STADT UND SIEDLUNG

STADT- UND LANDESPLANUNG VERKEHRSWESEN VERSORGUNGSANLAGEN

BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG NR. 20

HERAUSGEBER PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN ALLE RECHTE VORBEHALTEN • FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

64. JAHR





GESAMTBILD DER STADT BLOMBERG (JUNKERS LUFTBILD) Am Rande rechts der Friedhof, später Parkanlage. An der Hangseite die alte Burganlage

ZWEI NEUE KLEINSTADT-BEBAUUNGSPLÄNE VON ARCHITEKT BDA WILHELM HEILIG

TEXTVERFASSER: REG.-BAURAT WALTHER GENZMER, BERLIN

MIT 6 ABBILDUNGEN

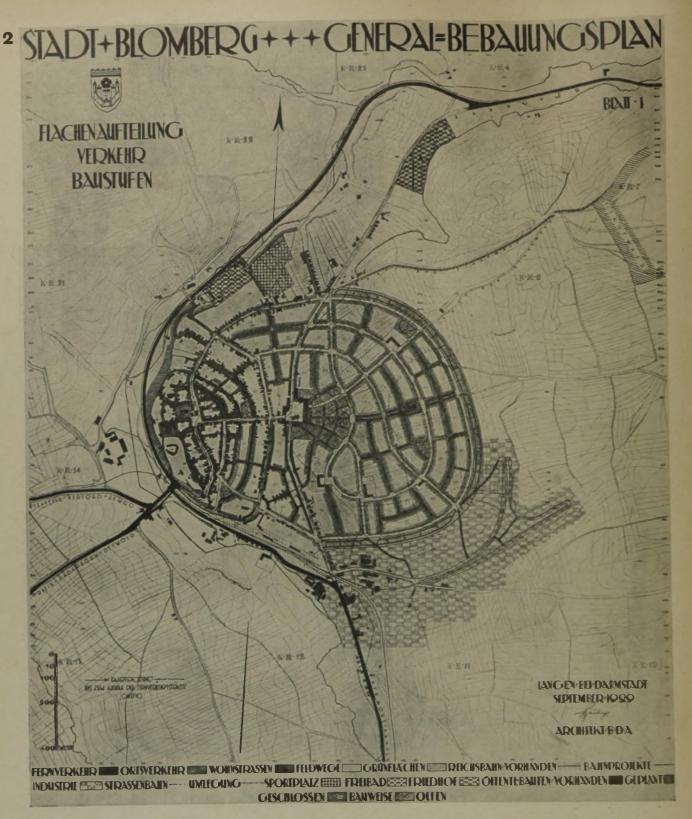
Bei den etwa gleichzeitig entstandenen, kürzlich fertiggestellten Bebauungsplänen für Blomberg (Lippe-Detmold) und Birkenfeld (Nahe) ging ihr Verfasser, Arch. BDA Wilhelm Heilig, von ähnlichen Gesichtspunkten aus. Das Gesamtbild der Pläne weist deshalb trotz der Verschiedenheit der Situationen eine gewisse Verwandtschaft auf. Eine vergleichende Betrachtung beider Entwürfe ist sehr lehrreich.

Der bisherige Zustand. Blomberg (Abb. 1—5) hat etwa 5000 Einwohner und liegt oberhalb eines Wiesentales am Fuße des Teutoburger Waldes. Die im Mittelalter vorgenommene Gründung der Stadt nutzte eine Talbiegung so aus, daß etwa die Hälfte der im Grundriß ovalen Stadt den Talhang berührt. Birkenfeld (Abb. 4 bis 6) hat ungefähr 3000 Einwohner und liegt in sinon fluchen Talmulde in der Nähe des Hunsriich. einer flachen Talmulde in der Nähe des Hunsrückechwaldes. Beide Städte haben einen gut er-

ARWESS

haltenen charaktervollen Altstadtkern. Blomberg zeigt einen regelmäßigen mittelalterlichen Stadttyp (ovale Gesamtform, drei Längsstraßen, die nach den Toren zu konvergieren; eine Hauptquerstraße) mit einer gut erhaltenen Burganlage und vielen schönen Fachwerkhäusern. Birkenfeld, ebenfalls schon im Mittelalter bestehend, ist im Grundriß unregelmäßig angelegt. Ihren Charakter erhält die Stadt vor allem durch viele ansprechende Bauten aus der Spätbarock- und Empirezeit, darunter das jetzt als Regierungsgebäude benutzte Schloß. Dieses entstand nach dem Wiener Kongreß, der das ehemalige Fürstentum Birkenfeld Oldenburg zusprach. Die letzten Reste einer ehemals bedeutenden Burg liegen südlich der Stadt, ohne Zusammenhang mit ihr, oberhalb eines Berghanges. Bei beiden Städten hat sich die Stadterweite-

