



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

I. Die äußere Aufbesserung des Stadtraumes

[urn:nbn:de:hbz:466:1-96337](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-96337)

beachtenden Grundsätze sollen in den nachstehenden Ausführungen näher dargestellt werden. Die Gliederung des zu behandelnden Stoffes soll umfassen:

- I. Die äußere Aufbesserung (Assanierung) des Stadtraumes,
- II. Die innere Aufbesserung (Assanierung) des Stadthauses,
- III. Die positive Verbesserung des Stadtgrundrisses.

Unter I. sind zu verstehen: alle Maßnahmen zur Verbesserung und Umgestaltung der Platz- und Straßenräume sowie der straßenseitigen Hauswände.

Unter II: die Maßnahmen zur Aufbesserung des Hauses als Baueinheit in denkmalpflegerischer, wohnlicher und gesundheitlicher Beziehung.

Unter III: alle Vorkehrungen, die sich mit den notwendigen Zutaten zur gesundheitlichen und schönheitlichen Erneuerung der Altstadt befassen sollen.

I. Die äußere Aufbesserung des Stadtraumes.

In den nachfolgenden Ausführungen sollen die bisherigen technischen und künstlerischen Methoden für die äußere Aufbesserung eines alten Stadtkernes einer Untersuchung und einer Synthese unterzogen werden. Mit Rücksicht auf die denkmalpflegerische Bedeutung der „Altstadt“ sei hierbei den denkmalpflegerischen Bestrebungen der Vorrang eingeräumt.

Vorarbeiten.

Bevor an irgendwelche Veränderung in der Altstadt geschritten wird, sind Vorarbeiten notwendig, die uns die Grundlagen für jedes weitere stadtbaukünstlerische Schaffen geben sollen. Es genügt nicht, die Stadt nur im Grundriß und nach den Höhenlagen zu vermessen, die alten Straßenzüge einschließlich der Grünflächen und der Bäume planlich festzulegen und die einzelnen Häuser in einem Hauskataster zu verzeichnen¹⁰⁾.

Vielmehr müssen weitgehende Zusammenstellungen über die Art, den Bau und den Wert der einzelnen Häuser aufgestellt werden, die zu enthalten hätten:

a) eine bautechnische und baugeschichtliche Beschreibung und Beurteilung der Häuser und ihrer wertvollsten Teile, bestehend aus den zeichnerischen (Grundrisse und Schnitte) und photographischen Aufnahmen unter Festhaltung eigenartiger Baukonstruktionen und Eigenarten der Mauertechnik (durch Zeichnung und Photographie). Die einstigen Besitzer und die hervorragenden Persönlichkeiten, die das Haus bewohnt haben, sowie die Gewerbe, die darin untergebracht waren, sind zu ermitteln und die sich in den Gebäuden zugetragenen historischen Ereignisse festzustellen, sowie das alles festzuhalten, was im, neben und um das Haus geschichtlich sich je zugetragen hat, wobei auf Sagen, mündliche Überlieferungen, örtliche Bezeichnungen und Namen zu achten ist. Schließlich ist zu ermitteln, ob nicht Bauteile¹¹⁾ noch in der Erde stecken oder etwa vermutungsweise Bodenschätze vorhanden sind.

¹⁰⁾ Der Entwurf einer gesamtstaatlichen Bauordnung für die tschechoslowakische Republik vom Jahre 1929 sieht in § 2, Abs. 11 die Verzeichnung der Denkmale im angeführten Sinne vor (siehe offizieller Entwurf und die deutsche Ausgabe der D. Hauptstelle f. Wohnungs- u. Siedlungsfürsorge i. d. tschechoslowakischen Republik, Verlag Prag IV). Der Gedanke der Eintragung von Baudenkmalen in Plänen wurde schon in den Leitsätzen über die Straßenfluchtlinien ausgesprochen, siehe S. 29.

¹¹⁾ Für Prag ist diese Untersuchung des Bodens wichtig, weil sich an dem gegen die Moldau zugekehrten westlichen Teile der Altstadt unter dem heutigen Straßenniveau in etwa 3 bis 4 m Tiefe Hausreste aus der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts und dem Anfange des 13. Jahrhunderts erhalten haben. Ich verweise auf die romanischen Baureste unter den Häusern Nr. 4/I, 147/I 229/I, 240/I, 445/I, 458/I, 459/I, 579/I u. a.

b) eine denkmalpflegerisch-künstlerische Beschreibung des Äußeren und Inneren des Hauses und seiner Teile; seine Einstellung zu den Nachbarhäusern und die Bedeutung im Straßen- oder Platzbild ist besonders zu erwähnen. Der Denkmalwert im Gesamtbild der Stadt sowie der Einzelheiten des Äußeren und des Inneren wäre anzuführen, und die unmittelbar mit dem Bauwerk zusammenhängenden Kunstgegenstände, wie Figuren, Gitter, Malereien usw., sind anzugeben. Der allfällige Verlust für das Gesamtbild der Stadt im Falle des Abbruchs wäre zu vermerken. Bei weniger wertvollen Bauwerken könnten hier schon die einschränkenden Bedingungen (Höhe, Dachform usw.) für den Fall eines Neubaus angeführt werden.

c) eine soziale Beschreibung, aus der die Beschäftigung und Lebensart der gegenwärtigen Bewohner, die Wohndichte, die sanitären Verhältnisse des Hauses und seine Aufbesserungsfähigkeit zu entnehmen sind¹²⁾.

Die so ermittelten Angaben wären schematisch in den Denkmalplänen¹³⁾ und in den Denkmallisten zu verzeichnen. Für den gewissenhaften Regulator der Altstadt müssen diese Pläne und Verzeichnisse genau so wichtige Unterlagen sein, wie jene für die Ermittlung der zukünftigen Verkehrswege, der sanitären und wirtschaftlichen Verbesserung. Erst aus der Abwägung aller Werte wird sich ein endgültiges Urteil über die denkmalpflegerische Bedeutung der einzelnen Häuser, Plätze und Straßen abgeben lassen.

Das Ausmaß aller dieser Eintragungen wird sich in Grenzen halten müssen. Ist es doch vor allem der Sinn der Verzeichnung, auf die wertvollen Teile aufmerksam zu machen, um sie vor jeder rücksichtslosen Regulierung zu bewahren. Die Einzeichnung muß nicht unbedingt die dauernde Erhaltung aller Teile für immerwährende Zeiten bedeuten; sie bezweckt vielmehr, die Verwaltungsstellen zu zwingen, dem Denkmalpfleger Gelegenheit zu geben, auch in einem späteren Zeitpunkt der Regulierung neuerlich seine Stellungnahme festzulegen.

Abb. 1 zeigt als Beispiel den Denkmalplan der Altstadt von Preßburg, wie er als Behelf im Jahre 1929 den Bewerbern für den Wettbewerb der Stadtregulierung übergeben wurde. Er verzeichnet die geschützten Einzelbauwerke, die zu erhaltenden Baulinien, Höhen, Gärten und Bäume.

Durch die Bestrebungen der Landesplanung, durch die Verbindung der Städte untereinander mit Verkehrsbändern und die dadurch bedingte Angleichung von Stadt und Land wird die rechtzeitige planliche Erfassung der außerhalb der Städte liegenden Kunst- und Naturdenkmale notwendig werden. Den Denkmalplänen der Städte werden sich jene der Landschaft anschließen müssen. Aus der Zusammenfassung der städtischen und ländlichen Denkmalpläne oder einer Vielzahl solcher Pläne und Verzeichnisse wird es möglich sein, über die vorhandenen Denkmalwerte in einem Teilgebiet oder im Land selbst eine Übersicht zu erhalten, und damit werden auch die Grundlagen geschaffen, auf die der künstlerisch veranlagte Städtebauer seine weitreichenden Vorschläge aufbauen kann. — — —

¹²⁾ Die Stadt Frankfurt a. M. läßt nach ähnlichen Grundsätzen den Häuserbestand der Altstadt aufnehmen.

¹³⁾ Mit der Anlage des Denkmalplans ist in stadtbautechnischer Hinsicht etwas Ähnliches angestrebt, wie etwa durch die Anlage des Kunsthistorischen Atlases (Österr. Kunsttopographie, Bd. V, Wien) oder des Kulturatlases für Wien durch Prof. Dr. Hugo Hassinger; s. auch Referat auf der Ersten gemeinsamen Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz Salzburg 1911. Stenogr. Bericht S. 123. Berlin 1911.

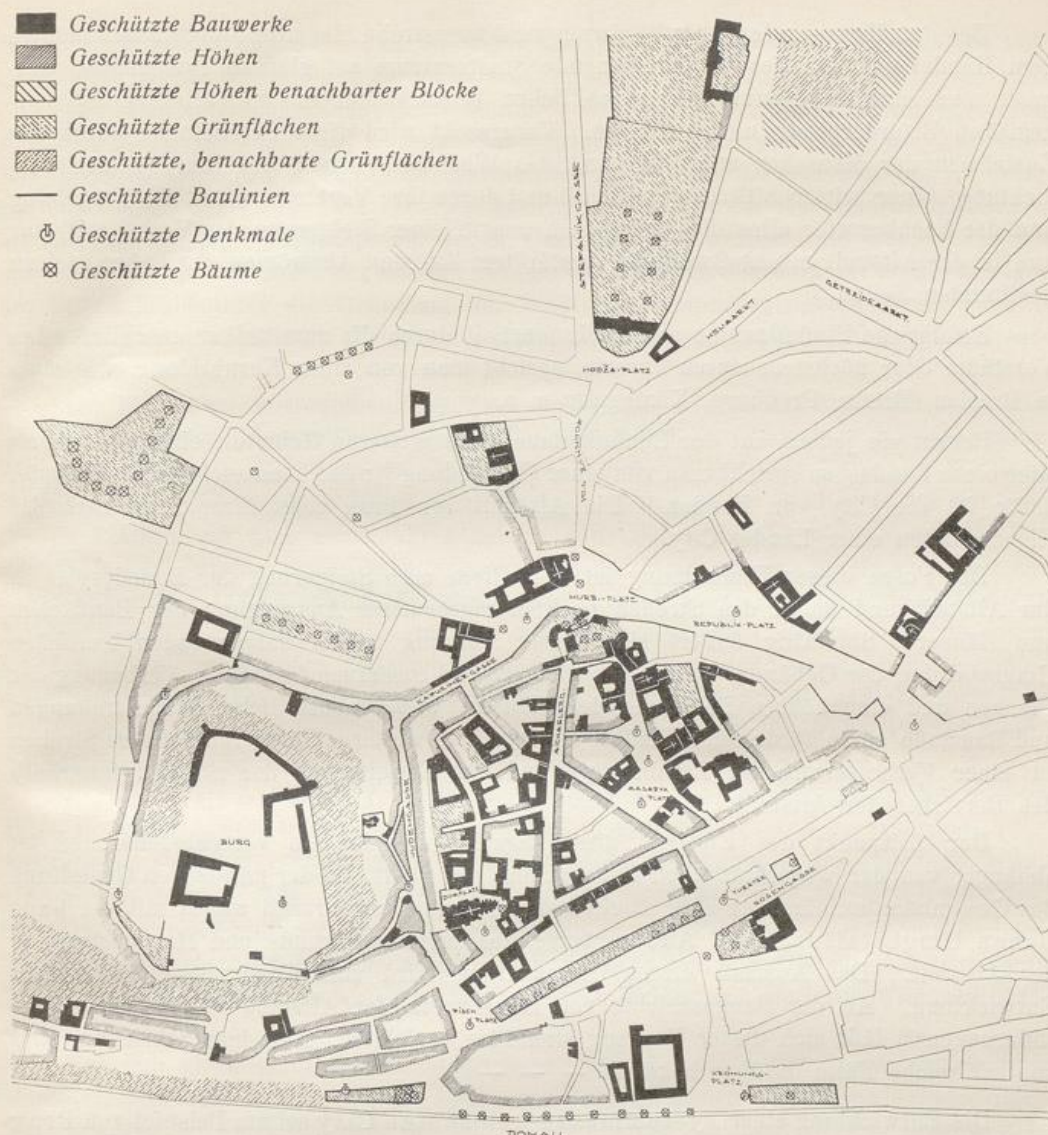


Abb. 1. Preßburg: Hilfsplan der Altstadt
für die Stadtregulierung mit Einzeichnung der geschützten Denkmale.
Maßstab 1:10 000.

Citybildung der Altstadt.

Seitdem die Entwicklung der neuzeitlichen Groß- und Mittelstadt nach anderen Grundsätzen und in einem rascheren Zeitmaß vor sich geht, ist auch ihr wertvoller, alter Kern bedroht. Die schon eingangs erwähnten, äußeren Einflüsse wirken sich auf die erhaltenswerte „Altstadt“ in zweifacher Beziehung nachteilig aus:

Sie führen durch Umbildung zum neuzeitlichen Wirtschaftskörper
— zur Kern- und Citybildung
oder zu ihrer Vernachlässigung
— zur Slumbildung.

Beide Formen der Entwicklung bedrohen den Bestand der alten Stadt.

Bei der Kern- oder Citybildung wird angestrebt, das alte, durch Jahrhunderte dem Handel und der Verwaltung dienende Stadtzentrum auf gleicher Bodenfläche nunmehr auch zum Mittelpunkt des neuzeitlichen Wirtschaftslebens mit allen seinen zeitgemäßen Erfordernissen umzugestalten. Verursacht wird diese Erscheinung durch das Zuströmen der Menschen zur Stadt und das Wachstum seiner Bevölkerung, der Verdichtung seiner wirtschaftlichen Kapazität und durch ihre Verbindung mit der Umgebung und der Nachbarorte; alles dies wirkt sich aus in einer Steigerung des Verkehrs¹⁴⁾ zur und in der Altstadt mit stoßweisem, verstärktem Zu- und Abströmen der Fahrmittel zu bestimmten Zeiten.

Erfolgt die Einflußnahme auf die Innenstadt durch die unmittelbar anschließenden Vorstädte oder höchstens durch Vororte, spricht man von einer Kernbildung, wie etwa in Breslau, Brünn, Preßburg, Königgrätz u. a.

Beruhet sie jedoch auf der Einflußnahme eines weiteren Gebietes, einer Landschaft oder eines Landes, so spricht man von einer Citybildung¹⁵⁾; das kennzeichnendste Beispiel dafür ist die City von London. Die Altstadt von Prag zeigt ihrer Lage nach die Eigenschaften einer Landes-City.

Die Folge dieser Erscheinung ist vor allem eine Steigerung der Bodenpreise in der Altstadt und damit das Streben nach ertragreicherer Auswertung der Bauflächen und Häuser. Sinnfällig äußert sich dieser Vorgang in der zunehmenden baulichen Umgestaltung der Gebäude, durch eine dichtere und zusammenfassendere Verbauung der Flächen und eine höhere Bebauung der Häuser, wobei neuzeitliche Baubestrebungen und Baustoffe einen fördernden Einfluß ausüben. In weiterer Folge führt dieses Streben zu einer Verbesserung der Zufahrtwege und zur Erweiterung der Straßen innerhalb des Bereiches der Altstadt.

Der Zeitpunkt des Eintritts dieser Erscheinung ist ein verschiedener; er ist abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und der politischen Gestaltung des Gesamtstaates. Immer aber beginnt der Umwandlungsprozeß zuerst mit der baulichen Umgestaltung und Auswertung des privaten Grund- und Hausbesitzes in der Altstadt. Das Ausmaß dieser Umwandlung wird zum Gradmesser der ganzen Entwicklung. An der Baugeschichte von Häusern in der Altstadt und an ihren Veränderungen¹⁶⁾ läßt sich dieser Vorgang sinnfällig verfolgen. Aus dem Schrifttum sind uns zahlreiche Fälle darüber bekannt. — — —

Die Entwicklung einer systemmäßig gebildeten City sei am Beispiel von Prag dargestellt. Wir haben es in dieser Stadt mit einem Baugebilde über mittelalterlicher Entwicklungsform mit durchaus barockem Aufbau zu tun, in das heute das moderne Leben mit allen seinen Forderungen einzudringen strebt. Bei der Durchforschung der Baugeschichte dieser schönen Stadt erleben wir es, wie sich der Kern der Siedlung am Moldauknie als Keimzelle neuen stadtbaukünstlerischen Lebens immer wieder auf

¹⁴⁾ Über die zunehmende Verkehrssteigerung und Dichte der Fahrzeuge in Berlin, Wien und Groß-London hat Musil in der Z. d. OeIAV, Wien 1909, Nr. 32, S. 509 ff., statistische Daten bis etwa zum Jahre 1907, doch ohne Rücksicht der motorisch betriebenen Fahrzeuge angeführt. Ihre Erwähnung erfolgt hier nur aus Gründen der retrospektiven Betrachtung und des Vergleiches halber mit den heutigen, gesteigerten Verkehrsverhältnissen, worüber an verschiedenen Stellen dieses Buches Angaben angeführt sind.

¹⁵⁾ O. Schilling, Innere Stadterweiterung, S. 10. Berlin 1921.

