

V. Abschnitt.

Die Kraftwagenstraßen im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk.

Es dürfte von Interesse sein auf die Kraftwagenstraßen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der einzigen Stelle, die den Bau moderner Fahrbahnen in großem Maßstabe betreibt, näher einzugehen, gibt doch die Art und Weise, wie die Verbandsleitung in technischer und wirtschaftlich-finanzieller Beziehung an die schwierige Aufgabe herangetreten ist, ein Bild davon wie das Problem des deutschen Straßenbaues in großen Projekten anzufassen ist. *)

I. Allgemeines.

Um für die Vereinheitlichung des Siedlung- und Verkehrswesens innerhalb des rheinisch-westfälischen Industriegebietes die verwaltungsmäßige Grundlage zu schaffen, wurde durch das preuß. Gesetz vom 5. Mai 1920 der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ins Leben gerufen. Das Verbandsgebiet erstreckt sich über zwei Provinzen und drei Regierungsbezirke und umfaßt 29 Stadt- und Landkreise mit einer Einwohnerzahl von rund 3 800 000 und einer Fläche von rund 3900 qkm. Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ist eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, der durch das erwähnte preussische Gesetz scharf abgegrenzte Rechte und Pflichten übertragen worden sind. Die Zuständigkeit erstreckt sich auf folgende Gebiete:

*) Nach Regierungsbaumeister Heller vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk.

Technische Einzelheiten.

Die Durchbildung des Gesamtquerschnitts der Verbandsstraßen erfolgt nach den aus Abb. 7—12 ersichtlichen Normalprofilen, die je nach den örtlichen Verhältnissen angewendet werden. Bei der Ausbildung der Straßenquerschnitte ist an dem Grundsatz festgehalten,

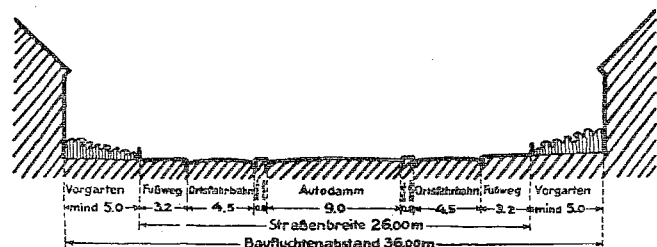


Abb. 7. 26 m Straßenprofil ohne Straßenbahn.

daß der schnellste und schwerste Verkehr — der Durchgangskraftwagenverkehr — in der Mitte des Profils liegt. Die anderen Verkehrsarten, wie Straßenbahn, Ortsverkehr, Fußgängerverkehr, sind ihrer Bedeutung und ihrer Schnelligkeit nach neben der Kraftwagenbahn angeordnet. Auf

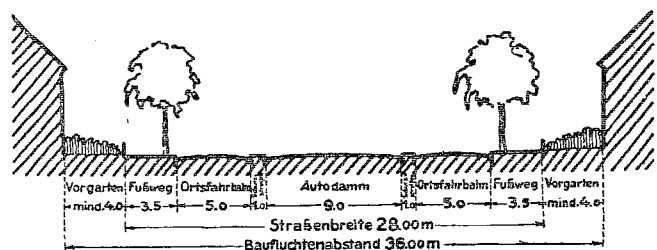


Abb. 8. 28 m Straßenprofil ohne Straßenbahn.

Grund der in den Hauptkraftwagenländern England und Amerika gemachten Erfahrungen wurde die Fahrbahn für den Durchgangskraftwagenverkehr — kurz Autodamm genannt — dreispurig angelegt und erhielt eine Gesamtbreite von 9 m. Die Maße für die anderen Verkehrsarten sind mit Rücksicht auf die größtenteils dichte

Bebauung des Verbandsgebietes Mindestmaße, die in keinem Fall unterschritten werden dürfen; ihre Vergrößerung wird jedoch nach örtlichem Bedarf anheimgestellt und unterliegt grundsätzlich der Zustimmung des Verbandsdirektors. Die 9-m-Bahn soll möglichst in der

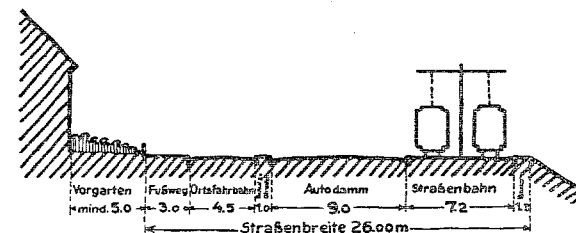


Abb. 9. 26 m Straßenprofil bei nur einseitiger Bebauung.

