

Einleitung

Die Aufgabe der Beleuchtung von Schnellverkehrsstraßen ist so vielfältig, daß sie nicht auf Grund einer Diskussion noch so zahlreicher Möglichkeiten, wie sie eine Versuchsstrecke bietet, gelöst werden kann. Sie erfordert vielmehr das Studium des Beleuchtungsproblems in seiner ganzen Mannigfaltigkeit.

Da sich in der in- und ausländischen Literatur keine Arbeit solcher Art findet, hat der Verfasser es für richtig gehalten, den Versuch der Durchführung einer solchen Untersuchung zu machen, nachdem er die Richtigkeit seiner Auffassung in Diskussionen mit anerkannten Lichtingenieuren und erfahrenen Fachleuten der Straßenbau- und Verkehrstechnik bestätigt gefunden hatte.

Die Lösungen sind am Schluß der Untersuchung in verschiedenen Baumustern zum Vergleich dargestellt; die dazugehörigen Kostenpläne beziehen sich auf eine Straßlänge von einem Kilometer.

Wodurch ist eine Schnellverkehrsstraße gekennzeichnet? — Die in unserem Lande seit zwei Jahrzehnten bekannten Autobahnen sind und werden auch in Zukunft in der Regel so angelegt, daß sie an den Städten vorbeiführen, mit diesen durch Zubringer verbunden sind und im übrigen lediglich dem Verkehr von Kraftfahrzeugen aller Art dienen. Die Schnellverkehrsstraßen dagegen verbinden die großen Städte untereinander unmittelbar, indem sie durch diese hindurchgeführt werden. Sie dienen auch nicht nur dem Verkehr der Personen- und Lastkraftwagen und Krafträder, sondern sollen auch den der Schnellbusse und ggf. auf ihrem Mittelstreifen auch den von Schienenfahrzeugen aufnehmen. Sie stellen einen neuartigen Straßentyp dar, der auch für das Verkehrsnetz einer Stadt immer unentbehrlicher wird. Die besonderen Kennzeichen beziehen sich auf Querschnitt, Linienführung, Längsschnitt, Zufahrtsbeschränkung und Anbaufreiheit¹⁾.

Eine gesamtheitliche Planung der Beleuchtung solcher Straßen muß sich demzufolge erstrecken auf die verschiedenen Kategorien von Schnellverkehrsstraßen, also auf solche, die niveaugleich mit angrenzenden Stadtstraßen oder als Einschnittstraßen oder als Hochstraßen geführt werden, und zwar jeweils auf Straßen mit und

ohne Bahnkörper für Schienenbahnen. Ferner muß die Beleuchtung der Zu- und Ausfahrtfahrbahnen einschließlich der Einfädelungs- und Verzögerungsspuren betrachtet werden sowie die der Haltestellen für Linienbusse und Schienenbahnen, der Abstellstreifen und Parkplätze. Schließlich ist, immer im Zusammenhang mit der Gesamtaufgabe, die Beleuchtung von Über- und Unterführungen, Tunnels sowie die von Brücken, insbesondere über Wasserstraßen und Schienenwege in die Gesamtplanung einzuschließen.

Im übrigen erfordert die genannte gesamtheitliche Planung aber die unbedingte Zusammenarbeit des Lichtingenieurs mit den Straßenbaufachleuten, den Verkehrstechnikern und schließlich auch den Gestaltern, denn die Lösung der reinen beleuchtungstechnischen Aufgabe einschließlich der Aufstellung der Kostenpläne für die in Frage kommenden Projektierungen muß auch die einschlägigen straßenbautechnischen, städtebaulichen und gestalterischen Fragen berücksichtigen. — Es muß aber bereits einleitend mit allem Nachdruck festgestellt werden, daß es selbst auf Grund einer Untersuchung der vorhandenen Art nicht möglich ist, zu feststehenden Anweisungen oder gar Rezepten zu kommen; es können lediglich allgemein gültige Richtlinien aufgestellt werden. Die im Zusammenhang mit dem Bau einer Schnellverkehrsstraße auftretenden beleuchtungstechnischen Teilaufgaben, insbesondere in ihren durch Großstädte hindurchführenden Abschnitten, verlangen unbeschadet allgemein gültiger Richtlinien stets eine individuelle Behandlung, wenn nicht in der Planung, so auf jeden Fall in der Projektierung der Beleuchtungsanlagen.

Als Ziel der Untersuchung schwebte dem Verfasser vor, Planungsgesichtspunkte aufzuzeigen, nach denen eine grundsätzlich einheitliche Gestaltung der Beleuchtung aller unserer Schnellverkehrsstraßen trotz individuell verschieden ausgeführter Projektierungen möglich ist. Unbeschadet der zur Zeit noch bestehenden Schwierigkeiten verwaltungstechnischer und organisatorischer Art sollte und muß es bei der Zeitdauer bis zur Verwirklichung dieser Pläne möglich sein, im Interesse der Verkehrssicherheit eine solche Einheitlichkeit zu erreichen und zwar nicht nur innerhalb eines Straßenzuges, sondern für alle Schnellverkehrsstraßen des gesamten Bundesgebiets.

¹⁾ Feuchtinger, M.-E.: Planungs- und Entwurfsgrundlagen für städtische Schnellverkehrsstraßen. Int. Arch. f. Verkehrswesen 1936, H. 17