

Auch die einbahnige Führung der Inneren Johannisstraße dient der Entlastung und besseren Regelung des Verkehrs auf dem Johannisplatz, ganz abgesehen davon, daß die Rücksicht auf den zu allen Zeiten in der Johannisstraße außerordentlich starken Fußgängerverkehr diese Maßnahme erfordert.

Die Begründung der übrigen Einbahnstraßen ergibt sich ohne weiteres aus der Unmöglichkeit des Ausweichens sich begegnender Fahrzeuge.

Die Erklärung vorgenannter Straßen zu Einbahnstraßen hat lediglich Mißstände beseitigt, eine wirkliche Verkehrs erleichterung im Großen tritt erst dann ein, wenn für jede Straße, die einbahnig befahren werden soll, eine Straße einbahnig für den Verkehr in entgegengesetzter Richtung bestimmt werden kann. Dies scheidet im Stadtinneren an der radialen Führung unserer Hauptstraßen, in den Vorstädten, wo es an sich möglich wäre, ist es zunächst noch nicht nötig. Doch sei schon hier darauf hingewiesen, daß es sich günstig auswirken würde, beispielsweise den Verkehr von der Hartmannstraße zum Leipziger Platz landwärts einbahnig die Bergstraße, stadtwärts die Leipziger Straße zu leiten und den Verkehr von der Brückenstraße nach dem Jöllnerplatz hinzu durch den Brühl und rückwärts durch die Mühlenstraße zu führen.

Augenblicklich steht zur Erwägung, den Verkehr zwischen Falkeplatz und Johannisplatz einbahnig dergestalt zu führen, daß die Poststraße nur vom Falkeplatz nach dem Johannisplatz zu und die Lange Straße ab Dresdner Bank nur nach dem Falkeplatz zu befahren werden darf. Der Plan stößt für das Stück Lange Straße zwischen Theater- und Nikolaistraße auf Schwierigkeiten insofern, als dadurch der unmittelbare Zugang zu den Märkten vom Falkeplatz her, abgeschnitten würde. Anlaß zu der Erwägung überhaupt gibt der Wunsch der Geschäftswelt, für diese Straßenzüge das Verbot des Be- und Entladens von Lastkraftwagen in den Hauptverkehrszeiten aufzuheben, was ohne anderweitige Verkehrsbeschränkung nicht möglich ist.

Dieses Verbot war ebenso wie das „Halteverbot“ für Personenkraftwagen in der Zeit von 3-7 Uhr nachm. für die innere Stadt unerlässlich geworden. Es hat für die Geschäftswelt Umstellungen zur Folge gehabt, die seinerzeit erhobenen schweren Bedenken aber haben sich nicht verwirklicht.

Möglich, daß sich durch Ausbau des Einbahnstraßen systems nach dieser Richtung noch einzelne Erleichterungen schaffen lassen, im allgemeinen wird es bei den Beschränkungen verbleiben müssen, wenn der Straßenverkehr in Fluß gehalten werden soll.

Mit der erforderlichen Änderung und Ergänzung der Verkehrs Vorschriften ist auch eine Änderung des polizeilichen Verkehrsdienstes Hand in Hand gegangen. Die Verkehrsregelung ließ sich nicht mehr nebenbei erledigen, sondern forderte die ausschließliche Verwendung einer größeren Anzahl jüngerer Beamter zu diesem Ruhe, Umsicht und rasche Entschliebung erfordernden Dienste. Da die geringe Gesamtzahl der für den Straßendienst zur

Verfügung stehenden Beamten die Auslese einer ausschließlichen Verkehrspolizei nicht zuläßt, wurde die Regelung so getroffen, daß in monatlichem Wechsel eine der geschlossenen Vereinstschaften, ohne ihren speziellen Charakter einzubüßen, diese Aufgabe versieht. Die Einrichtung hat sich voll bewährt. Der geringe Nachteil des öfteren Wechsels der Beamten im Verkehrsdienst hat sich nach und nach ausgeglichen und wird reichlich durch den Vorteil aufgewogen, daß die Beamten für diesen besonders anstrengenden Dienst durch den Wechsel frisch erhalten werden, und daß die Leitung des Vollzugsdienstes in unruhigen Zeiten in der Lage geblieben ist, auf die Verkehrspolizei als Polizeitruppe zurückzugreifen.

Nur dadurch ist es möglich geworden, die wichtigsten Straßenkreuzungen dauernd oder in den Hauptverkehrsstunden mit Verkehrsposten zu besetzen. Es liegt aber auf der Hand, daß mancherlei spezielle Wünsche nach dieser Richtung nicht berücksichtigt werden können.

Durch Straßenpatrouillen zu Fuß oder im Motorrad mit Anhänger erfolgt die Kontrolle der Fahr- insonderheit Geschwindigkeits-Vorschriften. Das Stopppverfahren wird nicht angewendet, da ihm nicht abzuleugnende Mängel anhaften.

Eine Reihe von Fragen, durch die die Tätigkeit der Verkehrspolizei sich wesentlich erleichtern ließe, harten ihrer Lösung.

