



Die schon in der Zeit des Pferdefuhrwerkes entstandenen heutigen Verkehrsstraßen, mit ihrem Nebeneinander von Fahrzeugen aller Art und Fußgängern, waren schon am Anfang von verkehrstechnischen Überlegungen bestimmt: Kreisplätze, Über- und Unterführungen von Straßen und die ersten U-Bahn-Projekte entstanden, bevor die Probleme des Automobilverkehrs bekannt waren, sind also nicht für das Auto geplant worden.

Inzwischen hat das Nebeneinander von Verkehrsmaschinen und Fußgängern nicht nur unerträgliche Verhältnisse in den von Lärm und Abgasen überfüllten Straßenräumen, sondern ebenso in den an diesen Straßen liegenden Wohnhäusern geschaffen – ohne daß aber der alte Straßenraster dem Verkehr aller Art geeigneten Entwicklungsraum geben konnte.

Die weitere technische Entwicklung hat insbesondere nach dem 2. Weltkrieg zu den Illusionen der autogerechten Stadt und der Hochhaus-Stadt geführt: der enorme Platzverbrauch von Autobahnkreuzungen einerseits, der immer steigende Parkplatzbedarf andererseits kann weder durch die autogerechte noch durch die Hochhaus-Stadt erfüllt werden:

Das Angebot an Verkehrsflächen steht besonders in den inneren, vom Verkehr am meisten beanspruchten Bezirken in umgekehrtem Verhältnis zur Verkehrsbeanspruchung, so daß das Auto mehr und mehr aus den dicht bebauten Stadtteilen ausgeschlossen werden muß.

Erst durch die vollständige Befreiung der Straßenflächen von parkenden Autos können in den bestehenden Stadtteilen erträgliche Verhältnisse geschaffen werden. Die Lösung der gesamten Verkehrsfragen einer Stadt wird nur durch ein den verschiedenen Straßenbenutzern entsprechendes, sehr differenziertes Verkehrsnetz möglich sein.

- 1, 3 Breite Straßen, Kreisplätze und Unterführungen sind nicht für Automobile erfunden worden, sondern für Pferdefuhrwerke
- 2 U-Bahn-Bau in Paris
- 4 Unwirtliche Umwelt in hoch bebauten Straßen mit gemischtem Verkehr, weder zum Wohnen noch für den Verkehr geeignet
- 5 Ein Autobahnkleeblatt braucht so viel Platz wie die Altstadt von Salzburg
- 6 Parkplatzbedarf führt die autogerechte Stadt ad absurdum
- 7 Plastische Darstellung der Verkehrsdichte in Wien: Widerspruch zwischen höchster Beanspruchung und geringstem Platzangebot im Stadttinneren zwingt zur Ausschaltung der Autos