

Diese Arbeiten brachten auch eine gewisse Umplanung mit sich, insofern nach den neuesten Plänen nicht sechs, sondern nur fünf Städte geplant sind und auch die Wahl der Städte sich zum Teil verschob. Es sind jetzt die folgenden, für die die Arbeiten bereits angelaufen sind: Toledo, Guadalajara, Aranda de Duero, Alcázar de San Juan und Manzanares.

Besonders schwierig war die Planung für Toledo, da man dort auf das alte Stadtbild Rücksicht nehmen mußte. Die neue Stadt wurde deswegen 5 km vom Rand der alten Stadt am linken Ufer des Tajo geplant. Eine Fläche von 670 ha soll auf 300 ha Wohnungen für 80 000 Menschen aufnehmen, während an den 300 unmittelbar am Fluß gelegenen Hektar das Industrieviertel entstehen soll.

In Guadalajara am Henares dagegen wird sich das neue Wohnviertel für 40 000 Menschen unmittelbar an die alte Stadt anschließen und 1 km davon entfernt an der Bahnlinie Madrid-Barcelona soll ein etwa 100 ha großes Industrieviertel errichtet werden.

Das neue Aranda de Duero wird im Süden der alten Stadt gelegen sein, und seine Industriezone wird sich an die bisher schon bestehende Industrie anschließen. Die Wohnstadt wird für 40 000 Menschen auf 85 ha erbaut werden, für die Industrie stehen 150 ha zur Verfügung.

Alcázar de San Juan ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt zweier großer Linien, von denen die eine nach Alicante, die andere nach Andalusien führt. Hier und in Manzanares, der letzten der Trabantenstädte, sollen zwei fast gleichgroße Städte entstehen, beide mit einem Wohnraum für 40 000 Menschen auf 260 ha und einer Industriefläche von 150 ha.

Die Kosten für diese Trabantenstädte werden voraussichtlich 2 Milliarden Peseten betragen, von denen nur 5 % für den Erwerb der etwa 2000 ha aufgebracht werden müssen.

Madrid ist nicht die einzige Stadt Spaniens, die vor dem Problem des kaum zu bändigenden Zuwachses steht. Ähnlich ergeht es Barcelona, Bilbao, Sevilla und einigen anderen Großstädten. (*Arbor*, Madrid, Juli-August 1962)

Das spanische Straßennetz

Spanien besitzt 130 155 km Straßen, davon Staatsstraßen 79 942 km (61,4 %), Provinzstraßen 5 264 km (4 %), den Rest bilden Gemeindestraßen. Die Verkehrslast ist jedoch sehr ungleich verteilt. 80 % des Verkehrs spielen sich auf etwa 11 000 km ab. Ein Vergleich mit der Bundesrepublik mag das Verhältnis zeigen: In Westdeutschland gibt es 131 531,2 km klassifizierte Straßen (Bundesautobahnen – Landstraßen II. Ordnung). Über die Gesamtlänge der Gemeindestraßen in Westdeutschland liegen noch keine genauen Angaben vor. Sie werden auf rund 120 000 km geschätzt.

Ein klareres Bild der Verkehrsverhältnisse zeigt jedoch die Netzdichte der Straßen. Auf 100 qkm der Bundesrepublik treffen etwa 101 km Straßen, während es in Spanien nur 26 km sind. In der Landstraßendichte je 1 Million Einwohner stehen jedoch Spanien und die Bundesrepublik fast gleich: in Spanien treffen 4 400 km Straßen auf 1 Million Einwohner, in Westdeutschland (einschließlich der nichtklassifizierten Straßen) etwa 4 700 km (Frankreich etwa 16 000 km).

Die Straßen Spaniens befinden sich jedoch in einem schlechten Zustand. Eine Bestandaufnahme, die 1960 gemacht wurde, zeigt, daß 30 % der Staatsstraßen, 51 % der Provinz- oder Bezirksstraßen und 68 % der Gemeindestraßen dringend einer Verbesserung bedürfen. Straßenführung, unübersichtliche und gefährliche Kurven, schienengleiche Bahnübergänge, enge Ortsdurchfahrten, zu geringe Breite, vor allem aber die schlechten Straßendecken selbst behindern den Ausbau eines modernen Verkehrsnetzes, das immer notwendiger wäre.