¹⁶⁾ Schilling, S. 10, sowie Mitt. des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz, Jahrg. 7, Heft 2, S. 168.

seine neuen Ringe und Trabanten auswirkt und wie diese selbst dem erweiterten und gefestigten Kerne sich stets unterordneten.

Die stadtbaugeschichtliche Entwicklung¹⁷⁾ vollzieht sich in acht bedeutungsvollen Ereignissen: kurz seien sie nachstehend wiederholt! Der alte Kern am konvexen Moldaubogen zeigt das Merkmal der gewachsenen Siedlung; im Südosten bei St. Peter lag das Viertel der Deutschen. Die südwestlich gelegene, vom Münzmeister Ebenhard als Lokator angelegte Niederlassung um St. Galli mit dem großen Platz wurde 1253 mit dem Kern zu einer Einheit mit Mauern verbunden. Wenige Jahre darauf (1257) erfolgte am linken Moldauufer die Gründung des Stadtteils Kleinseite; nahezu hundert Jahre später bildete sich vor dem Westtor der Burg, unter Johann von Luxemburg, der Stadtteil Hradschin.

Die bedeutendste städtebauliche Tat — vielleicht des ganzen Mittelalters — war die Gründung der „Neuen Stadt“ durch Karl IV. (1348) im Südosten, die sich durch Einbeziehen kleiner Pfarr- und Dorfgemeinden zwischen dem alten Kern und der Burg Wyschehrad einschob. Die weiträumige Verbauung des neuen Stadtgeländes mit drei großen Plätzen war nach zehn Jahren nahezu vollendet. Ein Mauergürtel, mit Wachttürmen besetzt, umzog diesen rechtsufrigen Teil der Moldaustadt. Kaum mehr als ein Jahrzehnt später (1360) schloß der große Kaiser auch westwärts am linken Ufer der Moldau den Mauergürtel, beginnend vor der Kleinseite (Aujezd), um das Strahower Kloster und die zerstreuten Teile am Hradschin, und schuf dadurch zugleich ein großes soziales (Hungermauer) und strategisches Werk. Der letzte große städtebauliche Akt der Vergangenheit war die neuerliche Zusammenfassung aller Teile des Prager Stadtgebiets durch die Neubefestigung von 1647 und 1655 zur Festung Prag.

Bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts bestand die umwehrte Stadt aus den Teilen: Altstadt, Neustadt und Kleinseite. Maria Theresia erhob das Viertel am Hradschin 1757 zum vierten Stadtteil. Unter Josef II. wurde die Selbständigkeit der einzelnen Stadtgebiete aufgehoben (1784) und alle vier Stadtteile unter einem einheitlichen Magistrat vereinigt. Diese Stadtverfassung dauerte bis in unsere Tage und wurde im 19. Jahrhundert erweitert. 1850 kam der nordwestlich gelegene Teil der Altstadt, die sogenannte Josefstadt, 1883 die Gemeinde Wyschehrad, 1884 Bubna und Holleschowitz und 1901 Lieben dazu.

Vor den alten karolinischen Stadtmauern und den Bastionen lagen ursprünglich kleine Ortsgemeinden, die sich im Laufe der Jahrhunderte zu kräftigen selbständigen Gemeinwesen entwickelten, wie die Städte Weinberge, Smichow, Nusle, Žižkow u. a. An sie schob sich die klassizistische Vorstadt Karolinenthal, die mit kaiserlicher Entschliebung vom 23. Juni 1817 gegründet wurde¹⁸⁾.

Alle diese Stadtgebiete und die anschließenden Ortsteile, insgesamt 37 Gemeinden, wurden durch das Gesetz vom 6. Februar 1920, Zahl: 114, zum Stadtbaukörper von Groß-Prag zusammengefaßt; dadurch stieg das Flächenausmaß der Stadt mit den ursprünglichen 8 Bezirken von 2099,15 ha auf 17 210,43 ha.

Für die Erhaltung des Kernes der Stadt Prag und seine Umgestaltung ist es wichtig zu wissen, wie sich die Stadt allmählich entwickelt hat; nachstehend sei deshalb der Zuwachs an Bewohnern, Häusern und Wohnungen dargestellt:

¹⁷⁾ Schrifttum: V. Vojtišek, *Z dějin města Prahy*, Prag 1919. — Zusammenfassende Angaben bei A. Hönig, *Deutscher Städtebau in Böhmen*, Berlin 1921, Wilh. Ernst & Sohn.

¹⁸⁾ Baubestimmungen für ihre Anlage bei St. J. Rößler, *Sammlung der im Baufache usw. erschienenen Verordnungen*, Prag 1842, Bd. I, S. 37.

Kühn, *Die schöne Altstadt*.

Die Bevölkerung der 4 alten Bezirke betrug nach Schottky¹⁹⁾ im Jahre 1827 insgesamt 104 197 Bewohner; nach der Zählung von 1831 waren es 102 416 Personen. Die Bevölkerung wuchs in den Jahren:

1846 auf 115 436 Einwohner,
1850 „ 118 405 „ in 3377 Häusern und 18 227 Wohnungen.

Um 1870 waren bereits 157 713 Einwohner vorhanden.

In den Bezirken I bis VIII, somit einschließlich der Vororte Wyschehrad, Bubna-Holleschowitz, Lieben, veränderte sich die Einwohnerzahl wie nachstehend angeführt:

1901 222 924 Einwohner,
1921 241 898 „ in 5836 Häusern mit 55 919 Wohnungen,
1930 247 546 „

Die Häuserzahl in den alten Bezirken I bis IV betrug nach Schottky:

1827 3208 Gebäude,
1848 3333 „
1870 4094 „

Durch Einbeziehung der ehemaligen Vororte ergab sich folgender Zuwachs:

Vorort Wyschehrad 1883 mit 103 Häusern, 948 Wohnungen und 4060 Einwohnern,

Vorort Bubna-Holleschowitz 1884 mit 461 Häusern, 2577 Wohnungen und 12 652 Einwohnern,

Vorort Lieben 1901 mit 748 Häusern, 4692 Wohnungen und 21 837 Einwohnern.

Bei der Volkszählung am 15. Februar 1921 zählte man:

in den Bezirken I bis VIII insgesamt 5836 Gebäude, 55 919 Wohnungen und 241 898 Einwohner,

in Groß-Prag 19 044 Gebäude, 166 732 Wohnungen und 676 657 Einwohner.

Für die Beurteilung der besonderen Veränderung in den 4 alten Stadtteilen: Altstadt, Neustadt, Kleinseite und Hradschin, durch die bereits durchgeführten neuzeitlichen Regulierungen wird nachstehend eine Zusammenstellung der Einwohnerzahl angeführt, die deutlich die beginnende und fortschreitende Entvölkerung dieser Stadtteile veranschaulicht:

	Bewohnerzahl 1921	Bewohnerzahl 1930
I. Altstadt	35 503	30 467
II. Neustadt	87 329	78 117
III. Kleinseite	22 780	21 199
IV. Hradschin	10 732	9 102

Mit der Entvölkerung dieser Stadtteile und ihrer Umwandlung zur Handels-City vollzieht sich gleichzeitig eine bedeutende Steigerung der Bodenwerte, die nachstehend an einigen wenigen Beispielen dargestellt sei:

¹⁹⁾ Jul. M. Schottky, Prag, wie es war und wie es ist. Prag 1831. — Die übrigen statistischen Daten sind den Berichten des staatlichen und städtischen statistischen Amtes sowie mündlichen Angaben entnommen.

1867 bis 1869 betrug der durchschnittliche Bodenpreis für 1 m ²	
am Graben	229,40 K.
in der südwestlichen Neustadt (Opatowitzerg.)	35,00 K.
1877 bis 1882 daselbst	62,60 bis 74,20 K.
1895 bis 1900 am Graben	332,00 K.
1900 am Graben	561,40 K.
1900 im Altstädter Assanierungsviertel	159,20 K.
1900 im Neustädter Assanierungsviertel	139,40 K.
1900 in der südwestlichen Neustadt (Opatowitzerg.)	136,80 K.
1928 am Graben	8000,00 K ²⁰⁾

Die vorher geschilderte Darstellung der Entwicklung Prags veranschaulicht ziffernmäßig die Voraussetzungen und die Ursachen des Umwandlungsprozesses einzelner seiner abgeschlossenen Stadtteile, sowie des ganzen Stadtorganismus zur neuzeitlichen Großstadt-City. Wenn unter ähnlichen gerade dieses Beispiel aus dem ostdeutschen Kulturkreise der Vergangenheit gewählt wurde, so geschah es aus dem Grunde, weil sich in diesem seltenen Stadtwesen von höchster historischer, künstlerischer und wirtschaftlicher Potenz die Umwertung unter neuzeitlichsten Erscheinungsformen im allergrößten Maßverhältnis vollzieht. Im Spiel der gegenseitig einwirkenden Kräfte messen sich hier stärkste, lebenserhaltende Komponente mit unberechenbaren Größen höchst gefühlsmäßig eingestellter Werte.

Wie sich aus dieser Dynamik heraus die praktischen Auswirkungen und Gegenwirkungen ergeben, wird in den nachfolgenden Ausführungen noch wiederholt dargestellt werden.

— — —

Die Vernachlässigung (Slumbildung) von Altstadtteilen tritt dann ein, wenn die Häuser baulich nicht aufgebessert, die Freiflächen systemlos bis zur letzten Möglichkeit dichtest ausgenutzt und verbaut wurden und jede gesundheitliche Verbesserung unterblieb. Meist dauerte eine solche Vernachlässigung durch Jahrzehnte.

Für die denkmalpflegerische Beurteilung verslumter Stadtteile ist die richtige Einschätzung der verwahrlosten Gebäude wichtig; denn nur zu häufig übersieht der flüchtige Beurteiler unter einem augenblicklich unscheinbaren und verbauten Äußeren den künstlerisch-denkmalpflegerischen Wert solcher Häuser. Ihre Beurteilung wird nach den gleichen Grundsätzen vorgenommen werden müssen wie bei einem wertvollen, unter einer schlechten Übermalung verborgenen Bilde; erst der erfahrene Fachmann wird seinen Wert erkennen und die Mittel für seine künstlerische Wiedergeburt angeben können.

Der gleiche Vorgang wird bei der Wertschätzung verslumter Gebäude eingehalten werden müssen; auch hier ist vorerst der erfahrene Kenner zu befragen, und nur er wird angeben können, ob unter Berücksichtigung aller Umstände eine Aufbesserung eines solchen Gebäudes möglich, wünschenswert oder anstrebbbar ist. Seinem Gutachten hätte sich der Stadtregulator ebenso zu fügen, wie er es etwa bei den Vorschlägen für die hygienische Aufbesserung der Altstadt widerspruchlos tut.

²⁰⁾ Nach V. Mildschuh, Vývoj cen nájemných a pozemkových v. Praze, Prag 1909, sowie Anzeiger der Rechts- und Staatswissenschaften, Wien, Jahrg. X, Heft 1, und nach Auskünften.

A. Verkehr und Straßenführung.

Wie das Herz des menschlichen Körpers das zu reichlich zufließende Blut nicht mehr verarbeiten kann und krank — hypertrophisch — wird, so kann auch das Herz alter Städte in vielseitiger Beziehung nicht gesund bleiben, wenn die Blutwellen des Verkehrs zu stark in ihm schlagen.

Rehorst, 1907.

Der Gegensatz, der sich aus den Bestrebungen zum Schutze der Altstadt und des sich in ihr entwickelnden Verkehrs ergibt, führt dazu,

- a) den Verkehr zu regeln,
- b) den Verkehr umzulegen und
- c) die Verkehrswege zu ändern.

Alle diese Mittel können sich verschiedenartig auf die Struktur der Altstadt auswirken. Nachstehend seien sie näher untersucht.

a) Verkehrsregelung.

Bevor im Kern einer alten Stadt weitgehende städtebauliche Maßnahmen ergriffen werden, die fast stets einen Eingriff in den übernommenen Bestand und in erworbene Besitzrechte bedeuten, ist es notwendig, zu untersuchen, ob tatsächliche oder nicht nur eingebildete Übelstände bestehen.

Aus diesem Grunde sind vorerst Vorarbeiten zu leisten; diese bestehen in technisch-ökonomischen Untersuchungen und in der Ermittlung der richtigen Fahrbahnstrecken sowie ihrer technischen Beschaffenheit, bezogen auf den Gesamtverkehr der Stadt. Notwendig sind Zählungen²¹⁾ der Fahrzeuge nach Fahrtrichtung, Art und Geschwindigkeit. Bei Kreuzungen sind die Ausmaße der Kreuzungstellen, die Breite und die Zahl der einmündenden Straßen sowie der einschwenkenden Fahrzeuge zu ermitteln. Weiter ist zu erheben, an welchen Stellen im Stadtgebiet Verkehrsunfälle und Störungen am häufigsten vorkommen und was bisher zu ihrer Verhinderung geschehen ist. Bei den Zählungen wäre der Durchgangs- vom Binnenverkehr zu trennen.

Die Kapazität der Bahnen für Fußgänger und Fahrzeuge²²⁾ ist genauest zu ermitteln. Ihre Kenntnis ist wichtig für die Anlage neuer Stadtteile und doppelt notwendig bei der Regulierung alter Städte, um nicht bei Überschätzungen zu weitgehende Maßnahmen zu ergreifen, die nicht nur wirtschaftlich nachteilig sind, sondern auch den Verlust unersetzlicher Denkmalwerte bedeuten.

Trotz dieser selbstverständlichen Voraussetzung kommt es noch heute vor, daß man die Abtragung von Toren, die Erweiterung oder Begradung von Straßen erwägt ohne Vornahme solcher Zählungen. Aus der Vergangenheit sind uns im Schrifttum²³⁾ genügend Beispiele übereilter Niederlegungen alter Baudenkmale aus dieser Ursache bekannt. — — —

²¹⁾ Zur Verbesserung des Verkehrssystems im Kern der Stadt Prag haben die elektrischen Unternehmungen im November 1929 einen Wettbewerb ausgeschrieben und dafür umfangreiche und genaue Zählungen vorgenommen, die einen wesentlichen Behelf für diesen Wettbewerb bildeten. Siehe „Zepop“ (Zprávy elektrických podniků obce Pražské), 1929, S. 87.

²²⁾ Bericht des Internationalen Wohnungs- und Städtebau-Kongresses in Rom 1929, I. Bd., S. 323, mit Hinsicht auf die Untersuchungen von Harold M. Lewis für den Regulierungsplan von New York 1927.

²³⁾ Schrifttum: J. A. Helfert, Eine Geschichte von Toren, Wien 1894. — Achter Tag für Denkmalpflege zu Mannheim 1907: Referat Rehorst-Merseburg, Über die Möglichkeit der Erhaltung alter Städtebilder unter Berücksichtigung moderner Verkehrsfragen, enthalten in „Denkmalpflege“, I. Bd., Auszug aus den stenogr. Berichten, sowie Dürer-Bund, Flugschrift Nr. 38.

Bestehen tatsächlich Mißstände, so wird vorerst zu erwägen sein, ob sie nicht durch eine Verkehrsregelung gemildert oder behoben werden können; manchmal wird sie ausreichen. Sie besteht darin, vorerst durch polizeiliche Maßnahmen, also ohne stadtbautechnische Eingriffe, die Richtung, den Weg und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge in den bedrohten Stadtteilen durch Umfahrung, einseitige Führung, teilweise oder gänzliche Sperrung von Straßen und durch Sichtung der durchfahrenden Fahrzeuge zu regeln.

Alle diese Maßnahmen sind nur bedingt anwendbar, weil die Altstadt von rasch und langsam fahrenden Fahrzeugen nicht vollständig entblößt werden kann. Ihr Zweck ist es, den Verkehr an bedrohten Stellen der Altstadt zu ordnen und damit ein rascheres Durchgleiten zu ermöglichen; denn nirgends wie gerade bei der Verkehrsregelung in einer alten Stadt wird sinnfällig, daß Ordnung auch Zeitgewinn bei höherer Verkehrssicherheit bedeutet. Die Verkehrsregelung wirkt sich bei richtiger Handhabung auch wirtschaftlich aus, weil sie augenblicklich kostspielige Straßenbegradungen, Erweiterungen und Durchbrüche überflüssig macht.