Mitte des Gesamtquerschnittes angeordnet werden, weil hierdurch eine möglichst schlanke Linienführung erreicht wird und der Möglichkeit einer späteren Abänderung der Querschnittsaufteilung am besten Rechnung getragen ist. Die Vorteile dieser Querschnittsgestaltung sind in erster Linie folgende:

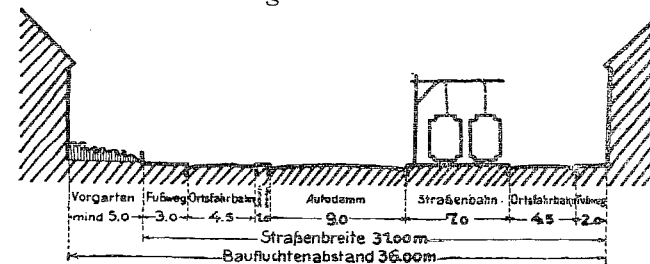


Abb. 10. 31 m Straßenprofil einseitige Lage der Straßenbahn bei Mittellage der Fahrbahn.

a) Es ist nicht nötig, Querstraßen über die Verbandsstraßen hinweg durchzuführen. Die aus den Seitenstraßen kommenden Fahrzeuge biegen in die Ortsfahrbahn ein und bleiben hier so lange, bis sie auf eine durchgeführte Querstraße stoßen, wo sie sich dann wieder in den Fernverkehr einfädeln können. Letztere kön-

nen somit große Strecken mit unverminderter Geschwindigkeit zurücklegen.

b) Der Verkehrstreifen für den Durchgangsverkehr liegt möglichst entfernt von der Bebauung, so daß die Erschütterungen der angrenzenden Häuser sowie die Belästigung der Anwohner durch Geräusch und Staub auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Das Ueberschreiten der Verbandsstraßen für die Fußgänger ist einfach, da der stärkste und somit gefährlichste Verkehr auf eine Breite von 9 m zusammengefaßt wird. Die Gefahrzone für Fußgänger ist daher auf eine möglichst geringe Breite beschränkt.

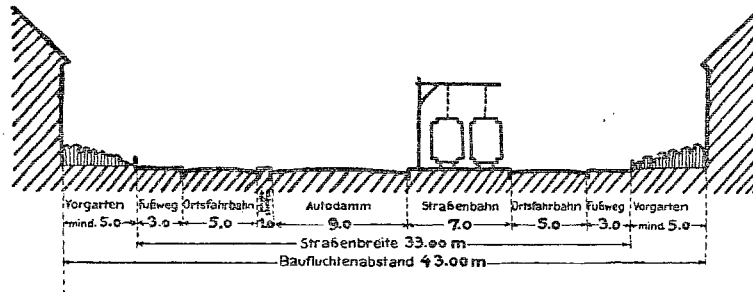


Abb. 11. 31 m Straßenprofil einseitige Lage der Straßenbahn bei unsymmetrischer Anordnung der Fahrbahn.

Die Befestigung der 9-m-Bahn soll im allgemeinen zunächst nur in chausseemäßiger Ausführung geschehen, weil die sofortige Baustoffbeschaffung für den endgültigen Ausbau auf finanzielle Schwierigkeiten stößt. Hierdurch wird der weitere Vorteil erreicht, daß sich der Straßenkörper, insbesondere bei Dammschüttungen, vor der endgültigen Befestigung genügend setzen kann. Die Befestigungsart soll im einzelnen von Fall zu Fall nach den örtlichen Verhältnissen und im Benehmen mit der Verbandsleitung festgesetzt werden. Für die endgültige Befestigung sind je nach dem örtlichen Verhältnissen folgende Befestigungsarten in Aussicht genommen:

a) Großpflaster: 25 cm Packlage, 10 cm Decklage, 5 cm Sandbettung, 16 bis 18 cm Großpflaster,

- b) Kleinpflaster: 25 cm Packlage, 10 cm Decklage, 3 cm Sandbettung, 10 cm Kleinpflaster,
- c) Teermakadam: 25 cm Packlage, 10 cm Decklage, 8 cm Teermakadam,
- d) Asphalt: 25 cm Packlage, 10 cm Decklage, 5 bis 7 cm Asphaltschotter oder Asphaltbeton,
- e) Betonstraßen in etwa 15 bis 20 cm Stärke,
- f) Stampf- oder Gußasphalt: 20 cm Beton und 5 cm Stampf- oder Gußasphalt.

