

# VERKEHR

## STADTPLANUNG

### Ohne Kreuzungen

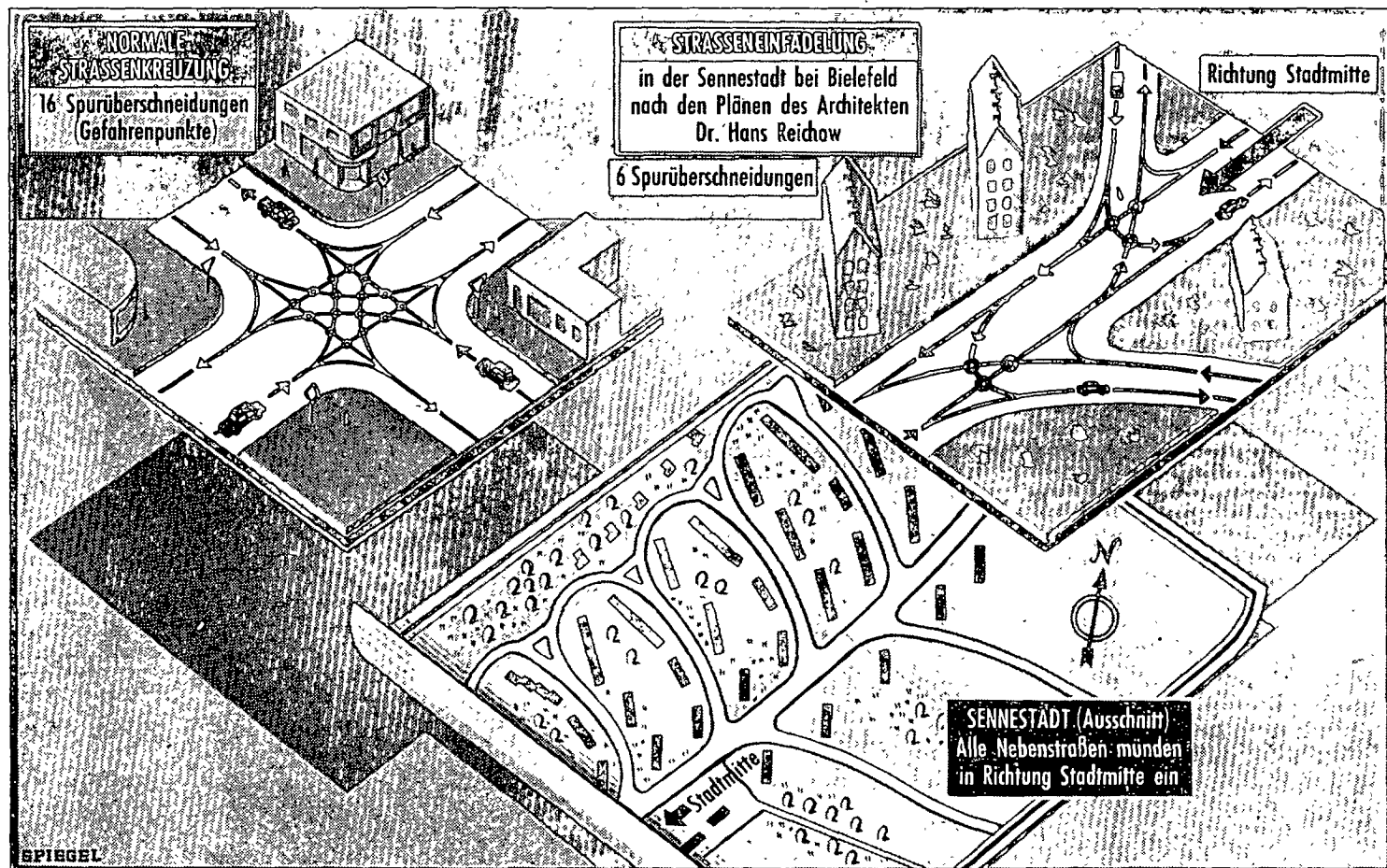
Auf dem kargen Sandboden der Senne, einer Heidelandschaft in der Nähe von Bielefeld, winden sich zwischen den Baustellen der Stadtneugründung „Sennestadt“ die ersten 26 Kilometer eines seltsam verschlungenen Straßennetzes. Die Fertigstellung dieses Straßennetzes soll nach dem Willen seines Erbauers, des Hamburger Architekten Dr.-Ing. Hans Bernhard Reichow, eine neue Epoche des Städtebaus

durch Batterien von Ampeln, durch Richtungs-, Vorfahrts- und Achtungsschilder, durch Fahrbahn-Markierungen und Zebrastrifen zu kanalisieren versuchten, wurden die rechtwinkligen Kreuzungen in den letzten Jahren immer häufiger zu Todesfällen. Allein im vergangenen Jahr ereigneten sich 196 400 von den insgesamt 625 400 Verkehrsunfällen, die Deutschlands Statistiker registrierten, auf Kreuzungen.

