mir erlauben, auf den Inhalt zurückzukommen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Anlage

Ihrem Professor Reinmuth
mit herzlichen Grüßen

MIT FREUNDLICHEN GRÜSSEN ~~ÜBER~~ZÜNDIGE REICHT

Hans Reschke!

Dr. jur. HANS RESCHKE
OBERBÜRGERMEISTER DER STADT MANNHEIM

ABENDSTUDIO

Sendung: 8.3.1960

L A N G S A M E R A L S 1 9 0 5

Der Traum vom eigenen Auto und seine Konsequenzen
für die Gesellschaft

Unzeitgemässe Überlegungen

von

Carl Otto Heuser

~~Redakteur~~ Chefredakteur des Handelsblattes
in Düsseldorf.

Eigentum: Hessischer Rundfunk, Frankfurt - Main

30 x Mai 1960

ABENDSTUDIO
Sendung: 8.3.1960

L A N G S A M E R A L S 1 9 0 5

Der Traum vom eigenen Auto und seine Konsequenzen
für die Gesellschaft

Unzeitgemässe Überlegungen

von

Carl Otto Heuser
~~Redakteur~~ Chefredakteur
des Handelsblattes
in Düsseldorf.

30 x Mai 1960

1.Sprecher: _____

2.Sprecher: _____

1.Sprecher: Kürzlich hielt der Direktor einer ausländischen Luftverkehrsgesellschaft in einer rheinischen Großstadt einen Vortrag. Die Veranstaltung begann mit einer Verspätung von etwa einer halben Stunde, und als der Redner schliesslich erschien, entschuldigte er sich damit, dass er auf der Fahrt vom Flughafen zur Stadt in eine Verkehrsstockung geraten sei. Die Zuhörer waren sämtlich an ähnliche Situationen gewöhnt und nahmen die Entschuldigung daher verständnisvoll zur Kenntnis. Dann begann der Gast seinen Vortrag und legte dar, dass man demnächst in 7 Stunden von Deutschland nach New York fliegen könne.

Der Vorfall ist bezeichnend. Während die Fernverkehrstechnik erstaunliche Fortschritte macht, erleben wir im Nahverkehr ebenso erstaunliche Schwierigkeiten, die offensichtlich ständig zunehmen. Alle technischen Errungenschaften haben nicht verhindern können, dass der großstädtische Personennahverkehr fast überall zu einem ernsten Problem und zu einem dauernden Gegenstand von Beratungen und mehr oder minder hitzigen Debatten geworden ist. Vor fünfzig oder sechzig Jahren bereitete

es den Städtebauern und Verkehrsingenieuren keine besonderen Kopfschmerzen, wie sie die Menschenmassen in den Großstädten morgens an ihre Arbeitsplätze und abends nach Hause transportieren sollten. Heute aber sagt ein amerikanischer Verkehrsfachmann: "Wir können Raketen konstruieren, mit denen Menschen zum Mond gelangen können; aber wir können die Leute, die diese Rakete bauen sollen, nicht mehr pünktlich zu ihrer Fabrik befördern."

2.Sprecher: Von Zeit zu Zeit wird die Situation, die wir alle kennen, durch Schlaglichter besonders hell beleuchtet. Vor drei Jahren, während der Suez-Krise, stockte die Ölzufuhr nach Europa, und einzelne Länder, darunter auch Großbritannien, mussten den Benzinverbrauch einschränken. Man sollte meinen, dadurch hätte der Verkehr in ernste Schwierigkeiten kommen müssen. Doch was geschah? Die Londoner Bürger erschienen morgens pünktlicher an ihren Arbeitsplätzen als sonst. Die Zeit für die Fahrt von der Wohnung zur Arbeitsstätte verkürzte sich im Durchschnitt um etwa 2o bis 3o Prozent. Warum? Weil der private Kraftverkehr fast ganz zum Erliegen kam und die öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr durch Verkehrsstockungen behindert wurden. Oder ein anderes Beispiel: Ein Fremder wollte in Rom von einem Ende des Corso, der sehr belebten Hauptstrasse der Innenstadt, zum anderen Ende. Da er es eilig hatte, bestieg er einen Autobus. Nach fünf Minuten stieg er wieder aus, ging zu Fuss weiter und langte vor dem

Autobus am Ziel an. Der Autobus erreichte in dieser verkehrsreichen und nicht sehr breiten Strasse des römischen Zentrums nur noch eine Geschwindigkeit von etwa 5 Kilometer in der Stunde. Das mag ein extremer Fall sein, aber er beleuchtet eine Entwicklung, die mit den sonstigen technischen Fortschritten in krassem Widerspruch steht: Verkehrswissenschaftler haben ausgerechnet, dass im europäischen Durchschnitt ein Autobus im Herzen einer Großstadt nur noch eine Geschwindigkeit von rund 8 Kilometer in der Stunde erreicht. Deutlicher kann nicht enthüllt werden, dass wir mit dem städtischen Nahverkehr in eine Sackgasse geraten sind. Denn um 19o5 kam man mit der Pferdebahn bereits 9 Kilometer in der Stunde voran. Zwei Gäule brachten unsere Väter und Großväter damals also schneller ans Ziel, als die 15o PS eines modernen Dieselomnibusses uns heute manchmal über den Asphalt einer Großstadt befördern. In der Tat ein merkwürdiges Ergebnis des technischen Fortschritts.

1.Sprecher: Es ist unnötig, die Verhältnisse noch genauer zu schildern. Jeder kennt sie aus eigener Anschauung. Jeder, ob Fussgänger, Kraftfahrer oder Strassenbahngast, hat sich schon darüber geärgert, wenn er mit seinem Wagen irgendwo stecken blieb, wenn er eine verkehrsreiche Strasse erst nach einigen Umwegen und minutenlangem Warten überqueren konnte und dadurch zu spät zu einem wichtigen Termin kam oder wenn die Strassenbahn immer wieder auf grünes Licht warten

musste. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten, also morgens vor Arbeitsbeginn und abends nach Dienstschluss, wird aus dem Verkehr in den Zentren vieler Großstädte ein Chaos. Und mancher Beobachter mag sich dann fragen, wie es nur möglich ist, dass wir in einer Zeit, für die es das Wort "unmöglich" kaum noch zu geben scheint, mit dem Verkehr in den Großstädten offensichtlich nicht mehr fertig werden.

2.Sprecher: Die Antwort auf diese Frage mag paradox wirken: Das Verkehrsproblem in den Großstädten brauchte uns schon längst keine Sorgen mehr zu machen, wenn es wirklich ein Verkehrsproblem wäre. Denn es ist in der Tat eine absurde Vorstellung, dass die Ingenieure des 2o.Jahrhunderts nicht fertigbringen sollten, was man beispielsweise in der Vier-Millionen-Stadt Berlin vor dreissig oder vierzig Jahren ohne weiteres schaffte: die großstädtischen Menschenmassen reibungslos dahin zu befördern, wohin sie wollten. Aber das Verkehrsproblem in den Großstädten ist eben kein reines Verkehrsproblem, sondern es ist ein Problem der Bewältigung des privaten Kraftverkehrs, und das ist etwas ganz anderes. Wir müssen uns hier über eine Erscheinung klar sein, die es in der Geschichte des Verkehrs bisher noch niemals gegeben hat, nämlich dass in grossen Massen Fahrzeuge auf die Strasse kommen, die keineswegs sämtlich in erster Linie dem Verkehr dienen sollen.

Zwar gab es auch früher schon Menschen, die sich einen

privaten Wagen mit Pferden und Kutscher nicht deshalb anschafften, weil sie ihn für eine Reise notwendig brauchten, sondern weil sie damit ihren Wohlstand zeigen wollten oder weil sie Freude am Kutschieren hatten, kurz weil ihnen die Sache Spass machte und sie sich diesen Spass etwas kosten lassen konnten. Aber das waren Ausnahmen, die schon wegen des damit verbundenen Aufwands auf wenige wohlhabende Familien beschränkt blieben. Das änderte sich zunächst auch noch keineswegs, als der Benzinmotor erfunden wurde. Die ersten Automobile ersetzten lediglich die bis dahin vorherrschenden Pferdekutschen und blieben eine Liebhaberei von Leuten, die das nötige Geld hatten. Die entscheidende Wandlung setzte erst ein, als weitblickende Unternehmer - zuerst in Amerika - auf den Gedanken kamen, aus dem Kraftfahrzeug einen Massenartikel zu entwickeln. Diese Unternehmer erkannten, dass das Kraftfahrzeug durchaus nicht nur als Mittel zur Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrs geeignet ist, sondern dass es alte menschliche Wunschvorstellungen zu befriedigen vermag, den Wunsch nach rascher, über die menschliche Kraft hinausgehender Bewegung, ein Verlangen, das jahrtausendelang fast nur das Pferd zu erfüllen vermocht hatte, ferner die Reiselust, die Sehnsucht in die Ferne, das menschliche Geltungsbedürfnis, und so fort. Man brauchte das Kraftfahrzeug also nur entsprechend billig zu machen und seine Haltung und Bedienung zu vereinfachen, um es

zu einem Massenschlager werden zu lassen. Die besondere Verehrung, die das Pferd seit vorgeschichtlicher Zeit bei den Menschen genoss, gab einen deutlichen Hinweis: Was für die Mehrzahl der Menschen stets ein unerfüllbarer Traum gewesen war, hier konnte es Wirklichkeit werden. Die kluge unternehmerische Spekulation, durch die vor allem der Name Ford in die Weltgeschichte einging, erwies sich als richtig. Das Kraftfahrzeug wurde zu einem bevorzugten Gebrauchsgut, zu einem Modeartikel des 2o.Jahrhunderts. Denn warum kauft sich Familie Müller ein Auto? Weil sie in den Ferien an die See reisen möchte? Dorthin könnte sie auch mit der Bahn kommen. Weil Herr Müller morgens in sein Büro fahren muss? Auch nicht, denn die Strassenbahn würde ihn hinbefördern. Weil Frau Müller trockenen Fusses ins Theater kommen will? Ebenfalls nicht; denn ein Telefonanruf würde in wenigen Minuten ein Taxi herbeizitieren. Familie Müller kauft sich ein Auto, weil es praktisch und bequem ist und weil man Freude daran hat. Herrn Müller macht das Selbstfahren Spass, Frau Müller fühlt sich gehoben, wenn die Nachbarn das neue Fahrzeug bewundern, ausserdem gehört es heute zum guten Ton, im eigenen Wagen zu fahren, und so fort - es gibt eine Menge Gründe, die auf die verschiedensten Überlegungen zurückgehen, die aber nur sehr selten, z.B. bei Menschen, die berufsmässig dauernd unterwegs sein müssen, mit rationalen wirtschaftlichen oder verkehrstechnischen Erwägungen zu erklären sind. Als kürzlich ein

Institut der Meinungsforschung durch Umfrage ermittelte, auf welche Weise man heute nach Ansicht der Bevölkerungsmehrheit am leichtesten Ansehen und Geltung erwerben kann, nannte ein Drittel der Befragten - und das war die grösste Gruppe - ein neues Auto.

1.Sprecher: Mit anderen Worten: Das Auto ist ein Gegenstand des modernen Massenverbrauchs geworden, in dieser Eigenschaft kommt es auf den Markt. Damit unterscheidet es sich grundsätzlich von anderen Verkehrsmitteln. Denn während in anderen Fällen zuerst das Verkehrsbedürfnis da war und dann von Technikern die geeigneten Möglichkeiten erdacht und geschaffen wurden, um dieses Bedürfnis zu befriedigen, ist es bei dem Auto als Massenartikel umgekehrt: Kraftfahrzeuge kommen in grosser Anzahl auf den Markt, und hinterher erst müssen sich die Verkehrstechniker überlegen, wie sie dieses Vehikel mit den Verkehrsbedürfnissen sinnvoll in Einklang bringen.