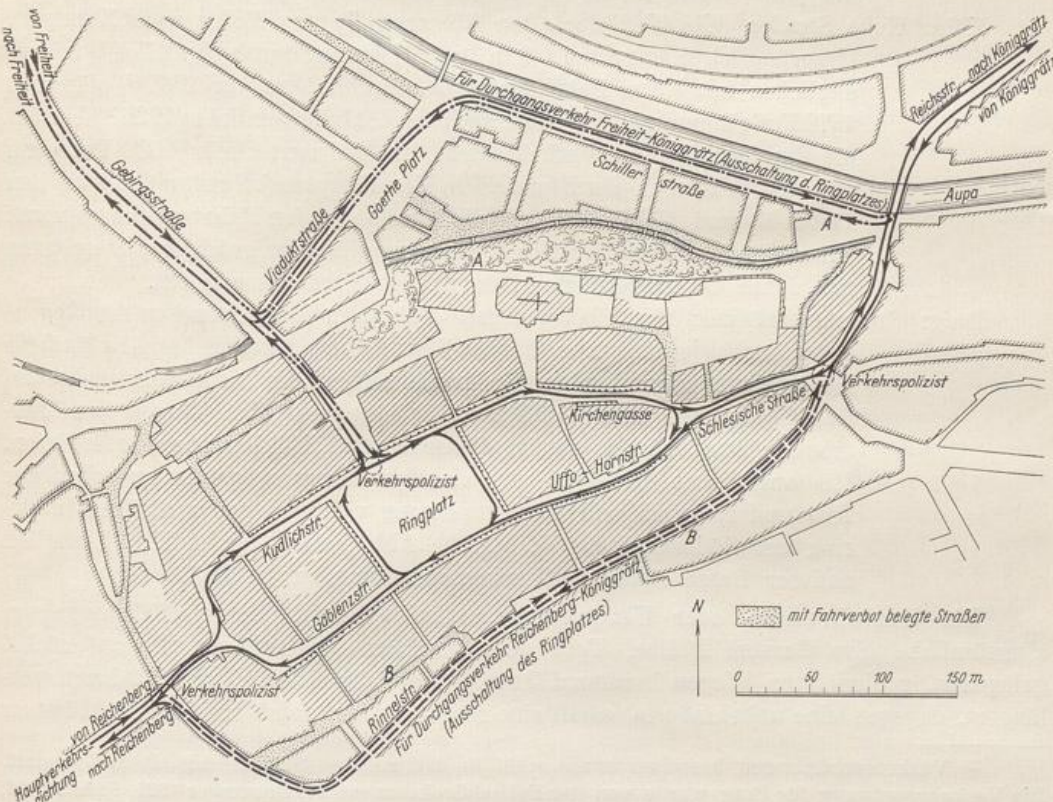


Abb. 2. Trautenau: System der Umfahrungsstraßen und der Verkehrsregelung.

Als Beispiel einer wohlgedachten Verkehrsordnung für eine Kleinstadt sei die Verkehrsordnung von Trautenau erwähnt, die seit 1. September 1928 mit vollem Erfolg in Wirksamkeit ist (schematische Darstellung Abb. 2)²⁴⁾.

²⁴⁾ Die vom Verkehrsposten beim Rathaus vom 15. bis 17. Juni 1929 vorgenommenen Zählungen ergaben im Tage nachstehende durchschnittliche Durchflußmenge an Fahrzeugen: 775 Autos und Motorräder, 1332 Radfahrer, 272 Fuhrwerke.

Der langgestreckte, gegabelte, dreiteilige mittelalterliche Grundriß dieser ostböhmischen Kolonialstadt mit einem nahezu quadratischen Marktplatz, der von Lauben umgeben ist, wurde vor eingreifenden Veränderungen im Innern dadurch bewahrt, daß der aus drei Richtungen zu- und abströmende Verkehr innerhalb des Stadtkernes zwangsläufig zu Umwegen gezwungen wird, um Gegenfahrten in den engen Gabelstraßen unmöglich zu machen. Durch Einbindung von Umfahrungsstraßen in das örtliche Verkehrsnetz vor den alten Stadtmauern (A. B. Abb. 2) wird der Durchgangsverkehr zum Vorteil für das Gesamtbild zweckentsprechend umgeleitet.

Wie durch Regelung des Verkehrs im alten Stadtbilde bei stärkster Dichte erträgliche Durchfahrten geschaffen werden können, soll noch an einigen Beispielen nachstehend dargestellt werden²⁵⁾:

London: Broad Street²⁶⁾: Den 8,34 m breiten Fahrdamm befahren stündlich 535 Fahrzeuge, die beiden je 2,2 m breiten Gehsteige durchziehen 10 620 Personen. Auf der insgesamt 12,78 m breiten Straße entfallen auf jeden Meter Breite 42 Wagen und 838 Fußgänger.

Köln: Hohe Straße: (Ein Teil der alten Römerstraße von Mainz nach Xanten). Ursprünglich 5,45 m und 6,5 m breit, jetzt auf durchschnittlich 8 m ausgeglichen mit 4,5 m Fahrbahnbreite, durchfluteten vor 1907²⁷⁾ stündlich 4370 Fußgänger und 75 Wagen; nach der Zählung vom Jahre 1926²⁸⁾ beträgt die durchschnittliche Verkehrsdichte im Spitzenverkehr 6000 Personen und 200 Wagen in der Stunde. In den Hauptverkehrsstunden zwischen 11 bis 13 und 17 bis 19.50 ist die Straße für den Fahrverkehr gesperrt. Trotz dieser außerordentlichen Steigerung ist der gefahrlose Durchgang nur durch die eingeführte Ordnung des Verkehrs möglich.

Prag: Graben—Brückel: Die 13,05 m breite Fahrbahn ist hier und an der Gegenseite durch je eine 2 m breite Wartebühne geteilt; bei 12stündiger Beobachtung durchfluteten die Straße nach beiden Richtungen insgesamt 9110 Fahrzeuge einschließlich 1945 Züge mit 4481 Wagen der elektrischen Straßenbahn, die in dieser Zeit 97 844 Personen beförderten. Die angeführte Stelle ist ein wichtiger Kreuzungspunkt zwischen der Alt- und Neustadt und die Abzweigung von dem gegenwärtigen Innenring zur Südostrichtung²⁹⁾. (Siehe Abb. 5 u. 6, Punkt II.) Bezüglich anderer Daten siehe die Zusammenstellung auf S. 30 ff.

Die Umfahrungs- oder Umgehungsmethode besteht darin, Fahrzeuge um altentümliche alte Gassen, Plätze, Tore oder geschützte Einzelbauwerke auf nächst gelegenen, geeigneteren Wegen herumzuführen. Die Fahrzeit wird zwar dadurch verlängert, dagegen eine unbehinderte, somit eine raschere Durchfahrt erzielt. Nicht immer

²⁵⁾ Verkehrsordnungen bestehen heute wohl in den meisten Städten mit altem Grundriß. Die Verkehrsordnung für Prag wurde von der Polizeidirektion am 17. Dezember 1921, Zahl 248/21, erlassen und im Mai 1929 für Groß-Prag ergänzt. Sie nimmt im weitgehenden Maße Rücksicht auf die Baudenkmale. Ihre neuerliche Erweiterung wird erwogen.

²⁶⁾ Rehorst, Moderne Verkehrsfragen, siehe Anmerkung 23. Stand vor 1907.

²⁷⁾ Siehe Fußnote ²⁶⁾.

²⁸⁾ Nach einer Mitteilung des Kölner Stadtbaudirektors Dr. Arntz, wofür ihm an dieser Stelle der Dank abgestattet sei.

²⁹⁾ Ich verdanke diese und alle später angeführten statistischen Daten über die Prager Verkehrsdichte dem freundlichen Entgegenkommen des Präsidenten der elektrischen Unternehmungen, H. Ing. Eu. Mölzer und H. Dr. Voigts, wofür an dieser Stelle gedankt sei. Die Personenzählungen wurden im April 1927, jene der Fahrzeuge im Mai 1930 vorgenommen.

ist diese Methode anwendbar! Sie wird dort am günstigsten sein, wo die Umfahrung am kürzesten und ohne wesentlichen Umbau der Straßen möglich ist; sie wird unbrauchbar, wenn weite, weniger wertvolle Strecken umfahren, Straßenkorrekturen vorgenommen oder Querverbindungen geschaffen werden müssen. Im erstgenannten Fall wird sie am wirtschaftlichsten sein, weil nur verkehrstechnische Maßnahmen notwendig sind. Bei ihrer Anwendung werden Teilstrecken des Verkehrsnetzes zur Gänze oder teilweise zu Einbahn- oder Gehstraßen umgewandelt.

In großzügiger und vorahnender Weise ist im Jahre 1857 bei der Stadterweiterung von Wien durch die Anlage der Ringstraße eine vorbildliche Umfahrung um den Stadtkern geschaffen worden, wodurch sich bis auf unsere Tage unverändert ganze Zeilenreihen und Plätze in der Innenstadt erhalten haben; dies ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, daß der notwendige Durchgangsverkehr auf wenige Hauptlinien beschränkt blieb (Kärntnerstraße—Rotenturmstraße, Bognergasse—Wollzeile) und die Straßenbahn aus der Altstadt ausgeschaltet wurde. Als Beispiel einer neuzeitlichen Umfahrung sei auf die Regulierung des Kernes von Spandau verwiesen.

Die örtliche Umfahrung wird sich bei der Erhaltung wertvoller Einzeldenkmale, insbesondere Türme und Mauerreste, empfehlen; vorbildliche Lösungen wurden in Nürnberg (Weißer Turm), Freiburg, Köln, Lübeck u. a. durchgeführt. Aus jüngster Zeit (1930) sei der Fall der Umfahrung des Michaelertores in Preßburg (Abb. 3) erwähnt, wobei nach dem Wettbewerbsvorschlage des Verfassers die Erhaltung des Tores durch Umfahrung und Verkehrsregelung ermöglicht wird. Der gesamte vom Bahnhof gegen die Altstadt zuströmende Fahrverkehr wurde vor dem oberen Tore abgeleitet und erst weiter östlich wieder in die Innenstadt durch tragfähige Straßen geführt. Durch das Tor selbst wurde die Ausfahrt als Einbahnstraße belassen³⁰⁾.

Die einseitige Führung (sens unique) oder das Einbahn-System bezweckt die Befahrung einer Straße nur in einer Richtung. Diese Methode ist ein einfaches und billiges Hilfsmittel zur Verbesserung des Verkehrs in stark befahrenen Altstadtstraßen. Sie wird sich dann besonders bewähren, wenn es gelingt, die in verschiedenen Richtungen verkehrenden Fahrzeuge in benachbarte Straßen getrennt zu verlegen. Gut auswirken wird sich die Einbahnstraße in kleinen alten Städtchen mit gesteigertem Verkehr, den die bestehenden alten Straßenprofile nicht mehr fassen können. Durch die geschickte Anwendung dieser Führung wird es in Verbindung mit der Umfahrung häufig gelingen, eine erträgliche Verkehrsverbesserung durchzuführen, ohne daß zum Schaden des Ortsbildes eingreifende stadtbautechnische Maßnahmen notwendig werden. In Paris hat man das Einbahnsystem auch für große Strecken erstmalig im Durchgangsverkehr mit Vorteil angewendet.

Die auf S. 15, Abb. 2, dargestellte Verkehrsregelung beruht auf der Anwendung des kombinierten Einbahnsystems, das sich besonders in Kleinstädten mit unübersichtlichem, unregelmäßigem Grundriß als wichtiges Hilfsmittel der Verkehrsregelung bewähren wird.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Anwendung dieses Systems im Interesse der Erhaltung des alten Stadtgrundrisses ist die Verkehrsregelung in Böhmisches-Krummau, dem südböhmischen Rothenburg. Diese schöne, in der großen Moldauschleife angelegte Stadt mit mittelalterlichem Grundriß und Raumbildern aus dem 16., 17. und 18. Jahrhundert besitzt Straßen von 2,65 m bis 9,60 m Breite, durch die der Durchgangsverkehr hindurchgeleitet werden muß. Die zur Zeit des stärksten Fremdenverkehrs am 10. und

³⁰⁾ Näheres auch Deutsche Bauzeitung 1930, Heft 21, S. 175.

11. Juli 1929 im Mittelpunkt der Stadt an der Baderbrücke vorgenommenen Zählungen ergaben nach beiden Richtungen nachstehende Tageskapazität:

214 Autos, 205 Last-, 82 Leicht-Pferdewagen, 52 Motorräder und 863 Fahrräder.

Die Bewältigung dieses Andranges war nur möglich durch Teilung des Verkehrs und Einschaltung von Einbahnstraßen sowie Umfahrung der gefährdeten Engpässe;

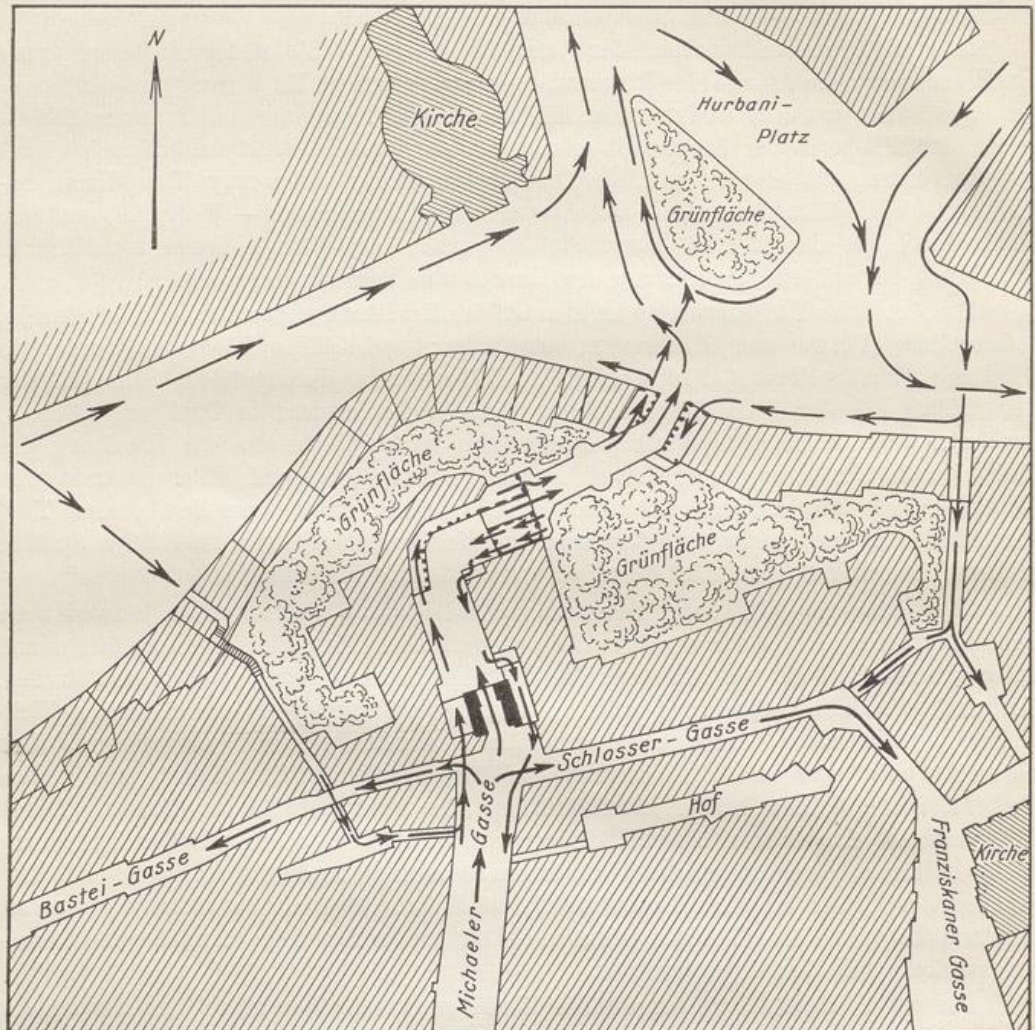


Abb. 3. Pößnitz: Regulierung der inneren Stadt um den Michaelerturm. System der Regulierung: Der von Norden (oben) kommende Verkehr wird um-, der aus der Stadt kommende Verkehr durch den Michaelerturm geleitet. Für Fußgänger werden zwischen den beiden Toren Niederlauben für getrennten Auf- und Abgang geschaffen, sowie seitliche Durchgänge unter Einbeziehung alter Höfe. Der alte Graben zu beiden Seiten der Torbrücke bleibt unverändert als Grünanlage erhalten. Nach dem Wettbewerbentwurf des Verfassers.

dadurch konnte bisher eine weitgehende Umgestaltung der Fahrbahnen und somit auch des Stadtbildes vermieden werden.

Durch die vollständige Freihaltung wichtiger Kernstraßen von jedem Fahrverkehr entsteht die Gehstraße, die nur dem Fußgängerverkehr vorbehalten ist. Ihre An-

wendung setzt nahe gelegene, womöglich parallele Umfahrungstraßen für den Fahrverkehr voraus. Sie ist vom Standpunkt der Denkmalpflege der ideale Lösungsfall, wird aber nur in Sonderfällen anwendbar sein. In technischer Beziehung ist für ihre Durchführung zu beachten, daß die Anlage von Gehsteigen überflüssig ist, wodurch sich wieder eine größere Wirtschaftlichkeit der Straße erzielen läßt.

Ein kennzeichnendes Beispiel für die Anlage einer solchen Gehstraße ist die Kalverstraat in Amsterdam, die vom Dam bis zum Munt eine Länge von 642 m hat und zwischen Dam und Spui durchschnittlich 7,30 m, zwischen Spui und Munt 8,25 m breit ist; die durchschnittliche Anzahl von Fußgängern in einer Stunde beträgt nach beiden Richtungen 2800 Personen, welche Ziffer in der Zeit des stärksten Andranges, zwischen 17 und 18 Uhr, auf 4000 Personen ansteigt³¹⁾. Nur in den Morgenstunden zur Zeit geringen Fußgängerverkehrs ist eine Befahrung der Straße gestattet. Die Hohe Straße in Köln, die für den Nord Südverkehr als Einbahnstraße erklärt wurde, ist in der Zeit des größten Verkehrs zwischen 11 bis 13 und 17 bis 19,50 Uhr für den Fahrverkehr überhaupt gesperrt und wird in dieser Zeit zur Gehstraße: dichte Menschenreihen durchfluten zu diesen Zeiten Fahrbahn und Gehsteige nach beiden Richtungen.

