

ung einer
allein-
stehenden
Person *)

1,14 (1,78)
0,90
0,11
0,75
0,61

4,51 (4,15)

2,18 (1,82)
0,90
0,11
0,75
0,60

4,54 (4,18)

2,81

für
industrielle
Ertigwaren

159,5
159,5
150,7

Apr. 1928	1. Juli 1927
u. 163	133-140
-105	87-95
u. 89	77 u. 89
63 *)	156
10	105
07	98
01	95
06 *)	98
05	101
04	104
91	83
19 *)	113
88	83
87	78
52	49
17 *)	110
64,5	64,5

Die Verkehrsnot und ihre statistische Erfassung.

Wenn in alten Zeiten zu Nürnberg ein Reichstag abgehalten wurde und der Kaiser des „Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation“ mit seinem glänzenden Hofstaat auf der Burg residierte, oder wenn gar die „Heiltumsweisung“, d. i. die öffentliche Zeigung der Reichsheiligtümer und Reichsinsignien, vor dem auf dem Marktplatz andächtig harrenden Volk erfolgte, da werden die Nürnberger Stadtsoldaten, die sogenannten Einspänner, wohl manchmal ihre liebe Not gehabt haben, die schaulustige Menge zu zügeln und Unglück, durch Panik und sonstige Zwischenfälle, zu verhüten. Auch Absperrungsmaßnahmen mit Hilfe der Kettenstöcke mußten in solchen Fällen durchgeführt werden.

Waren aber dann die Feste, Turniere, Tänze und Volksbelustigungen verraucht, dann lag die liebe, alte Stadt wieder in Frieden da und der Verkehr belebte nur noch in ruhigem Gleichmaß die Straßen.

Wie ganz anders ist das heute! Überall herrscht ein nur durch die polizeilichen Vorschriften über Geschwindigkeit innerhalb der Stadt gebremstes Hekttempo, wie es nur durch die Verkehrsmittel eines technischen Zeitalters überhaupt möglich wurde. Überdies aber hat der Verkehr einen solchen Umfang angenommen, daß es ihm nur schwer möglich ist, sich durch die engen und winkelfreien Straßen und Gassen der Altstadt hindurchzupressen. Die Tatsache der Verkehrsnot tut sich jedem überzeugend dar, der zu den Hauptverkehrszeiten an verkehrsreichen und wenig überfüllten Kurven oder an kreuzungsreichen Plätzen das Straßenbild betrachtet.

Was aber soll nun werden? Was wird eintreten, wenn der Verkehr noch weiter, besonders in dem Maße wie in den letzten Jahren, wächst und wächst?

Hier gilt es, bei Zeiten vorzubauen. Es sind schon zahlreiche Versuche gemacht worden, die Verkehrsnot zu bannen oder doch zu mildern. Das weiß jeder Großstädter, denn auch die anderen Großstädte kennen dieses neue Verkehrsproblem, nicht zuletzt die Großstädte Amerikas mit ihrem teilweise beispiellos raschen Wachstum. Einbahnstraßen, Verkehrsleitungen, Aufstellung von Verkehrsposten, Schaffung von Straßeninseln für Fußgänger und von Wartepunkten für Privatautos sind solche Einrichtungen, die dazu beitragen sollen, den Verkehr für überlastete Straßen und Plätze tragbar zu machen.

Diese Abwehrmittel aber sind es nicht, die hier zur Frage stehen. Es handelt sich vielmehr nur um die vorbereitenden Schritte für die Erwägung solcher Maßnahmen zur Regelung des Verkehrs, nämlich um die Erfassung des Umfangs der Schwierigkeiten und die Beobachtung des Verkehrs zu verschiedenen Tages- und Nachtstunden in gewissen Zeitabständen. Denn, wenn auch die Verkehrsnot für die Großstädte genau so feststeht, wie z. B. die Wohnungsnot, so ist es doch notwendig, festzustellen, wie groß sie ist, vor allem wie

groß an den einzelnen Punkten, zu den verschiedenen Tages- und Nachtzeiten, und in welchem Maße sie sich zwischen den Beobachtungszeiträumen noch steigert bzw. wieder mindert.

Einige zusammenfassende Mitteilungen über das Ergebnis einer Kundfrage über Verkehrszählungen, welche das Statistische Amt Nürnberg Ende 1927 an die deutschen Städte mit statistischen Ämtern, also im wesentlichen die deutschen Großstädte, richtete, werden auch heute noch — eine frühere Veröffentlichung an dieser Stelle war infolge der starken Belastung des Amtes mit Arbeiten für das „Dürerjahr“ nicht möglich — Interesse finden.

Von den 54 reichsdeutschen städtestatistischen Ämtern — außer Nürnberg — haben nur 5 auf die an sie gerichtete Kundfrage mitgeteilt, daß in ihren Städten überhaupt keine Verkehrszählungen stattgefunden haben. Daraus geht deutlich hervor, daß die Notwendigkeit der Vornahme von Verkehrszählungen seitens der größeren Städte im allgemeinen anerkannt ist.