Und da diese Aufgabe den Verkehrsfachleuten wachsende Schwierigkeiten macht, haben wir es mit einer eigentümlichen Erscheinung zu tun: Das Kraftfahrzeug ist ein Gebrauchsgut, das seinem Besitzer sehr nützlich sein kann und ihm Freude macht, das aber der Gesellschaft im ganzen viele Schwierigkeiten bereitet.

Der langjährige Leiter des Instituts für Absatz- und Verbrauchsforschung an der Nürnberger Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Prof.Dr.Vershofen, hat das einmal so formuliert:

"Dem individuellen Nutzen des Kraftfahrzeugs steht ein kollektiver Verlust gegenüber."
Das Wort "Verlust" deutet zunächst auf eine wirtschaftliche, eine in Zahlen erfassbare materielle Einbusse hin, und das ist auch beabsichtigt, wenngleich dies keineswegs die einzige hier gemeinte Verlustmöglichkeit ist. Jeder weiss, dass der Kraftverkehr der Allgemeinheit beträchtliche Kosten verursacht. Sie treten an verschiedenen Stellen zu Tage, am sichtbarsten in den öffentlichen Aufwendungen für den Strassenbau. Die genaue Berechnung dieser Ausgaben ist freilich schwierig, da der Strassenbau, soweit er einem lebensnotwendigen Verkehr dient, zugleich auch eine öffentliche Aufgabe ist, die nicht speziell durch den Kraftverkehr veranlasst wird. Erst in der Anpassung der Strassen an die besonderen Bedürfnisse des privaten Kraftverkehrs tritt uns ein gesellschaftliches Problem als Konsequenz eines privaten Konsums entgegen.

2.Sprecher: Man hat versucht, dieses gesellschaftliche Problem in Prozentzahlen auszudrücken, indem man beispielsweise sagt: 2o oder 3o Prozent der gesamten Strassenbauausgaben liegen im Interesse der Allgemeinheit. Die restlichen 7o oder 8o Prozent werden dagegen nur zugunsten des Kraftverkehrs gemacht. Zieht man von diesen 7o bis 8o Prozent der Strassenbauausgaben den Betrag ab, den die Kraftfahrer durch Kraftfahrzeugsteuern und Mineralölsteuern selbst aufbringen, dann bleiben die Kosten übrig, die von der Allgemeinheit getragen werden. Verkehrsfachleute haben nun folgendes berechnet:

Wenn das Strassennetz in der Bundesrepublik nach den Plänen des Bundesverkehrsministers weiter ausgebaut wird, so sind in den nächsten zehn Jahren im Durchschnitt etwa 4 bis 5 Milliarden Mark im Jahr aufzuwenden. Von diesen Kosten deckt der Kraftverkehr durch die von ihm gezahlten Steuern nur ungefähr die Hälfte, so dass etwa 2 Milliarden Mark oder etwas mehr von der Allgemeinheit aufgebracht werden müssten. Es sei aber gleich dazu bemerkt, dass diese Ausgaben nicht unbestritten sind. Die Berechnungen sind im einzelnen so kompliziert, und über die Verteilung der Lasten auf die verschiedenen Strassenbenutzer kann man so verschiedener Meinung sein, dass man auch zu ganz verschiedenen Ergebnissen kommen kann.

Wie schwierig die Berechnungen sind und wie wenig man sich über die von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten wirklich klar ist, mag auch noch eine andere Überlegung zeigen. Verkehrswissenschaftler haben ausgerechnet, dass in der Bundesrepublik allein die Verkehrsunfälle einen Schaden von jährlich etwa 5 Milliarden Mark verursachen, wobei Personen- und Sachschäden zusammengezählt wurden. Um sich die Höhe der Summe zu verdeutlichen, braucht man sie nur in eine Pro-Kopf-Zahl umzurechnen. Fünf Milliarden heisst, dass jeder Einwohner der Bundesrepublik vom Baby bis zum Greis jährlich loo Mark für die Schäden aufzubringen hat, die durch Verkehrsunfälle entstehen. Nun wird man sofort einwenden, diese Schäden seien ja doch kein Problem der Allgemeinheit; denn sie würden durch die Versicherungen gedeckt, und die Prämien für die Versicherung würden ausschliesslich von den Kraftfahrern selbst gezahlt, seien also deren eigene Angelegenheit. Aber so einfach ist auch dies nun wieder nicht. Das Argument wäre richtig, wenn sämtliche Kraftfahrer die gesamten Kosten, die ihnen ihre Kraftfahrzeuge verursachen, allein aus ihrem privaten,

versteuerten Einkommen bezahlten. Das geschieht aber nicht. Der gesamte Geschäfts- und Berufsverkehr - und das ist der grösste Teil des Kraftverkehrs - wird nicht aus den steuerpflichtigen Privateinkommen bestritten, sondern er gehört zu den Geschäftsunkosten oder Werbungskosten. Auch Privatleute können, wenn sie mit dem eigenen Wagen zur Arbeitsstätte fahren, die Kosten vom steuerpflichtigen Einkommen abziehen. Das bedeutet: Wenn die Kosten des Kraftverkehrs höher sind als die anderer Verkehrsmittel, so wird ein Teil dieses Mehrbetrages vom Fiskus, also von der Allgemeinheit übernommen. Die Höhe dieses Anteils ist noch niemals exakt ermittelt worden, und das dürfte auch sehr schwierig sein. Aber soviel lässt sich jedenfalls sagen, dass man auf Milliardenbeträge kommen würde, wenn man alle Aufwendungen zusammenzählte, die in der Bundesrepublik mittelbar oder unmittelbar von der Allgemeinheit zugunsten des privaten Kraftverkehrs aufgebracht werden.

1.Sprecher: Die Gegenüberstellung "Individueller Nutzen - kollektiver Verlust" gilt aber, wir sagten es schon, nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht. Das wird gerade am Beispiel der Verkehrsunfälle deutlich. Es sei hier nicht davon gesprochen, dass das Lebensglück unzähliger Menschen und ganzer Familien durch diese Unfälle zerstört wird, denn man könnte einwenden, das seien individuelle Schäden, wenn sie in jedem Einzelfall auch tragisch seien. Die Verkehrsunfälle enthalten

aber zumindest zwei sehr ernste gesellschaftliche Probleme. Einmal kann ein individueller Schaden zugleich auch ein kollektiver Schaden sein, beispielsweise wenn sich die individuellen Schäden so sehr häufen, dass sie am Lebensmark des Volkes zehren, oder wenn Menschen von ihnen betroffen werden, deren Verlust eine spürbare Lücke im Leben der Gesamtheit hinterlässt. Wollte man einmal alle die bedeutenden Persönlichkeiten aufzählen, Politiker, Künstler, Unternehmer und so fort, die in den letzten Jahren durch Strassenverkehrsunfälle ums Leben oder zu Schaden gekommen sind, so käme eine erschreckende Liste zusammen. Wer möchte bestreiten, dass darin ein sehr ernster gesellschaftlicher Verlust zu sehen ist? Sodann aber - und das ist das zweite Problem - werden von den Kraftverkehrsunfällen durchaus nicht nur Menschen betroffen, die selbst am Kraftverkehr teilnehmen, sondern in sehr grosser Zahl auch ganz Unbeteiligte. Die allgemeine Gefährdung der Öffentlichkeit ist grösser geworden; der Kraftverkehr bildet eine gesellschaftliche Gefahrenquelle. Selbstverständlich versucht sich die Gesellschaft dagegen zu schützen, beispielsweise durch immer weiter verfeinerte Strassenverkehrsvorschriften. Aber selbst wenn man damit den erwünschten Erfolg hätte - was vorläufig bei weitem nicht der Fall ist -, so wäre das Problem damit nicht verschwunden, sondern nur verwandelt. Denn die Schutzvorschriften würden dann ihrerseits wieder

zu einem Problem eigener Art werden. Das Strassenverkehrsrecht hätte dann derart einschneidende Veränderungen durchgemacht, dass man sich fragen müsste, ob es mit den individuellen Rechten der Menschen auf Benutzung öffentlicher Strassen überhaupt noch vereinbar ist. Kürzlich hat ein Gericht einen Fussgänger zu Strafe verurteilt, weil er sich in betrunkenem Zustand auf die Strasse begeben und dadurch den Verkehr gefährdet hatte. Man mag über den Einzelfall denken, wie man will, aber man wird wiederum nicht bestreiten können, dass ein gesellschaftliches Problem in der Frage steckt, bis zu welchen Grenzen die Bewegungsfreiheit des Menschen auf der Strasse beschränkt werden kann und darf.

2.Sprecher: Vor einiger Zeit war in der Bundesrepublik ein französischer Film zu sehen, in dem der Schauspieler Jean Gabin einen Kriminalkommissar spielte. Während einer Vernehmung schwillt der Strassenlärm derartig an, dass der Kommissar ärgerlich und nervös ausruft: "Das macht uns alle noch kaputt!" Auch damit wird ein gesellschaftliches Problem berührt: die Belästigung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase, der zu entrinnen immer schwieriger wird. Es ist allgemein bekannt, dass dieses Problem in verkehrsreichen Städten, aber auch in Kurorten und sonstigen Erholungsgebieten den verantwortlichen Instanzen bereits ernstes Kopfzerbrechen verursacht. In Paris hat man durch ärztliche Untersuchungen festgestellt, dass in manchen Stadt-

teilen durchschnittlich jeder zweite Einwohner unter den Wirkungen der Abgase zu leiden hat, die aus den Auspuffrohren der Kraftfahrzeuge strömen. In dem Buch eines deutschen Arztes, Dr.Kurt Gauger, heisst es, dass ausser Lärm und Abgasen ganz allgemein die vom Kraftverkehr ausgehenden Sinnesreize tiefgreifende Wirkungen auf die Menschen hätten. Er nennt zum Beispiel das sich ständig bewegende Licht der Scheinwerfer, ferner das unablässige Aufpassenmüssen auf der Strasse, das vor allem bei Jugendlichen die Steuerungsimpulse des Organismus empfindlich stören und damit noch kaum erforschte nervöse Reaktionen auslösen könne. Dr.Gauger erklärt sogar die heute allgemein festzustellende Beschleunigung der physischen Entwicklung und damit das Auseinanderklaffen von körperlicher und geistiger Reife der Jugendlichen nicht zuletzt mit den vielfältigen Sinnesreizen der Strasse. Aber wie dem auch sei, die Tatsache, dass das massenhafte Auftreten privater Kraftfahrzeuge eine ganze Reihe gesellschaftlicher Probleme aufwirft, ist nicht zu leugnen.

1.Sprecher: Man könnte diese Erscheinung als ein eigentümliches Phänomen überall da untersuchen, wo das Kraftfahrzeug heute in der Gesellschaft in Erscheinung tritt und wo dem persönlichen Nutzen gesellschaftliche Schwierigkeiten, ja Gefahren gegenüberstehen. Man könnte sich dabei auch einer streng wissenschaftlichen Ausdrucksweise bedienen und beispielsweise von dem Gegensatz zwischen Personalität und Sozialität sprechen. Aber

das wollen wir nicht. Es sei vielmehr nur ein einziges Gebiet herausgegriffen, das heute die Menschen besonders bewegt: das Kraftfahrzeug im großstädtischen Verkehr. Auch in der Großstadt hat der einzelne Kraftfahrzeugbesitzer durchaus Nutzen von seinem Fahrzeug, soweit er es versteht, sich durch das Fahrzeuggewühl in den Hauptverkehrszeiten hindurchzuwinden. Aber durch die Massierung der Fahrzeuge entstehen für die Bevölkerung in ihrer Gesamtheit Schwierigkeiten und erhebliche Kosten. Die Anhäufung von privaten Fahrzeugen in den Großstädten ist nämlich alles andere als eine gradlinige Fortsetzung der Verkehrstechnik des 19.Jahrhunderts, sie ist eine Art Gegenbewegung. Im 19.Jahrhundert erlebten wir den Siegeszug der öffentlichen Verkehrsmittel, der mit dem Anwachsen unserer Städte zu Großstädten und Weltstädten einherging, ja dieses Wachsen überhaupt ermöglichte. Stadtbahnen, Strassenbahnen, Untergrundbahnen, Omnibusse und Droschken verbanden sich zu einem ineinandergreifenden Transportapparat, und je grösser die Städte wurden, um so eindeutiger beherrschten diese Verkehrsmittel den großstädtischen Personenverkehr. Die Entwicklung des privaten Kraftfahrzeugs zu einem Massenartikel zieht die Menschen von den öffentlichen Verkehrsmitteln mehr und mehr wieder ab; die Verkehrstechnik wird in eine ganz andere Bahn gedrängt, als sie uns von der Entwicklung im vorigen Jahrhundert vorgezeichnet wurde. Und damit kommen wir auf das zurück, was am Anfang

gesagt wurde: Das Verkehrsproblem in den Großstädten ist kein Verkehrsproblem im eigentlichen Sinne, es ist ein Problem der Unterbringung privater Kraftfahrzeuge auf unseren Strassen.