In beiden Fällen handelt es sich um lebenswichtige alte Hauptverkehrswege im Herzen der beiden Städte, die durch die erwähnten Maßnahmen in ihrer tektonischen Funktion im Stadtgrundriß erhalten blieben. — — —

Der denkmalpflegerische Städtebau wird sich in seinem Streben nach Erhaltung des Kernes der Altstadt rechtzeitig des Umwandlungsvorganges in der Fahrtechnik bewußt sein müssen. Als Folge davon kann eine Verkehrsverbesserung auch durch eine polizeiliche Sichtung der durchfahrenden Fahrzeuge je nach ihrer Bauart, ihres Betriebstoffes und der Geschwindigkeit Erleichterungen schaffen. Gerade diese Maßnahme ist begründet, weil die häufig bestehenden Verkehrsnachteile und Unfälle³²⁾ nicht allein durch die Menge der durchfahrenden Fahrzeuge als vielmehr durch die unregelmäßige Vermischung verschiedenartiger Fahrmittel entstehen. War doch die Stadt seit ihrer stadtbaukünstlerischen Entwicklung auf den Durchzug von Fahrzeugen mit natürlicher Kraft, also Fußgänger, Reiter und Pferdefuhrwerke aufgebaut: dieselben engen Gassen sollen heute den vielfach gesteigerten Verkehr der mit motorischer Kraft bewegten Fahrmittel noch aufnehmen und bewältigen. Der Gegensatz kann nur gemildert werden, wenn je nach den vorgenannten Einheiten die Befahrbarkeit bestimmter Kernstraßen bedingt zugelassen oder auf bestimmte Tagesstunden — insbesondere bei Schwerfuhrwerk — beschränkt bleibt und der Aufenthalt solcher Fahrzeuge zeitlich bemessen wird.

Ist die Trennung der Fahrzeuge untereinander im Stadtkern durch bloße polizeiliche Maßnahmen nicht möglich, wird sich wenigstens durch die Trennung der Wege für die Fußgänger und die Fahrzeuge eine fühlbare Erleichterung der Verkehrsnot erzielen lassen, wie sie beim partiellen Durchbruch (Passage) angestrebt wird (siehe S. 37) und bei der Anlage von Wartebühnen an Kreuzungs- und Haltestellen der elektrischen Bahnen in Großstädten bereits erreicht ist.

³¹⁾ Ich verdanke diese Angaben einer Mitteilung des Direktors des „Dienst der Publieke Werken Amsterdam“ über Zählungen, die im August 1930 vorgenommen wurden, wofür ihm an dieser Stelle der Dank ausgesprochen sei.

³²⁾ In Prag ist die Gefahrenrelation des gemischten Verkehrs besonders hoch; nach Ingenieur Miloš Vaněček in „Architekt SIA“, Prag 1927, Jahrg. XXVI, S. 70, beträgt sie beim Autoverkehr 1, bei der Mischung von Auto und Straßenbahn 1,28 und Auto und Personenverkehr 2.

Die 1928 vor der West- und an der Nordseite des Kölner Domes in die Fahrbahnen der Straßen eingebauten Bühnen und Inseln fügen sich ohne Störung in das Gesamtbild ein und sind heute ein wichtiges Hilfsmittel für die Regelung des Verkehrs um dieses Weltdenkmal. Auch in Prag wurden durch die Einbauten von Wartebühnen an zahlreichen Stellen des alten und jungen Stadtgebietes, insbesondere aber an den Hauptkreuzungsstellen I, II, VI (Abb. 6), wesentliche Erleichterungen des Verkehrswirrsals erreicht.

Die neuzeitliche Verkehrstechnik macht von der vorerwähnten Trennung der Fahrzeuge bereits Gebrauch, indem sie Pferdefuhrwerke aus den Verkehrsstraßen der Großstädte in nahe gelegene Neben- oder Umfahungsstraßen verweist. Die allseits einsetzende Motorisierung der Fahrzeuge wird ähnliche Maßnahmen auch für animalisch bewegte Fahrmittel in der Altstadt notwendig machen.

Die Neuanlage motorischer Schienenbahnen in der Altstadt ist heute überholt, obgleich sie als Fahrmittel für den Massentransport rationeller als Großomnibusse sind. Tektonisch steht ihre Anlage im Widerspruch mit dem Aufbau der Altstadt, weil möglichst gerade Fahrbahnen für den Schnellverkehr in ihr nicht herstellbar sind. Wem ist das Mißverhältnis zwischen den unbeholfenen, an den Schienenweg gebundenen Wagen und ihrer unnatürlich gewundenen Trasse, mit dem Raumverhältnis und der Richtung der Gassen in der Altstadt nicht schon aufgefallen? Wie schwerfällig winden sich im langsamen Tempo die Wagen durch die engen Gassen, sie meist versperrend, wie etwa durch die Prager Kleinseite (Belvederegasse, Abb. 20), die Salzburger Altstadt u. a.? Wie störend wirken nicht die oberirdischen Leitungen, die Spanndrähte und andere Hilfsmittel im Straßenbilde³³⁾? Nicht mit Unrecht gibt Gurlitt³⁴⁾ der Anlage von Schienenbahnen einen Teil der Schuld an der Zerstörung der Altstadt.

Der Regulator wird auch diese Erkenntnis in den Bereich seiner Vorschläge einbeziehen müssen und die Anlage neuer Schienenbahnen bei seinen Vorschlägen für die Aufbesserung der Altstadt auf ein Mindestmaß einschränken, ja meist von ihrer Anwendung heute absehen. Tatsächlich sind heute die Innenstädte von Wien, Nürnberg, Köln ohne Schienenbahnen, ohne daß sich dadurch besondere verkehrstechnische Nachteile ergeben.

Als Beispiel für eine bewußte Entleerung der Altstadt von der elektrischen Straßenbahn sei auf die Umgestaltung der Prager Innenstadt verwiesen. Durch ihren Kern fährt gegenwärtig nur eine Linie (Zeltnergasse – Altstädterplatz – Pariser Straße), die zum Teil in die weniger wertvolle Stupardsgasse verlegt werden soll. Stündlich durchfahren nach beiden Richtungen diese Strecke 30 Züge, die 1179 Personen befördern; die Gesamtzahl der stündlich durchfahrenden Fahrzeuge, gemessen an der Ecke Pariser Straße, ist 136 Einheiten³⁵⁾.

Deutlich veranschaulichen diese Angaben die sich vollziehende Entleerung des Altstadtkernes gegenüber der Zunahme in der Neustadt.

Das Transportmittel der Zukunft ist das Automobil. Sein Vorhandensein in der Altstadt bietet gegenüber der elektrischen Fahrbahn Vorteile, bedingt aber im Interesse der alten Häuser Schutzmaßnahmen bezüglich der Fahrgeschwindigkeit, der

³³⁾ K. Kühn, Elektrische Lichtleitungen in Stadt und Land usw., S. 21 ff., Reichenberg 1924; dort auch Näheres über Verbesserungsvorschläge.

³⁴⁾ Stenogr. Bericht des Denkmaltages Salzburg 1911, S. 113.

³⁵⁾ Siehe Anmerkung 29. Man vergleiche die Verkehrssteigerung demgegenüber: Wenzelsplatz, Ecke Graben und Heinrichsgasse, S. 27.

Bereifung und der räumlichen Ausdehnung, insbesondere bei Lastwagen. Die häufig bedrohlichen Hauserschütterungen werden sich durch Verbesserungen der Fahrbahn und durch Einbau von vibrationsschwächenden Konstruktionen zwischen Fahrbahn und Bürgersteig vermindern lassen.

Schließlich sind auch noch die zur Aufrechterhaltung der Ordnung notwendigen Verkehrsregler zu erwähnen, insoweit sie das Altstadtbild verunzieren können. Die Verkehrsregelung durch mechanische Vorkehrungen, wie farbige Licht- und Leuchtsignale am Boden, an den Wänden und durch schwebende Lampen und Zeichen möge auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben; für ihre Anwendung gelten die gleichen Grundsätze, wie sie für die Behandlung der Reklamen und Aufschriften der Denkmalpflege³⁶⁾ bekannt sind. Im Großbetrieb der Stadt hat man bereits wieder Abstand von hängenden, leuchtenden Verkehrsreglern genommen und begnügt sich mit Führungszeichen in der Fahrbahn.

b) Verkehrsumlegung.

Wenn städtebauliche Maßnahmen zum Schutze der Altstadt gegen den überhandnehmenden Verkehr notwendig werden, müssen wir uns vorerst klar sein, in welcher Weise die Bedrohung überhaupt erfolgt. Sie wird je nach der Zahl der Fahrzeuge und ihrer Geschwindigkeit beim Durchgangsverkehr eine andere sein als beim Binnenverkehr. Beide werden schon vor ihrem Zusammenfließen sich verschiedenartig auswirken und damit auch unterschiedliche Gegenwirkungen auslösen. Gelingt es dem Regulator, beide Verkehrsarten voneinander zu trennen, dann hat er zum Schutze der Altstadt schon viel beigetragen.

Aus denkmalpflegerischen wie auch aus wirtschaftlichen Gründen ist anzustreben, den Durchgangsverkehr von der Altstadt fernzuhalten; dies läßt sich erzielen, wenn rechtzeitig an eine Umlegung dieser Verkehrsart durch Anlage neuer Peripheriestraßen gedacht wird, die an die äußersten Ränder der Altstadt oder in die künstlerisch wertlosen Außenbezirke zu verlegen sind. Die Anlage solcher Umlegungsstraßen wird nur dort möglich sein, wo die Steigungsverhältnisse der Landschaft und die Eigenart der Siedlung Durchbrüche durch bedeutungslose Viertel, Erweiterungen sowie Neuanlagen von Straßen ohne Denkmalverluste und mit erträglichen Lasten gestatten. In manchen Fällen wird die Umlegung bei kluger Anwendung das einzige Hilfsmittel sein, um die Altstadt dauernd erhalten zu können.

Ein vorbildliches Beispiel für eine solche Lösung ist der von Prof. Jansen ausgearbeitete neue Generalbebauungsplan für Nürnberg³⁷⁾; er gibt die früher bestandene Nordsüdverbindung durch die Altstadt endgültig auf und ordnet bewußt eine Umleitung des Haupt- und Durchgangsverkehrs um die 1100 m lange und 1400 m tiefe Altstadt an ihren Randgebieten unter Einbeziehung alter, erweiterungsfähiger Verkehrswege an, womit jeder Durchbruch überflüssig wird und die Möglichkeit der Ansiedlung frischen Geschäftslebens in den neuen Randstraßen besteht (Abb. 4).

Ein ähnlicher Gedanke ist beim neuen Regulierungsplan für Rom beabsichtigt, in dem an Stelle der nach dem Entwurf von 1908 geplanten großen Durchbrüche nunmehr durch den Vorschlag vom Jahre 1926 ein neues Zentrum südöstlich der antiken

³⁶⁾ In Prag erfolgt die Anbringung der Verkehrszeichen nach Anhörung des berufenen Denkmalpflegers.

³⁷⁾ Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz, Würzburg und Nürnberg 1928. Stenogr. Bericht S. 256ff. Berlin 1928.

Stadt mit eigenen Zufahrtstraßen angelegt und um die alten Stadtteile mehrere Ringbahnen geführt werden sollen³⁸⁾.

Ein lehrreiches Beispiel für die Anwendung des Umlegungssystems bei einem schwierigen, bewegten Gelände und unter Erhaltung wertvoller altertümlicher Teile ist

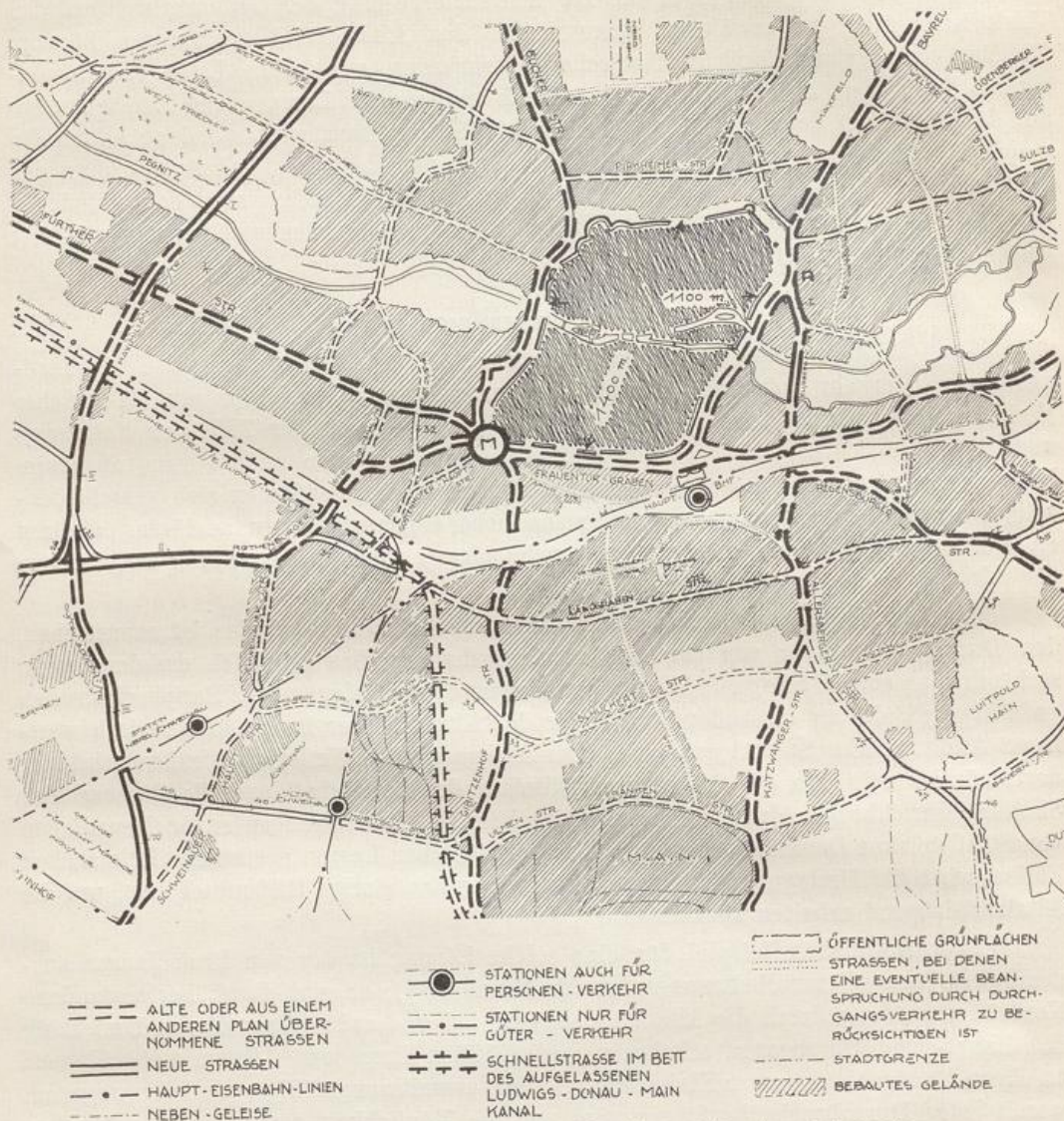
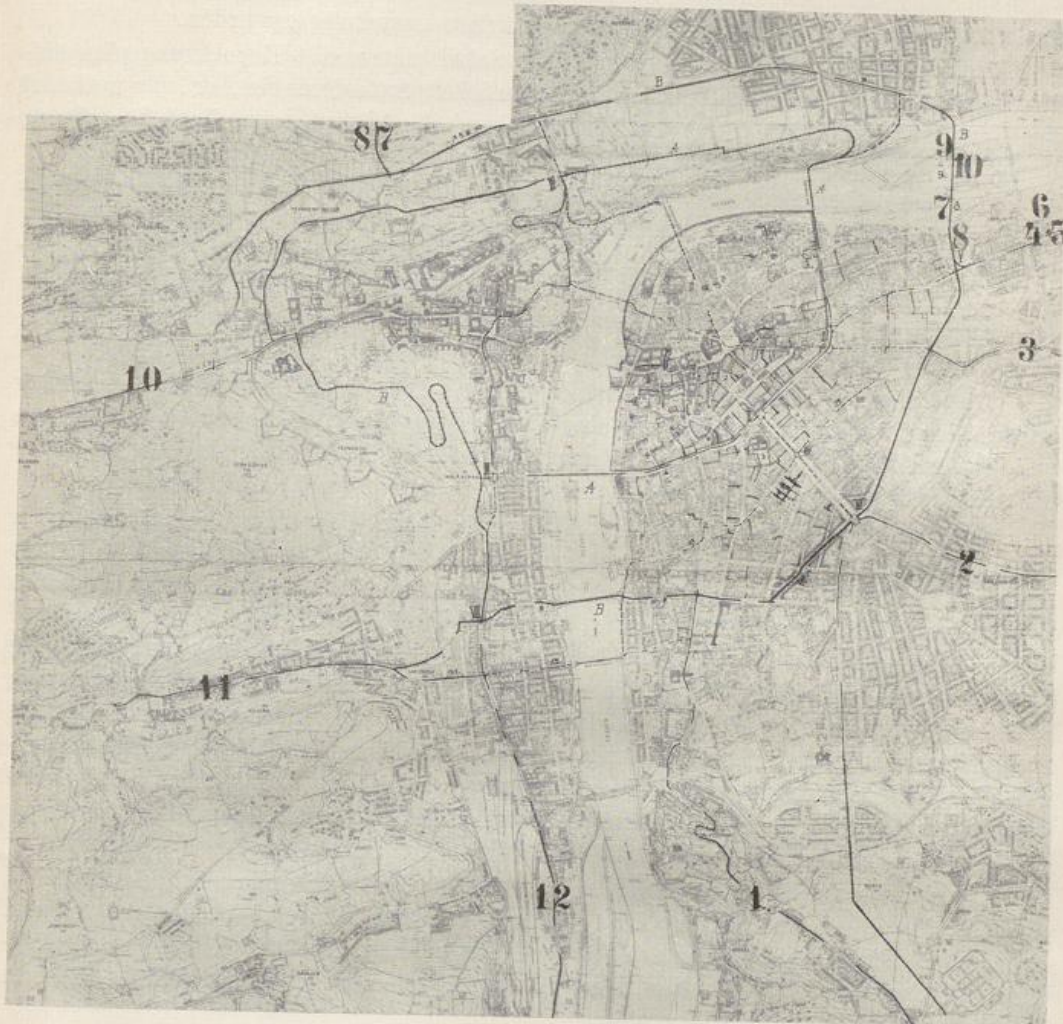


