

Der Stadtverkehr

Der Verkehr dient heute allen Lebensgebieten, sei es Arbeit, Geschäft, Politik, Forschung, Erholung u. a. Unser modernes Leben ist ohne Verkehr, d. h. ohne die Überwindung von Entfernungen mit Personen und Gütern, überhaupt nicht denkbar. Das gilt für den Stadtverkehr im besonderen Maße. In unseren Städten wohnt die Bevölkerung auf engem Raume in Ansammlungen von Hunderttausenden, ja Millionen Menschen. Der Umfang des Stadtverkehrs nimmt mit dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung zu und wird maßgebend bestimmt durch die Einwohnerzahl, die Größe des Einzugsgebiets, die städtebauliche und wirtschaftliche Struktur der Stadt, die Lebens- und Arbeitsgewohnheiten ihrer Bevölkerung u. a. Schon durch die Jahrhunderte, vor allem aber in den letzten hundert Jahren, lassen sich sehr enge Beziehungen zwischen der Entwicklung einer Stadt und ihren Verkehrsbedingungen nachweisen. Erst die modernen Verkehrsmittel ermöglichten Städtebildungen der heutigen Form. Menschenansammlungen, wie in den Städten New York, London, Paris, Berlin, Hamburg u. a., könnten heute ohne die modernen Verkehrsmittel ebenso wenig existieren, wie ohne Versorgung mit Wasser oder ohne die Ableitung von Abwasser und die Beseitigung von Müll. Entfernungen von 30 km und mehr, wie sie oft in großen Städten vom Stadtrand zum Stadtkern zurückzulegen sind, bedeuteten früher einen Tagesmarsch; sie können heute in einer halben Stunde zurückgelegt werden. Wenn früher die Entfernung für die Verkehrsbeziehungen maßgebend war, so ist es heute die Zeit für die Überwindung des Weges. Diese allgemeinen Überlegungen deuten schon die vielfachen Wechselwirkungen zwischen Städtebau und Stadtverkehr an. Die großen Probleme des modernen Städtebaus, wie Auflockerung der Stadt, Dezentralisation von Geschäftsgebieten und Arbeitsstätten, Bebauungsdichte in den Baugebieten u. a. sind zugleich die wichtigsten Probleme des Stadtverkehrs; ihre Lösung bestimmt das künftige Ausmaß und die Struktur des Verkehrs in der Stadt.

Die Konzentration baulicher Nutzung auf engem Raume in den Geschäftsgebieten schafft eine Zusammenballung gewaltiger Verkehrsströme in diesen Gebieten und um sie herum. Einer solchen Entwicklung kann durch moderne Verkehrsbauten allein kaum oder überhaupt nicht mehr begegnet werden. Eine eindeutige Beschränkung der zulässigen baulichen Ausnutzung der Grundstücke in den Geschäftsgebieten ist daher unumgänglich, wenn nicht auf die Dauer schwerwiegende verkehrliche und wirtschaftliche Nachteile erwachsen sollen. Der Deutsche Städtetag hat 1956 empfohlen, in den Geschäftsgebieten einen Bauindex von höchstens 2 vorzuschreiben, d. h. die Nettogeschoßfläche, die auf einem Grundstück errichtet werden darf, soll höchstens zweimal so groß sein, wie die Grundstücksfläche. Damit soll nicht etwa eine moderne Hochhausbebauung unmöglich gemacht werden. Wenn aber Hochhäuser gebaut werden, so soll dafür auch die ausreichende Grundstücksfläche zur Verfügung stehen. Es liegt auf der Hand, daß eine solche Beschränkung der baulichen Nutzung und damit eine Verringerung der Konzentration von Geschäftshäusern und Arbeitsstätten, die alle Verkehrserzeuger sind, die weitere Zunahme des Verkehrs in den Stadtkernen in Grenzen hält. Es wird eine

Auflockerung des Geschäftsgebietes durch Ausdehnung auf angrenzende Gebiete oder sogar eine Dezentralisation durch Verlagerung von Geschäften und Betrieben in andere Stadtteile erzwungen, was wiederum eine Entflechtung der Verkehrszusammenballung zur Folge hat, so daß die Verkehrsbauten für die neuen Verkehrsströme mit erträglicherem Aufwand erstellt werden können.

Eine angemessene Auflockerung der Wohngebiete vermindert ebenfalls Verkehrsballungen und erleichtert die Verkehrsplanung; sie bedingt aber längere Wege für den Verkehr. Bei einer übertriebenen Auflockerung der Wohngebiete werden Verkehrsleistungen und Aufwendungen notwendig, die für die Bevölkerung eine unnötige Belastung an Kosten und Zeitaufwand für die Wege darstellen. Ferner ist dann eine ökonomische Ausnutzung von Massenverkehrsmitteln nicht mehr möglich, was sich wiederum in einem erhöhten Aufwand und einer unerwünschten Tendenz zur vermehrten Benutzung des privaten Kraftwagens im Berufsverkehr auswirkt.

Ähnlich, wie innerhalb des Stadtgebietes eine ungesunde Konzentration des Wirtschafts- und Geschäftslebens auf zu engem Raume vermieden werden sollte, müssen auch Mittel und Wege gefunden werden, um die Großstadt selbst in ihrer Ausdehnung und nach der Zahl ihrer Bevölkerung in vernünftigen Rahmen zu halten. In Hamburg setzt sich die Auffassung durch, daß eine allzu große Massierung von Industrie, Gewerbe und Handelsbetrieben innerhalb der engen Grenzen des hamburgischen Staatsgebietes ungesund wäre. Ein großer Teil der Berufstätigen könnte dann in der Stadt keine Wohnung mehr bekommen. Die Randgemeinden müßten mehr und mehr zu Wohngemeinden der Zentralstadt absinken; die durchschnittlichen Wege für die Bevölkerung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte würden immer länger werden. Schon heute muß man in Hamburg im allgemeinen mit einem Zeitaufwand von 50 Minuten und mehr für den einfachen

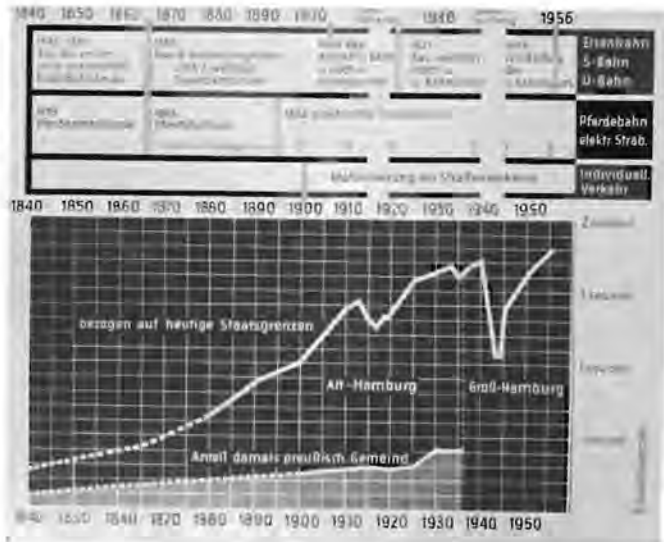


Abb. 1: Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel, verglichen mit den steigenden Einwohnerzahlen Hamburgs.