Die Verkehrszählungen fanden fast in der Hälfte der Fälle — in 22 Städten — im Rahmen der beiden großen deutschen Verkehrszählungen 1924/25 und 1925/26 bzw. in Anlehnung an diese statt. Die erste dieser Verkehrszählungen diente der Feststellung der Belastung der Straßen durch den Verkehr. Sie wurde, dem Zweck entsprechend, vom Deutschen Straßenbauverband veranlaßt; die Ergebnisse wurden von den Bauämtern zusammengestellt, von der Sächsischen Straßenbaudirektion bearbeitet und vom Straßenbauverband veröffentlicht. Erfasst wurde die Anzahl der Zugtiere, der Fahrzeuge sowie deren Gewicht in Tonnen — die Schätzung des Gewichtes, die durch den Zählposten erfolgen mußte, bedeutete eine ziemliche, wenn auch bei dem besonderen Zählzweck notwendige Belastung des Zählers — ferner die Kraftträder, Personenkraftwagen, die Lastkraftwagen und Stellwagen, die Anhänger und außergewöhnlichen Lasten. Die Gesamtgewichte stellten dann die Gesamtbelastung der Straßen in einem bestimmten Zeitraum dar.

Die deutsche Verkehrszählung 1925/26 erfolgte aus wesentlich anderen Gesichtspunkten heraus als die vorhergehende. Der Hauptzweck war hier, einen Verteilungsschlüssel für die Kraftfahrzeugsteuer zu erhalten. Die Anregung ging vom Deutschen Städtetag aus, die Erhebung erfolgte durch den Ruhrfiedlungsverband, der auch Sonderzählungen veranstaltete. Die Zählung erstreckte sich, ähnlich wie die erste, auf Kraftfahrzeuge (Motorräder, Personen-, Lieferwagen, Schwerlastwagen, Schwerlastwagen mit Anhängern) und Pferdefuhrwerke (Personen- und Lieferwagen, Schwerlastfuhrwerke) sowie auf sonstige Fahrzeuge. Es erfolgte darnach auch noch eine Umrechnung zur Ermittlung der Straßenbelastung durch diesen Verkehr. Dabei wurde — wohl unter Benützung der Ergebnisse der vorigen

Zählung — z. B. als Durchschnittsgewicht für ein Motorrad 0,2 t, für einen Personen- und Lieferwagen 3,0 t angenommen. Als Zählpapiere dienten, wie bei der 1. Zählung, Zählbücher. Die Stadt Aachen dehnte 1926 die Zählung auf den Radfahrer- und Fußgängerverkehr aus, indem sie entsprechende Eintragungen in die Spalte „Bemerkungen“ des Vordrucks des Deutschen Städtetages aufnahm.

Legten diese beiden Erhebungen das Hauptgewicht auf die technische bzw. finanzpolitische Seite des Verkehrsproblems, so waren die von ihnen unabhängigen Einzelerhebungen der Städte teilweise mehr auf die verkehrspolitische Seite abgestellt. Dies tritt deutlich in Erscheinung in der Mitarbeit der Polizeibehörden durch die Verkehrspolizei und der Verkehrsämter.

Die Einzelerhebungen der Städte auf dem Gebiet der Verkehrszählungen sind ziemlich verschiedenartig gestaltet. Teilweise handelte es sich nur um einmalige Zählungen an wenigen Zählpunkten. Auch die Dauer des Beobachtungszeitraums war in den einzelnen Fällen stark unterschiedlich gewählt. Die Zählpapiere bestanden im allgemeinen, wie bei den großen deutschen Verkehrszählungen, in Zähllisten und Zählbüchern. Dagegen wurden z. B. bei der Leipziger Verkehrszählung Zettelblocks zu 25 Stück mit fester Kartonunterlage verwendet. Die Durchführung der Zählungen stellt an die Konzentrationsfähigkeit der Zähler ohne Zweifel, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, hohe Anforderungen. Der Vorschlag des Direktors des Statistischen Amtes der Stadt Frankfurt a. M., Dr. Busch, die Verkehrsdichtebestimmungen unter Zuhilfenahme der Photographie, ev. sogar des Films, vorzunehmen, scheint uns deshalb unter allen Umständen erwägenswert, zumal, da es wohl möglich ist, mit den Negativs auszukommen.

Es ist nicht möglich, in diesem kleinen Rahmen auf die einzelnen Zählungen und die großen methodischen und technischen Schwierigkeiten einzugehen, die mit solchen Verkehrszählungen verbunden sind. Es sei hier nur noch kurz auf die Erhebungen einiger Städte eingegangen:

Die erste städtische Verkehrszählung wurde, soviel uns bekannt, im Jahre 1895 in Magdeburg durchgeführt. Sie beschränkte sich auf den Brückenverkehr. Im Jahre 1908 hat Berlin bereits eine umfangreiche Verkehrszählung vorgenommen.

