

A
 7. Arbeiten in der Freiheitsavenue:
 Abschnürung vom Verkehr.

Abreiszkalender.

Vielleicht, ja sicher wird die Freiheitsavenue dereinst so aussehen, daß wir uns nicht länger zu schämen brauchen, ihr einen so gloriosen Namen gegeben zu haben.

Bisher war es bekanntlich nicht der Fall.

Doch das soll ja nun anders werden, also Hahn in Ruh.

Nur sieht es heute selber so aus, als gebe man sich höheren Orts keine klare Rechenschaft darüber, was die nunmehrige absolute Abschnürung vom Verkehr für die wirtschaftlichen Belange der Freiheitsavenue bedeutet.

Es ist für die Arbeiten, die jetzt begonnen haben, eine Zeitdauer von drei Monaten in Aussicht genommen. Drei Monate lang soll keinerlei Fahr- und Zug Gelegenheit durch diese Avenue nach dem Bahnhof bestehen. Also keine Droschke, kein Automobil, kein Lastwagen, keine Karre darf diesen Weg befahren, bis er vollständig neu hergerichtet ist. Völlige Unterbindung des Verkehrs auf einer Strecke von nahezu einem Kilometer, einer Strecke, über die sich theoretisch fünfzig Prozent des Verkehrs zum und vom Bahnhof bewegen müßten.

Drei Monate lang, sagen sie. Bei dem Tempo, das man bis jetzt beobachten konnte, wo sich auf ein halbes Kilometer zirka ein Duzend Arbeiter verteilen, kann es doppelt so lang dauern. Kenner munkeln schon von Allerheiligen.

Nun ist dies der schönste, imposanteste Straßenzug, den wir aufzuweisen haben. Er bildet einen der beiden Zugänge zur Stadt vom Bahnhof aus. Und er soll während der ganzen Touristenzeit verödet liegen! Denn praktisch wird kein Fremder zu Fuß durch die Freiheitsavenue in die Stadt kommen. Während dieser ganzen Zeit ist das Geschäft dort virtuell ausgeschaltet.

Die Bauproskripten für diese Avenue sind so, daß die Häuser wohl zu den teuersten gehören, die seit

Jahrzehnten auf hauptstädtischem Gebiet erstanden sind. Dementsprechend sind die Mieten für die Ladenlokale derart, daß sie nur bei einigermaßen flottem Geschäftsgang erschwänglich bleiben. Bis jetzt wurden, wie man hört, viele von denen, die in diese neue Hauptverkehrsader Vertrauen hatten, enttäuscht. Von der Stadt her bewegte sich die Kundschaft ganz sicher nur widerstrebend in der Richtung auf den Morast, in den man gleich hinter der Neuen Brücke geriet.

Jetzt ist der Verkehr — bis wann, ob Cattinai — auf ein Minimum beschränkt, er rinnt nur noch leise, wie ein Bach, wenn der Müller die Schleuse gezogen hat. Und die Geschäftsleute gucken in die Luft und rechnen, wie sie bei solcher Kalkulation die Mieten herauschlagen sollen.

Ein Publikum stellt man sich die Frage, ob es nicht möglich gewesen wäre, an dieser völligen Abschnürung vorbeizukommen. Man hätte in aller kürzester Frist, mit Doppelschichten, die Brücke fertiggestellt, dann die Avenue in zwei Längsbändern, erst die eine, dann die andere Hälfte, sodaß die ganze Zeit über wenigstens ein schmales Straßenband befahrbar geblieben wäre. Es gibt Leute, die behaupten, so werde es anderswo gemacht. Man braucht tatsächlich nicht weit über unsere Grenzen zu fahren, um zu sehen, daß die draußen zum Beispiel kilometerlange Straßenstrecken immer hälfteweise unter die Walze nehmen, um den Verkehr nicht zu unterbinden.

Hätte man hier triftige Gründe, es anders zu machen, bestand die technische Unmöglichkeit, daß die Freiheitsavenue für Wagenverkehr offenbleibe, gut. Aber ist es möglich, anders zu verfahren, so soll man an den zuständigen Stellen keine vierundzwanzig Stunden damit zögern.

Es wird vielleicht etwas mehr kosten. Sei's drum, wenn die zahlreichen Anwohner der Avenue um soviel weniger geschädigt werden. Denn sie sind schließlich nicht dafür da, für Pflichten zu bezahlen, die der Allgemeinheit obliegen.

Venerdì 29. 4. 1927