Bei Diskussionen über Städtebau empörte sich Dr. Reichow darüber, daß die beamteten Straßenbauer aus der Verkehrsmisere nichts anderes gelernt hätten, als noch breitere Straßen und noch gewaltigere Kreuzungen zu bauen. Vor den Herren des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums in Düsseldorf monierte

Reichow: „Jede Spurüberschneidung ist ein Gefahrenpunkt“ entscheidend. Während es bei einer normalen rechtwinkligen Kreuzung insgesamt 16 Spurüberschneidungen gibt, schneiden sich die Spuren bei zwei Einfädungen, die den Verkehr einer normalen Kreuzung aufnehmen, nur sechsmal.

Der Krümmungsradius jeder Einfädung ist überdies so bemessen, daß die sanft einschwingende Kurve mit einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern je Stunde durchfahren werden kann. Prophezeit Reichow: „In der Sennestadt können die Autofahrer wieder lustvoll fahren, genau wie auf der Autobahn. Wir erreichen einen dauernden



einleiten: In der „Sennestadt“, einer Industrie- und Wohnstadt, die schon in den nächsten Jahren rund 20 000 Einwohner aufnehmen wird, soll es keine Straßenkreuzungen und keine Verkehrsschilder geben.

Als der Hamburger Architekt vor einiger Zeit mit der Generalplanung der neu zu errichtenden Heidestadt beauftragt worden war, hatte er den Senne-Landrat Franz Specht davon überzeugt, daß die Entwicklung eines neuen Straßensystems („Unser bisheriges stammt ja noch aus der Zeit der Sänften und Pferdegespanne“) das „vordringliche uns gestellte Pensum des Städtebaus“ sei.

Reichows Konzeption brach radikal mit dem herkömmlichen Schema der großstädtischen Straßengliederung, an dem sich praktisch wenig geändert hat, seit der griechische Baumeister Hippodamos (um 500 vor Christus) die Straßen der Stadt Piräus nach dem sogenannten Raster-system anlegte: Schnurgerade Straßen verlaufen parallel zueinander und werden von anderen, ebenfalls parallel verlaufenden Straßen im rechten Winkel gekreuzt.

Obwohl die Stadtplaner der heutigen Großstädte den anschwellenden Verkehr

er, man setze die Baumittel „statt zur Beseitigung von Verkehrskalamitäten offenbar zur Häufung schlimmster Unfallherde“ ein. Man könne sich vorstellen, welch „verheerende Wirkung“ der Neubau der 114 Ortsumgehungs-Straßen des Seeböhmischen Zehnjahresplans für den Straßenbau haben werde, „wenn nicht eine völlige Umstellung auf Kreuzungsfreiheit erfolgt“. Da man die Straßenkreuzung eindeutig als prominentesten Unfallherd diagnostiziert habe, dürfe man einfach keine Kreuzungen mehr bauen.

Dreißig Jahre hatte sich der enthusiastische Automobilist Reichow damit beschäftigt, ein Verkehrssystem zu entwickeln, „das dem Auto und dem Verhalten des es lenkenden Menschen gleichermaßen auf den Leib gepaßt“ ist. Nach diesem „zeitgemäßen System“ entwarf er den Generalplan für die Stadtneugründung in Westfalen:

▷ An Stelle von Straßenkreuzungen gibt es in der Sennestadt nur noch sogenannte Straßeneinfädungen (siehe Zeichnung).

Keine Nebenstraße mündet im rechten Winkel in eine Hauptstraße, vielmehr schmiegt sie sich mit einer sanften Krüm-

reibungslosen Verkehrsfluß wie bei natürlichen Kreislauforganen, in denen es ja auch keine Stauungen und Zusammenstöße gibt.“

Die meisten Besucher des Baugeländes, die es sich nicht verkneifen können, die Behauptung des Sennestadt-Planers zu überprüfen, bestätigen dem Dr. Reichow, daß sie noch in keiner Stadt so wenig ohne Kupplung und Bremse gefahren seien wie in der Sennestadt.

