

# STÄDTEBAU UND SCHNELLVERKEHR

# STÄDTEBAU UND SCHNELLVERKEHR

VON

PROFESSOR DIPL.-ING. DR. KARL H. BRUNNER

MIT 137 TEXTABBILDUNGEN UND 3 TAFELN



SPRINGER-VERLAG WIEN GMBH

1955

ALLE RECHTE. INSBESONDERE DAS DER ÜBERSETZUNG IN FREMDE SPRACHEN,  
VORBEHALTEN

OHNE AUSDRÜCKLICHE GENEHMIGUNG DES VERLAGES IST ES AUCH NICHT GESTATTET,  
DIESES BUCH ODER TEILE DARAUS AUF PHOTOMECHANISCHEM WEGE (PHOTOKOPIE, MIKROKOPIE  
ZU VERVIELFÄLTIGEN. DER AUTOR WAHRT SICH DAS GEISTIGE EIGENTUM  
AN SEINEN IN DIESEM BUCH DARGESTELLTEN PROJEKTEN

COPYRIGHT 1955 BY SPRINGER-VERLAG WIEN  
URSPRÜNGLICH ERSCHIENEN BEI SPRINGER-VERLAG IN VIENNA 1955  
SOFTCOVER REPRINT OF THE HARDCOVER 1ST EDITION 1955

ISBN 978-3-662-23056-5 ISBN 978-3-662-25021-1 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-662-25021-1

ADDITIONAL MATERIAL TO THIS BOOK CAN BE DOWNLOADED FROM [HTTP://EXTRAS.SPRINGER.COM](http://extras.springer.com)

## Vorwort

Die wenigen Jahre seit Beendigung des zweiten Weltkrieges haben einen bedeutenden Aufschwung in allen Zweigen des Städtewesens, der Baukultur und der Verkehrstechnik gezeitigt. Die Zuversicht, auf diesen Gebieten nach Jahren der Zerstörung wieder weittragende Probleme anschnelden und mit Erfolg der Lösung zuführen zu können, wird zusehends bestärkt. Nicht nur in Fachkörperschaften und Fachzeitschriften, auch in der Tagespresse und im Rundfunk tritt in Fragen des Bauwesens eine lebhaftere Diskussionsbereitschaft hervor. Erfreulicherweise gilt das Thema sehr häufig der Stadtgestaltung und dem Großstadtverkehr, deren anzustrebende Reformen dadurch auch der breiten Öffentlichkeit nähergebracht werden.

Der Städtebau ist ein vielfaches Bindeglied zwischen Teilbereichen der Kultur: deshalb muß die Meinung, das Wissen und Urteil vieler berufener Männer herangezogen und verwertet werden, wenn man zu allgemeingültigen Schlüssen gelangen will. Der Städtebau ist aber auch ein Anliegen der Gemeinschaft, ähnlich wie im Geistigen die Gesellschaftsordnung oder die Politik. Deshalb wiederum muß die Kenntnis seiner Beweggründe und Strebungen in die Breite getragen und dem Allgemeinwissen einverleibt werden.

Dem regen Interesse weiter Kreise der Bevölkerung an den Fragen der städtebaulichen Gestaltung, der Verkehrsplanung und -organisation steht auf seiten der technischen Fachgebiete und Wissenschaften eine Reihe hochentwickelter Spezialfächer gegenüber, zu denen keine Brücken geschlagen sind — es mangelt eine globale, zusammenfassende und Vergleiche gestattende Information. Dieser Mangel macht sich auch im Nachwuchs der Technikerschaft und der Verwaltungsbeamten bemerkbar. Und schließlich ist es in der demokratischen Verfassung unvermeidlich, daß in den gesetzgebenden Körperschaften in Fragen des Bau- und Verkehrswesens Entscheidungen getroffen werden müssen, ohne daß es allen daran Beteiligten möglich wäre, sich in den einzelnen Fachgebieten hinreichenden Überblick zu verschaffen.

