

A. Aufgaben und Auswirkungen der Umfahrungsstraßen

Seit dem Beginn des neuzeitlichen Straßenbaues in Deutschland, d.h. etwa seit dem Jahre 1924, sind in Deutschland viele Straßen gebaut worden, auf denen Dörfer, Städte, Stadtkerne und auch aus mehreren Städten bestehende Siedlungsgebiete umfahren werden können. Es sind dies zunächst die sogenannten Ortsumgehungen im Zuge der wichtigsten zweispurigen Fernverkehrsstraßen, der jetzigen Bundesstraßen. Es sind dies weiterhin innerstädtische Ringstraßen zur Umfahrung der innerstädtischen Geschäftsbereiche und es sind dies letztlich die Autobahnen, die mit wenig Ausnahmen abseits der Siedlungsgebiete geführt wurden. Es ergibt sich hieraus, daß als Umfahrungsstraßen Straßen sehr verschiedener Art und unterschiedlicher Zwecke bezeichnet werden können, denen jedoch das Eine gemeinsam ist, daß sie in der Absicht angelegt wurden, den örtlichen vom überörtlichen Verkehr zu trennen und dadurch die Verkehrsverhältnisse sowohl für den örtlichen wie für den überörtlichen Verkehr zu verbessern. Als Umfahrungsstraßen im engeren Sinne sollen hierbei die Umgehungen von Städten und Dörfern außerhalb der bebauten Ortslage bezeichnet werden.

1. Entlastung des örtlichen Straßennetzes

Sowohl vom Standpunkt der Landstraße wie vom Standpunkt der Stadtstraße wurde es bis vor kurzem nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern für besser gehalten, den Verkehr *um* die Stadt oder den Stadtkern als *durch* die Stadt oder den Stadtkern zu führen.

Man stellte jedoch fest, daß manchmal eine Umfahrungsstraße vom Verkehr «nicht angenommen» wurde, d.h. daß wesentlich weniger Verkehr als erwartet über sie abgeleitet wurde und sich die Notwendigkeit ergab, außer der angelegten Umfahrungsstraße nachträglich die Ortsdurchfahrtsstraße auszubauen. In dem letzten Jahrzehnt unternahm man deshalb Untersuchungen, um vorzubestimmen, wieviel Verkehr eine geplante Umgehung benutzen und wieviel den alten Verkehrsweg beibehalten wird. Zu diesem Zweck stellte man an allen Zufahrtsstraßen zu einer Stadt an dem Stadtrand Zählposten auf, die die Fahrzeuge anhalten und die Fahrer fragen, woher sie kommen und wohin sie zu fahren beabsichtigen. Das überraschende Ergebnis dieser Erhebungen war immer wieder, daß der größere Anteil des einstrahlenden Verkehrs einer Stadt seinen Ursprung und sein Ziel in der Stadt selbst und nur ein kleinerer Teil an Punkten außerhalb der Stadt hat. Diese Verkehrszählungen werden Quell- und Zielverkehrszählungen genannt. Sie haben gezeigt, daß die an fertiggestellten Umfahrungsstraßen häufig beobachtete geringe Benutzung ihren Grund in der Verkehrsstruktur hat und daß somit immer nur ein kleiner Teil des Gesamtverkehrs zur Begründung eines Umgehungsstraßenprojektes herangezogen werden kann. Solche Quell- und Zielverkehrszählungen werden in den USA besonders häufig angewandt.

Es hat sich nun bei derartigen Erhebungen in Deutschland gezeigt, daß der Anteil des Durchgangsverkehrs am

gesamten einstrahlenden Verkehr der Städte mit zunehmender Einwohnerzahl der Städte unabhängig vom Motorisierungsgrad abnimmt, und zwar mit der gleichen Gesetzmäßigkeit wie in den USA-Städten. Das Verhältnis von Stadt- zu Überlandverkehr ist also von der Dichte des vorhandenen Kraftfahrzeugbestandes unabhängig, d.h. es können auch weitere amerikanische Forschungsergebnisse über diese Zusammenhänge auf deutsche Verhältnisse und mit großer Wahrscheinlichkeit auch auf die anderen Länder übertragen werden. Aus dem deutschen Bericht zu dem vor einigen Wochen in Istanbul stattgefundenen X. Internationalen Straßenkongreß stehen im einzelnen folgende Zahlen zur Verfügung:

Anteil des Durchgangsverkehrs am einstrahlenden Verkehr bei Städten über 25 000 Einwohner

Nr.	Stadt	Jahr	Einwohner	‰	Richtwerte für USA Einwohner	‰
1	Hamburg	1949	1 520 000	3,9		
2a	München, Winter	1952	870 000	10,2	1 000 000	
2b	München, Sommer	1952	878 000	12,7 ¹	bis	7
3	Stuttgart	1952	523 000	12,9	500 000	
4a	Hannover	1949	415 000	12,7	500 000	14
4b	Hannover	1951	440 000	14,2	bis	
5	Bremen	1950	442 000	13,9	300 000	
6	Wuppertal	1949	350 000	15,0		
7	Mannheim ²	1952	262 000	18,4 ³	300 000	
8	Ludwigshafen ⁴	1952	135 000	18,8	bis	16
9	Bonn	1948	110 000	23,0	100 000	
10	Herford	1949	49 000	27,0	50 000	
11	Iserlohn	1951	47 000	27,1	bis	27
12	Heidenheim	1951	41 000	27,4	25 000	

¹ Sommerferienverkehr

² Ohne Quellverkehr Ludwigshafen

³ Überhöht, da Autobahnstutzen Mannheim-Frankenthal nicht in Betrieb

⁴ Ohne Quellverkehr Mannheim

Auf Grund dieser Untersuchungen erwartet man nicht mehr, allgemein durch die Anlage von Umgehungsstraßen die zunehmende Verstopfung der Stadtstraßen vermindern zu können. Man weiß jetzt, daß das Problem der Verstopfung der Stadtstraßen nur durch Verbreiterung, Vermehrung und zweckmäßige Anordnung der innerstädtischen Straßen gelöst werden kann. Aus dieser Überzeugung sind in Deutschland frühere Pläne zur Anlage von Autobahnringen um größere Städte aufgegeben worden und man sucht nach neuen Lösungen in Gestalt innerstädtischer Schnellwege, wie dies sicher aus den Erörterungen über die neue Verkehrsplanung für die Stadt München bekannt ist. Derartige innerstädtische Schnellwege sind in den USA bei fast allen Städten in der Planung oder schon in der Ausführung begriffen. Ihre Aufgabe ist, auf einem neuen Verkehrsweg den Verkehr in die Stadt hinein und möglichst bis in die Nähe der Hauptgeschäftsbereiche zu bringen. Denn es hat sich aus Quell- und Zielverkehrszählungen, die innerhalb der Städte durchgeführt wurden, ergeben, daß sowohl bei großen als auch bei kleineren Städten 20–30% des einstrahlenden Verkehrs an die Hauptgeschäftszentren gebunden ist.