rung in der Hauptsache entlang den vorhandenen



MASSSTAB 1:15000

Fernverkehrsstraßen schwarz angelegt. Eine neu anzulegende Umgehungsstraße läuft, dem Wiesental folgend, westlich um die Stadt herum. Dort, wo die für den Fernverkehr auszubauenden Straßen aus der Richtung Bielefeld—Herford—Lemgo und Rhein—Paderborn—Detmold auf die Umgehungstraße treffen, müssen die Straßenkronen so weit gehoben werden, daß eine Unterführung der künftigen Bahnlinien möglich ist. Der bisherige Friedhof in der künftigen Stadtmitte soll Stadtpark werden. Westlich davon ein rechteckiger Platz mit öffentlichen Gebäuden. Fast durchweg offene Bebauung. Der Bahnhof bleibt im Süden der Stadt; östlich anschließend das Industriegelände.

Landstraßen entwickelt und so das alte geschlossene Ortsbild zerstört. Beide Städte bilden die Endstation einer Stichbahn, und beide Städte liegen an wichtigen Verkehrsstraßen, die ihren Stadtkern durchschneiden, was sowohl gefährlich für die Abwicklung des Verkehrs als auch für den durch die Erschütterungen gefährdeten Bestand der Gebäude ist.

Blomberg lebt hauptsächlich von der gutgehenden und in der Aufwärtsentwicklung be-

griffenen Holzindustrie, deren Rohmaterial der Teutoburger Wald liefert; Birkenfeld ist landwirtschaftliche Zentrale, beherbergt an Industrie bis-her nur eine Ziegelei und hat voraussichtlich eine Zukunft als Luftkurort.

Die Bebauungspläne. Beide Pläne sehen eine Vergrößerung der Einwohnerzahl auf etwa das Dreifache vor: bei Blomberg auf 15 000, bei Birkenfeld auf 10 000 Einwohner. Danach bemist sich die Größe der angenommenen künftigen



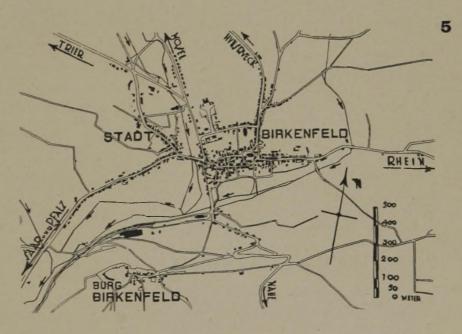


Ausschnitt aus dem Regulierungsplan der Altstadt. Die Zahlen 1, 2, 3 in den Häusern bedeuten deren Klassifizierung nach der Dringlichkeit des Abbruches.

1:12 000

BEBAUUNG DER STADT BIRKENFELD NACH DEM STANDE VON HEUTE RD. 1:20000

Hier zeigt sich das Zerfließen der Ortschaften, die Säumung der Ausfaltstraßen mit Häusern besonders stark. Aufgabe des Bebauungsplanes war vorwiegend, eine Zusammenfassung des zersplitterten Bildes zu erreichen.



Stadtgebiete unter Beibehaltung der bisher ortsüblichen niedrigen, offenen und halboffenen Bauweise. Die bisher durch die Ortskerne hindurchgehenden Landstraßen werden durch Umgehungsstraßen entlastet. Für die Industrie werden Gebiete vorgesehen, die bequem zur Eisenbahn liegen und von den Wohnflächen durch Grünstreifen getrennt sind.

Bei der Aufstellung der Bebauungspläne wurde angestrebt, den künftigen Stadtgebilden eine ähnlich geschlossene Wirkung auch von außen her zu geben, wie sie bis ins 19. Jahrhundert hinein vorhanden war. Das soll erreicht werden durch die Einbeziehung der bisher vorhandenen Bebauung an den Landstraßen entlang in das künftige Stadtgebiet und durch die annähernd regelmäßige Gestalt der Stadtgrundrisse (bei Blomberg ungefähr ein Kreis; bei Birkenfeld ungefähr ein Halbkreis). Die Stadtgrenze wird gebildet bei Blomberg z. T. durch den Talhang, z. T. durch eine zusammenhängende Grünanlage, bei Birkenfeld im Süden durch eine Grünanlage, im übrigen durch die Umgehungsstraße.