In Nürnberg fanden größere Verkehrszählungen erst in den letzten Jahren statt. Sie wurden von der Polizeidirektion Nürnberg-Fürth durchgeführt und dienten als Grundlage für die Verkehrsregelung. Außerdem wurden von der Polizeidirektion Ende 1927 auf Anregung des Stadterweiterungsamts Verkehrszählungen an den Ausfallstraßen unternommen, die wiederholt und fortgesetzt werden sollen. Sie bieten wichtige Anhaltspunkte für die Ausarbeitung des Großbebauungsplans.

Eine besondere Spielart der Verkehrszählungen sind die Verkehrszählungen auf den Straßenbahnen, wie sie in Nürnberg und wohl in den meisten anderen Großstädten durchgeführt wurden. Bei ihnen handelt es sich um die Gewinnung grundlegenden

Materials für die Tarifpolitik der Straßenbahnen, Umleitung von Linien usw. Es sei hier besonders auf die umfangreichen Erhebungen der Direktion der Frankfurter Straßenbahn hingewiesen, die ihren Niederschlag in einer interessanten graphischen Darstellung, der sogenannten Verkehrsspinne, gefunden haben.

Das Bild, das die Verkehrszählungen von der Verkehrsnot geben, wird noch ergänzt und verdeutlicht durch die Straßenverkehr-Unfallstatistik, wie sie zum 1. Mal im 23. Jahrgang des „Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte“ veröffentlicht wurde.

Die Spezialliteratur über Verkehrszählungen ist verhältnismäßig noch wenig umfangreich. Besonders zu nennen sind aus neuester Zeit 2 Arbeiten von Direktor Professor Dr. Wolff-Halle: „Städtische Verkehrszählungen“ im 16. Band des „Allgemeinen Statistischen Archivs“ und „Verkehrszählungen“ im „Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften, Ergänzungsband S.-B.“.

Eine Zusammenstellung von Veröffentlichungen über die Verkehrszählungen der einzelnen Städte¹⁾, teils Quellenmaterial, teils textliche Darstellungen, möge den Schluß dieser Ausführungen bilden:

Berlin: „Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin“, 32. Jahrgang, Berlin 1913, Seiten 979—993; „Berliner Wirtschaftsberichte“, 2. Jahrgang, Nr. 16, Berlin 1925, Seiten 181—184. („Verkehrszählungen in Berlin 1924“.)

Dresden: „Statistisches Jahrbuch der Stadt Dresden, Jahrgang 1902“, Dresden 1903, Seiten 150 bis 153, desgleichen Jahrgang 1908, Dresden 1909, Seiten 182—191.

Essen: „Die Ergebnisse der Verkehrszählung innerhalb des Stadt- und Landkreises Essen im Jahre 1926“, Essen, von H. Ehlgötz, Beigeordneten der Stadt Essen.

Krefeld: „Statistisches Jahrbuch der Stadt Krefeld“, Jahrgang 1927, Seite 209.

Leipzig: „Der Leipziger Verkehr im Jahre 1925“, Nr. 1 der Schriftenreihe des Rats-Verkehrsamtes Leipzig, „Leipziger Verkehr und Verkehrspolitik“, Leipzig 1926, von P. Weigel, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Leipzig.

Magdeburg: „Statistik des Wagenverkehrs über die Strombrücke in Magdeburg“, Heft 2 der „Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Magdeburg“, Magdeburg 1896, von Dr. H. Silbergleit, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Magdeburg. — „Die Ergebnisse der Beobachtungen des Verkehrs auf der Strom- und Königsbrücke in der Zeit vom 1. bis 14. Juni 1904“, Nr. 15 der „Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Magdeburg“, Magdeburg 1904, von Dr. D. Landsberg, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Magdeburg.

Mülheim a. d. Ruhr: „Die Verkehrszählung Januar bis Juni 1926 in Mülheim a. d. Ruhr“, Nr. 3 der „Mitteilungen zur Statistik der Stadt Mülheim a. d. Ruhr“, bearbeitet und herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Mülheim a. d. R.

¹⁾ Ohne die Verkehrszählungen auf den städtischen Straßenbahnen.

Am 1. Okt
öblicherun
408 892.
hloffen. Ge
(105) unehe
(302) Pers
häufigste
rebs und and
rgane). Von
bert 11 (11)
ur 8 (10).
anglingssterbefi
7 (233) Be
Sorten Nähe
n, Lohe, Al
kommen; auf
art. An über
igen Nerze
ndet. Der gr
städt. Kr
Julius des Mo
helfst hat 2
in 408 (33
dnerinn
und war 76 (4
nomen wurde
lstätte G
Monats 68
le für 2.
tionen. Bei
Personen
wegen 2
onen festger
(1326) R
lligen E
464 (1411
d. Volk
unter 41 097
dern wurde
der Bau
geluche neu
abenent
7560 (1
alt wurde
waren 2
Großfeuer.
ant 1 791
werk ha
erzeugt.
Das st
wert Fran
ogen und
in beförder
ohne die
175 018,35)
verkehr
gestellt. Da
schöne and
Berichtungen.
000 (62 16
3 995 753
Schlachto