So liegt es also an der Fachwelt, sich nicht bloß dem Spezialistentum zu widmen, vielmehr durch Berichte allgemeinverständlicher Fassung und durch jeweilige Stellungnahmen an der zutreffenden Beurteilung der auftretenden Fragen mitzuwirken und das Interesse der Bevölkerung an ihrer Lösung rege zu erhalten. Die großen Aufgaben der Erneuerung und der Vervollkommnung, die in den Städten in Angriff zu nehmen sind, finden erst dann den kräftigsten Antrieb und Fortschritt, wenn die Allgemeinheit um ihre Ziele und Wirkungen Bescheid weiß und mit geläutertem Urteil die Bestrebungen des Staates, der Länder und Gemeinden unterstützt.

Aus diesen Überlegungen geht bereits hervor, daß es sich mit dieser Schrift um keine technische Abhandlung über den Straßenbau, über Verkehrsbetriebe im besonderen handelt, sondern — wie ihr Titel besagt — um deren unlösbaren Zusammenhang mit dem Städtebau, um die generellen Grundsätze und Richtlinien, die dem Grenzgebiet beider Bereiche, dem städtebaulichen und dem der Verkehrstechnik, angehören. Das Buch will einen Querschnitt bieten durch den heutigen Stand zeitgemäßer Verkehrsvorsorgen und ihre Beziehungen untereinander und zu den Zielen des modernen Städtebaues darlegen. Wenn stellenweise fachtechnische Angaben beigelegt sind, geschieht es zur Information des nicht fachkundigen Lesers und zur Abrundung des Stoffes.

Innerhalb der vielfältigen Probleme des großstädtischen Verkehrswesens ist es besonders *ein* Aspekt, welcher eingehender Erörterung bedarf: wer sich als Kraftfahrer etwa der ständigen Zurufe der Pariser „Flics“ erinnert „plus vite, plus vite!“ oder auch anderwärts der zum raschen Durchfahren der Kreuzungen auffordernden Handbewegung der Verkehrsorgane, kann daraus entnehmen, daß die Abwicklung des Verkehrs nicht bloß in der Fläche, sondern in *Raum und Zeit* zu erfassen und durch entsprechende Planung und Regelung zu betreuen ist.

Wenn aber in Abhandlungen über Städtebau ein Sonderthema hervorgehoben wird, wie es die Wechselbeziehung zum Schnellverkehr ist, kann die mißverständliche Auffassung Platz greifen, als würde demgegenüber die Bedeutung der anderen Bereiche städtebaulicher Aufgaben zurücktreten. Deshalb sind diese anderen Zusammenhänge in mehreren Abschnitten des Buches behandelt, wobei als konkretes Beispiel insbesondere auf die Stadtplanung für Wien Bezug genommen wird.

In dieser Schrift wird absichtlich vielfach auf frühere Studien und Veröffentlichungen, wie mitunter auf die historische Entwicklung überhaupt zurückgegriffen. Es ist ein Übelstand in unseren raschlebigen und etwas oberflächlich gewordenen Zeitläuften, daß selbst in Fachkreisen projektiert, diskutiert und kritisiert wird, ohne sich die Mühe zu nehmen, das zum jeweiligen Thema in der Vergangenheit bereits Geleistete und Geklärte hinreichend zu beachten. Auch in den Belangen des künftigen Wiener Schnellverkehrs wird viel rascher eine Übereinstimmung der Meinungen und eine erhöhte Zuversicht in die schließliche Verwirklichung der Projekte zu erzielen sein, wenn wir uns die einschlägige Entwicklung in anderen Weltstädten vor Augen führen.

Und wenn unter den Beispielen und Hinweisen wiederholt praktische Arbeiten des Verfassers angeführt werden, so geschieht es, um den Leser darüber zu unterrichten, daß die zum Ausdruck gebrachten persönlichen Meinungen und Empfehlungen nicht bloß theoretischen Überlegungen entstammen, sondern ihre Grundlagen in vieljähriger Betätigung auf den erörterten Gebieten und in den dadurch gesammelten Erfahrungen haben.

Ich erfülle eine angenehme Pflicht, wenn ich an dieser Stelle allen Behörden, Stadtverwaltungen, Bau- und Verkehrsdirektionen und anderen Stellen, die durch entgegenkommende Überlassung von Daten und Unterlagen zur Vervollständigung des Stoffes beigetragen haben, den verbindlichsten Dank zum Ausdruck bringe.