Nun gibt es viele Menschen, die sagen: Das ist alles ganz richtig und unbestritten, und deshalb muss man die logischen Konsequenzen ziehen und die erforderlichen Strassen bauen; dann ist das Problem gelöst. So einfach ist die Sache aber leider nicht. Uns soll hier nicht der Fernverkehr beschäftigen, der wieder seine besonderen Probleme hat. Technisch ist es keine Schwierigkeit, ausreichende Autostrassen für den Fernverkehr zu bauen, wenn man das nötige Geld hat. Uns interessiert hier nur der Nahverkehr in der Stadt und im Umkreis der Großstädte. Und da tauchen nun allerdings, wenn man an den Ausbau des Strassennetzes für den modernen Autoverkehr herangehen will, schwerwiegende Fragen auf.

2.Sprecher: Wir müssen uns zunächst darüber klar sein, dass ein für den Massenkraftverkehr geeigneter Verkehrsweg etwas anderes ist als eine Strasse. Nicht ohne Grund hat unsere Sprache für den speziellen Verkehrsweg der Kraftfahrzeuge auch ein besonderes Wort geschaffen: die Autobahn. Eine Autobahn ist keine Strasse im eigentlichen und ursprünglichen Sinne des Wortes; denn Strassen wurden ursprünglich für Menschen und nicht für bestimmte Spezialfahrzeuge geschaffen. Die Autobahn ähnelt in mancher Hinsicht mehr der Schiene; sie

ist ebenso wie diese ein Verkehrsweg, der technisch auf die besonderen Bedingungen eines Fahrzeugs, in diesem Falle also des Kraftfahrzeugs, zugeschnitten ist und deshalb logischerweise auch von anderen Fahrzeugen oder von Fussgängern nicht benutzt und betreten werden darf. Ein Verkehrsweg, eine Bahn, dient einem bestimmten technischen Zweck, der ihre Benutzung von festen, diesem Zweck angepassten Regeln abhängig macht. Die städtische Strasse dagegen gehört zum Lebensraum der Bürger, sie dient sehr vielseitigen Verwendungszwecken und widerstrebt schon ihrer Natur nach allen festen Regeln. Auf der Strasse wickelt sich das gesamte städtische Leben ausserhalb des Hauses ab, und das ist vor allem in südlichen Ländern ein sehr wesentlicher Teil des Lebens. Die Bahn erfüllt ihren Zweck um so besser, je ausschliesslicher sie dem bestimmten, einseitigen Zweck vorbehalten wird, je mehr man also das "Leben" in seiner Vielgestaltigkeit von ihr fernhält. Wenn man städtische Strassen in Bahnen verwandelt - und das muss man tun, wenn man sie für einen starken Kraftverkehr aufnahmefähig machen will -, dann muss man sie mehr und mehr dem städtischen Leben in seiner Gesamtheit entziehen, man muss sie bestimmten Verkehrsregeln unterwerfen, die den technischen Erfordernissen des Kraftverkehrs angepasst sind, und alles, was nicht Bestandteil des Kraftverkehrs ist, von ihnen fernhalten. Man wird dann künftig zwei Typen von städtischen Strassen haben: Strassen im alten

Sinne, in denen sich der Kraftverkehr dem übrigen Leben anpasst und einordnet - aber das werden schliesslich nur noch Nebenstrassen sein -, und städtische Autobahnen als die eigentlichen Verkehrsadern, und mit diesen Autobahnen dringt etwas Fremdes in die Städte ein, ein technischer Apparat, den man möglichst durch Schranken und Verbotsschilder vom eigentlichen städtischen Leben fernhält. Es ist an sich kein Problem, Autobahnen durch die Städte zu bauen, ähnlich wie man ja auch Eisenbahnen durch die Städte gebaut hat, ohne das städtische Leben dadurch zu stören. Das Problem und die Schwierigkeit liegen nur darin, dass die städtischen Autobahnen, wenn sie nicht nur für den Fernverkehr, sondern für den innerstädtischen Verkehr von Nutzen sein sollen, mit dem städtischen Strassennetz zu einer Einheit verschmolzen werden müssen.

Das heisst, die Autobahnen müssen viel tiefer in die Stadt selbst eingreifen, als es die Eisenbahnen getan haben, sie müssen von dem alten städtischen Strassennetz selbst Besitz ergreifen und dieses Strassennetz verändern und verwandeln.

Man kann die Entwicklung an einzelnen Versuchen erkennen. In manchen Großstädten sind die Fahrbahnen von Hauptgeschäftsstrassen durch Gitter von den Bürgersteigen getrennt worden; die grossen Geschäfte haben ihre Schaufenster von der Strasse abgewandt und in eigene Passagen verlegt; die Fussgänger überqueren

die Strassen in Tunneln, die ihrerseits zu Ladenstrassen ausgestattet wurden; kurz, man tut das Menschenmögliche, um die Fussgänger von der Strasse fernzuhalten, die Strasse wird aufgespalten in eine Autobahn und in einen von dieser scharf getrennten Bereich der Fussgänger. Die Strasse im alten Sinne, als Spielraum für das städtische Leben in seiner Gesamtheit, existiert nicht mehr.

1.Sprecher: Wenn wir uns diese Entwicklung, die hier absichtlich etwas überspitzt dargestellt wurde, vor Augen halten, so drängen sich sogleich zwei Fragen auf:
Erstens: Lassen sich durch zunehmende Verwandlung städtischer Strassen in Autobahnen die städtischen Verkehrsprobleme heute und für absehbare Zukunft lösen? Und zweitens: Was bedeuten diese Veränderungen für die Struktur der Stadt, so wie sie sich in Jahrtausenden städtischer Zivilisation entwickelt hat?
Wenn man das städtische Strassennetz für den privaten Kraftverkehr, so wie die Mehrzahl der Menschen ihn sich heute wünscht, passend zurichten will, so braucht man vor allem genügend Platz. Ein Mensch braucht im privaten Fahrzeug durchschnittlich zwölfmal so viel Platz wie im Omnibus. Er braucht ferner einen Parkplatz, da er ja nicht dauernd fährt, sondern sein Fahrzeug für den grössten Teil des Tages irgendwo abstellt. Mit anderen Worten: Der Raumbedarf des Kraftverkehrs setzt sich aus zwei Bestandteilen zusammen, erstens dem zwölffachen Platzbedarf des

privaten Fahrzeugs gegenüber dem öffentlichen Verkehrsmittel und zweitens der Tatsache, dass die privaten Fahrzeuge nicht wie die öffentlichen Verkehrsmittel fast ständig rollen, sondern den grössten Teil des Tages irgendwo stehen. Was dieser Platzbedarf praktisch bedeutet, sei an Hand von Berechnungen namhafter Verkehrswissenschaftler kurz erläutert.

Die Einwohnerzahl einer typischen Großstadt in Europa hat sich seit dem Jahre 1900 etwa auf das Zweieinhalbfache erhöht. Infolge der grösseren Entfernungen muss jeder Einwohner aber durchschnittlich zehnmal so viel Kilometer zurücklegen wie 1900. Insgesamt hat sich also die Zahl der zurückzulegenden Personenkilometer auf das Fünfundzwanzigfache erhöht. Nehmen wir nun an, dass künftig die gesamten Personenkilometer in privaten Kraftfahrzeugen zurückgelegt werden sollten, wobei zehn Kraftfahrzeuge durchschnittlich mit 17 Personen besetzt sind - das ist der statistisch ermittelte Erfahrungssatz -, so würde für den Strassenverkehr, da die im Privatfahrzeug fahrenden Personen zwölfmal soviel Strassenraum brauchen wie die entsprechenden öffentlichen Verkehrsmittel, 300 mal soviel Strassenraum erforderlich sein wie im Jahre 1900.

2.Sprecher: Nun waren allerdings um 1900 die Strassen bei weitem nicht ausgelastet, so dass darin noch eine Reserve steckt. Ausserdem hat sich der Strassenraum in der auf das Zweieinhalbfache angewachsenen typischen Stadt ebenfalls vergrössert, und zwar um durchschnitt-

lich 7o%. Diese Reserven werden aber dadurch aufgezehrt, dass zu dem fahrenden Verkehr die parkenden Fahrzeuge hinzugerechnet werden müssen. Ein parkender Personenwagen beansprucht im Durchschnitt 7 qm, bei einer durchschnittlichen Besetzung mit 1,7 Personen also 4 qm je Person. Rechnet man, dass in einem Bürohaus jede beschäftigte Person im Durchschnitt 5 qm Bürofläche erhält, so müssen - bei voller Motorisierung - vier Fünftel des Büroraums als Parkfläche zur Verfügung stehen. Bei einem fünfstöckigen Bürohaus müsste also das Vierfache der bebauten Fläche als Parkraum vorhanden sein, bei einem zehnstöckigen Bürohaus das Achtfache und so fort. Bürohäuser könnten künftig nur noch inmitten riesiger Parkplätze liegen, oder neben jedem Bürohaus müsste ein nur wenig kleineres Parkhaus entstehen. Andernfalls würde selbst eine Vervielfachung des vorhandenen Strassenraums nicht ausreichen, um den Verkehr bei voller Motorisierung aufzunehmen.

Fügen wir noch eine andere Berechnung hinzu. Eine Strasse, durch die während der Hauptverkehrszeit stündlich 5o ooo Menschen in jeder Richtung strömen, braucht, wenn man eine U-Bahn baut, die diesen Verkehr bewältigen kann, eine Fahrbahnbreite von ca. 9 m. Das entspricht etwa der Breite einer mittleren Geschäftsstrasse älterer Art. Fahren indessen die 5o ooo Personen pro Stunde in privaten Kraftfahrzeugen, so braucht man in jeder Richtung 3o Fahrbahnen, d.h. eine

Strassenbreite von mehr als 2oo Meter. Zum Vergleich sei erwähnt, dass eine Hauptstrasse mit getrennten Fahrbahnen und besonderem Bahnkörper für die Strassenbahn heute etwa 35 bis 4o m breit ist, während die breitesten und berühmtesten Prachtstrassen der Welt ca. 7o Meter erreichen.

Aus diesen Zahlen lässt sich zwar keine exakte Berechnung ableiten, wieviel Strassenraum wir künftig bei voller Motorisierung brauchen würden; denn das hängt einmal davon ab, wo die, vorläufig noch unbekannte, Sättigungsgrenze der Motorisierung liegt, und dann auch davon, ob parkende Fahrzeuge mehr als bisher in Parkhäuser verbannt werden können oder ob auch für sie zusätzlicher Strassenraum geschaffen werden muss.

Eins aber dürfte klar sein: Einerlei, ob der Sättigungsgrad der Motorisierung nun bei zwei, drei oder vier Personen je Kraftfahrzeug liegt, es würde in keinem Fall genügen, die städtischen Hauptstrassen um einige Meter zu verbreitern, sondern der städtische Strassenraum müsste vervielfacht werden; wir müssten Strassenraum in einem Umfange schaffen, den wir uns heute gar nicht vorstellen können.