Die auf den ersten Blick überraschende starke Krümmung der meisten Straßen ergab sich aus der Anpassung an das Gelände, aus der Absicht, den inneren Stadtverkehr möglichst bequem zu machen, vor allem aber aus der Erwägung, daß die orts-



1:15000

Hauptverkehrsstraßen bisher von Westen nach Osten durch den Stadtkern hindurchführend. Eine neu anzulegende Umgehungsstraße führt im Halbkreis nördlich um die künftige Gesamtstadt herum. Bahnhof und Industriegelände im Süden der Stadt. Der Hang südlich der Stadt soll unbebaut bleiben (Rauchbelästigung vom Industriegelände her). Block 30 ehem. Schloß, jetzt Regierungsgebäude mit Park. Block 40 geplanter Platz mit größerem Gebäude für landwirtschaftliche Zwecke.

Ein Bauverbot auf eine Tiefe von je 20 m zu beiden Seiten der Umgehungsstraße ist in den Ausführungsbestimmungen zu dem Bebauungsplan vorgesehen. Die Zuwegungen zu den einzelnen Baugrundstücken zwischen Umgehungsstraße und der nächst folgenden Ringstraße dürfen nur von letzterer aus erfolgen. Die Dringlichkeit der Umlegung der Grundstücke (Flurbereinigung) geht aus diesem Bilde ganz besonders hervor

übliche Bauweise für Wohnbauten unbedingt beibehalten werden müßte und daß eine für größere Städte ohne weiteres als richtig anerkannte strenge geradlinige Zeilenbauweise hier nicht am Platze wäre. In den Altstädten sind einige Fluchtlinienänderungen aus verkehrstechnischen Gründen notwendig, die allmählich je nach der Dringlichkeit vorgenommen werden sollen. Die davon betroffenen Häuser sind in drei Klassen geteilt:

1. Bauten, die aus verkehrstechnischen Gründen stadtseitig zu erwerben und zu beseitigen sind: 2. Bauten, die erst in weiterer Entwicklung ent-fernt werden müssen; 3. Bauten, die zwar durch die neue Baufluchtlinie angeschnitten werden, jedoch bis zur Abnutzung oder dem durch den Eigentümer selbst beantragten Abbruch bestehen bleiben können.

Es ist dafür entsprechend Sorge getragen, daß die Schönheit der alten Stadtbilder unter diesen Veränderungen möglichst wenig leidet. –

VERKEHR UND ORTSBILD

MIT 4 ABBILDUNGEN

Die künftige Entwicklung des Landstraßenverkehrs greift vermutlich noch tiefer in den Bestand der Landschaft ein, als die einstmalige Durchführung der Eisenbahn, die nach erfolgtem Ausbau ihres Netzes die Landstraße auf eine Reihe von Jahrzehnten zu einer gewissen Bedeutungslosigkeit herabsinken ließ. Der Ausbau des Gesamtstraßennetzes ist daher von außer-ordentlicher Bedeutung, nicht nur für den täglich sich steigernden Kraftwagenverkehr, sondern für alle Wirtschaftszweige, nicht zuletzt auch für die Reichsbahn.

Doch nicht nur bei Großstädten und deren näherer Umgebung wirkt sich die Wiederbedeutung der Landstraße aus, in noch höherem Maße geschieht dies bei kleineren Städten und Dörfern, deren Entwicklung durch die sie durchziehende Straße einst bestimmt wurde, freilich zu jenen Zeiten, als 70-Kilometergeschwindigkeiten noch ins Märchenreich gehörten. Daß unserem Wegenetz nicht nur die notwendigen, rein technischen Verbesserungen des Straßenoberbaues usw. nottun, sondern daß die gesamte Führung nicht auf den

heutigen Kraftwagenverkehr zugeschnitten ist, merkt der Landbewohner ebensogut wie der Kraftfahrer. Dieser ist gezwungen, je nach der Bevölkerungsdichte eines Landesteils in kürzeren oder längeren Abständen Ortschaften zu durchfahren, deren bandartige Ausdehnung längs der Durchgangsstraßen von Jahr zu Jahr zunimmt. An Stelle des Haufendorfes tritt das Straßendorf auch da, wo es nie bodenständig war. Schon wachsen viele Ortschaften als Straßendörfer zusammen. nicht nur in engen Tälern, in denen die Ausdehnungsmöglichkeiten erschwert sind, sondern auf dem flachen moglichkeiten erschwert sind, sondern auf dem flachen Land, wo Platz genügend zu einer organischen Entwicklung menschlicher Siedlungen besteht. Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus betrachtet ist das Straßendorf der Hemmschuh des Verkehrs, insbesondere des Kraßtwagens, von jedem anderen Gesichtspunkt aus besehen bieten langgezogene Ortschaften nur Nachteile. Trotzdem strebt vorerst noch das kleinste Dorf mit allen Kräßten das heißt tung danach, "erschlossen" zu werden, das heißt, tun-



- 1 ORTSBILD VON HERRSTEIN MIT RAND-BEBAUUNG DER AUSFALLSTRASSEN
- 2 ORTSBILD VON HERRSTEIN MIT UMGEHUNGS-STRASSE UND STICHSTRASSEN ZUM ORTSKERN



Die künftige Ausdehnung liegt zwischen Umgehungsstraße und bisheriger Ausfallstraße. Die Umgehungsstraße ist so gewählt, daß das günstigste Gelände für die Bebauung verbleibt.