Abb. 4. Generalbebauungsplan für Nürnberg. Hauptverkehrsnetz.
Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Berlin, 1924.
Maßstab 1:40 000.

der neue Regulierungsplan von Groß-Prag, der 1928 von der Regulierungskommission genehmigt wurde; nachstehend sei er kurz erläutert:

³⁸⁾ Über die historische Entwicklung des Stadtplanes von Rom und dessen Bedeutung für moderne Städtebauer siehe Berichte des Internationalen Wohnungs- und Städtebaukongresses 1929, Bd. 1, Vorberichte, S. 5, sowie die am Kongreß ausgestellten Pläne. Stadtbau-Kunst 1927/28, S. 81, 193.

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, drohte dem Altstadtbilde von Prag nach dem Umsturz durch den gesteigerten Verkehr eine große Gefahr; sie ist durch die zum größten Teile in Rechtskraft erwachsenen städtebaulichen Teilvorschläge der staatlichen Regulierungskommission³⁹⁾ zwar gebannt, aber nicht behoben.



- | | | | |
|-------------|--|-------------|--------------------|
| — | Ringstraßen, die bereits bestehen | ---- | Verbindungsstraßen |
| ++++ | projektierte Ring- oder Verbindungsstraßen | ***** | Durchbruchstraßen |
| A Innenring | | B Außenring | |
| 1—12 | Radiale Zufahrtstraßen | I—VII | Knotenpunkte |

Abb. 5. Prag: System der Verkehrsregelung durch Umfahrung der Altstadt, nach dem Vorschlag der staatlichen Regulierungskommission.

³⁰⁾ Die staatliche Regulierungskommission für Groß-Prag wurde mit dem Gesetz vom 5. Februar 1920, Zahl 88, zu dem Zwecke geschaffen (§ 1), um für die bauliche Entwicklung Prags und Umgebung einen Gesamtregulierungsplan im Maßstab 1:5000 nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen und den gesundheitlichen sowie künstlerischen Grundsätzen zu entwerfen. Die ursprünglich nur auf drei Jahre bestellte Kommission wurde 1923, 1926 und 1930 neu bestätigt; sie besteht aus einem Präsidenten und acht Mitgliedern, von denen $\frac{3}{4}$ Architekten oder Ingenieure sein müssen. Für die Innenstadt sind die neuen Regulierungspläne bereits genehmigt. Die Kommission bearbeitet derzeit die Außenbezirke.

Durch die Bestimmung Prags zur Hauptstadt der Republik trat ein ungeahnter wirtschaftlicher, politischer und sozialer Aufschwung ein, der sich besonders in den ersten Nachkriegsjahren durch den überstürzenden Zuzug von Ämtern, Unternehmungen und Menschen in einer erhöhten Wohndichte, Steigerung des Verkehrs⁴⁰⁾ und der Bodenwerte in der Stadt bedenklich äußerte. Zur Beherrschung dieser Einflüsse war die Aufstellung eines neuen, großzügigen Verkehrsplans notwendig geworden.

Der aus dem Jahre 1903 von Architekt Sakař stammende Regulierungsplan entsprach nicht mehr den neuzeitlichen städtebaulichen Anforderungen; er war noch auf dem Grundsatz der Durchleitung des Verkehrs durch die Altstadt, ohne Berücksichtigung der Entwicklung von Groß-Prag entworfen.

Der neue Regulierungsplan beruht auf der Anlage zweier Umfahrungsringe (Abb. 5 u. 6), von denen der eine an der Grenze der Altstadt und der Kleinseite um den Burgberg als innerer Ring (A), der andere an jener der Neustadt als äußerer Ring (B) gedacht ist. Beide folgen in den alten Teilen fast unmittelbar dem Zuge der mittelalterlichen Stadtbefestigung⁴¹⁾; sie umfahren die wertvollsten Teile der Altstadt und der Kleinseite.

Die Anlage der beiden Verkehrsringe erfolgte zwar unter geschickter Ausnutzung bestehender Verkehrslinien, erfordert aber kostspielige Durchbrüche und die Neuanlage von Verbindungstücken, so daß bis zur vollständigen Ausführung der beiden Ringe noch Jahrzehnte vergehen und große finanzielle Opfer notwendig sein werden.

Der innere Ring (A, Abb. 5 u. 6) beginnt beim Pulverturm (I) und führt in südwestlicher Richtung an der Grenze zwischen der Altstadt und Neustadt über den Graben (Na Příkopě, II.), die Nationalstraße (Národní tř.), die Brücke der Legionen zum linken Moldauufer (III), wo er im scharfen Winkel nach Norden sich wendet und durch die gewundenen Straßen der Kleinseite unterhalb des Burgberges und durch die zu erweiternde Chotekgasse vorläufig zur südöstlichen Belvederehöhe führt; hier (IV) findet er den Anschluß mit dem nordwestlichen Arm, der vom Pulverturm durch die Stefanikstraße und über die gleichnamige Brücke am östlichen Leichtabfall des Belvederegeländes (Letná) emporsteigt und dieses überquert. Bis auf die Verbindung am Belvederegelände ist der Ring geschlossen und im vollen städtebaulichen Gebrauch. Durch die geplante Serpentinstraße soll (S. 25) sein westlicher Sektor erweitert werden.

Zum inneren Ring stoßen aus der Altstadt die neuen Durchbruchstraßen (11, 12) (siehe S. 36); die nördliche Hauptlinie (12) soll vor dem Belvedereabfall abgebogen und dann in forschender Steigung unterhalb der Bastion Villa Nr. 212 (Kramář) zur Ringlinie (IV) geführt werden. Von hier aus erfolgt der weitere Anschluß in die neu erschlossenen Viertel im Nordwesten.

Innerhalb dieses Ringes dienen die beiden Uferstraßen der teilweisen Verbindung in der Nordsüdrichtung; jene längs der Altstadt war schon im Assanierungsplan vom Jahre 1893 vorgesehen. Ihre Fortführung vor dem Kreuzherrnkloster, unter der Karlsbrücke und durch die malerische Baugruppe der ehemaligen Altstädter Mühlen ist geplant. Bei geschickter Lösung ihrer Durchbruchstellen kann eine günstige Wirkung

⁴⁰⁾ In den Jahren 1923 bis 1926 stieg die Zahl der Automobile von 3551 auf 7879 in Groß-Prag; 1928 zählte man bereits 13 430, Ende dieses Jahres 14 323. Ende 1929 betrug die Zahl 17 791 Wagen und am 1. Oktober 1930 20 997, so daß ein jährlicher Zuwachs von nahezu 25 % erfolgte.

⁴¹⁾ Gut veranschaulicht die geplante neue Trassenführung nach dem Zuge der mittelalterlichen Befestigung der Plan von Bodenehr um 1710 bei Dr. V. Vojtěšek in *Staré plány pražské*, Prag 1912.

erzielt werden. Ihre Anlage dient der Entlastung der knapp daneben geführten alten Uferstraße und der Erhaltung des Kreuzherrnplatzes — einem der schönsten Raumgebilde im Prager Stadtbilde.

Der äußere Ring (B, Abb. 5) hat Bedeutung für die Umleitung und Ableitung des Durchgangsverkehrs, der in zwölf Reichsstraßen (Abb. 5, große Ziffern 1 bis 12) zugeführt wird. Er nimmt den aus Westen, Norden und Osten zuströmenden Sammelverkehr aus den Richtungen Schlan (9), Welwarn-Teplitz (8), Kralup (7), Weltrus-Rumburg (6), Reichenberg (5), Poděbrad-Nachod (4), Böhmisches Brod-Iglau (3) sowie den Lokalverkehr vom Bahnhof Bubna am Platz bei V auf.

In seinem südlichen Laufe unterfährt er das Gelände des zurückzuversetzenden, künftig dem Eilgut- und Postverkehr dienenden Masaryk-Bahnhofs und folgt dem Zuge der ehemaligen Neustädter Befestigung zum oberen Wenzelsplatz, wo er den neuzeitlichen Angelpunkt des Prager Verkehrssystems (VI) bildet. Hier bindet der gesamte Südostverkehr mit den Reichsstraßen gegen Schwarzkosteletz (2) und Budweis (1) an; letzterer mit der geplanten Verkürzung durch die Überbrückung des Nusler Tales.

Die Verbindung zur wichtigen Südlinie am linken Moldauufer soll eine neue Durchbruchstraße von 30 m Breite herstellen, die hier beginnen und durch den Häuserblock der oberen Neustadt — wesensfremd ihrem Baucharakter — schräg geführt werden soll. Bei St. Stephan mündet sie in genügend breite, schon bestehende Straßen ein und folgt ihnen bis zur Moldau. Durch die im Bau befindliche Jirásekbrücke wird der Fluß übersetzt; mit einem kurzen Durchbruch über bedeutungslose Baublöcke wird beim Knotenpunkt VII der Anschluß an die Südlinie nach Píbram (12), gegen Pilsen (11) und nach Westen gegen Karlsbad (10) erreicht.

Die neue Umfahungstraße bedroht zwei wichtige Baudenkmale: im oberen Laufe die spätromanische St. Longinuskapelle (Abb. 6), die umgangen werden soll, und hinter der Jirásek-Brücke am linken Moldauufer den Gartensaal im ehemaligen botanischen Garten, den sogenannten Dientzenhoferschen Pavillon (Abb. 5e); letzterer wurde bereits niedergelegt.

Die Schließung des äußeren Ringes an der linken Moldauseite gegen Norden soll durch eine neu anzulegende Serpentinstraße erfolgen, die zwischen den beiden Kreuzungspunkten III und VII der Südlinie beginnt und sich in zwei großen Windungen und zwei scharfen Brüchen nach Westen und Norden wendet und durch den Seminar- und oberen Lobkowitzgarten sowie vor dem Strahower Kloster geführt wird und am oberen Hradschin ausmündet. Die Verbindung mit dem inneren Ringe erfolgt bei III. Sie ist als Bergstraße gedacht und war ursprünglich für die volle Verkehrsbelastung mit Automobil und Straßenbahn bestimmt. Gegen diese Absicht sind berechnete Einwendungen erhoben worden. Ihr Vorteil liegt in der Erschließung ganz neuer und prachtvoller Ausblicke auf das Prager Stadt- und Hradschin-Panorama und in der zukünftigen Freihaltung der Kleinseite vom Durchgangsverkehr und Schaffung einer Umfahung, ihr Nachteil in der mit ihrer Ausführung verbundenen notwendigen Herstellung von hohen Böschungs- und Stützmauern, sowie Einschnitten und der dadurch bedingten übermäßig starken, räumlichen Belastung der beiden vorgenannten barocken Gärten. Die Frage der Trassenführung steht noch zur Verhandlung. Jüngst wurde ihre Änderung durch Geradeführung, Erhöhung ihrer Steigung und Einschränkung auf den Autobusverkehr von Arch. Boh. Hübschmann vorgeschlagen, wodurch die mit Recht befürchteten störenden Einbauten der Südlehne des Petřín-Geländes zwar auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden würden, doch die Bedenken gegen ihre Anlage nicht zerstreut werden können.



Abb. 6. Prag: Altstadt
mit Einzeichnung der geschützten Baudenkmale, der Unterlaubungen und der Durchgänge.

Die nordseitige Schließung des äußeren Ringes erfolgt im Anschluß an die vorgenannte Bergstraße durch freies, heute zum Teil bebautes Gelände unter weitestgehender Erhaltung des ehemaligen Festungsgürtels vor der Hradschiner Stadt und führt derzeit weiter durch die Clam-Martinitz- und Belcredistraße über die Hlavkabücke zum Hauptpunkt V. Von dieser äußeren Randlinie zweigen die Ausstrahlungsstraßen in das Land hinaus.

Die Vorteile dieses großzügigen Umfahrungssystems liegen in der geplanten Freihaltung der Innenstadt und eines Teiles der Neustadt vom zukünftigen Großdurchgangs- und Schnellverkehr. Die Altteile sollen künftig auf den Binnenverkehr beschränkt bleiben.

Der Gedanke der Umleitung ist denkmalpflegerisch richtig; zu seiner Ausführung sind vorläufig keine stadtbautechnischen Eingriffe mit schweren Schäden für den Stadtkörper notwendig. Die Unterlaubung der Häuser an wenigen gefährdeten Stellen, die Erhaltung und Wiedereröffnung vorhandener Lauben, die Anlage von Durchgängen (siehe S. 26, Abb. 6) sind die Mittel, um ohne weitgehende oberirdische (Straßenerweiterungen) und unterirdische (Untergrundbahn Altstädtermarktplatz—Wenzelsplatz) Eingriffe den Bestand der Altstadt und ihrer anschließenden Teile noch weiter zu erhalten. Im Planausschnitt der Altstadt (Abb. 6) sind diese Hilfsmittel zum Teil dargestellt⁴²⁾.

Bis zur Vollendung des äußeren Verkehrsrings muß der zu- und durchströmende Verkehr über Notwege geleitet werden; er bewegt sich zwischen den beiden Ringen (Abb. 6, 13 = strichlierte Linie) durch die unzulängliche Heinrichsgasse (Jindřišská ul., Fahrbahnbreite 10,20 m), über den Wenzelsplatz (Václavské nám.), durch die Wassergasse (Vodičková ul.) und Engpässe über die schmale Palackybrücke zur Smichower Südlinie. Die Überlastung dieser Führung, insbesondere an der Kreuzung mit dem Wenzelsplatz (VIII), ist wahrnehmbar. Hier beträgt die stündliche Fahrdichte nach beiden Richtungen insgesamt 535 Fahrzeuge einschließlich 91 Doppelzüge der elektrischen Straßenbahn; letztere befördern in der gleichen Zeit 2930 Personen.

Die Folge dieser Notverkehrsführung ist die Verdichtung des Wirtschaftslebens um und nächst dieser Wege. Sie wirkt sich sinnfällig aus in der stärkeren Verbauung der Neustadt und der Ränder der Altstadt. Die Gärten und Freiflächen weichen hier immer mehr den neuzeitlichen Wirtschaftskörpern, die Höfe werden häufiger mit Durchgängen verbunden, und die Häuser steigen rascher in die Höhe. Der Wert des alten Stadtbildes sinkt dahin, die Geschlossenheit des alten Baucharakters bröckelt immer mehr ab, und nur wenige vereinsamte Bauwerke bleiben bestehen.

Anders ist es in der Altstadt! Hier bleiben Räume erhalten, und nur vereinzelte Neu- oder Aufbauten schieben sich in die Geschlossenheit der alten Straßenwände ein. Die Ursachen für diese Erscheinung liegen in der rechtzeitigen Erkenntnis des hohen künstlerischen und kulturellen Wertes der Altstadt und der dadurch bedingten Vor- nahme von Schutzmaßnahmen durch die Anlage des inneren Verkehrsrings und der Eindämmung des Durchgangsverkehrs. Für diese Erkenntnis muß man der staatlichen Regulierungskommission Dank sagen!

c) Änderung der Verkehrswege nach Richtung und Umwandung.