1.Sprecher: Wird das möglich sein? Um diese Frage zu beantworten, werfen wir einmal einen Blick in das Land, das bisher die grössten Erfahrungen mit dem motorisierten Massenverkehr gemacht hat, in die Vereinigten Staaten von Amerika. Als die im Sinne der Motorisierung fortschrittlichste Stadt der USA, und damit wohl der Welt

überhaupt, gilt Los Angeles. Dort hat man sich bemüht, im Strassenbau mit dem Anwachsen des Kraftverkehrs Schritt zu halten, - nun, Los Angeles ist eine reiche Stadt, man hatte das Geld dazu. Mehr als 1 1/2 Milliarden Dollar, also über 6 Milliarden Mark, hat die Stadt für den Ausbau ihres Strassennetzes in den letzten Jahren ausgegeben; dafür wurden rund 1 ooo Kilometer modernster Autostrassen gebaut, um für die 2 Millionen Kraftwagen der Bewohner genügend Raum zu schaffen. Man hat zwei Drittel der Innenstadt in Strassen und Parkplätze verwandelt. So verschwenderisch konnte man also mit dem Grund und Boden umgehen, dass heute nur noch ein Drittel des innerstädtischen Areals bebaut ist. Hat sich das nun gelohnt, hat man das Ziel erreicht, und fliesst der Verkehr zur Zufriedenheit der motorisierten Bevölkerung? Keineswegs. Der Strassenraum reicht noch immer nicht, und schon plant man den Bau von weiteren annähernd 2oo Kilometer Autostrassen. Edward T. Telford, einer der leitenden Ingenieure bei diesen Planungen, sagte kürzlich: "Es wird noch Jahre dauern, bis wir den Bedarf nach ausreichenden Strassen befriedigt haben - wenn wir das überhaupt jemals können."

Wenn wir es jemals können - das ist die entscheidende Frage, und diese Frage bewegt heute die amerikanischen Ingenieure mehr und mehr. Man hat ausgerechnet, dass man ein Drittel von Manhattan, der New Yorker Innenstadt, niederlegen müsste, wenn man genügend Park-

plätze für die Menschen schaffen wollte, die heute mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt kommen. Damit hätte man aber nur erst die Parkplätze, noch nicht die Strassen. Man kann immer häufiger skeptische Äusserungen von amerikanischen Städtebauern hören; ja, es ist nicht zu viel gesagt, von einem geistigen Wandel zu sprechen, der sich unter den Stadtplanern, vor allem unter den jüngeren von ihnen, bemerkbar macht. Städte, die wie Los Angeles oder Detroit ganz und gar dem motorisierten Verkehr angepasst wurden, gelten heute in den USA durchaus nicht mehr allgemein als Vorbild. Der Verkehrsexperte von San Francisco sagte kürzlich: "Wir sind in Schwierigkeiten geraten, weil wir in den letzten 2o Jahren unsere Anstrengungen einseitig darauf gerichtet haben, die Voraussetzungen für die Entwicklung des privaten Kraftverkehrs zu schaffen, während wir alle anderen Verkehrsmittel vernachlässigt haben." Und die Zeitschrift "Time" schrieb noch deutlicher: "Was unsere grossen Städte brauchen, wenn sie nicht zu monströsen Anhäufungen unbeweglicher Kraftfahrzeuge werden sollen, sind bessere und leistungsfähigere öffentliche Verkehrsmittel."

2.Sprecher: Was die viel gelesene Zeitschrift hier ausspricht, ist genau das, was man heute in Gesprächen mit amerikanischen Stadtplanern sehr oft hören kann. Die Großstädte - so etwa sagen sie - sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gewachsen, und wir werden sie auch nur

mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zusammen in ihrer Struktur erhalten können. Dementsprechend plant man heute in vielen Städten der USA nicht mehr nach dem Muster der Autostadt Los Angeles. Als Gegenbeispiel kann etwa die Stadt Chicago gelten, die einen der modernsten Ausbau- und Umbaupläne entworfen hat und zur Zeit dabei ist, ihn zu verwirklichen. Die Stadt Chicago gliedert ihr Areal in eine Anzahl von Wohnbezirken auf, die in sich abgeschlossen sind und sich um den eigentlichen Stadtkern gruppieren. Jeder dieser Bezirke hat sein eigenes Zentrum, eigene Schulen, eigene kulturelle Einrichtungen und wird von jeglichem Durchgangsverkehr freigehalten. Zur Verbindung der einzelnen Bezirke mit dem Stadtzentrum soll vor allem ein Netz von hochmodernen und komfortablen elektrischen Schnellbahnen dienen; dieses Schienennetz soll den Massenverkehr bewältigen und wird das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs sein. Als ein junger amerikanischer Stadtplaner vor einiger Zeit in Deutschland einzelne Stadtplanungen studierte und dabei Projekte kennenlernte, nach denen die Stadt kreuz und quer von breiten Autostrassen durchschnitten werden soll, sagte er: "Hüten Sie sich davor, sich unseren Fortschritt von gestern zu eigen zu machen."

1. Sprecher: Es spielen aber nicht nur technische Überlegungen bei den neuesten amerikanischen Projekten eine Rolle. Wirtschaftliche, städtebauliche und soziologische Überlegungen kommen hinzu. Die Ausbildung eines Stadt-

planers ist übrigens in den USA gewöhnlich anders als bei uns. Von einem Stadtplaner werden drüben sehr vielseitige Kenntnisse verlangt, die von Geschichte und Soziologie bis zur Nationalökonomie reichen; dagegen braucht der Stadtplaner keine technischen Spezialkenntnisse mitzubringen, weil dafür jeweils Experten zur Verfügung stehen, die in Gemeinschaft mit ihm und nach seinen Anweisungen arbeiten.
Mit einiger Verwunderung stellten amerikanische Beobachter deshalb fest, dass bei uns gelegentlich Bauingenieure, Fachleute des Strassenbaus, also einseitig ausgebildete Experten, mit der gesamten Stadtplanung betraut werden. Dabei könne nichts Gescheites herauskommen, meinten sie. In der Tat, die Stadtplanung ist ein sehr komplexes Gebiet, sie berührt das wichtigste, vielseitigste, dauerhafteste, zugleich aber auch empfindlichste politische Gemeinwesen, das wir kennen, die Urzelle der menschlichen Zivilisation, eben die Stadt. Wenn amerikanische Stadtplaner es ablehnen, ein Drittel von Manhattan niederzureissen, um den innerstädtischen Verkehr von New York motorisieren zu können, so mag da neben rein technischen Bedenken auch der Gedanke mitspielen, dass damit die Stadt New York als Gemeinwesen von höchster politischer und zivilisatorischer Bedeutung in seinem Kern, in seiner Substanz getroffen und verwundet werden könnte, - kurz, dass New York nach einer derartigen technischen Operation nicht mehr New York sein würde. Und das ist nun frei-

lich ein Gedanke, der uns auch in Deutschland bewegen muss.

Denn wer sich mit der Einordnung des modernen Autoverkehrs in die Stadt beschäftigt, muss sich darüber klar sein, was eine Stadt ihrem Wesen nach ist; sonst kann er mehr zerstören, als wiedergutzumachen ist. Die Städte sind heute vielfältig bedroht. Im Zweiten Weltkrieg haben wir handgreiflich erlebt, dass die moderne Kriegstechnik den ursprünglichsten Sinn der Stadt, nämlich den Schutz ihrer Bürger vor den äusseren Gefahren der Welt, radikal verändert hat. Das Wort "Bürger" lässt noch erkennen, dass die Städte aus einem Schutzbedürfnis entstanden sind, dass sie ursprünglich Stätten äusserer Sicherheit für Handel, Wandel und geistiges Leben waren. Der Zweite Weltkrieg verwandelte die Stadt von einem Ort der Sicherheit in einen Brennpunkt der Gefährdung. Die Menschen flohen nicht, wie in früheren Kriegen, vom Lande in die Stadt, sondern aus der Stadt auf das Land. Diese Erfahrung hat Spuren im Bewusstsein der Menschen hinterlassen, die man - wenn sie der städtischen Zivilisation nicht gefährlich werden sollen -, so weit wie möglich verwischen, nicht aber durch andere Einflüsse noch vertiefen sollte.

Zitieren wir einen der namhaftesten Architekten und Städtebauer. Prof. Otto, Direktor der Hochschule der bildenden Künste in Berlin, sagt:

"Wir alle müssen täglich erleben, wie der ständig zunehmende Verkehr die Stadt zu sprengen droht und

das Dasein in der Stadt in zunehmendem Masse gefährdet. Das Gesicht der Stadt von morgen darf niemals als sensationelle, gigantische Apparatur im Sinne einer technischen Utopie gedacht oder erwartet werden. Unter deren Vorherrschaft würde ein menschliches Dasein unmöglich sein."

2.Sprecher: Wenn wir der Gefährdung der Stadt entgegenwirken wollen, so müssen wir rechtzeitig erkennen, dass das Eindringen des Kraftverkehrs in die Stadtkerne nur bis zu gewissen Grenzen möglich ist. Wir können schon heute hier und da beobachten, dass sich eine Tendenz zur geistigen Aushöhlung der Stadtzentren bemerkbar macht, und zwar um so mehr, je deutlicher die früheren Haupt- und Prachtstrassen der Städte zu ungemütlichen Verkehrsadern werden.

An der Strasse Unter den Linden in Berlin lagen früher nicht nur die bekanntesten öffentlichen Gebäude, sondern dort wohnte auch der König als Landesvater, wohnte das städtische Patriziat, waren grosse Hotels, - kurz, das städtische Leben war dort nicht nur in seinem äusserlich-geschäftigen Alltagsgetriebe, sondern in einem umfassenden Sinne als wirkliches "Leben" am sichtbarsten konzentriert. Für den Berliner war diese Strasse das Herz der Stadt, das für ihn den Namen Berlin zu einem Begriff machte. Ähnlich ist es in allen anderen Städten; jede Stadt hat ihr Zentrum, ihre Hauptstrasse, die nach ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung nicht eine Hauptverkehrsader, sondern eine

Art "gute Stube", ein städtischer Repräsentationsraum ist.

Je stärker aber der motorisierte Verkehr mit Lärm, Abgasen und Unfallgefahren in die Stadtkerne eindringt, je mehr er Alleen in Betonbänder und Grünanlagen in Parkplätze verwandelt, desto stärker macht sich eine Flucht aus den Stadtzentren bemerkbar. Die führenden Familien der Stadt treten nicht mehr als städtisches Patriziat im Mittelpunkt der Stadt in Erscheinung, sondern sie ziehen sich in die Aussenbezirke zurück; man lebt nicht mehr im eigentlichen Sinne "in" der Stadt, sondern am Rande der Stadt. Das frühere Zentrum, einstmals Kern einer bestimmten gesellschaftlichen Ordnung, wird zum Verwaltungszentrum degradiert, oder es nimmt einen musealen Charakter an, oder es wird zum Tummelplatz der in das Vakuum eindringenden Vergnügungsindustrie. Wohlgemerkt, das sind Tendenzen, die in Europa erst in den Anfängen stecken. Aber es sollte doch zu denken geben, dass gerade solche Städte, die als geistig-kulturelle Kraftfelder wirken, diesen Tendenzen am stärksten zu widerstehen scheinen, während umgekehrt technisch sehr "moderne" Städte uns manchmal nur als gestaltlose Ansammlungen von Menschen erscheinen.