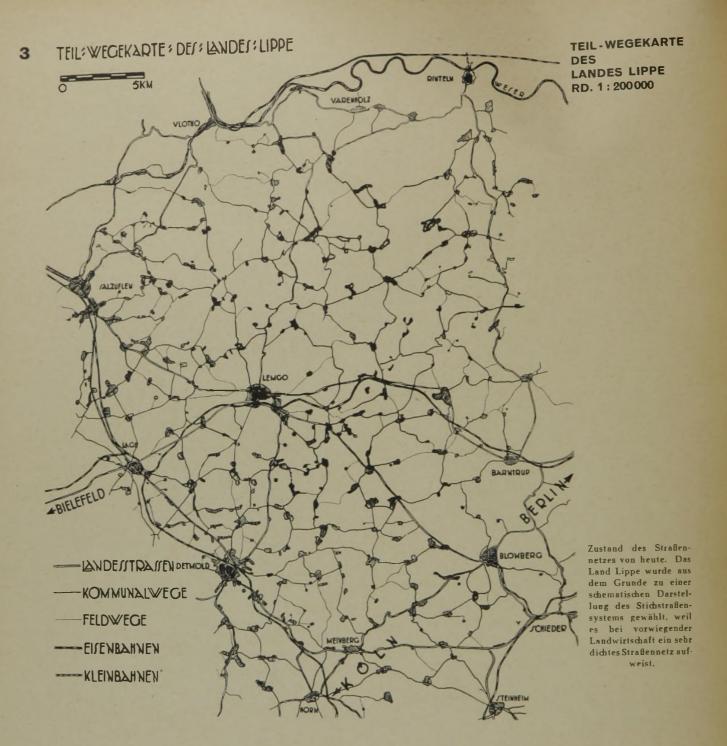
lichst von einer recht verkehrsreichen Straße durchschnitten zu werden.

Aus den unzählig vielen Beispielen charakterlosen Zerfließens von Ortschaften sei im Bilde u. a. der Marktflecken Herrstein angeführt (Abb. 1 und 2, oben). In vergangenen Zeiten ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit befestigtem Schloß, verlor er an Bedeutung, da keine Bahnlinie ihn berührt. Die Säumung der Ausfallstraßen mit Häusern ist die Ursache für das einsetzende Zerfließen des Ortsbildes. Daß nach modernen, hygienischen Gesichtspunkten eine mehr aufgelockerte Randbebauung um den Ortskern treten müßte, ist selbstverständlich, keinesfalls aber dürfte die Ausdehnung in der Weise erfolgen, wie das Lichtbild sie zeigt. Tausende ähnlicher, meist sehr viel schlimmerer Beispiele aus allen Gebieten Deutschlands sind mühelos nachzuweisen. Das Bestreben, diesem Übelstande abzuhelfen, entspringt keinerlei Romantik, sondern praktischen Erwägungen, und in den Plan des Ausbaues des deutschen Landstraßennetzes, dessen Durch-

arbeitung zur Zeit beginnt, müssen neben den reinen Verkehrsbelangen und den Interessen der Großstädte und Industriebezirke die Entwicklungsnotwendigkeiten der Kleinstädte und Ortschaften einbezogen werden.

Der Entwurf des Städtebaugesetzes vom 8. März 1929 führt in den Begründungen zum Flächenaufteilungsplan unter "Verkehrsflächen" an:

aufteilungsplan unter "Verkehrsflächen" an:
"Der Begriff des Verkehrsbandes, wie er in dem Gesetz, betr. Verbandsordnung für den Ruhrkohlenbezirk vom 5. Mai 1920 (Gesetzsammlung S. 286) erstmalig in der Gesetzessprache enthalten ist, bedurfte einerseits einer Erweiterung auf die dazu gehörigen Anlagen (denn mit einer Bahnlinie allein kann dem Verkehrsbedürfnis nicht genügt werden) und auf Schiffahrtsstraßen, andererseits aber auch einer Einschränkung; die Verkehrsbänder sollen nicht Verkehrsmitteln jeder Art, wie es im ersten Entwurf hieß, sondern nur Verkehrsmitteln mechanischer Art dienen. Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk hat bisher Verkehrsbänder ganz überwiegend nur für starre Verkehrsmittel (Schienenwege) festgesetzt, nur in ganz wenigen Ausnahmefällen auch für Kraftwagenbahnen, also für Geländestreifen, auf denen nur Kraftwagen verkehren dürfen. Eine Festsetzung von Verkehrs-