Häufig genügen die vorbesprochenen polizeilichen Maßnahmen nicht, um ausreichende Verkehrsverbesserungen zu erzielen. Der Stadtregulator ist zu technischen Eingriffen in die Struktur des Stadtorganismus gezwungen, die in viel stärkerem Maße das altgewohnte Bild zu bedrohen vermögen. Die Notwendigkeit solcher Ver-

⁴²⁾ Siehe auch Planbeilage im Anzeiger (Věstník) des Klubs „Za Starou Prahu“, Prag, Jahrg. XIII, Heft 1 bis 6, Mai 1929.

Kühn, Die schöne Altstadt.

besserungen ist häufig nicht abzuerkennen — sie auf ein erträgliches Maß für das Stadtbild zu beschränken, ist die Kunst des Städtebauers.

Auch die Vergangenheit hatte schon Verbesserungen ihrer Verkehrswege im Altstadtkern vorgenommen und sich hierbei bewußt Kunstgriffe bedient, die nicht nur allein praktischen Zwecken dienten. Sie hat aber diese Veränderungen mit feinem Empfinden und so großem Geschick vorgenommen, daß gerade diese und andere künstlerische Zutaten häufig den malerischen Reiz manch alter Gasse ausmachen.

Solche Kunstgriffe bezweckten, die Hauswände durch Staffelung der Geschosse (besonders beim Fachwerkbau) zu beleben, die Einbruchstellen an Kreuzungen der Gassen durch breite Vorbauten der Obergeschosse oder durch Erker zu schließen, die Einfahrten in Nebengassen oder in die Häuser durch breites Abschrägen der Hausecken im Erdgeschoß zu verbessern u. a. m. Durch die Anordnung von Niederlauben längs der Zeilen oder an den Ecken der Plätze sollten die Straßen erweitert werden. Durch ihre horizontale Staffelung wurden Ausweichstellen und Standplätze geschaffen, der eigentliche Markt vom Durchgangs- und Binnenverkehr sinnreich abgetrennt, das ruhige Zu- und Abführen von Waren und ihr Auflegen ermöglicht, sowie das ungehinderte Dahinwandeln und Verweilen in den Straßen erleichtert.

Alle diese Kunstgriffe bieten auch dem neuzeitlichen Regulator manche Anregung und können bei sinngemäßer schöpferischer Umgestaltung und Berücksichtigung der ungeahnten Auswertungsmöglichkeiten durch die heutigen neuen Baustoffe gleichfalls zu wirkungsvollen Lösungen im Stadtbilde führen; es sei nur verwiesen auf die Möglichkeit des Aufbruchs des Erdgeschosses von Häusern bei gleichzeitiger Überbauung durch die Obergeschosse, auf die Überbauung von Ecken, die Staffelung der Geschosse und anderer neuzeitlicher Kunstgriffe.

Die Verbesserung der Verkehrswege innerhalb der Altstadt kann erfolgen durch
die Straßenerweiterung und Fahrbahnverbesserung (Begradung, Parallelität),
den vollkommenen Durchbruch,
den teilweisen Durchbruch (Passage) und
die Unterlaubung der Häuser.

Von den erwähnten Maßnahmen können insbesondere die zuerst genannten in denkmalpflegerischer Beziehung zerstörend auf den Grundriß und das Bild der Altstadt einwirken.

Das Ausmaß aller dieser städtebaulichen Eingriffe im Stadtplan wird sinnfällig durch die Regulierungslinien⁴³⁾ (Fluchtlinien) ausgedrückt; sie bezwecken, für alle künftigen und zu erhaltenden Bauten rücksichtlich ihrer straßenseitigen Lage die Begrenzungslinie festzustellen und damit auch das Maß des zulässigen Verkehrsdurchflusses zu bestimmen. Ihre Lage ist gegeben als der Quotient aus der Verkehrsdichte und der notwendigen Straßenbreite, bezogen auf den Bodenwert als Nenner. Sie sind häufig leider aber auch das Produkt einer überflüssigen Begradungssucht und Unempfindlichkeit für die Werte der Vergangenheit veralteter Regulatoren.

⁴³⁾ Für tschechoslowakische Verhältnisse ergibt sich nach den Erläuterungen zum § 14 der in Rechtskraft befindlichen Prager Bauordnung vom 10. April 1886, Landesges.-Bl. Nr. 40, XV. Stück, folgende Definition: Die Baulinie ist die für eine konkrete Bauführung vorgezeichnete straßenseitige Begrenzungslinie, während die Regulierungslinie für alle künftigen Neu-, Zu- und Umbauten rücksichtlich ihrer straßenseitigen Lage die Begrenzungslinie feststellt.

Das preußische Gesetz vom 2. Juli 1875 (Fluchtliniengesetz) kennt Straßen- (Regulierungslinien) und Baufluchtlinien (Baulinien); nach § 1 fallen bei Neuanlagen beide regelmäßig zusammen, doch kann eine zurückweichende Baufluchtlinie (aber keine vortretende) festgesetzt werden.

In der Bezeichnung Fluchtlinie drückt sich bereits das Streben nach Begradung aus, d. h. nach einer Flucht gerade zu bauen (Mothes, Baulexikon, Bd. II, S. 331).

Die Festlegung der Regulierungslinien in der Altstadt muß nach anderen Grundsätzen erfolgen als wie im unverbauten Gelände. Sie dürfen nicht allein zeichnerisch mit dem Lineal als kürzeste Verbindungslinien angelegt werden, sondern müssen sich nach den gegebenen alten Fluchten, nach den vorhandenen alten Bauwerken und nach dem tatsächlichen Bestande richten. Die gedankenlose lineare Anlegung hat die alten Stadtbilder am schwersten geschädigt und hat Hekatonben unersetzlicher Denkmalwerte gefordert.

Für die Lage der Fluchtlinien in alten Städten hat der vierte Tag für Denkmalpflege in Erfurt 1903 nach den Berichten Dr. Stübbers, Dr. Gurlitts und Oberbaurat Hoffmanns die nachstehenden Leitsätze aufgestellt⁴⁴⁾:

1. Alte Baulichkeiten von künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung, wozu namentlich auch charakteristische Privathäuser gehören, sind in den Fluchtlinienplänen als solche kenntlich zu machen.
2. Eine vor die Flucht der genannten Baulichkeiten vortretende oder dahinter zurücktretende neue Baufluchtlinie ist nur dann festzustellen, wenn unumgängliche Rücksichten des Verkehrs und der Gesundheit es erheischen.

Dabei ist zugleich zu prüfen, ob und wie die in Mitleidenschaft gezogenen Bauten der neuen Fluchtlinie bei Ausführung derselben angepaßt, nötigenfalls umgebaut werden können. Besonders kommt hierbei die Überbauung von Fußwegen in Frage.

3. Die Veränderung der Höhenlage der Straße an den in Rede stehenden Baulichkeiten ist nur dann statthaft, wenn überwiegend starke Gründe des Verkehrs, des Hochwasserschutzes und ähnlicher Art eine andere Lösung ausschließen.

Auch in diesem Falle ist von vornherein zu untersuchen, in welcher Weise der alte Bau der neuen Höhenlinie angepaßt werden kann.

In malerischen Städten und Ortschaften mit langsamer Entwicklung ist die Veränderung von Straßenwandungen durch Festlegung von Fluchtlinien nach Möglichkeit zu verhindern. Ist eine Veränderung als dringend erkannt, so empfiehlt es sich, von Fall zu Fall unter Hinzuziehung von bewährten Sachverständigen vorzugehen.

4. Die neuen Baufluchtlinien sind nach Möglichkeit so festzusetzen, daß nicht bloß die in Rede stehenden Baulichkeiten dauernd vor Benachteiligung geschützt, sondern auch die Eigenart alter Straßenzüge erhalten wird. Auf die Durchführung gerader Flucht- und Höhenlinien ist, wenn in dem einen oder anderen Sinne Schädigungen zu befürchten sind, zu verzichten.

Gekrümmte Straßenrichtungen und Straßenwendungen sowie charakteristische Höhenunterschiede sind überhaupt bei Feststellung neuer, zur Verbreiterung und Verbesserung von Straßen bestimmter Fluchtlinien nach Möglichkeit beizubehalten.

5. Die Geschlossenheit alter Straßen- und Platzwandungen ist auch bei Festlegung der für den Verkehr erforderlichen Verbreiterungen, Richtungsverbesserungen und Durchbrechungen nach Möglichkeit zu schonen.
6. Die sogenannte Freilegung eines Bauwerks bzw. die Vorbereitung der Freilegung durch Fluchtlinienfestsetzung kann hervorgehen aus dem Verkehrsbedürfnis und aus ästhetischer Absicht. In beiden Fällen ist vor der Festsetzung sorgfältig zu prüfen, ob das Gesamtbild des Bauwerks und seiner Umgebung durch die beabsichtigte Freilegung gehoben oder beeinträchtigt werden wird.

Muß die Beeinträchtigung befürchtet werden, so ist, wenn Verkehrsinteressen maßgebend sind, nach Möglichkeit dem Verkehr eine andere Richtung anzuweisen. Handelt es sich dagegen vorwiegend um ästhetische Absichten, um sogenannte Verschönerungen, so ist eine schädigende Freilegung erst recht zu unterlassen und, soweit nötig, die Verbesserung der Umgebung des Bauwerks in anderer Weise anzustreben.

Diese Grundsätze können heute noch als das Programm für die Regulierung alter Städte angesehen werden. Ihre fallweise Abänderung muß dem Takte des Regulators überlassen werden.

⁴⁴⁾ Oechelhäuser, Denkmalpflege, Bd. 1, S. 372 ff., sowie Handbuch der Architektur IV. Teil, 3. Hlbbd., S. 227 ff., Städtebau.

Zusammenstellung über einige

Zeichen-

F. Z. Fahrzeuge,
St. B. StraßenbahnenSch. F. Schwerfahrwerke,
L. A. Lastautomobile,L. F. Leichtfahrwerke,
A. Personen-Automobile,

Ort	Straßen	Nähere Angabe	Lichte Breite zwischen den Hauswänden		Fahrbahnbreite	
			Ursprünglich m	Gegenwärtig m	Ursprünglich m	Gegenwärtig m
Amsterdam	Kalverstraat	a) Zwischen Dam u. Spui b) Zwischen Spui und Munt	— —	7,30 8,25	— —	— —
Böhmisch-Krummau	Latron	Schmalste Stelle	5,06	5,06	3,60	3,60
		Breiteste Stelle	9,06	9,06	5,60	5,60
	Baderbrücke	Mitte	4,64	4,64	1,75	1,75
	Lange Gasse	Durchschnittlich	3,65	3,65	2,75	2,75
	Herrengasse	Durchschnittlich	4,05	4,05	3,20	3,20
	Rathausgasse	Schmalste Stelle	2,65	2,65	1,75	1,75
Eger	Steingasse beim ehemaligen Brucktor. Zufahrtstraße nach Franzensbad	Engste Stelle bei der St.-Bartholomäus-Kreuzherrn-Kirche	4,70	4,70	3,50	3,50
Elbogen	Hauptstraße	Nordausgang der Stadt	5,50	7,00	—	—
Köln a. Rh.	Hohe Straße	Durchschnittliche Breite	5,45 bis 6,50	8,00	—	4,50
London	Old Broad-Street	Durchschnittliche Breite	—	12,74	—	8,34
Prag	I Graben: Na Příkopě	Beim Brückl Kreuzungspunkt zum Wenzelsplatz	25,45	30,00 geplant	—	11,05 m. Wartebühne von 2,00
	I Altstädter Marktplatz gegen die Pariser Straße: Staroměstské náměstí-Pařížská ulice	Bei der Einmündung der Pariser Straße in den Markt bei der ehemal. russischen Kirche bzw. St. Niklaskirche der Altstadt	—	24,00	—	12,90
	I Altstädter Marktplatz gegen den Kleinen Ring: Staroměstské nám.-Malé náměstí	Engste Stelle beim Hause C. Nr. 4	11,45	11,45	5,90	5,90
	I Altstädter Marktplatz gegen die Karpfengasse: Staroměstské náměstí-Kaprová ulice	Engste Stelle beim Hause C. Nr. 19	6,20	6,20	3,85	3,85

Straßenbreiten in alten Städten.

erklärung:

Ab. Autobusse,
M. Motorräder,F. Fahrräder,
P. Personen,

P.B. Personenbeförderung.

Gehsteig- breite		Bedeutung der Straße im Stadt- grundriß	Art der zur Befahrung zulässigen Fahrmittel	Art der Benutzung	Verkehrs- kapazität, be- zogen auf eine durchschnittliche Stunde
Ursprüng- lich m	Gegen- wärtig m				
—	—	Hauptweg des Binnenverkehrs	F. Z. gesperrt Nur morgens teilweise befahrbar	Gehstraße	a) 2800 P. b) 4000 P. zwischen 17 und 18 Uhr Stand v. Jahre 1930
0,73	0,73	} Wichtigste Durchzugstraße	Jede Art Fahrzeug zulässig Keine St. B.	} Keine Beschränkung	17 Sch. F., 7 L. F. 18 A., 5 M. 71 F., Stand vom 10./11. VII. 1929
1,73	1,73				
1,44	1,44	} Umfah- rungs- straße		} Einbahnstraße	
0,45	0,45				
0,42	0,42	} Durchzugstraße			
0,45	0,45				
O.-S.: 0,70 W.-S.: 0,50	O.-S.: 0,70 W.-S.: 0,50	Hauptdurchfahr- straße nach Franzensbad	Jede Art Fahrzeug zulässig Keine St. B.	Keine Beschränkung	26 L. A., 30 A., Stand vom 23. u. 24. X. 1930, doch nicht vollendet
—	—	Einzigste und wichtigste Durch- fahrtsstraße	Jede Art Fahrzeug zulässig Keine St. B.	Bisher keine Beschränkung Notumfahrung möglich	Keine Zählungen
—	etwa je 1,75	Durchzugstraße	Geschlossen für F. Z. Für A. zwischen 11 bis 1, 17 bis 19,30 Uhr	Einbahnstraße Gehstraße	200 F. Z., 6000 P. im Gehverkehr. Stand v. Jahre 1926
—	je 2,20	Hauptverkehr- straße			535 F. Z., 10 620 P. Stand um 1907
—	6,10 6,30	Hauptverkehrs- weg des Innen- ringes A. Siehe Abb. 5	Sch. F. verboten Sonst frei für jedes Fahrmittel	Keine Beschränkung	759 F. Z., 162 Fahr- züge der St. B. mit 5435 P. B., Stand v. 7. V. 1930
O.-S.: 5,20 W.-S.: 3,00	O.-S.: 5,20 W.-S.: 3,00	Binnenverkehr	Befahrbar für jede Art Fahrzeuge	Keine Beschränkung	136 F. Z., 30 Fahr- züge der St. B. mit 1179 P. B., Stand vom 6. V. 1930
N.-S.: 2,25 S.-S.: 3,30	N.-S.: 2,25 S.-S.: 3,30	Örtlicher Binnenverkehr	Befahrbar für jede Art Fahrzeuge	Keine Beschränkung	96 F. Z. Stand v. 6. V. 1930
S.-S.: 1,35 N.-S.: 1,00	S.-S.: 1,35 N.-S.: 1,00	Durchgangsverk. Entlastungsstraße f. d. Zeltnergasse in ost-westlicher Richtung	Sch. F., L. A., L. F. ver- boten. A erlaubt. A. B. nur in der Richtung Alt- städter Platz—Karpfen- gasse. St. B. keine	Einbahnstraße	429 F. Z. Stand v. 6. V. 1930

Ort	Straßen	Nähere Angabe	Lichte Breite zwischen den Hauswänden		Fahrbahnbreite	
			Ursprünglich m	Gegenwärtig m	Ursprünglich m	Gegenwärtig m
Prag	I Eisengasse—Altstädter Platz: Zelezná ulice-Staroměstské náměstí	Engste Stelle beim Hause C. Nr. 48	6,80	6,80	4,20	4,20
	I Zeltnergasse: Celetná ulice	Beim Obstmarkt Beim Altstädter Platz	— 7,90	— 7,90	— 4,90	— 4,90
	II Hybernergasse: Hybernská ulice	Schmalste Stelle Dahinter Rückwärts	16,00 17,00 25,00	16,00 17,00 25,00	etwa 12,00 —	etwa 12,00 —
	II Heinrichsgasse: Jindřišská ulice	Beim Wenzelsplatz	18,70	18,70	—	10,20
	III Belvederegasse: Letenská ulice	Schmalste Stellen	6,00 7,00 10,00	6,00 7,00 10,00	— — —	— — —
	Kärntner Straße	Engste Stelle am Stock im Eisenplatz Engste Stelle beim Hause C. Nr. 41 Breiteste Stelle zwischen Weihburg—Singerstr.	7,00 — 10,70	18,96 durchschn. 18,00 18,96	— — —	— — —
Wien	Rotenturmstraße	Engste Stelle nördlich vom Lugeck Breitest. Stelle a. Stefanspl. Durchschnittliche Breite Zwischen Lugeck und Stefansplatz Zwischen Lugeck und Franz-Josefs-Quai	7,30 14,50 9,00 — —	7,30 14,50 9,00 durchschn. 13,70 bis 12,25 18,96	— — — — —	— — 10,00 6,25 10,00
	Bognergasse	Engste Stelle zwisch. Tuchlauben—Seitzergasse Breiteste Stelle nördlich der Seitzergasse Durchschnittliche Breite der Gasse	5,50 11,00 8,00	5,50 11,00 16,00	— — —	— — 8,00

