

STRASSEN-^U_ND TIEFBAU

ORGAN FÜR DIE FORTSCHRITTE IM STRASSEN- UND TIEFBAUWESEN

Herausgeber: o. Prof. Dr. Ing. B. Renfert · Aachen

● VERLAG: STRASSENBAU, CHEMIE UND TECHNIK VERLAGSGESELLSCHAFT M.B.H., (17a) HEIDELBERG ●

Die Zukunft der deutschen Straßen unter dem zu erwartenden Verkehr

Festrede

von Diplom-Ingenieur Dr. jur. Dr. rer. pol. Dr.-Ing. E. h. ERNST F. WAHL
Präsident der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz

bei der feierlichen Ehrenpromotion durch die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen am 13. 12. 1958



Abb. 1. Präsident Dr. jur. Dr. rer. pol. Dr.-Ing. E. h. Wahl bei seiner Festrede anlässlich seiner Ehrenpromotion

Magnifizenz, Spektabilitäten, meine Damen und Herren!

Der gegenwärtige Zustand der deutschen Straßen darf als weitgehend bekannt vorausgesetzt werden.

Was aber haben unsere Straßen in Zukunft zu erwarten?

Eine Reihe von Tatsachen, die mehr oder weniger bekannt sind, die aber kaum beachtet und in ihrer Tragweite bisher keinesfalls berücksichtigt werden, müßten alle für das Straßengeschehen Verantwortlichen veranlassen, sich ernsthaft mit dem daraus resultierenden Problem zu befassen und die entsprechenden Maßnahmen rechtzeitig zu ergreifen.

Diese Tatsachen sind:

1. Der wachsende Wohlstand, der sich in einem stetigen Ansteigen des Bruttosozialprodukts ausdrückt, führt von Jahr zu Jahr zu einer weiteren Erhöhung des Kraftfahrzeugbestands, wobei gleichzeitig eine beachtliche Abnahme der Krafträder eintritt mit dem Übergang zum vier-rädrigen Pkw; z. Z. laufen 2,76 Mio. Pkw, die sich nach sorgfältigen Analysen bis 1965 auf das Doppelte gleich 5,5 Mio. Pkw erhöhen werden. Heute kommen auf 17 E/1 Pkw in Deutschland, in USA dagegen auf 3 E/1 Pkw, womit wohl ein Sättigungsgrad erreicht sein dürfte. In einzelnen Städten Deutschlands ist die Durchschnittszahl schon heute höher als der angegebene Durchschnitt; z. B. entfallen in Bonn auf 6,4 E/1 Kfz., in München auf 8 E/1 Kfz., in Frankfurt/M. auf 10 E/1 Kfz.¹⁾ Die gleiche Berechnung geht von einem Bestand von 2,05 Mio. Krd. im Jahre 1955 aus und erwartet 1960 eine Abnahme auf etwa 1,44 Mio., im Jahre 1965 aber nur noch etwa $\frac{1}{2} = 0,74$ Mio. Kräder.²⁾

2. Daneben gibt es in Deutschland 16 Mio. Fahrräder. Diese werden voraussichtlich z. T. durch Mopeds verdrängt. Man zählte am 1. 7. 1958 auf Grund der ausgegebenen Versicherungskennzeichen 1,9 Mio. Mopeds und erwartet bis 1965 nahezu 3 Mio. Mopeds.³⁾

Fahrräder und Mopeds werden mit Recht als eine Gefahr im allgemeinen motorisierten Verkehr angesehen. — Sie sollten zur Entmischung und zur gegenseitigen Sicherheit herausgezogen und auf besondere Wege geleitet werden.

Im „Ausbauplan“ der Bundesregierung sind bei den Bundesstraßen zunächst 5.500 km neue Rad- und Mopedwege vorgesehen; z. Z. sind rd. 2.700 km Radwege an den Bundesstraßen ausgebaut. Nordrhein-Westfalen hat daneben allein 3.200 km Radwege für die nächsten 10 Jahre geplant, während dort bisher nur 92 km vorhanden sind.

3. Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (Tram und Busse) wird in den nächsten Jahren zurückgehen. Nach § 20, Abs. 2, Ziffer 2 der Lohnsteuer DVO ist ein besonderer Anreiz gegeben, mit eigenem Kfz. zur Arbeitsstelle zu fahren. Je km der einfachen Entfernung werden bei Kfz. 0,50 DM, bei Kleinstkraftwagen 0,36 DM, bei Motorrollern und Krädern 0,22 DM, bei Mopeds 0,12 DM als Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte anerkannt.

Das ist die Auswirkung nach Professor Leibbrand-Zürich:

Wenn bisher an einer Straßenbahnhaltestelle in einer Stunde 2000 Menschen mit 60 m² Fläche auskommen,

Der Kraftfahrzeugbestand bis 1965

in Beziehung zum Bruttosozialprodukt

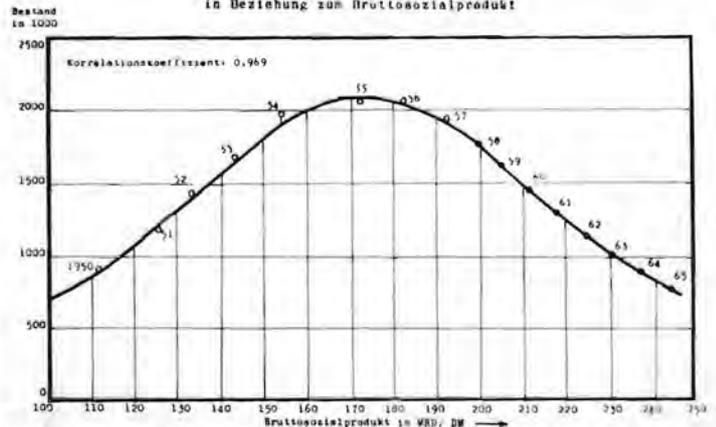


Abb. 2. Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland von 1950—1965 (Quelle siehe Literaturnachweis Nr. 2)