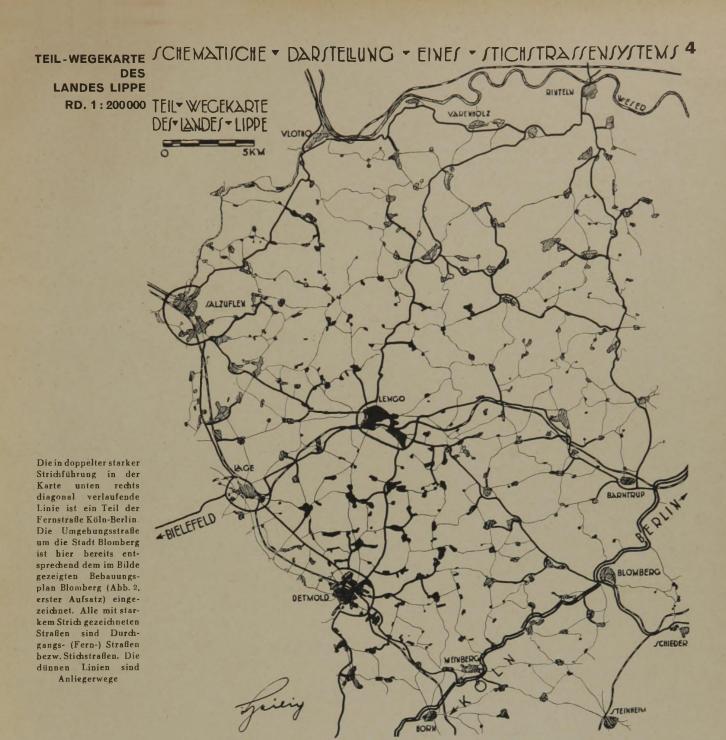


händern für Straßen, die dem allgemeinen Verkehr ohne Einschränkung dienen sollen, hat dagegen tatsächlich nicht stattgefunden. Deshalb ist es nicht nur unbedenklich, sondern es empfiehlt sich auch, den Begriff in der Beschränkung wie er sich in der Praxis herausgebildet hat, in den Städtebaugesetzentwurf zu übernehmen."

Dies mag für einen Industriebezirk mit besonderen wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen zutreffen, kaum aber für Gegenden mit vorherrschender Landwirtschaft, es sei denn, daß der Gesetzgeber mit dem ernstlichen Bestreben einer Dezentralisation der Industrie auf weite Sicht rechnet, ein Kapitel, das zu viele Voraussetzungen einbezieht, um hier näher erörtert werden zu können. Allein der Begriff "Verflüssigung der Kohle und deren mögliche Auswirkung auf die Bedeutung der Wasserstraßen" zeigt, wie die fortschreitende Technik unter Umständen einschneidend auf Maßnahmen einwirken kann, die zur Zeit getroffen werden. — Daß in England die Flächenaufteilungspläne in Zeitabständen von fünf Jahren einer Nachprüfung auf ihre Anpassungsfähigkeit an wirtschaftliche Forderungen bzw. Umstellungen unterzogen werden, dürfte als eine begrüßenswerte Maßnahme zu betrachten sein. — Inwieweit der im Städtebaugesetz vorgesehene Flächenaufteilungsplan, dessen Notwendigkeit sehr umstritten

ist, Beeinflussungen erführe, wenn das Verkehrsstraßennetz zumindest der großen Durchgangsstraßen in die "Verkehrsflächen" mit einbezogen wäre, hängt von der Bedeutung ab, die der Verkehrsstraße in Zukunft beigemessen wird.

Ist die Großstadt neuerdings bestrebt, durch sogenannte Umgehungsstraßen den Durchgangsverkehr umzuleiten, um eine Entlastung der Straßen des Stadtinnern herbeizuführen, so sind reine Verkehrsmaßnahmen die Ursache. Für das an einer Verkehrsstraße gelegene Dorf ist die Umgehungsstraße von gleicher Notwendigkeit. Hier sprechen nicht reine Verkehrsmaßnahmen mit, auch nicht nur die bereits angeführten Einflüsse der Durchgangsstraßen auf die bauliche Entwicklung der einzelnen Ortschaften, sondern Rücksichtnahme auf die Landwirtschaft und den ihr eigenen Betriebscharakter erscheint bei der Lösung der kommenden Verkehrsprobleme sehr am Platze und die Erwägung einer gewissen Befried ung ländlicher Bezirke durchaus wünschenswert. Bei einem Straßennetz von insgesamt 180 000 km Länge (das Netz der Reichsbahn beträgt etwas mehr als 50 000 km) wäre nur vor allen Dingen der Begriff "Verkehrsstraßen" zu klären. In sehr begrüßenswerter Weise scheinen Bestrebungen