Gehsteig- breite		Bedeutung der Straße im Stadt- grundriß	Art der zur Befahrung zulässigen Fahrmittel	Art der Benutzung	Verkehrs- kapazität, be- zogen auf eine durchschnittliche Stunde
Ursprüng- lich m	Gegen- wärtig m				
O.-S.: 1,40 W.-S.: 1,20	O.-S.: 1,40 W.-S.: 1,20	Binnenverkehr Wichtigste Quer- verbindung in der Süd-Nord- Richtung	Sch. F. verboten St. B. keine	Einbahnstraße in der Richtung gegen den Altstädter Platz Von dort Einfahrt verboten	276 F. Z. Stand v. 6. V. 1930
N.-S.: 1,20 S.-S.: 1,80	N.-S.: 1,20 S.-S.: 1,80	Alter Haupt- verkehrsweg von Osten zum Altstädter Platz	Sch. F. verboten L. A. „ F. Z. nur Einfahrt vom Altstädter Platz zu- lässig St. B. nach beiden Rich- tungen, eingleisig mit Ausweichstellen	Fahr- beschränkung Teilweise Geh- straße	Keine Zählungen
je 2,00 — —	je 2,00 — —	Alter Haupt- verkehrsweg, wie vor	Sch. F. verboten St. B. zweigleisig	Fahr- beschränkung	Keine Zählungen
2,60	2,60 und 5,90	Teilstück der gegenwärtigen Haupt-Umfah- rungsstraße	Zulässig für jede Art F. Z. St. B. zweigleisig	Keine Fahr- beschränkung	443 F. Z. 91 Fahrzeuge d. St. B. mit 2930 P. B. Stand v. J. 1930
0,65 0,86 1,36	0,65 0,86 1,36	Wichtigste Durchzugstraße der Kleinseite	F. Z. jeder Art unzulässig St. B. teilw. eingleisig mit Ausweichstellen	Fahr- beschränkung; Gehstraße	Keine Zählungen
— — —	je 4,48	Haupt- Durchzugstraße	Lastfuhrwerke jeder Art verboten A. zulässig Ab. „ St. B. keine	Fahr- beschränkung	Keine Zählungen
— — — — —	je 3,00 je 4,48	Haupt- Durchzugstraße	Lastfuhrwerke jeder Art verboten A. zulässig Ab. „ St. B. keine	Fahr- beschränkung nur für Sch. F.	Keine Zählungen
— — —	— — S.-W.: 4,50 N.-O.: 3,50	Haupt- Verkehrstraße und wichtigste Querverbindung	Lastfuhrwerke jeder Art verboten A. zulässig Ab. „ St. B. keine V. K. Pol.	Fahr- beschränkung für Sch. F.	Keine Zählungen

Im dem Streben nach Schaffung einer geraden und breiten Fahrbahn wirkt sich die Lage der Regulierungslinien am verhängnisvollsten bei der rücksichtslosen Erweiterung und Begradung der Altstadtstraßen, am mildesten bei möglicher Übereinstimmung mit den alten Baufluchten aus.

Die Parallelität der Straßenwände im Altstadtkern ist nicht anzustreben, weil dadurch die feinen Schwingungen, Knicke, Winkel und Vorsprünge, Ausbuchtungen und Absätze der Straßenwände mit ihren häufig malerisch aufgebauten Straßenkulissen — also die ganze räumliche Plastik der Straße — verlorengehen. Man erreicht zwar durch sie glatte Durchfahrtswände, nimmt aber damit gleichzeitig dem alten Stadtbilde viel von seinem harmonischen Reiz und seiner Beweglichkeit und schafft dadurch nur zu häufig fade Einheitlichkeit, langweilige Gleichmäßigkeit oder gekünstelte, romantische Vielgestaltigkeit.

Nicht zuletzt sind es wirtschaftliche Gründe, die gegen die Begradung, Erweiterung und Parallelität der Straßenwände im Altstadtkern sprechen. Die Durchführung fordert bei rascher Entwicklung hohe Ablösungsbeträge, macht sich aber bei selbsttätiger, somit langfristiger Anlage zum Teil selbst überflüssig und wird in der Übergangszeit durch die Baulücken, Giebelmauern, allfälligen Abbruchstellen selbst in weniger wertvollen Stadtteilen unerfreulich wirken.

Die häufig anzutreffende Sucht nach Straßenerweiterung und Begradung im Kerne alter Städte beruht zum Teil auf der Überschätzung der Kapazität der Verkehrsdichte in den Straßen. Die Städtebauwissenschaft hat die Zwecklosigkeit solcher Maßnahmen im Stadtkern erkannt, weil sie mit zu großen Verlusten an ideellen und realen Werten verbunden sind; sie forscht nach den Mitteln, solche Eingriffe in der Zukunft möglichst überflüssig zu machen. Nicht zuletzt liegt ihre Ursache auch in der Anwendung eines falschen Maßstabes. Mit Recht weist Sierks⁴⁵⁾ auf die schädliche Verwendung des Meters als Maßeinheit für die Ermittlung der Straßenbreiten hin und schlägt als Einheit die Raummaße des menschlichen Körpers und bestimmter Fahraggregate vor. Die Begründung seiner Anregung ist besonders beachtenswert für die Ermittlung der Fahrbahnbreiten in der Altstadt, weil gerade hier die Anwendung eines veralteten Gebrauchsmaßes oder überlebter Einheiten zu Übergriffen in den Ausmaßen verleitet, die im Widerspruch zu den tatsächlichen Raummaßstäben stehen. Für die Bestimmung der Fahrbreite in der Altstadt soll nur jenes Fahrzeug entscheidend sein, daß nach einem wohlgedachten Plan nur diese Fahrbahn hauptsächlich befahren wird.

Unter dieser Voraussetzung und unter Beachtung der schon früher erwähnten Hilfsmittel der polizeilichen Verkehrsregelung, der Anwendung von Einbahnstraßen, der Umfahrung bedrohter Stellen und durch die Sichtung der Fahrzeuge wird es häufig möglich sein, die Straßenbreite auf ein Mindestmaß herabzusetzen und die Begradung überhaupt überflüssig zu machen, denn nur das wirkliche und erwogene Bedürfnis rechtfertigt auch für die Zukunft den Eingriff.

In der Stadt der Vergangenheit läßt sich weder ein einheitliches Ausmaß für die Breite noch für die Steigung in den Hauptstraßen feststellen. In der vorstehend angeführten Zusammenstellung sind Angaben aus einer Reihe von Städten angeführt, die einen Überblick über die Ausmaße einzelner wichtiger Verkehrswege gestatten; ihre Kenntnis scheint mir für den Regulator der Altstadt wichtig, um ihm eine Grundlage für den Raummaßstab in der Altstadt zu geben und um die Überdimensionierung neuer Straßen zu vermeiden.

⁴⁵⁾ H. L. Sierks, Wirtschaftlicher Städtebau usw., S. 107 ff. Dresden 1926.

Breite der Straßen-Einbruchsstelle am Platze.

Ebenso wie die Gassenbreite in der alten Stadt für das malerische Raumbild von Wichtigkeit ist, wird für den Platz die Breite der Einbruchsstelle der Straße von Bedeutung. Ihr Ausmaß stand stets im abgewogenen Verhältnis zu den benachbarten Hausbreiten und zu den lotrechten Gliederungen der Hauswände. Dort, wo sie zu breit wurde, etwa bei der Einmündung mehrerer Gassen, half man sich mit Kunstgriffen (siehe dort); man versetzte gegenseitig die Einmündungsstellen und verkleinerte sie durch Erker, schuf kleine Plätzchen, bildete Kulissen, ordnete waagerechte Staffeln an oder krümmte die einmündenden Gassen u. ä. — Kurzum, man suchte die harten Einbruchstellen stets plastisch zu gestalten und in ihrer Wirkung zu mildern. Sie sind eine technische Notwendigkeit, die sich aus der Entwicklung der alten Stadt genau so ergab wie bei ihrer neuzeitlichen Schwester; der künstlerische Sinn der Vergangenheit verstand es aber, sie in ihrer Härte zum Vorteil für das Stadtbild umzubilden.

Auch die neuzeitliche Stadtbaukunst wird ähnliche Mittel wie die vorgenannten anwenden müssen, wenn in der geschlossenen Platzwand eine neue Durchbruchsstelle anzulegen oder eine alte zu erweitern sein wird. Manche der vorgenannten Mittel werden bei neuzeitlicher Umwertung auch für die neuen Aufgaben verwendbar sein, wenn sie vom künstlerischen Geiste getragen und schöpferisch umgestaltet werden: so wird man durch die Trennung des Fahr- und Gehverkehrs, durch die Anwendung von Niederlauben, durch horizontale und vertikale Staffellungen, durch zurückversetzte Überbauten u. Ä. gute Wirkungen im aufgebosserten Stadtbilde nach alten Vorbildern auch in neuzeitlichen Formen erzielen können.

Für die künstlerische Aufbesserung der Altstadt ist schließlich noch die Frage der Behandlung der Ecken bei der Einmündung von Straßen an Plätzen und in Gassen wichtig. Wir kennen nur die scharfe Hauskante, die zu kräftigen lotrechten Linien am Platze führt und die Einbruchsstelle gut umrahmt. Das neuzeitliche Abschrägen, das sog. Verbrechen der Ecken oder das Abrunden ist kein empfehlenswerter Ersatz und ein fremdes Vorbild; es nimmt den Hausflächen die Plastik und ergibt unschöne, kraftlose Lösungen. Auch die Barockbaukunst hat dort, wo sie die Eckabrundung verwendete, diese mit Lisenen oder Pilastern eingefasst, um einen lotrechten kräftigen Eckabschluß zu erhalten.

Die neuzeitliche Anwendung der Eckabschrägung entstand aus dem Streben heraus, ein hartes Begegnen der Fußgänger beim Umschreiten der Ecke zu vermeiden und um einen freien Ausblick bei der Einfahrt zu gestatten — beides Forderungen, die durch die Verkehrsregelung erfüllt werden können. — — —

Zusammenfassend muß für die Gestaltung und Aufbesserung der Altstadtstraße der Grundsatz aufgestellt werden, daß sie als Raumgebilde nie nach linearen Maßeinheiten beurteilt werden kann und selbst in ihrer Enge eine raumkünstlerische Funktion erfüllt, die in Verbindung mit einem beherrschenden Bauwerk bewußt zu außerordentlich hoher architektonischer Wirkung gesteigert werden kann. Auf diese Wirkung der Straße im alten und neuen Stadtbilde besonders zu achten, muß die Aufgabe des künstlerisch befähigten Stadtregulators sein.

Der gewalttätigste Eingriff in den Bestand der Altstadt erfolgt durch den vollkommenen Durchbruch, der die direkte Verbindung von einem Punkte zum anderen ohne Rücksicht auf die dazwischenliegenden Hindernisse anstrebt. Seit den Tagen der

großen Durchbrüche in der Ost-West- und Nord-Süd-Richtung in Paris durch Baron Hausmann (am 5. Juni 1856 übernahm er die Stadtverwaltung) sind sie ein beliebtes, aber auch gefährliches Hilfsmittel für die Regulierung der Altstädte geworden. Auf die tief in die Stadtorganismen einschneidenden Durchbrüche zu Dortmund, Frankfurt a. M., Köln, Straßburg, Brüssel, Magdeburg (Jakobsstraße, 1884 bis 1900) u. a. sei bei Schilling, Spaeth, Gurlitt u. a.⁴⁶⁾ verwiesen.

Zum Vorteil für das Altstadtbild sind die Durchbrüche nirgends angewendet worden. In wirtschaftlicher Beziehung sind sie die kostspieligsten städtebaulichen Maßnahmen. Vor ihrer Anwendung ist stets vorerst gut zu erwägen, ob nicht durch die Umfahrung oder Umlegung des Verkehrs das gleiche Ziel bei geringerem Aufwand erreicht werden könnte. Der mißglückte Durchbruch, der etwa durch Ausbleiben der erhofften Erwartungen oder durch eine nachträgliche Änderung der Regulierungsidee eintreten kann, ist der teuerste städtebauliche Aufwand; sind Denkmalwerte dabei geopfert worden, so sind dem Stadtbilde die schwersten Verluste zwecklos zugefügt worden.

Einige Beispiele sollen dies näher erörtern! Zu einem der schönsten geschlossenen Plätze gehörte der Altstädter Marktplatz in Prag. Bei der im Jahre 1895 begonnenen Assanierung⁴⁷⁾ der benachbarten Altstadtviertel wurden für die damals als richtig erkannte Durchleitung des Ost-Nordwest-Verkehrs über den Altstädter Marktplatz an seiner Nordwestseite zwei radiale Durchbruchstraßen (11, 12, Abb. 6) angelegt. Die nach Nordwesten führende Hauptader (12): die Pariser (früher Niklas-) Straße durchbrach in einer Breite von 24 m das alte Häusergewirr, teils der engen Meißel- und Schmiesgasse folgend, legte Räume bloß, veränderte das Straßenniveau (Alt-Neusynagoge) und vernichtete wertvolle Baudenkmale. Das aus dem 18. Jahrhundert stammende Gränhaus (Krennhaus) Nr. 14 = 936 mußte ihr 1901 weichen. Der geschlossene Altstädter Platz wurde hier brutal aufgerissen und das Rathaus isoliert. Seine Verschließung an der Nordwestseite wird seit Jahren wieder erwogen, wohl die beste Widerlegung des mißglückten Durchbruches.

Die Fortsetzung dieser Straße jenseits der Moldau (hinter der Svatopluk-Čech-Brücke) in der Nordrichtung durch den Steilabfall des Belvederegeländes mittels eines Tunnels oder eines Einschnitts ist aufgegeben. Wie bereits auf S. 24 erwähnt wurde, soll die Überwindung des Geländes durch eine Randstraße unterhalb der Villa Nr. 212, erfolgen.

Die zweite Radialstraße in der Richtung Karpfengasse (11) folgte gleichfalls einem alten Gassenzuge; ihre Anlage erforderte den Abbruch der 1727 bis 1730 von Kilian Ignaz Dienzenhofer erbauten Prälatur⁴⁸⁾, eines der wenigen nachweisbaren Wohngebäude dieses Groß-Architekten. Im neuen Regulierungsplan kommt dieser Durchbruchstraße die Aufgabe zu, einen Teil des aus dem Osten kommenden Verkehrs (Lange Gasse) aufzunehmen, wodurch eine Entlastung der wertvollen Zeltnergasse erwartet wird.

⁴⁶⁾ Schilling, Innere Stadterweiterung, S. 20 ff. — K. Spaeth, Die Umgestaltung von Alt-Brüssel, München 1914. — Corn. Gurlitt, Handb. d. Städtebaues, S. 249 ff, Berlin. — Rehorst, Alte Städtebilder usw. s. Anmerk. 23.

⁴⁷⁾ Die Assanierung der Prager Altstadtteile und des benachbarten Gebiets um St. Adalbert der Neustadt erfolgte auf Grund des österreichischen Reichsgesetzes vom 11. Februar 1893, R. G. Bl. Nr. 22. Eine eingehende Würdigung erfuhr u. a. der Assanierungsplan im Referate des Ing. Em. Brand und der Wechselrede im Deutschen Polyt. Verein in Prag, mitgeteilt in den „Technischen Blättern“, Prag 1893, XXV. Jahrg., S. 60, 91 ff. Dort auch ein Plan.

⁴⁸⁾ Zpávy komise pro soupis stav., uměl. a hist. památek krl. hl. města Prahy, Bd. 2, S. 59 ff. Prag 1910.

Aber auch die Umkehrung gilt! Vorsichtige Durchbrüche an den Rändern oder in bedeutungslosen Teilen der Altstadt können mitunter ganz neue Ausblicke auf wertvolle Baudenkmale und Straßenbilder schaffen. Der künstlerisch veranlagte Regulator mit Verantwortlichkeitsgefühl wird auch diese Möglichkeit in den Bereich seiner Vorschläge ziehen müssen und dadurch in geglückten Fällen das wieder gut machen, was manche seiner Vorgänger durch Doktrinisismus veralteter Auffassung verdorben haben.

Als Beispiel eines solchen günstigen Durchbruches bei gleichzeitiger Erzielung eines neuen Raumabschlusses sei die Regulierung in der Verlängerung der Karmelitergasse auf der Kleinseite zu Prag erwähnt. Die Vorschläge zeigen den Entwicklungsgang dieses Eingriffs⁴⁹⁾, der bedauerlicherweise die Niederlegung der beiden alten Häuser Nr. 298-III „Beim Goliath“ (aus dem 17. Jahrhundert, demol. 1896) und Nr. 268-III „Beim Schlüssel“ (demol. 1904) erforderte. Als städtebaulicher Gewinn ist die Schaffung des neuen Raumabschlusses unterhalb des freigelegten Turmes der Niklaskirche zu buchen, wodurch sich erst beim Näherschreiten aus der Richtung der Karmelitergasse (Karmelitská ul.) die gewaltige Höhengestaltung dieses Großwerkes der Baukunst auszuwirken beginnt (Abb. 22). Durch die dadurch erzielte Längsverbindung parallel zur Moldau sind die verkehrstechnischen Anforderungen für die Zukunft befriedigt worden, und damit ist die Gewähr geboten für die Erhaltung der übrigen wertvollen Teile dieses schönen Stadtbildes. Der Verlust der beiden alten Häuser hat sich durch den Gewinn in architektonischer und verkehrstechnischer Hinsicht ausgeglichen.