Die 9-m-Fahrbahn wird grundsätzlich mit Randsteinen eingefast, die hammerrecht bearbeitet sind und eine Abmessung von 15 cm Breite und 35 cm Höhe

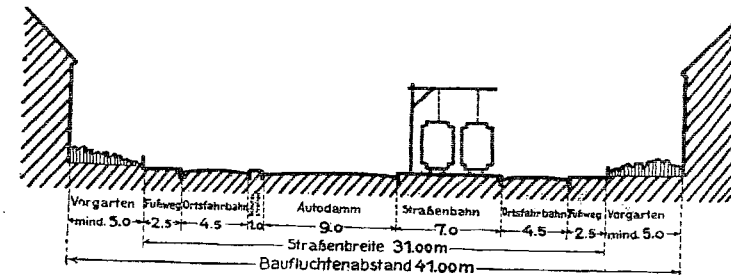


Abb. 12. 33 m Straßenprofil einseitige Lage der Straßenbahn bei unsymmetrischer Anordnung der Fahrbahn.

haben und möglichst nicht unter 80 cm lang sind. Die Entwässerung der Straßen erfolgt innerhalb der Stadtgebiete in der Regel durch Kanalisation, in den Außenbezirken bei fehlender Anschlußmöglichkeit an ein bestehendes Abwasserrohrnetz durch Seitengräben. Auch im letzteren Falle werden Rinnsteinläufe, gegebenenfalls bei geringem Straßengefälle, mit seitlichen Einläufen unter dem Gehweg vorgesehen, die durch Rohrleitungen nach dem Straßengraben entwässern. Auf den späteren Ausbau der Kanalisation wird bei der Ausbildung dieser Sinkkästen Rücksicht genommen.

Die Steigung der Verbandsstraßen soll das Maß von 1:30 nicht überschreiten. Die Krümmungsradien

sollen möglichst nicht unter 150 bis 180 m liegen. In Ausnahmefällen kann bis auf 100 m heruntergegangen werden.

III. Aufbringung der Geldmittel und Beteiligung des Verbandes beim Straßenbau.

Die Ausbauarbeit des Siedlungsverbandes erstreckt sich lediglich auf diejenige Straßenbreite, die für die Gesamtheit als Beförderungsstrecke für den Durchgangsverkehr von Wert ist, während der örtlich notwendige weitere Ausbau zu Lasten der Belegenheitsgemeinden geht. Demnach trägt der Verband die Kosten für die 9-m-Bahn nebst beiderseitigen Gehwegen von je 1,50 m Breite, wozu nach Bedarf noch die erforderlichen Gräben und Böschungen kommen. Die Ausbaukosten für die Ortsfahrbahn und Gehwege entfallen auf die Stadt- und Landkreise. Kleinere Bauwerke werden in der durch die 9-m-Bahn nebst Gehwegen bedingten Breite vom Verband übernommen; für größere Kunstbauten soll von Fall zu Fall die Kostenbeteiligung des Verbandes einer besonderen Regelung vorbehalten bleiben.

Da der Ausbau der 9-m-Bahn nebst Zubehör für das gesamte Verbandsgebiet von gleichmäßigem Wert ist, so könnte für die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel nur eine gleichmäßige, unter den Mitgliedergemeinden zu erhebende Umlage in Frage kommen. So hat denn die Verbandsversammlung einen Betrag von 3 000 000 M. als erste Rate für den Ausbau der Verbandsstraßen bewilligt, der durch Umlage aufzubringen ist. Weiterhin wurde der Verbandsausschuß ermächtigt, einen Teil dieses Betrages zur Verzinsung und Tilgung einer aufzunehmenden langfristigen Anleihe zu verwenden.

Außer diesen Geldmitteln des Siedlungsverbandes stehen noch Mittel aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge zur Verfügung. Bei der bestehenden Beschränkung der Freigabe dieser Geldmittel ist es nach den hier

gemachten Erfahrungen nur möglich, mit den Erwerbslosengeldern 20 Prozent der Gesamtbaukosten abzudecken, so daß der Anteil des Verbandes, der sog. gemeindliche Anteil, noch 80 Prozent beträgt. Ein Teil dieses Betrages wird allerdings zunächst aus einem Sonderfonds der produktiven Erwerbslosenfürsorge gedeckt, der wie jede andere Anleihe zu verzinsen ist und damit die künftigen Jahresausgaben des Verbandes erheblich belastet.

IV. Bauausführung und Unterhaltung der Verbandsstraßen.

Die Entwurfsbearbeitung und Ausführung für den Ausbau der 9-m-Bahn nebst Zubehör liegt in Händen der Stadt- und Landkreise und, soweit innerhalb der letzteren geeignete Bauverwaltungen vorhanden sind, in Händen der Gemeinden. Die Aufstellung der Entwürfe, die nach den vom Verband aufgestellten Normen zu geschehen hat, sowie alle Einzelheiten der Bauausführungen, die Ausschreibung und Vergebung und die technische Durchführung, bedürfen der Zustimmung des Verbandsdirektors, um die Einheitlichkeit des Verbandsstraßenbaues im Rahmen der von der Verbandsversammlung festgelegten Richtlinien zu wahren.