dieser Art, angeregt durch das Reichsverkehrsministerium, im Gange zu sein, und der Ausbau der kommenden, sogen. Fernverkehrsstraßen dürfte sich wohl (unter Verzicht auf ausgesprochene Autostraßen) in der Wcise entwickeln, daß eine Verbindung der längsten Strahlen der einzelnen Verkehrsspinnen das Skelett des kommenden, einheitlichen Ausbaues des Gesamtstraßennetzes ergeben wird. Bereits bestehende Straßen dürften wohl in weitestgehendem Maße bei entsprechenden technischen Verbesserungen in Frage kommen. Unmöglich erscheint es, ein Netz von über 180 000 km Länge in absehbarer Zeit so auszubauen, wie der schwere Lastkraftwagen dies erfordert. Der dem modernen Verkehr anzupassende Ausbau der Straßen kann demnach vorerst nur auf einem Bruchteil des vorhandenen Straßennetzes sich vollziehen und unsere finanziellen Hemmungen dürften nicht dazu angetan sein, den Wünschen aller Gemeinden, einschließlich kleinster Dörfer, nach möglichst sofortiger "Erschließung" Rechnung tragen zu können. Wahrscheinlich wird hier aus der Not eine Tugend werden, deren Früchte spätere Geschlechter ernten können. Praktisch ausgedrückt: der Gedanke einer Trennung des gesamten Wegenetzes in Fernstraßen (unter Zulassung bespannter Fuhrwerke, jedoch Ver-

botes von Viehlerden) und Anliegerwege (für durchfahrende Motorfahrzeuge gespertt) liegt nahe.

durchtahrende Motorfahrzeuge gesperrt) liegt nane. Als erstere würden anzusehen sein die Fernverkehrsstraßen und die Straßen zweiter und dritter Ordnung (sefern eine Sonderbezeichnung überhaupt erforderlich erscheint) und hiervon abzweigende, zu den einzelnen Ortschaften führende Stichstraßen. Anliegerwege wären die Verbindungen zwischen den einzelnen Ortschaften (heute meist schon Schotterstraßen) und die Feldbestellungswege. Inwieweit eine Gewichtsbeschränkung der Wagen für Anliegerwege in Frage käme, müßten örtliche Verhältnisse entscheiden Um widerrechtlicher Benutzung zu begegnen, wäre die Bescheinigung einer Behörde (Kreis) für die jeweiligen Anlieger das Gegebene.

Frage käme, müßten örtliche Verhältnisse entscheiden. Um widerrechtlicher Benutzung zu begegnen, wäre die Bescheinigung einer Behörde (Kreis) für die jeweiligen Anlieger das Gegebene.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen Vorzüge und Nachteile des Stichstraßensystems vor Augen führen. Zur Erläuterung ist die Skizze eines Teilgebietes des Landes Lippe beigefügt mit dessen vorhandenem Wegenetz (Abb. 3, S. 22) und einer schematischen Einzeichnung der Umgehungs- und Stichstraßen (Abb. 4, oben). Deutlich ersichtlich ist hieraus, daß das vorhandene Netz in seinen Hauptzügen unverändert blieb und nur die ohnehin unvermeidlichen Umgehungen von Städten und Ort-