1.Sprecher: Wir müssen mit jedem schwerwiegenden Eingriff in die gewachsene Substanz der Stadt um so vorsichtiger sein, als es sich bei technischen Entwicklungen oft nur um kurzlebige Erscheinungen handelt, die zu der Lebenszeit

der Stadt selbst in keinem Verhältnis stehen. In einer westdeutschen Großstadt stand vor einigen Jahren ein sehr kühnes verkehrstechnisches Projekt zur Diskussion, das den Stadtkern stark verändert hätte und deshalb die Gemüter stark erhitzte. Aber die Debatten erwiesen sich als unnötig, denn das Projekt scheiterte an den allzu hohen Kosten. Heute erklären die damaligen Befürworter des Planes, es sei gut, dass er nicht zur Ausführung gekommen sei, weil die projektierte Lösung sich heute als unzureichend und überholt erweisen würde. Für ein Verkehrsprojekt, das nur sechs oder sieben Jahre lang wirklich brauchbar gewesen wäre, hätte man also ein fast tausend Jahre altes Stadtbild zerstört, wenn man das nötige Geld gehabt hätte. Und die Stadt München, die vor einigen Jahren einmal über ein gigantisches Strassenbauprojekt in Milliardenhöhe debattiert hatte, wird ebenfalls froh sein, dass sie nicht mit allzu grossem Eifer zu Werke gegangen ist; denn der neue Plan, den ihr jetzt einer der bedeutendsten Verkehrsingenieure unserer Zeit entworfen hat, sieht als Rückgrat des Verkehrs eine Stadtbahn und eine Untergrundbahn vor.

Nun müssen wir uns freilich vor jeder Einseitigkeit hüten, und um nach einigen vielleicht überspitzten Bemerkungen die Dinge wieder in das richtige Mass zu bringen, muss deshalb jetzt sofort eine andere Frage gestellt und beantwortet werden: Wir müssen nämlich fragen, ob etwa - in Konsequenz der bisherigen Über-

legungen - der moderne Verkehr aus den Stadtkernen möglichst verbannt werden sollte und die Zentren unserer Großstädte in Reservate für Fussgänger verwandelt werden müssten? Ganz und gar nicht! Im Gegenteil, dieser Gedanke ist sogar gefährlich, und es zeugt von einer bedenklichen Neigung zu den Extremen, wenn in Deutschland auf der einen Seite Pläne für Autobahnen, für kühne Überführungen und Doppelstockstrassen mitten durch die Stadtzentren hindurch entworfen werden, während man auf der anderen Seite ebenso ernsthaft von den Stadtkernen als Fussgängerparadiesen spricht. Das Fernhalten jeglichen Kraftverkehrs würde die Stadtzentren genau so mit geistiger und wirtschaftlicher Verödung bedrohen wie ihre willkürliche Zerschneidung durch reine Autostrassen. Beides sind Extreme, die wir vermeiden sollten.

2.Sprecher: Für diese Neigung zu Extremen ist folgender Vorfall bezeichnend. Als in einer rheinischen Großstadt vor etwa zehn Jahren die Verkehrsprobleme der Innenstadt zur Debatte standen, sprachen sich die meisten Einzelhändler dafür aus, möglichst viel Kraftverkehr in die City hereinzuziehen und durch die Stadt hindurchzuleiten; sie versprachen sich davon eine Hebung der Umsätze. Vor einigen Wochen haben dieselben Geschäftsleute darum gebeten, durch geeignete Massnahmen wie umfassende Park- und Halteverbote und die Einrichtung von Sperrgebieten den Kraftverkehr möglichst zu verbannen, da durch den überhandnehmenden Verkehr das Geschäftsleben

schwer beeinträchtigt werde. Die Geschäftsleute hatten unterdessen die Erfahrung gemacht, dass die Strassenränder durch parkende Fahrzeuge blockiert wurden und der Mittelteil der Strassen durch einen für das Geschäftsleben wertlosen Durchgangsverkehr beansprucht wurde. Die Kunden konnten an die Geschäfte nicht mehr herankommen; ja, mehr noch: es war überhaupt kein normaler Geschäftsverkehr mehr möglich; denn auch die Lieferanten fanden keinen Zugang mehr, die Müllabfuhr versagte, weil die städtischen Fahrzeuge nicht halten konnten, ganz zu schweigen von der städtischen Strassenreinigung, die nicht einmal mehr nach Mitternacht in den Stadtkern vordringen konnte.

Was die Anwohner der Strassen eines Stadtzentrums hier praktisch erlebten, war genau das, was wir anfangs sagten: dass eine Autobahn etwas anderes ist als eine Strasse. Die Befriedigung der verschiedenartigen Bedürfnisse, denen eine Strasse zu dienen hat, wird nicht erleichtert, sondern erschwert, wenn man die Strasse einem massenhaften Kraftverkehr dienstbar macht. Aus dieser Erkenntnis ziehen viele Städtebauer

2 heute den Schluss, dass man eine mittlere Lösung finden muss, die keineswegs den Kraftverkehr aus den Strassen der Stadtkerne verbannt, die aber doch den Strassen ihren Charakter als Strasse lässt, in denen sehr verschiedenartige Zwecke miteinander in Einklang gebracht werden müssen. Das bedeutet, dass sich keine Art der Strassennutzung so sehr in den Vordergrund drängen

darf, dass andere Strassennutzer darunter leiden. Der Verkehr in den Stadtkernen muss ein wohlabgewogenes System verschiedener Einrichtungen sein, das den vielseitigen Funktionen, die ein Stadtzentrum für die Stadt als Gemeinwesen zu erfüllen hat, anzupassen ist. Wenn die Städtebauer dies als Ziel erkennen und anerkennen, so folgt daraus allerdings, dass der Massenverkehr im Stadtkern von den öffentlichen Verkehrsmitteln übernommen werden muss, freilich mit Fahrzeugen, die nicht den Eindruck von Überbleibseln aus der wilhelminischen Zeit machen, sondern die den technischen Möglichkeiten des 2o.Jahrhunderts und den Ansprüchen von Menschen, die in ihrer Garage einen Wagen neuester Bauart stehen haben, angepasst sind. Das öffentliche Verkehrsmittel ist zur Bewältigung des Massenverkehrs in den Großstädten dem privaten Kraftfahrzeug so sehr überlegen, dass es sich über kurz oder lang eindeutig durchsetzen wird.

1.Sprecher: Zu diesem Ergebnis führen uns nicht nur städtebauliche und soziologische, sondern auch wirtschaftliche Überlegungen. Als der russische Ministerpräsident Chruschtschow auf seiner Amerikareise an einer großen Autostrasse stand, die mit acht Fahrbahnen in die Stadt San Francisco hineinführt, rief er aus: "Welch eine Verschwendung!" Eine amerikanische Zeitschrift bemerkte dazu: "Was Chruschtschow sagte, wissen wir alle." Es ist in der Tat eine Verschwendung; denn die kostspielige achtspurige Autostrasse bewältigt

im Höchstfalle den fünften Teil des Verkehrs, den eine gewöhnliche zweigleisige Bahnstrecke übernehmen könnte. In Philadelphia kommen jeden Morgen 3o ooo Menschen mit einer bestimmten Vorortbahn in die Stadt. Man hat daran gedacht, diese Bahn durch eine Autostrasse zu ersetzen, hat den Plan aber fallenlassen, weil die Ausführung mehr als 2 1/2 Milliarden Mark kosten würde. In manchen europäischen Großstädten kostet der Quadratmeter Boden im Stadtinnern 4 ooo bis 5 ooo Mark. Eine einzige Strasse durch das Zentrum, die zwei Kilometer lang und 8o Meter breit wäre, würde demnach allein an Grundstückskosten - also ohne die Baukosten - bis zu 8oo Millionen Mark erfordern; das ist ungefähr das Zehnfache dessen, was eine Untergrundbahn von gleicher Länge kosten würde. Um 8oo Millionen Mark zu beschaffen, muss in einer Stadt von einer Million Einwohnern jeder Bewohner, einschliesslich Kindern und Greisen, 8oo Mark aufbringen, eine Familie von fünf Köpfen im Durchschnitt also 4 ooo Mark. Um in der Innenstadt auf so wertvollem Boden einen einzigen Wagen zu parken, ist durchschnittlich ein Platz erforderlich, der einen Wert bis zu 35 ooo Mark hat. Wenn ein Dauerparker die entsprechenden Kosten tragen sollte, müsste er bei 6prozentiger Verzinsung für das Parkrecht jährlich also mehr als 2 ooo Mark zahlen, das sind pro Werktag ungefähr 7 Mark. Man kann sich danach ausrechnen, was für Kosten der Allgemeinheit entstehen würden, wenn Zehntausende oder gar Hunderttausende von Berufstätigen

ihren Wagen täglich in der Innenstadt abstellen wollten. Für hunderttausend Parkplätze auf wertvollstem Boden wäre ein Kapitalaufwand von mehr als drei Milliarden Mark erforderlich. Dass dies eine Utopie ist, liegt auf der Hand. Kein Wunder, dass einer der bekanntesten deutschen Verkehrswissenschaftler, Prof. Berkenkopf in Köln, feststellt: "Das Kraftfahrzeug ist das volkswirtschaftlich kostspieligste Verkehrsmittel, das wir kennen." Ein Architekt, der kürzlich zugleich mit dem Auftrag zum Bau eines Bürohochhauses auch die Anweisung erhielt, soviel Parkraum vorzusehen, dass für je anderthalb Beschäftigte ein Wagen untergebracht werden könne, sagte, das wolle er zwar gern tun, aber wirtschaftlich erscheine ihm das nicht sinnvoller, als wenn er für je anderthalb Beschäftigte einen eigenen Fahrstuhl bauen müsste, so dass das Haus mehr als tausend Fahrstühle erhalten würde. Wahrscheinlich ohne es zu wissen und zu wollen, hat der Architekt hier eine alte, aber heute unverändert gültige Erkenntnis der Wirtschaftswissenschaft ausgesprochen: nämlich dass wirtschaftlich sinnvolles Handeln darin besteht, ein bestimmtes Ziel mit dem geringstmöglichen Aufwand zu erreichen. Um 1 500 Menschen an ihre Arbeitsplätze zu befördern, braucht man aber weder 1 000 Fahrstühle, noch Raum für 1 000 Autos. Und ebenso wenig brauchen wir, um die Menschen aus den städtischen Wohnbezirken in den Stadtkern zu befördern, Milliardenbeträge aufzubringen, um die halbe Innenstadt niederzureissen und

durch ein Netz von Autobahnen zu ersetzen; ein geeignetes öffentliches Verkehrsmittel macht das billiger.

2.Sprecher: Wir müssen uns ohnehin davor hüten, den Verkehr allzu kostspielig werden zu lassen. Wir befinden uns da in einem merkwürdigen Kreislauf, in einer Art circulus vitiosus. Immer mehr Transporte wandern von der Schiene auf die Strasse ab. Anfangs erscheint das sehr vernünftig; denn der Strassenverkehr bietet neben Nachteilen auch manche technischen-Vorteile, und das Strassennetz ist nun einmal da und kann genutzt werden. Aber dann reichen eines Tages die Einnahmen der Eisenbahn nicht mehr aus, um die Kosten zu decken, und die öffentliche Hand muss Zuschüsse leisten. Und dann reicht auch plötzlich das Strassennetz nicht mehr, und die Strassenbauausgaben wachsen rapide. Und am Ende erfordert der Verkehr, der früher einmal beachtliche Überschüsse für den Fiskus abwarf, laufend mehr oder minder hohe Zuwendungen aus allgemeinen Steuergeldern. Nun, im Staatshaushalt erscheint dieses Problem lösbar, wenn man die Strassenbauausgaben mit den vom Kraftverkehr aufgebrachten Steuern in Einklang bringt. Im Stadtverkehr drohen aber manche allzu kühnen Pläne die Finanzkraft der Bürger weit zu übersteigen. Zwar wird es niemals möglich sein, mit nüchternen wirtschaftlichen Erwägungen die Wunschvorstellungen zu verdrängen, die im Auto ihre Erfüllung finden, und das ist auch nicht erforderlich, ja, es wäre nicht erwünscht, weil das Auto sich als eine bedeutsame Antriebskraft für

die wirtschaftliche Konjunktur erwiesen hat. Wohl aber müssen wir klar die Grenzen erkennen, an denen die Vernunft der Erfüllung von Wunschvorstellungen ein Halt gebietet, und die wenigen Streiflichter auf die Problematik des Eindringens des privaten Kraftverkehrs in unsere Stadtzentren dürften gezeigt haben, dass es tatsächlich solche Grenzen gibt. Die Vorstellung, dass wir alle in näherer oder fernerer Zukunft nur noch Auto fahren werden, dass wir mit dem Auto überall hingelangen können und das Auto überall abstellen können, wo wir mögen, diese Vorstellung wird nicht Wirklichkeit werden.