Um eine ungleiche Beanspruchung des Baustoffmarktes durch die Gemeinden zu vermeiden, erfolgt die Regelung der Baustoffbeschaffung durch den Verband. Bei größerem Bedarf an Baustoffen ist später die Errichtung von Außenstellen für Baustoffbeschaffung in Aussicht genommen.

Zur Ueberwachung der Durchführung der vom Verband aufgestellten technischen Normen und zur ordnungsmäßigen Verwaltung der dem Verband zur Verfügung stehenden Gelder ist bei der Verbandsleitung eine besondere Abteilung für Straßenbau eingerichtet worden, in der sämtliche Ausbauforderungen bearbeitet werden.

Die Eigentums- und Unterhaltungsverhältnisse der vom Verband zu bauenden Straßenstrecken sollen durch Straßenbauverträge geregelt werden, die zwischen dem Siedlungsverband und den Belegenheitsgemeinden abzuschließen sind und der Genehmigung des Verbandsausschusses bedürfen. Grundsätzlich ist heute schon festgelegt, daß die Gemeinden Eigentümer der Straßen bleiben sollen. Was die spätere Unterhaltung anlangt, so ist in Erwägung gezogen, daß der Verband auf die Anliegerbeiträge, zu deren Erhebung er laut Gesetz vom 5. Mai 1920 berechtigt ist, zugunsten der Gemeinden verzichtet und daß diesen dafür die Unterhaltung auch der 9-m-Bahn nebst Zubehör auferlegt wird.

V. Stand der Bauarbeiten und Grunderwerbskosten.

Im Rahmen des 1. Ausbauprogramms sind heute etwa 25 km Verbandsstraßenstrecken in Angriff genommen. Ueber den Grunderwerb für den Bau der Verbandsstraßen lassen sich heute noch keine bestimmten Richtpreise nennen, da die Verhandlungen mit den Grundeigentümern sich äußerst schwierig gestalten. Die Forderungen für rein landwirtschaftlich genutztes Gelände bewegen sich zwischen 20 und 80 M. pro Quadratruete, für Gelände mit Bauplatzbewertung zwischen 100 und 180 Mk. pro Quadratruete.

Auf den begonnenen Baustrecken werden die Bauarbeiten im ersten Baujahre kaum über die erforderlichen Erdarbeiten und die Herstellung des Planums hinauskommen, so daß der Bedarf an Straßenbaumaterialien in diesem Jahre verhältnismäßig gering bleiben wird. Die Befestigung der Straßendecke und somit der Baustoffbedarf wird erst im Laufe des nächsten Baujahres, falls die Stetigkeit in der Finanzierung gewahrt bleibt, größeren Umfang annehmen.

Schl u ß w o r t.

Ich fasse zusammen.

Der Verkehr hat die Straßen wieder zur Bedeutung gebracht und stellt seine Anforderungen an die, welche die Straßen zu unterhalten, auszubauen und neu anzulegen, zu finanzieren und zu verwalten haben.

Verkehrsregelung, Finanzierung und Gesetzgebung sind in einer dem weitreichenden neuzeitlichen Verkehr angemessenen Art zu vereinheitlichen und auszubauen, während die bisherige Technik des Wegebauens die den Anforderungen des motorischen Verkehrs nicht mehr entspricht, andere Wege gehen muß.

Ueber allem steht entsprechend den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen die Forderung der Wirtschaftlichkeit, welche alle Momente bautechnischer, volks- und finanzwirtschaftlicher, hygienischer sowohl wie gesetzgeberischer Art zusammenhalten muß in dem einem: Wir müssen wieder lernen, bescheiden zu sein und nüchtern zu rechnen. Wer dies nicht tut, wird vielleicht vorübergehend kleine Erfolge haben, auf die Dauer aber sich selbst und die Entwicklung schädigen.

Professor Blum sagt: Wir leben in einer Zeit der Uebertreibungen. Das gilt neben vielem anderen leider auch vom Verkehr und hier naturgemäß in erster Linie von den „modernen“ Verkehrsmitteln, dem Kraftwagen und dem Flugzeug: denn sie sind noch nicht aus der Entwicklungszeit heraus und es haften ihnen daher noch die „Kinderkrankheiten“ des Sports und des Dilettantismus an. Es darf aber der Verkehr nicht mit dem Sport verquickt werden, obwohl er diesem manches verdankt (vgl. die Kraftwagenrennen, den Segelsport und früher