schaften im Zuge der Fernverkehrsstraße Köln-Paderborn-Hannover-Berlin eingefügt sind. Gleiche Maßnahmen sind getroffen bei den übrigen Verkehrsadern. Inwieweit diese beiden Straßenarten sonstiger Verbesserung bedürfen, etwaiger Verbreiterung, Vermeidung allen schaffen, unübersichtlichen Verweiter meidung allzu scharfer, unübersichtlicher Kurven, Beseitigung starker Steigungen usw. ist Sache lokaler Durcharbeitung, wie auch die endgültige Führung der Umgehungsstraßen nur auf Grund eingehenden Studiums der örtlichen Verhältnisse erfolgen kann. Als Stichstraßen sind durchweg bereits bestehende Wege gewählt. Sie sollen auf die bauliche Entwicklung der Ortschaften einen bestimmten Einfluß ausüben, dem "Zerfließen" entgegenwirken. Die Stichstraße mündet auf dem Wendeplatz, dem Dorfplatz. Um ihn gruppieren sich, soweit das Gelände dies zuläßt, die Häuser, von ihm aus gehen die Anliegerwege zu den nöchsten. Dörfern bier macht der Durchgangsverkeht. Häuser, von ihm aus gehen die Anliegerwege zu den nächsten Dörfern, hier macht der Durchgangsverkehr halt. — Städtebauliche Aufgaben auf dem Lande. — Nur auf diese Weise läßt sich die Säumung der Verkehrsbänder (Fernstraßen) praktisch unterbinden. Im Städtebaugesetz findet sich unter "Begründung, Allgemeines VI" eine Aufzählung der wichtigsten Bauverbote mit dem Nachweis, daß es in Preußen außer an fertig ausgebauter Straße praktisch keine Baufreiheit in dem Sinne mehr gibt, daß Jemand ein Grundstück, das ihm gehört, oder das er erwirbt, auch bebauen kann. An der, die Ortschaft durchziehenden Fernverkehrsstraße findet der Baulustige immer die Fernverkehrsstraße findet der Baulustige immer die ausgebaute Straße vor und der § 13 des Ansiedlungsgesetzes von 1904 bedeutet nur insofern eine verhütende Maßnahme, als er die Ansiedlung außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft von beeiner im Zusammenhang gebauten Ortschaft von Besonderen Genehmigungen abhängig macht. Wenn sich
aber im Sinne der Perlenschnur Haus an Haus längs
der Ausfallstraßen reiht, geschieht dies, weil der "lose"
Zusammenhang gewahrt zu sein scheint. Die Maßnahme einer Rückverlegung der Bauflucht zu beiden
Seiten der jeweiligen Ausfallstraßen würde das Übel
zwar etwas lindern, keinesfalls beheben, da zuviele
unmittelbare Einmindungen aus den einzelnen unmittelbare Einmündungen aus den einzelnen Häusern in die Verkehrsstraße erfolgen und der mit unmittelbare zur glatten Abwicklung des Verkehrs beiträgt. (Bei den in den Plänen "Blomberg" und "Birkenfeld" ge-zeigten Umgehungsstraßen sind Zufahrten zu den peripherischen Siedlungen nur an den planmäßig deut-lich erkennbaren Stellen möglich: der nächsti

Straßenring nimmt den Einzelverkehr auf.)

Wie der Skizze (Abb. 4, S. 23) zu entnehmen ist, wird man häufig mehrere Ortschaften an eine Stichstraße anschließen müssen. Sofern die Gabelung innerhalb der erstgelegenen Ortschaft sich befindet, muß deren künftige Ausdehnung möglichst außerhalb des Knotenpunktes liegen. Das Stichstraßensystem läßt ein weitmaschiges Netz der Durchgangsstraßen zu, das um so gründlicher eine erstmalige Instandsetzung und spätere Unterhaltung erfahren kann, je weniger Straßenflächen vorerst in Frage kommen. Der Durchgangs- (Fern-) verkehr wird hierdurch die erwünschte rasche Abwicklung erfahren. Anders liegt der Fallbeim Nahverkehr. Der Kraftwagen, der innerhalb eines kleines Bezirkes Ortschaft um Ortschaft berühren muß, ist genötigt, am Ende des Stichweges, am Dorfplatz zu wenden. Der geübte Fahrer weiß jedoch sehr wohl, daß er auf guten Straßen mit geringen Steigungen nicht nur seinen Wagen schont und Betriebsstoff spart, sondern meist auch noch Zeit gewinnt — trotz des Umweges.

Ausgesprochene Industriebezirke müssen mit Verkehrsmaßnahmen rechnen, auf die der Vorschlag des Stichstraßensystems vielleicht nur sehr bedingt An-

wendung finden kann.
Eine praktische Durchführung der Umgehungs- und Stichstraßen würde Jahrzehnte in Anspruch nehmen und ist daher an eine unbedingte Planwirtschaft gebunden. Neben technischen Problemen wird eine Fülle wirtschaftlicher Fragen aufgerollt, nicht zuletzt auch die Bereitstellung von Arbeitsmöglichkeiten, in erster Linie im Sinne des Ausbaues der Fernstraßen, also eines Teiles des vorhandenen Netzes. Schwierigkeiten technischer Natur entstehen nur in gebirgigen Gegenden, vorwiegend in engen Flußtälern, während im Flachlande eine Regelung, soweit die Technik in Frage kommt, sich sehr einfach gestaltet. In besonders

schwierigen Fällen, wo eine Enteignung außergewöhnliche Vergütung voraussetzt, wird an Stelle der Umgehungsstraßen das Einbahnstraßensystem treten müssen, demnach das Durchfahren von Ortschaften nicht vermieden werden können. Die Enteignung sfrage ist der Angelpunkt, um den sich das Problem der Umgehungsstraßen dreht. Naturgemäß wird bei der Durchführung der letzteren Landbesitz durchschnitten und daher sollte die Gelegenheit wahrgenommen werden, überall da, wo die Flurbereinigung sich noch nicht vollzogen hat, diese in Verbindung mit dem Ausbau der Straßen zur Durchführung zu bringen. Nur dann kann mit Erfolg Rücksicht auf die künftigen Ausdehnungsgebiete der einzelnen Ortschaften genommen werden, was unbedingt erforderlich ist, sollen die Umgehungsstraßen dauernd ihren Zweck erfüllen.