1.Sprecher: Es darf uns deshalb nicht wundern, dass klardenkende Menschen in die Verkehrsplanung der Großstädte heute wieder vor allem das öffentliche Verkehrsmittel einbeziehen, und es kann uns ebenfalls nicht wundern, dass diese Entwicklung gerade von dem fortschrittlichen Amerika ausgeht. "Die Verkehrsexperten" - schrieb die Zeitschrift "Time" - "wünschen der Eisenbahn, dem Autobus und der Untergrundbahn ihren angemessenen Platz neben dem privaten Kraftverkehr - als Bestandteile eines umfassenden Verkehrssystems."

Das ist es, was wir brauchen: ein umfassendes Verkehrssystem, das alle erfüllbaren Wünsche so miteinander in Einklang bringt, dass unser aller Interesse an einem gut funktionierenden Verkehrswesen gewahrt bleibt.

Um dahin zu kommen, bedarf es der Mitarbeit aller verantwortungsbewussten Bürger, die sich nicht in erster

Linie als Fussgänger, Kraftfahrer, Einzelhändler, Strassenbauer oder sonstwie als Interessenten fühlen, sondern als Bürger ihrer Stadt, die sie ihren Kindern und Enkeln als ein bewohnbares Gemeinwesen hinterlassen wollen.

- - - - -

DER OBERBÜRGERMEISTER
DER STADT MANNHEIM

MANNHEIM, 15. August 1960

Fernruf:
Durchwahl-Nr. 293 - 2241
Zentrale 2931

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

M a n n h e i m

A 2, 1

Lieber Herr Doktor!

-/- Vielleicht interessiert es Sie, einmal von den beigefügten Anlagen Kenntnis zu nehmen. Für gelegentliche Rückgabe wäre ich Ihnen dankbar. Es hat aber keine Eile.

Mit freundlichen Grüßen bin ich

Ihr

Dr. Reschke

Herrn Prof. Dr. Kleinwich
zur Kenntnis u. Durchführung

Der Oberbürgermeister

Mannheim, 30. Juni 1959

mit bestl. Grüßen.

Reuter
8.

Betreff: Beschaffung von Park- und Einstellplätzen in der Innenstadt

Nach Vorberatung im Technischen Ausschuß am 21.5.1959

Zur Gemeinderatssitzung am 7.7.1959

Punkt 14 der Tagesordnung

Antrag an den Gemeinderat:

a) Die generelle Planung von Park- und Einstellanlagen für das Mannheimer Innenstadtgebiet, vom Tiefbauamt im Einvernehmen mit dem Stadtplanungsamt und Vermessungs- und Liegenschaftsamt aufgestellt, wird gemäß Plan vom 4.5.1959 grundsätzlich genehmigt.

b) Die vorgeschlagenen Flächen sind im Bebauungsplan als Parkflächen bezw. als Flächen für Einstellanlagen auszuweisen. Die Baufluchten sind aufzuheben. Zu diesem Zwecke sind umgehend die erforderlichen Planfeststellungsverfahren einzuleiten und jeweils im Einzelfall zur Genehmigung vorzulegen.

c) Für den abschnittweisen Erwerb der im Plan vorgesehenen Flächen sind in den Haushaltsplänen der kommenden Jahre entsprechende Ansätze vorzusehen, wobei sich die Höhe nach den finanziellen Möglichkeiten und nach dem jeweiligen Bedürfnis zu richten hat.

Begründung:

Erlaß der RGaO bereits im Jahr 1939

Schon im Jahre 1939 wurde unter dem Eindruck des wachsenden Verkehrs und der damit zwangsläufig verbundenen Begleiterscheinungen die heute noch in vollem Umfange gültige Reichsgaragenordnung erlassen.

Durch die Bestimmungen dieser Verordnung soll erreicht werden, daß die Straßenzüge in den inneren Gebieten der Städte vom "ruhenden Verkehr" (Parken von abgestellten Fahrzeugen), soweit es der fließende Verkehr erfordert, freigehalten werden.

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat, wie es zuvor in anderen Bundesländern schon geschehen ist, am 25.3.1959 Richtlinien zu der Reichsgaragenordnung erlassen, die den Gemeinden eine ausnahmslose Anwendung der entsprechenden Bestimmungen zur Pflicht macht. Mit den in dieser Vorlage unterbreiteten Vorschlägen wird beantragt, das im Innenstadtgebiet von Mannheim noch vorhandene Gelände, welches sich aufgrund seines jetzigen Zustandes zur Schaffung von Park- und Einstellplätzen eignet, von weitergehender Bebauung freizuhalten und zu diesem Zwecke die notwendigen Verfahren zur Aufhebung der entsprechenden Baufluchten einzuleiten.

Durch die gleichzeitig erfolgende Ausweisung der für die Erstellung von Gemeinschaftsanlagen privater Einstellplätze geeigneten Flächen wird die Möglichkeit geschaffen, die Bestimmungen der RGAO in Mannheim zur Geltung zu bringen, ohne Ausnahmegenehmigungen erteilen zu müssen. Bisher hat es dem Bauaufsichtsamt an einer solchen Möglichkeit gefehlt.

Weshalb es in zunehmendem Maße immer dringender wird, in den westdeutschen Großstadt ernsthaft Maßnahmen zur Behebung der Parkraumnot und daneben auch zur ausnahmslosen Erfüllung der Bestimmungen der RGaO zu ergreifen, wird nachfolgend dargestellt:

Beginnende Parkraumnot in den Innenstadtgebieten der westdeutschen Großstädte

In den Jahren nach dem Kriege zeichneten sich, etwa ab 1950, in stark zunehmendem Maße in den Innenstadtgebieten der Großstädte Westdeutschlands die Vorboten einer drohenden Parkraumnot ab.

Nahezu Verdoppelung des Verkehrs in den letzten 6 Jahren

Es besteht kein Zweifel, daß auch in der Innenstadt Mannheim die Auswirkungen einer beginnenden Parkraumnot immer spürbarer werden. Der Vergleich zwischen den Belastungswerten unseres innerstädtischen Straßennetzes vom Oktober 1952 und denen vom Oktober 1958, d.h. die Steigerung des Verkehrs innerhalb der letzten 6 Jahre, zeigt in aller Deutlichkeit die direkte Ursache, nämlich die wachsende Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge und damit die Steigerung der Verkehrsdichte, die aus nachfolgender Tabelle ersichtlich ist.

Steigerung des Kfz-Verkehrs (umgerechnet in Pkw-E/16 St.) von 1952 bis 1958 (Durchschnittswerte)

	1952	1958	+%
Neckarüberquerung			
Gesamtwerte: (Jungbusch-, Kurpfalz-, Friedrich-Ebert-Brücke)	40 200	65 700	63
Rheinbrücke	17 750	32 500	83
BAB-Einfahrt	11 600	18 500	60

Die allgemeine Steigerung des Verkehrs wirkt sich in der Innenstadt besonders ungünstig aus, da sich dort der Verkehr zusammenballt und eine noch stärkere Zunahme hervorruft, als sie der allgemeinen Verkehrszunahme entspricht.

Strukturwandel der Mannheimer Innenstadt

Zur näheren Begründung dieser Erscheinung ist es notwendig, die städtebauliche Struktur unserer City und deren Wandel kurz aufzuzeigen und daraus eine Prognose für die künftige Entwicklung abzuleiten.

Die Innenstadt innerhalb des Ringes, die um das Jahr 1900 noch 56 000 Einwohner hatte, wandelte sich bereits von der Jahrhundertwende ab zum Einkaufszentrum für die Vororte und für die weitere Umgebung.

1939 wohnten in der Innenstadt nur noch 45 000 Menschen, während 451 Gewerbebetriebe, 218 Büros und 312 Handelsgeschäfte dort ihren Sitz hatten.

Infolge der Kriegszerstörung sank die Einwohnerzahl auf 19 000 im Jahre 1946. Dann begann der Wiederaufbau der zerstörten Geschäftsgebäude in großer Eile mit wenigen Ausnahmen an den früheren Stellen. Da nach den Kriegs- und Nachkriegsjahren ein überdurchschnittlicher Bedarf an Verbrauchsgütern aller Art bestand, trat automatisch eine Vergrößerung der Verkaufs- und Lagerflächen ein. Die Folge davon war eine Intensivierung bzw. Ausdehnung des Geschäftsgebietes innerhalb der City. Dabei blieb die Anzahl sowie die Streuung der Betriebe nahezu gleich.

Dementsprechend wurde die Größe der verfügbaren Wohnflächen im Stadtkerngebiet geringer. Auch setzte nach dem Krieg der Wohnungsbau in der Innenstadt nur zögernd ein, da der Wiederaufbau der zerstörten Geschäftsgebäude begreiflicherweise den Vorrang hatte. Die angedeutete Entwicklung wurde weiterhin durch die Tatsache gefördert, daß sich in den Randgebieten zusammenhängendes und geeignetes Gelände zur Bebauung durch Wohnungsbaugesellschaften anbot, während in der Innenstadt in der Mehrzahl privater Splitterbesitz mit zerstörten Gebäuden vorhanden war.

Zur Zeit bewohnen die Innenstadt 28 600 Menschen. Als Endzustand der künftigen Entwicklung ist lediglich noch eine Steigerung auf ca. 30 000 Bewohner zu erwarten.

Dagegen hat die Zahl der in diesem Gebiet Beschäftigten erheblich zugenommen, bis jetzt annähernd 55 % gegenüber der vor 1949.

In den Geschäftsgebieten der Innenstadt sind die Grundstücke fast ausnahmslos bis an die zulässige Grenze bebaut worden. Die genehmigte Ausnutzungsziffer liegt erheblich über dem Richtmaß, welches der Deutsche Städtetag empfohlen hat. Durch die im Übersichtsplan beschlossene Straßenverbreiterung kann die verfügbare Straßenfläche im Innenstadtgebiet jedoch nur eine Zunahme von wenig mehr als 3 % erfahren.

Durch die festzustellende Rationalisierung der Wirtschaftsprozesse und die rationellere Ausnutzung der Grundstücke ist das

Verkehrsvolumen und damit das Parkbedürfnis im Innenstadtgebiet überproportional sowohl zu der Bebauungsdichte als auch zur allgemeinen Motorisierung angewachsen. Hinsichtlich der Motorisierungsziffer (Anzahl Einwohner bezogen auf 1 Kraftfahrzeug) liegt die Stadt gemeinsam mit der Stadt Frankfurt an der Spitze aller westdeutschen Städte.

Drang des Wiederaufbaues ließ die Parkplatzbeschaffung unberücksichtigt.

In den Nachkriegsjahren beeinflußten vornehmlich die Erfordernisse der Bedarfsdeckung den Ablauf des Wiederaufbaues. Die zu einem späteren Zeitpunkt einsetzende Motorisierung wurde anfangs kaum ernsthaft beachtet, ebenso wurden ihre Auswirkungen auf das inzwischen aufstrebende Geschäftsleben nicht erkannt, am wenigsten von den Betroffenen. So erklärt sich die Tatsache, daß der größte Teil der Überbauung der Innenstadt vollzogen wurde, ohne daß man damals den Fragen des ruhenden Verkehrs eine wesentliche Bedeutung beimaß.