Desgleichen bin ich dem Verlage für die bewirkte hilfreiche Mitarbeit und für die großzügige Obsorge verpflichtet, welcher die eingehende Darstellung der Materie und die würdige Gestaltung des Buches zu danken sind.

Wien, im Dezember 1954.

KARL H. BRUNNER

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
Städtekunde und Stadtbaukunst . . . . .	1
Städtebau und Verkehr . . . . .	6
Landesplanung, Satellitenstädte und Schnellverkehr . . . . .	15
Die Straßenverkehrsplanung . . . . .	23
Die Verkehrsleistung der Straße . . . . .	29
Straßendurchbrüche . . . . .	32
Doppelstockstraßen . . . . .	37
Straßenverbreiterungen und die Gliederung der Verkehrsfläche . . . . .	38
Wagenparkflächen . . . . .	44
Verkehrsregelung . . . . .	49
Die Straßenkreuzungen . . . . .	53
Die freie Sicht . . . . .	53
Das „Immerfahrt-System“ . . . . .	57
Die Unterfahung von Straßen und Bahnlunien . . . . .	58
Fußgängerpassagen . . . . .	61
Der Rundplatz mit Kreisverkehr . . . . .	62
Die Straßengabelung . . . . .	66
Das teure Kleeblatt und sein Ersatz . . . . .	68
Unterwasser-Straßentunnel . . . . .	73
Straßenbahn und Autobus . . . . .	75
Der Autobus . . . . .	77
Die Unterpflaster-Straßenbahn . . . . .	82
Der Überlandverkehr . . . . .	84
Umfahrungsstraßen . . . . .	84
Die Bahnübersetzungen . . . . .	85
Das Anbauverbot . . . . .	86
Die Autobahnen . . . . .	89
Die Anschlußstellen . . . . .	90
Tankstellen und Rasthäuser . . . . .	92
Städtebau, Autostraße und Landschaft . . . . .	94
Die Inversion . . . . .	97
Die Schnellbahnen . . . . .	99
Untergrundbahn oder Oberflächenverkehr . . . . .	102
U-Bahnen in Weltstädten und anderwärts . . . . .	104
London, New York . . . . .	104
Berlin, Paris . . . . .	106
Hamburg . . . . .	108
Stockholm, Santiago, Moskau . . . . .	110
Madrid, Barcelona . . . . .	112
Wirtschaftlichkeit und Frequenz . . . . .	117
Die baulichen Anlagen . . . . .	120
Zusammenfassung . . . . .	124

	Seite
Städtebau und Verkehrsplanung in Wien . . . . .	127
Die Stadterweiterung . . . . .	129
Die städtebauliche Erneuerung . . . . .	130
Die Verkehrsanalyse . . . . .	133
Die zunehmende Motorisierung . . . . .	133
Der tägliche Massenverkehr — Verkehrszählungen . . . . .	135
Die Verlagerung der Verkehrsdichte . . . . .	139
Der Straßenbahnverkehr — Radiallinien . . . . .	145
Transversalverkehr . . . . .	146
Die Unfallsstatistik . . . . .	147
Der Wiener Straßenverkehr . . . . .	151
Die Verkehrsknotenpunkte . . . . .	154
Abstellflächen für Kraftfahrzeuge . . . . .	155
Das Verkehrsproblem . . . . .	156
Der Überlandverkehr . . . . .	156
Das Schnellbahnnetz für Wien . . . . .	159
Die Stadtbahn und ihr Ausbau . . . . .	162
Die Verlängerungen nach Norden und Süden . . . . .	162
Eine Stadtbahnstation „Verkehrsbüro“ . . . . .	167
Erfordernisse der Stadterweiterung . . . . .	169
Das Projekt der Untergrundbahn . . . . .	170
Die Linienführung . . . . .	173
Die Linie I . . . . .	174
Die Linien II und III . . . . .	175
Die Station „Schottentor“ . . . . .	178
Der Abschnitt Oper—Getreidemarkt . . . . .	180
Die Südbahnschleife der U-Bahn . . . . .	182
Rückblick . . . . .	182
Die Finanzierung . . . . .	183
Sach- und Ortsverzeichnis . . . . .	187
Namenverzeichnis . . . . .	190