Unbeschadet der Selbständigkeit der einzelnen Gemeinden dürften die Fernverkehrsstraßen nur im Sinne der "zwischengemeindlichen Flächenaufteilungspläne" (Städtebaugesetz §§ 10—17) ihre endgültige Festlegung, insbesondere in ihren Einzelheiten, erfahren, wenn überhaupt der Flächenaufteilungsplan in mittleren und kleinen Städten und Ortschaften in Frage kommen soll.

Größere Ortschaften sind in der Skizze (Abb. 4)

durch Stichstraßen mit den Hauptverkehrssträngen verbunden. Aus naheliegenden, oben angeführten Gründen können nicht alle kleinsten Dörfer und einzelne Ge-höfte unmittelbar an solchen Verkehrsstraßen liegen. deren Ausbau den Anforderungen entspricht, die z.B. ein Fünftonner-Lastkraftwagen an eine Straße stellt. ein Fünftonner-Lastkraftwagen an eine Straße stellt. Die dünnen Linien in der Skizze sind vorhanden Schotterstraßen, Verbindungswege, von denen die Feldbestellungswege abzweigen. Sie sind heute für den Kraftwagen - Durchgangsverkehr vorbehaltlos freigegeben. Der Vorteil für die Anlieger dürfte in keinem Verhältnis zu den Lasten stehen, die den einzelnen Kreisen aufgelogt werden müssen sollen diese Schotterstraßen bei erlegt werden müssen, sollen diese Schotterstraßen bei zunehmendem Verkehr auch nur einigermaßen befahrbar bleiben. Wer benützt diese Wege am meisten? — Der Durchgangsverkehr. Wer benützt sie am wenigsten? — Der Landwirt. Der Gutshof mit ausgesprochener Mildwirtschaft hat vielleicht das Bedürfnis, seine Erzeugnisse mit dem Lastwagen unmittelbar nach der Stadt zu fahren. Der Lastkraftwagen des Delikateßgeschäftes nächstgelegenen Großstadt will seine irgendeiner Waren in kleinste Dörfer bringen, irgendein Reisender möchte kein Gehöft unbesucht lassen und glaubt, bis zum einzelstehenden Bauernhof vordringen zu müssen, nicht zuletzt, die "schöne Landschaft" soll dem Personenkraftwagen zugänglich gemacht sein. — Ähnliche "Notwendigkeiten" lassen sich in beliebiger Zahl fort-"Notwendigkeiten lassen sich in beliebiger Zahl ichtensern. Der Milchtransport ist dasjenige Beispiel, das am ehesten erwähnt zu werden verdient, weil Eile beim Versand nottut. Aber selbst in größten landwirtschaftlichen Betrieben wird das Pferd auf die Dauer nicht zu verdrängen sein aus mehr als einem Grunde, und der Vorteil der Verlademöglichkeit unmittelbar vor dem Gutshause in einen Fünftonner-Lastwagen dürfte stark geschmälert werden durch Unterhaltungskosten, zu deren Aufbringung das fremde, durchfahrende Lastauto nur mittelbar beisteuert, unmittelbar jedoch die Straße abnützt. Natürlich soll weder dem Dorfe noch dem Gutshof das Recht benommen sein, eine Motor-straße zu unterhalten oder auszubauen, wenn ein starker Güterverkehr dies erfordert. Schon die Erst-planung der Sticktraßen müßte sich den derzeitigen Bedürfnissen nach Kräften anpassen. Man vergesse aber ja nicht, daß eine allzu starke Abwanderung von der Eisenbahn sich auf die Dauer als unrentabel erder Eisenbahn sich auf die Dauer als unrentabel erweisen wird. Schwere Lasten gehören, wenn größere Entfernungen in Frage kommen, auf die Schiene, deren Stränge zu diesem Zweck gebaut sind. Über dieses Thema gibt der Vortrag des Referenten im Landkreistage, Dr. Heymann, über "Straßenpolitik" (vgl. "Der Straßenbau" Heft 32, Jahrgang 1926) vortreffliche Aufschlüsse. Der Reichseisenbahn sind Lasten auferlegt, die aufzubringen nicht dadurch erleichtert wird, daß der Staat Mittel für den Ausbau oder gar den Bau neuer Straßen zur Verfügung stellt, da, wo die Frage zwingendster Notwendigkeit nicht vorher eingehend geklärt ist. — Heilig