Auswirkungen auf das Geschäftsleben infolge mangelnder Parkmöglichkeiten

Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs ist aber inzwischen so groß geworden, daß in absehbarer Zeit der gesamte Verkehrsfluß zum Erliegen kommen wird, wenn es nicht gelingt, in geeigneter Weise für Park- und Einstellraum zu sorgen und damit die eigentliche Nutzfläche der vorhandenen Straßen für den fließenden Verkehr freizuhalten. Wie weit die Geschäftsstruktur einer City durch das Fehlen von Park- und Einstellplätzen in Mitleidenschaft gezogen werden kann, zeigt die Erfahrung in vielen Städten.

Um ernste Rückwirkungen zu vermeiden, müssen sich die privaten Bauherren und die Stadtverwaltung gemeinsam bemühen, die immer größer werdende Diskrepanz zwischen Angebot und Bedarf an Abstellplätzen auf ein tragbares Maß zu verringern.

kfz-freie Innenstadt bewährt sich nicht

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, daß das gelegentlich zitierte Beispiel "Cincinnati" als Idealstadt mit kfz-freier Innenstadt durch konzentrierte Parkgelegenheiten am Cityrand sich als Fehlschlag erwiesen hat, da die verheerenden Auswirkungen auf das Geschäftsleben der Innenstadt dadurch nicht aufgehalten werden können.

Auch für die Stadt Mannheim ist der in den letzten Jahren gelegentlich erörterte Plan, den individuellen Kraftfahrzeugverkehr aus dem Innenstadtgebiet herauszunehmen, nicht zu empfehlen. Mit Rücksicht auf die verkehrlichen Schwierigkeiten, die der Durchführung eines solchen Planes entgegenstehen, schlagen seine Verfechter zur Abminderung der damit verbundenen Härten derartig viele Ausnahmen vor, daß die Durchführbarkeit infolge der dabei entstehenden Kontrollschwierigkeiten in Frage gestellt ist.

Der Durchmesser des Mannheimer Stadtringes beträgt in annähernd nord-südlicher Richtung etwa 1 100 m und in annähernd ost- westlicher Richtung 1 400 m. Vom Stadtzentrum müßte daher der Fußgänger bis zu seinem an der Peripherie parkenden Kraftfahrzeug im ungünstigsten Falle 700 m im günstigsten Falle 550 m zurücklegen. Nach den Erfahrungen anderer Städte, besonders der Stadt Rotterdam, sind Verkaufsanlagen, die einen längeren Fußweg als 300 m bis zu dem Ort, wo die Kraftfahrzeuge geparkt werden können, notwendig machen, wirtschaftlich nicht zu halten.

Für Mannheim ist diese Frage bereits dadurch eindeutig beantwortet worden, daß beim Wiederaufbau der Stadt nicht die andernfalls in unmittelbarer Nähe des Stadtringes erforderlichen Parkplätze in ausreichender Zahl geschaffen worden sind. Man hätte außer dem in Zukunft noch notwendigen Bedarf - siehe die nachfolgenden Ausführungen - einen Ersatz für die 5912 Park- und Einstellmöglichkeiten, die heute im Innenstadtgebiet verteilt vorhanden sind und auch nach weitergehendem Aufbau dort verbleiben werden, unmittelbar am Ring schaffen müssen, ein Plan, der wohl kaum ernst verfolgt werden kann.

In vielen anderen westdeutschen Großstädten ist die gleiche Frage häufig erörtert worden. Kürzlich ist man in einer vom Deutschen Städtetag in München veranstalteten Aussprache zwischen den bekanntesten Baudezernenten unserer westdeutschen Städte und den leitenden Vertretern des Verbandes öffentlicher

Verkehrsbetriebe über die Lösungsmöglichkeiten innerstädtischer Verkehrsprobleme zu der einheitlichen Auffassung gekommen, daß man auf eine Versorgung der Stadtkerngebiete gleichmäßig durch Nahverkehrsmittel und durch den individuellen Kraftfahrzeugverkehr nicht verzichten könne. Die andernfalls eintretenden volkswirtschaftlichen Nachteile seien untragbar.

Ein gleichlautendes Ergebnis wurde 1957 auf der 13. Konferenz des Internationalen Gemeindeverbandes in Den Haag erzielt. Von 22 Länderberichten stellten 21 fest, daß eine solche Absperrung des Geschäftslebens vom Verkehr in ihrem Lande in keiner Stadt existiere. Darunter befand sich auch der Bericht aus den USA. Lediglich aus dem Iran lagen bejahende Ausführungen vor.

Zusammenfassend wird festgestellt:

Grundsätze der anzustrebenden Lösung

1) Mannheim ist - genau wie früher - eine Einkaufsmetropole erster Ordnung. Abstellplätze für Kfz sind eine Lebensfrage für Mannheim und seine Geschäftswelt. Es besteht daher die zwingende Notwendigkeit, eine ausreichende Zahl von Abstellmöglichkeiten nach und nach zu schaffen, wenn nicht ein Fortbleiben des Käuferstromes und dadurch verursachter erheblicher wirtschaftlicher Substanzverlust, die Folge sein soll.

2) Wenn auch eine wesentliche Zunahme der vorhandenen Büro- und Geschäftsgebäude und eine Erhöhung der Einwohnerzahl in der Innenstadt über die Zahl von 28 600 hinaus kaum zu erwarten ist, so wird das Bedürfnis nach Abstellplätzen für Kfz in den nächsten Jahren doch noch erheblich ansteigen.

3) Die öffentlichen Grünanlagen in der Innenstadt werden zur Durchlüftung der Stadt benötigt und dürfen den Erfordernissen des Kfz-Verkehrs keinesfalls geopfert werden.

4) Die Abstellplätze für Kraftfahrzeuge dürfen nicht allein am Rande der Innenstadt (Ring) liegen, sondern sie müssen möglichst in der Nähe der Schwerpunkte der Geschäftsgebiete vorhanden sein.

5) Soweit es städtebauliche Gesichtspunkte zulassen, sind die noch unbebauten oder minderwertig bebauten Flächen der Innenstadt für den ruhenden Verkehr zu verwenden.

Im folgenden werden die Möglichkeiten zur Deckung des künftigen Bedarfs an Park- und Einstellplätzen im Innenstadtgebiet aufgezeigt und die damit verbundenen Kosten, soweit sie heute übersehbar sind, ermittelt.

Größenordnung des Parkbedürfnisses

A) Bedarf an Park- und Einstellplätzen

a) Öffentliche Parkplätze

Bei einer geschätzten künftigen Einwohnerzahl Mannheims von 350 000 und der nach heutigen Erkenntnissen keinesfalls hochgegriffenen Annahme, daß auf 8 Einwohner 1 Pkw entfallen wird, werden am Ende der voraussehbaren Entwicklung in Mannheim 44 000 Pkw zugelassen sein. Nach den Forschungsergebnissen auswärtiger Sachverständiger und den entsprechenden Literaturangaben ist für 6 bis 8 zugelassene Pkw ein öffentlicher Parkstand in der Innenstadt vorzusehen, so daß insgesamt also mind. 5 500 bis 7 300 öffentliche Parkstände vorhanden sein sollten.

b) Private Einstellplätze

Für den Bedarf an privaten Einstellplätzen haben wir überschlägig nach folgenden Überlegungen einen Mindestbedarf von 7 300 bis 9 800 Einstellplätzen ermittelt, im einzelnen:

Für Wohnungen:

Künftige Einwohnerzahl (Innenstadt) = ca. 30 000 Einw.
künftige Zahl der Wohnungen = ca. 8 500 Wohnungen.

Nach der RGaO. soll auf 3 bis 4 Wohnungen
1 Einstellplatz erstellt werden (Mindestwert).
In Zukunft sind demnach an Einstellplätzen für Wohnungen
erforderlich: etwa 2 100 - 2 800.

Für Beschäftigte:

Angenommene künftige Zahl der Beschäftigten in der Innenstadt etwa	40 000
Von diesen Berufstätigen, deren Kfz-Abstellplätze bereits oben erfaßt sind, wohnen in der Innenstadt etwa	8 000
so daß Einstellplätze für rd. Beschäftigte berücksichtigt werden müssen.	32 000
Auf Grund von Erfahrungen anderer Stellen kann angenommen werden, daß für 8 - 10 Beschäftigte ein Einstellplatz vorhanden sein muß. Danach sind an Einstellplätzen für Beschäftigte erforderlich etwa	3 200 - 4 000

Für Gebäude mit erhöhter Besucherzahl:

Die RGaO. sieht vor, daß für Gebäude, die besonders viele Besucher anziehen, z.B. Kaufhäuser, Kinos, Vergnügungs- und Gaststätten u.a. Einstellplätze für die Besucher auf privaten Grundstücken geschaffen werden müssen. Die Zahl der dafür erforderlichen Plätze wird nach den Richtlinien für die RGaO entsprechend der Nutzfläche der Gebäude ermittelt. Anhand von Richtlinien, nach denen in verschiedenen westdeutschen Städten bereits erfolgreich gearbeitet wird, und unter Berücksichtigung der vorhandenen und noch zu erwartenden Nutzflächen ist in Mannheim mit einem erhöhten Bedarf an derartigen Einstellplätzen für Besucher zu rechnen und zwar in Höhe von etwa 2 000 - 3 000

Es ergibt sich danach rechnerisch ein Bedürfnis für Einstellplätze im Innenstadtgebiet:

für Wohnungen	2 100 - 2 800 Einstellplätze
für Beschäftigte	3 200 - 4 000 "
für Gebäude mit erhöhter Besucherzahl	2 000 - 3 000 "
insgesamt	7 300 - 9 800 Einstellplätze

Zusammen ergibt sich also ein Mindestbedürfnis an öffentlichen Parkplätzen und privaten Einstellplätzen zusammen von 13 000 bis 17 000 für das Mannheimer Stadtinnengebiet.

Eine genaue Abgrenzung zwischen öffentlichen Parkplätzen und privaten Einstellplätzen ist besonders wegen der Verpflichtung großer Geschäftshäuser, zusätzlich private Einstellplätze auch für Besucher, die sonst ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen der Stadt abstellen würden, zu schaffen, nicht möglich. Die Grenze zwischen diesen beiden Arten wird, solange die RGaO allein gültiges Recht ist, immer etwas verwischt bleiben. Aus diesem Grunde ist es notwendig, beide Arten, die es für die Unterbringung ruhender Kraftfahrzeuge gibt, in einer Vorlage gemeinsam zu behandeln.

I. Vorhandener Bestand jetzt

B) Bestand an Park- und Einstellplätzen

Es bestehen z.Z. in der Innenstadt öffentliche Parkmöglichkeiten

a)	auf Parkplätzen	1 658 Parkstände
	am Straßenrand	3 945 "
	insgesamt:	5 603 Parkstände

Davon werden wegen Straßenverbreiterungen, künftig notwendig werdenden Park- und Halteverboten usw. wegfallen:

	auf Parkplätzen	520 Parkstände
	am Straßenrand	1 315 "
	insgesamt:	1 835 Parkstände

Weiterhin sind 2 144 Einstellplätze auf privaten Grundstücken (einschließlich der Garagen) vorhanden, mit denen voraussichtlich auch in Zukunft gerechnet werden darf.

Es verbleiben von den heute vorhandenen Möglichkeiten demnach:

	Parkstände auf öffentlichen Parkplätzen	1138
	" am Straßenrand	2630
	zusammen öffentliche Parkstände	3768
	Einstellplätze einschl. Garagen	2144
a)	zusammen Park- und Einstellmöglichkeiten	5912

In absehbarer Zeit

b) Veranlaßt durch die immer schwieriger werdenden Parkverhältnisse im Mannheimer Stadtkern sind bereits gewisse entlastende Maßnahmen (1. Phase) eingeleitet worden, die in absehbarer Zeit zur Auswirkung kommen werden.

Es ist Vorsorge getroffen worden, daß einige weitere Flächen zur Anlage von Park- und Abstellplätzen gesichert und vorbereitet werden (Bausperre, Aufhebung der Baufluchten, Ankauf).