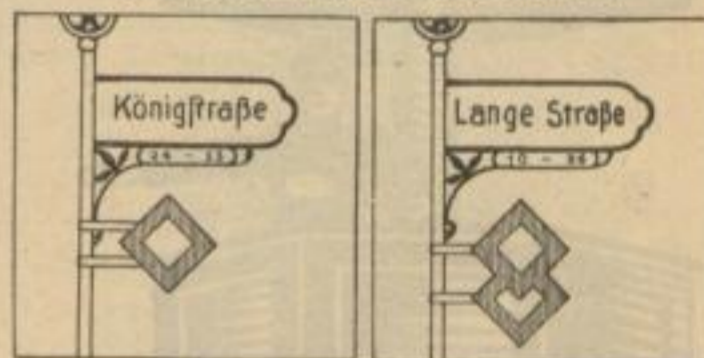
Nachdem unter Ausnutzung vorhandener Beleuchtungs Masten an zwei Brennpunkten des Verkehrs, dem Johannisplatz und dem Falkeplatz, erhöhte Postenstände geschaffen worden sind, die dem verkehrsregelnden Beamten die erforderliche Übersicht ermöglichen und ihn selbst der Beeinflussung durch den Straßenverkehr entziehen, macht sich nunmehr ein weiterer notwendig an der Kreuzung Dresdner Straße, Augustusburger Straße, Brücken- und Äußere Johannisstraße. Eine einfache Eisenkonstruktion würde an dieser Stelle genügen, ähnlich den erhöhten Postenständen, wie sie führende Firmen der Leipziger Eisenindustrie der dortigen Verkehrspolizei zur Verfügung gestellt haben.

Eine zwingende Notwendigkeit ist weiter eine umfangreiche Verkehrszeichengebung, die auch dem ortsfremden Fahrer, von dem man nicht verlangen kann, daß er die jeweiligen örtlichen Verkehrsbestimmungen im Kopfe hat, ein richtiges und sachgemäßes Verhalten ermöglicht. Durch Form und Farbe müssen diese Zeichen schon von weitem jedem ins Auge fallen. Es ist dies eine Frage, die rein örtlich nicht zu lösen ist. Denn eine Vereinheitlichung der Verkehrszeichen ist sicher ebenso notwendig, wie es die Vereinheitlichung der Verkehrsregeln war. Da ein internationales Abkommen darüber nicht zu stande gekommen ist, haben sich eine Reihe der wichtigsten Verkehrsstädte, an der Spitze Berlin, Hamburg, München und die drei sächsischen Großstädte auf bestimmte Zeichen „Weil- und Dreiecksform in weißer Farbe mit roter Umrandung und schwarzer Beschriftung“ geeinigt.

Die Verkehrszeichen werden alle Sperr(Verbot)-zeichen enthalten, die Dreiecksform alle Achtungs(Vorsichts)-zeichen (Kreuzung, Kurve, Straßenbahn, Schule, Krankenhaus usw. Vgl. nebenstehende Tafel).

Ein im Ausland allgemein durchgedrungener und auch bei uns sich immer mehr durchsetzender Grundgedanke ist, den Schnellverkehr auf Hauptstraßen möglichst glatt und ungehindert zu gestalten. Dem trägt die neue Kraftfahrzeugverkehrsordnung insofern Rechnung, als sie anordnet, daß das auf einem Hauptverkehrswege sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber allen aus Seitenstraßen kommenden Fahrzeugen hat. Die allgemeine Regel, daß bei sich kreuzenden Bahnen das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt hat, wird für die Hauptverkehrsstraßen zu Gunsten des Schnellverkehrs umgekehrt. Dies bedingt für uns, klar und allgemein erkennbar für einheimische und fremde Fahrer festzulegen, welche Straßen unserer Stadt als Hauptverkehrswege zu betrachten sind, und diese dementsprechend mit den vereinbarten Zeichen für Verkehrsstraßen 1. Ordnung zu beschildern.

Beispielerung von Verkehrsstraßen



Hieraus ist zu ersehen, daß die Anbringung der Einbahnstraßen Schilder z. B. in Berlin leichter als in Chemnitz zu bewerkstelligen ist, da die Straßennennung grundsätzlich an besonderen Stangen, nicht wie in Chemnitz an den Häuserwänden, sichtbar gemacht wird. Die aus Seitenstraßen einbiegenden Fahrzeuge werden dann in der Regel an der Hauptstraße zu halten und zu warten haben, bis ihnen eine Lücke im Schnellverkehr der Hauptstraße gestattet, sich in diesen einzugliedern. Für derartige Verkehrsstraßen 1. Ordnung müssen auch allgemein gültige Bestimmungen hinsichtlich des Überholens gleichartiger Fahrzeuge untereinander, des Wendens und Umlenkens festgelegt werden. Auch hierüber schweben zur Zeit noch zwischen den führenden Verkehrsstädten Verhandlungen.

Eine Einigung hierin wird für die Verkehrsregelung einen wesentlichen Fortschritt bedeuten. Die sonst notwendigwerdende Gestellung eines Verkehrspostens könnte sich dann hier und da erübrigen. Und darauf muß ganz allgemein das Augenmerk gerichtet werden, denn die Postengestellung hat ihre natürlichen Grenzen.

Freilich sind erhebliche Kosten mit Beschilderung und Zeichengebung verknüpft. Sie müssen aber beschafft werden. In Berlin haben beispielsweise die führenden Tageszeitungen einen wesentlichen Anteil davon getragen.

Die zunehmende Dichte des Verkehrs und die sich immer mehr ergebende Notwendigkeit, an besonderen Verkehrsknotenpunkten die Fußgänger gesichert zu leiten, bedingen weiter die Einführung wechselseitiger Sperrung und Freigabe der Straßenzüge. Zunächst wird dies für die Hauptknotenpunkte, Poststraße-Theaterstraße-Lange Straße-Zwidauer Straße(Falkeplatz) und Theaterstraße-Johannisplatz-Rathenaustraße-Königstraße (Stadt Gotha) in Frage kommen. Doch müssen hier erst eine Reihe von Vorfragen gelöst werden, unter denen etwaige evtl. Änderungen in der Führung von Straßenbahnen und der

Unfallkurve