Reichow vergleicht sein Straßensystem mit dem Feldwegenetz in der Natur, das Menschen und Tiere sich selbst getreten haben: „In der Natur gibt es keine rechten Winkel. In der freien Landschaft zeichnet sich ein bedeutender Weg dadurch, daß er breiter ist und andere — weniger bedeutungsvolle — Wege in ihn einmünden. Wer diesem Netz mit natürlichem Bewegungs- und Richtungssinn nachgeht, kommt stets zu einer Ansiedlung.“

So münden in der Sennestadt alle Nebenstraßen in Richtung zur Stadtmittle in die Hauptverkehrsadern ein. Man kann vom kleinsten Nebenweg am Stadtrand — ohne nach Hinweisschildern zu suchen oder sich zu erkundigen — den stets breiter wer-

## Ein Meisterwerk der Malerei

DM 2,-

Im Großformat 48x60 cm als Qualitätsmuster unserer originalgetreuen Farb reproduktionen



**Claude Monet: „Die Brücke von Argenteuil“**  
Dieses farbgetreue Kunstblatt gibt den ganzen Reichtum des Originalbildes wieder. Solch hervorragende Reproduktionen von Meisterwerken sind Zeugen guten Geschmacks, schlechte Originale oder die bekannten Serienbilder „in Öl“ hingegen haben in der Regel mit Kunst nichts gemein.

**Der Kunstkreis hat nur ein Ziel:**  
möglichst viele mit den Meisterwerken der großen Maler vertraut zu machen und sie teilhaben zu lassen an dem in aller Welt verstreuten Reichtum eines der schönsten Gebiete abendländischer Kultur der Malerei Eine „Privatgalerie“, bestehend aus guten Reproduktionen der schönsten Bilder, soll in jedem Heim Platz finden

**Unser Angebot ist keine Täuschung**  
Wir wollen Ihnen damit unverbindlich Gelegenheit bieten, sich ein eigenes Urteil über die Qualität einer Kunstkreis-Reproduktion zu bilden Benutzen Sie diese Gelegenheit noch heute

**Ohne jedes Risiko**  
können Sie untenstehenden Gutschein einsenden Sie erhalten dann eines der schönsten Bilder des großen Impressionisten Claude Monet, zusammen mit unserem Katalog und den Bezugsbedingungen für weitere Bilder Wenn Sie diese nicht interessieren, dann ist die Angelegenheit für Sie und für uns erledigt

**KUNSTKREIS**  
SCHLOTT & CO. OHG  
14b Freudenstadt, Postfach 125

### GUTSCHEIN 120

An Kunstkreis, 14b Freudenstadt, Postfach 125  
Senden Sie mir das Probebild Claude Monet „Die Brücke von Argenteuil“, DM 2,- in Briefmarken (4 x 0,50 DM) als Scheck anbei.

Name: .....

Ort: .....

Straße: .....



Jederzeit  
Wegen bereit

**SEVERIN + LUER**  
HAMBURG  
GRÖSSTER SELBSTFAHRER-DIENST

Hamburg I • Ferdinandstraße 24  
1 Min. vom Hauptbhf. • Ruf 333366  
Fernschreiberbe 7021208

denden Straßen nachfahren und gelangt mit Sicherheit in die Stadtmitte.

Diese „organische Verkehrslenkung“ führt zwangsläufig zu einer Konsequenz, vor der weder der Stadtplaner Reichow noch der Senne-Landrat Specht zurückgeschreckt sind:

▷ In der Sennestadt gibt es keine Verkehrsschilder. Sie werden ersetzt „durch sinnfällige, an den menschlichen Instinkt appellierende Regulative“.

Diese „Regulative“ bedürfen nach Reichows Auffassung keinerlei Erläuterungen durch Verkehrsschilder. „Die Hauptstraßen sind breiter als die Nebenstraßen, die sich in die Hauptstraßen einfädeln“, sagt Reichow. „Schon dadurch wird die Nebenstraße auch rein optisch zur Nebenstraße gestempelt. Überdies wird der Verkehrsteilnehmer durch folgende Tatsachen instinktiv geleitet: Der Fahrer auf einer Hauptstraße fährt auf einer durchgehenden



Stadtplaner Reichow  
„Verkehrsschilder sind überflüssig“

den Fahrbahn — das bedeutet naturgemäß, daß er Vorfahrt hat. Der Fahrer, der aus einer Nebenstraße in die Hauptstraße einbiegt, erblickt vor sich die gegenüberliegende Bordschwelle der Hauptstraße, was ihm klarmacht, daß er sich in einen anderen Verkehrsstrom einordnen muß. Er wird instinktiv die Vorfahrt der anderen auf der breiteren Straße beachten.“

Auf einen Schlag, argumentierte Reichow, ersetzen die „Regulative“ drei der gebräuchlichsten Verkehrsschilder: das „Halt“- , das „Achtung“- und das „Hauptverkehrsstraße“-Schild. Auch auf Parkverbots- und Halteverbotschilder glaubt Reichow verzichten zu können, da in der Sennestadt alle Verkehrsadern breit genug angelegt und mit einer Parkspur ausgestattet werden sollen.