Auf diesen Flächen können agelegt werden:

öffentliche Parkplätze	+)	1 762
Einstellplätze	++)	710
zusammen zusätzliche Park- und		
b) Einstellmöglichkeiten der 1. Phase		2 472

Die Zahl der Park- und Einstellplätze kann auf diesen Flächen noch vergrößert werden, wenn man in späterer Zeit bei wachsendem Bedarf über die bereits jetzt für N 2 und Q 6 entsprechend vorgesehene Anordnung hinaus mehrgeschossige Anlagen auch an anderen Stellen errichtet. Dafür kommt jedoch nur ein Teil der Flächen in Betracht, wofür städtebauliche Gegebenheiten maßgebend
c) sind. Es werden dann etwa zusätzlich 1 008 Einstellplätze möglich sein.

In unseren weiteren Betrachtungen haben wir diese eben erwähnten zusätzlichen Einstellplätze in mehrgeschossigen Anlagen als private Einstellplätze aufgeführt, da zur Zeit die Kurzparker in Mannheim im allgemeinen höher gelegene Plätze in Parkhäusern noch nicht aufzusuchen bereit sind. Diese Einstellung wird sich im Laufe der Jahre ändern müssen.

Wie daher die Trennung zwischen öffentlichen Parkplätzen, die sich u.U. auch in städtischen Parkhäusern befinden können und mehrgeschossigen privaten Einstellanlagen in Wirklichkeit späterhin durchgeführt werden soll, muß in jedem einzelnen Falle besonders geprüft werden.

Nach Abschluß dieses Ausbauprogrammes der 1. Phase würden demnach im Mannheimer Innenstadtgebiet und unmittelbar am Ring zur Verfügung stehen:

Anmerkung:

+) In diese Zahl sind mit aufgenommen 92 öffentliche Parkstände im vorgesehenen Kellergeschoß von N 2
und 140 öffentliche Parkstände im vorgesehenen 1. Obergeschoß von Q 6. (Im Vertrag mit Herrn Heitger als öffentlicher Parkplatz festgelegt).

++) Darin enthalten die Einstellplätze am Schloß (210) (heute Amerikaner-Parkplatz, später bestimmt für die Landesbehörden im Schloßgebäude) und das Hochgaragengebäude Heitger in R 5 (500), dessen Bau in Kürze beginnen wird.

		öffentliche Parkplätze	private Einstellplätze
vorhandene, auf die Dauer bleibende Plätze	Ia	1 138	2 144
neue Plätze durch Ausnutzung der bereits vorgesehenen Flächen	Ib	2 630 (amStraßenrand)	
mehrgeschossige Ausbaumöglichkeit auf den vorhandenen und vorgesehenen Flächen	Ic	1 762	710
		--	1 008
		5 530	3 862
1. Phase (Ia + b + c) insgesamt:		9 392	

C) Planung von weiteren Park- und Einstellplätzen

Vorsorgliche Maßnahmen zur Minderung der Parkraumnot

Aus den angegebenen Zahlen geht jedoch klar hervor, daß selbst bei völliger Ausnutzung der vorhandenen und in Aussicht genommenen Flächen für öffentliche Parkzwecke und private Einstellanlagen der sicher zu erwartende Bedarf nicht gedeckt werden kann. Es besteht demnach die unübersehbare und unabdingbare planerische Notwendigkeit, weitere Flächen, die z.Z. noch nicht oder minderwertig bebaut sind, von einer Bebauung bzw. sonstigen Verwendung freizuhalten, um auf diese Weise weiteren Bedarf an Park- und Einstellplätzen in Zukunft decken zu können.

Es werden dazu verschiedene Flächen vorgeschlagen.

In der Gemeinderatsitzung werden diese anhand von Plänen und Aufstellungen näher bezeichnet werden. Für deren künftige Zweckbestimmung sollen zu gegebener Zeit Einzelanträge vorgelegt werden.

Auf diesen Flächen lassen sich schaffen:

ebenerdig
(2. Phase) 407 öffentliche Parkplätze
und 460 private Einstellplätze

und

bei mehrstöckigem
Ausbau
(3. Phase) weitere 2 888 Plätze,

die bei der gewählten Einteilung - wie oben erwähnt worden ist - zunächst als private Einstellplätze ausgewiesen werden sollen.

Bei restloser Ausnutzung dieser Flächen in der angegebenen Art würden dann insgesamt:

5 937 öffentliche Parkplätze
7 210 Einstellplätze
13 147 Park- bzw. Einstellmöglichkeiten

vorhanden sein.

D) Ergebnis und überschlägliche Kostenberechnung

Zusammenfassung und Kosten

Nach der Durchführung der unter Abschnitt C vorgeschlagenen Planung der Phase 2 und 3 (insgesamt rd. 13 200 Plätze) wird gerade die unterste Grenze des im Abschnitt A errechneten Mindestbedarfes (13 000 Plätze) erreicht.

Bei der Auswahl der Grundstücke ist auf unbebaute Flächen und, weil heute nicht mehr ausreichend vorhanden, auch auf solche Flächen zurückgegriffen worden, von denen heute angenommen werden kann, daß sie durch spätere Verkehrs- und städtebauliche Sanierungsmaßnahmen von Gebäuden freigemacht werden müssen.

Die Freihaltung und Inanspruchnahme von oben gekennzeichneten Flächen ist zweifellos eine Mindestforderung, der man sich unter verantwortlicher Berücksichtigung der heute erkennbaren Verkehrs- und Stadtentwicklungstendenzen wohl kaum guten Gewissens entziehen kann!

Die für den Erwerb der benötigten Grundstücke, für den Abbruch bestehender Gebäude, für Einebnungsarbeiten sowie die Herstellung ebenerdiger Anlagen erforderlichen Kosten betragen, überschlägig ermittelt:

1. Für Grunderwerb, Geländefreimachung und Ausbau der Plätze der Phase 1, für die bereits Bausperre und Planfeststellung vorliegt oder eingeleitet ist,	etwa	5 608 510 DM +)
2. Für Grundstückserwerb, Geländefreimachung und Ausbau der noch möglichen weiteren Plätze der Phase 2, und zwar für		
a) öffentliche Parkplätze	etwa	4 646 210 DM
b) private Einstellplätze	etwa	2 494 000 DM
insgesamt für Phase 1 und 2	etwa	12 749 000 DM.

Durch diese Aufwendungen werden zu 1. 1 762, zu 2. 407 zusammen 2 169 öffentliche Parkplätze und 460 private Einstellplätze ebenerdig neu geschaffen.

+) Hierin sind die überschlägig ermittelten Kosten für die Parkstände im Kellergeschoß von N 2 und im ersten Obergeschoß von Q 6 enthalten.

Die auf den einzelnen Parkstand bezogene Kosten betragen im Durchschnitt

für die 1. Phase $\frac{5\ 608\ 510}{1\ 762}$ = 3 180 DM.

Mit dieser Ausgabe wird die Voraussetzung geschaffen, in späterer Zeit auf den freigelegten Flächen durch Errichtung von Parkhäusern oder Hochgaragen weitere 1 008 Park- bzw. Einstellplätze zu erstellen.

Für die 2. Phase

a) öffentliche Parkplätze $\frac{4\ 646\ 210}{407}$ = 11 400 DM

b) private Einstellplätze $\frac{2\ 494\ 000}{460}$ = 5 400 DM

Bei der Wertung dieser verhältnismäßig hohen Kostenanteile ist zu berücksichtigen, daß gleichzeitig die Möglichkeiten geschaffen werden, auf den freigelegten Flächen Parkhäuser bzw. Hochgaragen zu errichten, in denen weitere 2 888 Park- und Einstellplätze eingerichtet werden können.

Auf die städtebaulichen Vorteile, die sich durch die an einigen Stellen beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen gleichzeitig ergeben werden, soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden.

Es ist hier darauf zu verweisen, daß die angegebenen Kosten annäherungsweise und überschlägig ermittelt worden sind, weil die den Bauherren anläßlich der Verhängung von Bausperren und der Aufhebung von Baufluchten zu zahlenden Entschädigungen nicht im voraus exakt zu schätzen sind.

Nach Aufwendung der obengenannten Beträge würden für das Innenstadtgebiet zur Verfügung stehen:

		Öffentliche Parkplätze	private Einstellplätze
zur Zeit vorhanden bleibende Plätze		3 768	2 144
Plätze, die durch Ausbau der bereits gesicherten Flächen entstehen	Phase 1	1 762	-
Plätze, die durch Ausbau der geplanten Flächen entstehen	Phase 2	407	460
		5 937	2 604

insgesamt 8 541

In dieser Aufstellung sind nicht erfaßt die 710 privaten Einstellplätze im Schloßgarten und im Hochgaragengebäude Heitger in R 5 und die Einstellmöglichkeiten, die beim Ausbau von Hochgaragen in mehreren Ebenen geschaffen werden könnten, da die Kosten für diese Anlagen nicht in dem vorstehend aufgeführten Betrag von 12 946 728 DM enthalten sind.

Durch diese Aufwendungen werden aber erst die Voraussetzungen zur Herstellung mehrstöckiger Anlagen geschaffen, und zwar für insgesamt 3 896 Plätze. Die Herstellkosten mehrstöckiger Anlagen schwanken je nach Bauart und Größe etwa zwischen 3 500 und 6 000 DM je Platz, die u.E. zu gegebener Zeit von privaten Bauherren aufzubringen sind.

Die Aufwendung des vorgenannten Betrages von rd. 12 749 000 DM stellt ein Programm für eine Reihe von Jahren dar. In diesem Betrag sind auch Grundstückserwerbskosten enthalten, die der städt. Vermögenskasse für bereits in den letzten Jahren erworbene Grundstücke wieder zufließen. Nicht berücksichtigt sind jedoch Kosten für mehrstöckige Ausbauten.

Miteingeschlossen sind dagegen diejenigen Kostenanteile, die für die Herrichtung öffentlicher Parkplätze

im Kellergeschoß von N 2
82 Stände, 600 000 DM je Stand etwa 6 500 DM

im 1. Obergeschoß von Q 6
140 Stände, 900 000 DM je Stand etwa 6 350 DM

benötigt werden.

Anteilsbeträge im jeweiligen Haushalt vorzusehen, die für den Grundstückserwerb im Interesse künftiger privater Einstellplätze vorweg erforderlich sind, ist nicht zu umgehen, damit bei Verhängung von Bausperren bzw. Einleitung von Planfeststellungsverfahren Entschädigungen gezahlt werden können; und zwar bereits zu einem Zeitpunkt, in dem private Interessenten für diese Einstellplätze noch nicht bekannt sind.

Die Kosten für die Herstellung öffentlicher Parkplätze sind von der Stadt zu tragen. Bislang sind Staatszuschüsse hierfür nicht vorgesehen. Private Interessenten zu den Kosten öffentlicher Parkplätze heranzuziehen, ist gesetzlich nicht zulässig.

Nach den Bestimmungen der RGaO. haben die privaten Bauherren jedoch selber für die erforderliche Zahl von Einstellplätzen auf ihrem Grundstück zu sorgen. Falls dies in Einzelfällen nicht möglich ist, müssen sie sich um Grundstücke in der Nähe bemühen oder sich durch Finanzierungsbeiträge an Gemeinschaftsanlagen beteiligen. Auf diese Weise wird der Rückersatz der vorweg angefallenen von der Stadt vorfinanzierten Grunderwerbskosten für die erwähnten privaten Einstellplätze geregelt. Ebenso werden damit die Möglichkeiten zur privaten Finanzierung der in der 3. Phase vorgesehenen mehrstöckigen Anlagen allmählich geschaffen.

Der Technische Ausschuß hat die Angelegenheit in der Sitzung am 21.5.1959 beraten und dem Gemeinderat die Annahme des Antrags empfohlen.

I.V.

Trumpfheller Borelly