Wegen der schlechten Eisenbahnverhältnisse wächst der Verkehr auf der Straße schneller als der auf der Bahn. In den 10 Jahren von 1949–1959 ist der Bestand an Personenwagen um das 2½fache angewachsen, der der Autobusse um das 1,36fache, der der Lastwagen um das 1,57fache. Dazu kommen die zahlreichen Motorräder, von denen es in Spanien verhältnismäßig mehr gibt als im übrigen Europa. Die Zahl der Kraftwagen wird weiter ansteigen: 1962 gab es nach Schätzungen 358 000 Personenkraftwagen, 1977 werden es, wenn die Bevölkerung und das Sozialprodukt im bisherigen Maß wachsen, etwa 1,7 Millionen sein. Und ähnlich wird es sich mit den Autobussen und Lastwagen verhalten. Das wird um so mehr der Fall sein, als in Spanien eine eigene Automobilindustrie aufgebaut wird (hauptsächlich SEAT), deren Leistungsfähigkeit ihrerseits wieder von der der Straßen abhängt.

Dazu kommt der sich stark entwickelnde Fremdenverkehr. Spanien wird mehr und mehr als Reiseland entdeckt, und zwar kommen viele der Fremden mit dem eigenen Wagen (mehr als ¾). 1961 besuchten etwa 7,5 Millionen Touristen Spanien (davon 3,3 Millionen Franzosen, 740 000 Engländer, 480 000 Deutsche und 459 000 Amerikaner), die dem Land nicht weniger als 320,7 Millionen Dollars an Devisen brachten (1953 waren es 91,8 Millionen Dollars).

Der Staat trägt der wachsenden Bedeutung des Straßenverkehrs insofern Rechnung, als die Aufwendungen dafür von 600 Millionen Peseten (etwa 86 Mill. DM) im Jahr 1950 auf 2000 Millionen Peseten (etwa 286 Mill. DM) im Jahr 1960 gestiegen sind. In der Bundesrepublik Deutschland wurden 1950 insgesamt 969 Millionen DM, 1958 über 4000 Millionen DM für den Straßenbau aufgewandt.

Die Regierung hat nun einen Finanzierungsplan für den Straßenbau ausgearbeitet, der bis 1977 eine Gesamtinvestition von 177 640 Millionen Peseten (25 378 Mill. DM) vorsieht, die durch die Benzinststeuer aufgebracht werden sollen. Man schätzt deren Gesamtsumme für die gleiche Zeit auf 211 265 Millionen Peseten (etwa 30 180 Mill. DM). Es ist also durchaus möglich, das spanische Straßennetz großzügiger als bisher auszubauen und zu verbessern. Das wird um so notwendiger sein, als sich Spanien der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft anschließen will, deren Vertrag eine gemeinsame Verkehrspolitik vorsieht.

(*Razón y Fe*, Madrid, Juli/August 1962)

Schulnöte in Frankreich

1962 wuchs die Zahl der Schüler und Studenten in Frankreich um 260 000. Ihre Zahl stieg an den Gymnasien von 770 000 auf 866 000, an den Lyzeen (unseren neusprachlichen und naturwissenschaftlichen Oberschulen entsprechend) von 1 129 000 auf 1 219 000. Die Zahl der Schüler der technischen Schulen wuchs von 256 000 auf 283 000, und die Kindergärten mußten 122 000 Kinder mehr aufnehmen.

Man mußte jedoch sehr viel mehr neue Schulplätze schaffen, insgesamt 500 000, da über 150 000 Schüler und Studenten aus Algier nach Frankreich kamen und da auch die innerfranzösische Wanderung stark zugenommen hat. Das hat zwar dazu geführt, daß auf dem Land die Zahl der Schulen verringert werden konnte, aber damit waren noch keine neuen Plätze geschaffen.

Dem damit verbundenen Lehrermangel hat man teilweise dadurch abgeholfen, daß man Hilfskräfte anstellte. So hat man z. B. Lizentiaten und Diplomingenieuren, die bereits zwei Jahre unterrichtet haben, die Möglichkeit gegeben, den geprüften Lehrern gleichgestellt zu werden.

Die Schwierigkeiten sind am größten in Paris, wo man zwar den Lehrermangel ganz beheben konnte – zum ersten Mal seit vielen Jahren, obwohl man 250 neue Volksschulklassen einrichtete –, wo aber der Schulhausbau einfach nicht mithalten kann.