Ob sich die „organische Verkehrsführung“ des Dr. Reichow bewährt und die Autofahrer die verkehrslenkenden „Regulative“ stets rechtzeitig erfassen können, wird sich freilich erst in einigen Jahren erweisen, wenn die Sennestadt mit dem Verkehr einer mittelgroßen deutschen Stadt angefüllt ist. Reichow selbst gesteht ein, daß sein System mit den praktischen Ergebnissen in der Sennestadt „stehen und fallen wird“.

## DENKMÄLER

### WUPPERTAL

#### Roons Pickelhaube

Als der Bildhauer Wolf Müller vor einiger Zeit morgens früh um acht Uhr bei der „Ruhmeshalle“ in Wuppertal anlangte, an der er Restaurierungsarbeiten auszuführen hatte, fand er sein Baugerüst nicht mehr vor: Das Holzgestell aus Leitern und Brettern, auf dem er an den vorangegangenen Tagen und Wochen gearbeitet hatte, war über Nacht abgetragen worden.

Die gleiche Instanz nämlich, die den Restaurierungsauftrag vergeben hatte — die Stadtverwaltung von Wuppertal —, war inzwischen verpflichtet worden, diesen Auftrag wieder zurückzuziehen. Sie hatte allerdings versäumt, dem Restaurator rechtzeitig mitzuteilen, daß er seine Arbeit an zwei Reliefbildern einstellen möge, auf denen Stationen aus der preußisch-deutschen Historie abgebildet sind.

Daß die Stadtverwaltung die Restaurierungsarbeiten einstellen lassen mußte, war durch Veränderungen in der gesetzgebenden Körperschaft der Stadt begründet: Den Auftrag, die Wandfriese in der „Ruhmeshalle“ restaurieren zu lassen, hatten die Beamten von einem christdemokratisch geführten Stadtparlament erhalten. Der Auftrag, diese Arbeiten abzubrechen, stammt von einem Stadtparlament, in dem die Sozialdemokraten die absolute Mehrheit besitzen. Die Verschiebung des politischen Kräfteverhältnisses war zwar bereits bei den Kommunalwahlen im Oktober 1956 eingetreten\*, doch bedurfte es vieler Monate, bis sich der örtliche Wahlsieg der SPD auch auf den Restaurierungsauftrag auswirkte.

Die sozialdemokratische Mehrheit der Abgeordneten hat aber nicht nur durchgesetzt, daß die Wiederherstellungsarbeiten an den Friesen eingestellt werden sollen. Sie plant sogar, die zum größten Teil bereits renovierten Reliefs später aus dem Sandsteingemäuer der Wuppertaler „Ruhmeshalle“ entfernen zu lassen.

Die beiden Figurenfriese über den Seitenflügel-Fenstern der „Ruhmeshalle“ sind nämlich eine Art Bilderbogen von Ereignissen aus der preußisch-deutschen Geschichte, die nach Ansicht der Sozialdemokraten fürderhin nicht verherrlicht werden sollten: Die Reliefs spiegeln die Geschichte Preußen-Deutschlands vom Großen Kurfürsten bis zur Gründung des Zweiten Reiches unter dem Hohenzollern-Kaiser Wilhelm I. und seinem Kanzler Bismarck wider.

Auf dem linken Relief sind alle prominenten Vorfahren des ersten Kaisers aus dem Hohenzollern-Hause, Wilhelms des I., abgebildet: der Große Kurfürst, der Preußen-König Friedrich II. („der Große“) und König Friedrich Wilhelm IV. König Friedrich Wilhelm IV., unter dem Bismarck seine politische Tätigkeit begann, steht auf diesem Fries vor dem Kölner Dom, der hier als Symbol deutscher Einigkeitssehnsucht gilt.

Die deutsche Einigkeit ist auf dem rechten Fries erreicht. Dort kehrt Kaiser Wilhelm I. hoch zu Roß aus dem Krieg von 1870/71 heim, gefolgt von seinen Paladinen Bismarck, Moltke und Feldmarschall Roon. Hinter der Gruppe befinden sich ein Bannerträger und zwei weitere Soldaten:

\* Seit den Kommunalwahlen am 28. Oktober 1956 setzt sich das Wuppertaler Stadtparlament zusammen aus: 29 Abgeordneten der SPD, 18 Abgeordneten der CDU und 7 Abgeordneten der FDP.