Mit geringster Störung für das Stadtbild wird sich der teilweise (partielle) Durchbruch ausführen lassen; er gestattet als Hausdurchgang, Durchhaus, Gehweg, Passage im Erdgeschoß oder Untergeschoß der Häuser die kürzesten Querverbindungen durch Baublöcke für Fußgänger. Der Gedanke ist alt und künstlerisch fruchtbar; in vielen alten

Städten wie Brünn, Preßburg, Wien u. a. finden wir solche Durchgänge. In der Prager Altstadt bestanden gegen 42 und in der Neustadt gegen 16⁵⁰⁾, die teils erhalten,



Abb. 7. Prag: Altstadt, Renaissancehof des Durchhauses Nr. 15 = 463/I, Melantrich-Michaels-Gasse, geöffnet für den wichtigen Durchgangsverkehr in ost-westlicher Richtung. Foto Štenc, Prag.

⁴⁹⁾ Anzeiger (Věstník) des Klubs „Za Starou Prahu“, Prag, Jahrg. I, 1910, Heft 2, S. 10 u. Heft 3, S. 18.

⁵⁰⁾ Ihr Bestand ist verzeichnet bei V. Krause, Praha a obce sousední, Ukazatel domů (Prag und die benachbarten Gemeinden, Hauskataster). Prag 1911. Selbstverlag der Gemeinde.

teils aufgegeben oder erneuert wurden. Sie führen hier durch prachtvolle Renaissancehöfe (Abb. 7) oder stellen die Verbindung zu schmalen Gäßchen her. Durch Jahrhunderte haben sie diese Aufgabe erfüllt, ohne daß weitgehende Veränderungen der benachbarten Straßenzüge notwendig waren. Zum größten Teil sind sie bis auf Widerruf freiwillig gestattete öffentliche Durchgänge, die vereinzelt ganznäch tig geöffnet sind. Ihre Breite wechselt zwischen 1,40 m und 3,10 m. Meist sind sie heute mit Kramläden ausgefüllt; an weniger begehbaren Stellen sind sie mitunter vernachlässigt und in der arbeitsfreien Zeit mit Handwagen ver stellt. Die Belassung solcher Durchgänge und ihre Aufbesserung sowie Übernahme in den öffentlichen Besitz wäre empfehlenswert. Im Stadtplan Abb. 6 ist ihr Verlauf nach dem Stande vom Jahre 1930 für die Alt- und Neustadt von Prag verzeichnet.

Die Neuanlage von Durchgängen in alten Bauwerken kommt kaum in Betracht, weil sie den inneren Aufbruch der Häuser erfordern würde, was weder denkmalpflegerisch wünschenswert, noch wirtschaftlich vorteilhaft ist.

Anders dagegen ist die Frage ihrer Ausführung bei unvermeidlichen Neubauten in der Altstadt zu beurteilen, weil sie ein wirksames Hilfsmittel zur Verbesserung des Binnenverkehrs sein können. Im Gegensatz zu Gurlitt⁵¹⁾ möchte ich ihre Anwendung nicht nur für den Markt- und Nachbarverkehr beschränkt wissen, sondern sie sind bei richtiger Anlage und Ausstattung das Mittel, um in der Altstadt überhaupt den Fußgängerverkehr, abgetrennt vom Fahrverkehr erträglich zu gestalten. In wirtschaftlicher Beziehung ist ihre Ausführung anregend, weil der Verlust an unverbaubarer Bodenfläche zugunsten des öffentlichen Gutes ausgeglichen wird durch die allfällige Überbauung und durch den höheren Ertrag der im Durchgang vorgesehenen Verkaufsläden.

Die in der Galerie Vittorio Emanuele (14,50 m breit) in Mailand untergebrachten Verkaufsläden sind geradezu Wirtschaftsknotenpunkte in der Stadt und erzielen die allerbesten Zinse (Wasmuths Monatshefte 1924).

In architektonischer Beziehung freilich wird man sich an Stelle der hohen mit Glas gedeckten Passagen, wie sie in fast allen Großstädten seit der Jahrhundertwende vorkommen, eine andere architektonische Form suchen müssen. Bei ihrer Neuanlage wird darauf zu sehen sein, daß sie nicht zu hoch, zu schmal und zu lang, möglichst wenig gebrochen und gut durchlüftbar sind; durch Einbeziehung überdeckter Höfe werden sich Erweiterungen zum ruhigen Betrachten der Läden schaffen lassen.

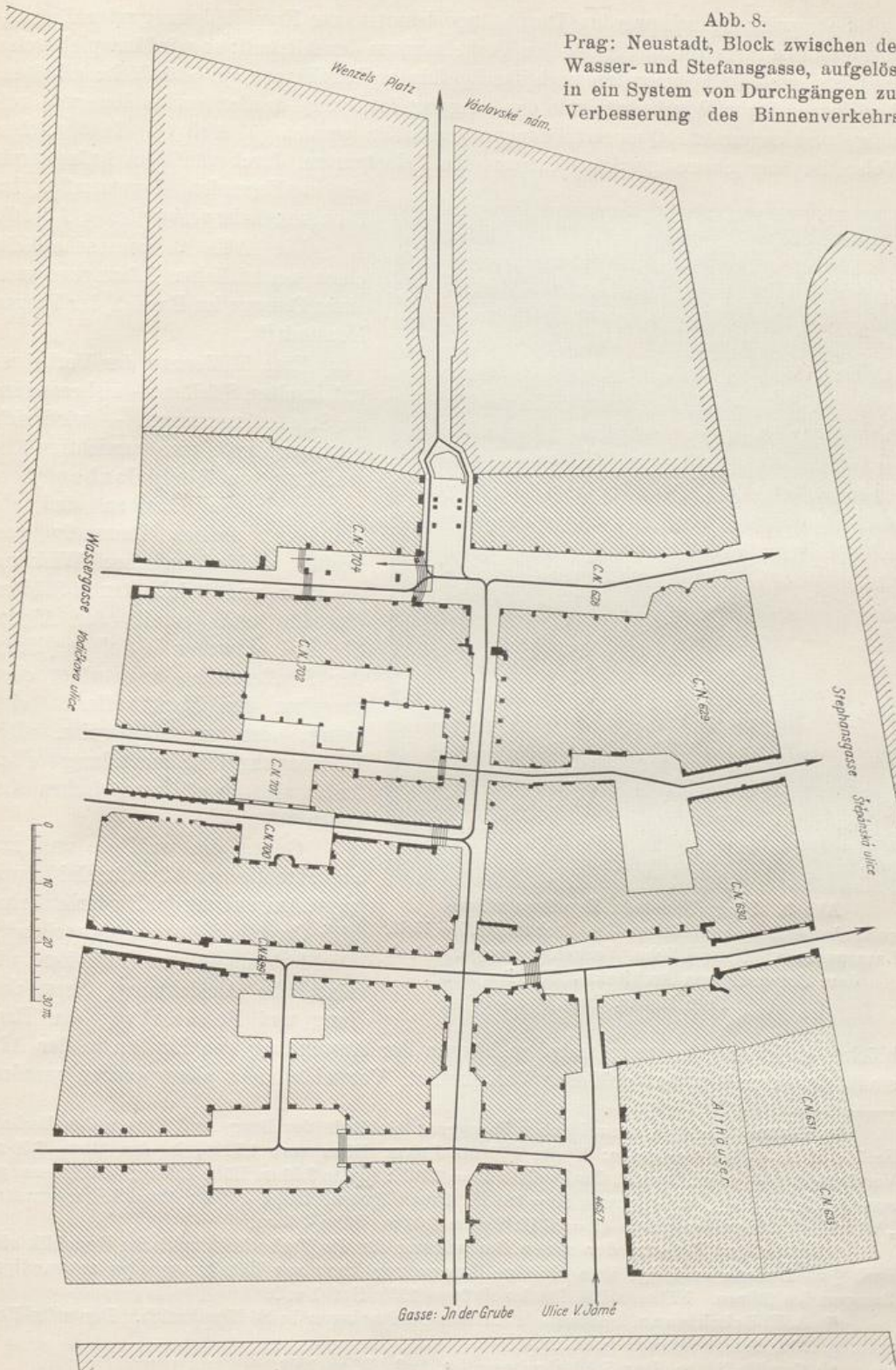
Im Regulierungsplane der Prager Alt- und Neustadt sind nach alter Überlieferung eine große Zahl neuer Durchgänge als Ladenstraßen bewußt vorgesehen und angelegt worden mit der Aufgabe, den dichten Fußgängerverkehr in den benachbarten Hauptverkehrswegen durch die Baublöcke abzulenken (Abb. 6). Sie sind als neuzeitliche Hilfsmittel für die Verkehrserleichterung teils aus öffentlichem, teils aus privatem Interesse angelegt worden; letztere sind häufig nur bis auf Widerruf und nur am Tage, d. i. meist von 7 bis 19 Uhr, geöffnet. In einzelnen Fällen, wie beispielsweise im Block zwischen der Wasser- und Stefansgasse, vereinigen sie sich durch privates Überkommen zu einem System rechtwinklig schneidender Binnengassen innerhalb der Baublöcke und erleichtern dadurch als nah gelegene, gedeckte Parallelverbindungen ganz beträchtlich den Fußgängerverkehr in den benachbarten Hauptstraßen. Ihr Gesamtausmaß in diesem Block wird nach vollständiger Fertigstellung 633 m Länge⁵²⁾ betragen (Abb. 8).

⁵¹⁾ Corn. Gurlitt, Handbuch des Städtebaues, S. 34, Berlin 1920.

⁵²⁾ Ihre Anlage erfolgte hier nach dem Entwurf des Architekten Baurat Oswald Polívka †.

Abb. 8.

Prag: Neustadt, Block zwischen der Wasser- und Stefansgasse, aufgelöst in ein System von Durchgängen zur Verbesserung des Binnenverkehrs.



Sehr wirkungsvoll werden Durchgänge benutzt zur Erschließung großer Binnengärten und zu ihrer Einbindung in den Verkehrsraum der Altstadt; so wird beispielsweise der Franziskaner-Klostergarten nach durchgeführter Regulierung als Grünfläche erhalten, aber durch sieben Durchgänge mit den umgebenden Hauptstraßen verbunden, wodurch ruhige und angenehme Querverbindungen geschaffen werden (b, Abb. 6). In ähnlicher Weise ist der ehemalige Silva-Taroucasche Palastgarten durch fünf Durchgänge mit den umliegenden Hauptstraßen im Binnenverkehr verbunden (c, Abb. 6).



Abb. 9. Prag: Neustadt, Repräsentationsgebäude der Berg- und Hütten-Gesellschaft, Nr. 7 = 15-II, Lazarusgasse. Neuzeitliche Verkehrspassage. Nach dem Entwurfe von Architekt J. K. Říha, Prag.
Foto Möller, Prag.

Die Abb. 9 veranschaulicht einen neuzeitlichen Lösungsversuch einer Passage im Bereich der Prager Neustadt⁵³⁾.

Eine Milderung der Verkehrsnot in alten Städten — insbesondere an Straßenkreuzungen — wird sich mitunter durch eine vorsichtige Anwendung von Niederlauben⁵⁴⁾ erreichen lassen. Lauben sind ein beliebtes, uraltes Baumotiv von großer architektonischer Wirkung bei Holz- und Steinbauten in Städten diesseits und jenseits der Alpen. Sie sind entweder in Reihung längs der Straßenseiten angeordnet oder umgeben den Markt allseits, einseitig, oder nur stückweise. Die Überbauung der Einmündungsstellen findet sich an südfranzösischen Anlagen⁵⁵⁾.

Gegen die wahllose und nur aus eklektischer Altertümelei bevorzugte Anwendung der Niederlaube hat sich Camillo Sitte ausgesprochen⁵⁶⁾. Die dort angeführten Bedenken, wie räumliche Ausdehnung, Zerstückelung und Beschränkung der Bau-

blöcke, sind beachtenswert; trotzdem können der Anwendung von Lauben in der Altstadt, insbesondere bei größerer Verkehrsnot, Vorteile nicht abgesprochen werden.

⁵³⁾ Ausmaße einiger neuzeitlicher Passagen: Gebäude der Berg- und Hütten-Gesellschaft, Nr. 7 = 15 II, Jungmannsgasse: Breite 4,50 bis 5,10 m, Höhe vorn 4,50 m, in der Mitte 7,50 m; Versicherungsanstalt „Donau“, Nationalstr. 10 = 138-II: Breite 3,50 m, Höhe 4,90 m; Versicherungsanstalt „Sekuritas“, Wassergasse 20 = 681-II: Breite 3,20 m, Höhe 4,30 m; Versicherungsanstalt „Adriatica“, Jungmannsgasse 41 = 36-II: Breite 6,00 m, Höhe 4,00 m.

⁵⁴⁾ Nach dem Entwurf der neuen Bauordnung für die Tschechoslovakische Republik sind nach § 57 Lauben zulässig; ihre richtige Anwendung kann zur Enteignung des notwendigen Baugrundes führen. Näheres Die Denkmalpflege 1930, Heft 1 u. 2.

⁵⁵⁾ A. E. Brinkmann, Spätmittelalterliche Stadtanlagen in Südfrankreich. Deutsche Bauzeitung 1910, Sonderabdruck S. 16, 22.

⁵⁶⁾ Camillo Sitte, Der Städtebau usw. 4. Aufl., Wien 1909.

Ihre Anwendung in längerer oder kürzerer Reihung und im Einzelfalle wird im alten Stadtbild jedoch nur bedingt möglich sein.

Bei der Aufbesserung der alten Stadt wird es sich vor allem darum handeln, alte verbaute Lauben wieder zu öffnen und neuzeitlichen Anforderungen dienstbar zu machen oder neue Lauben bewußt anzulegen. Die Wiedereröffnung von Niederlauben an alten Gebäuden ist ein Vor-

gang, der in Sonderfällen zu idealen Lösungen führen kann, insbesondere, wenn die Gebäude an der Platzecke oder in der Wandmitte liegen. Die nach diesem Grundsatz erfolgte Wiedereröffnung der verbauten Lauben an den Rathäusern zu Böhmisch-Krummau (durchg. 1923) und Leitmeritz (durchg. 1911, Abb. 10) verbesserte nicht nur die Verkehrsschwierigkeit an ihren Flanken, sondern bereicherte die alten Platzbilder um reizvolle Zutaten.

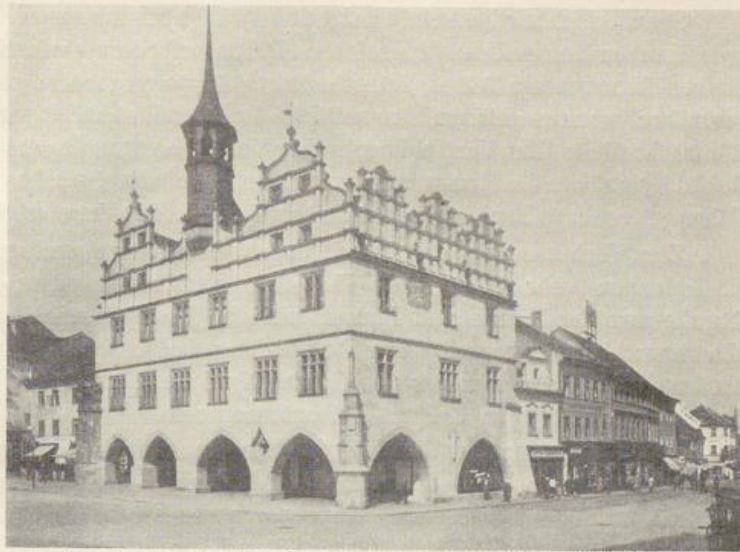


Abb. 10. Leitmeritz: Rathaus, erbaut 1537—1539, wirkungsvoll eingestellt gegen die anschließende alte Baulücke, Ecklaube wiederum geöffnet 1924.

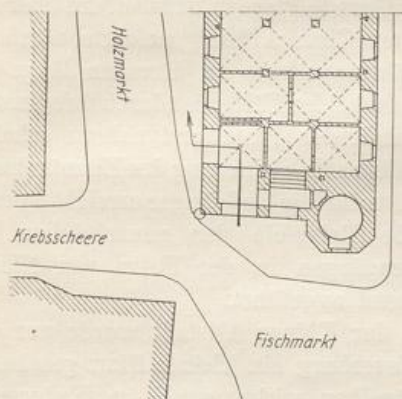


Abb. 11. Halberstadt: Rathaus, seitlicher Durchbruch zur Verkehrsverbesserung, Grundriß.

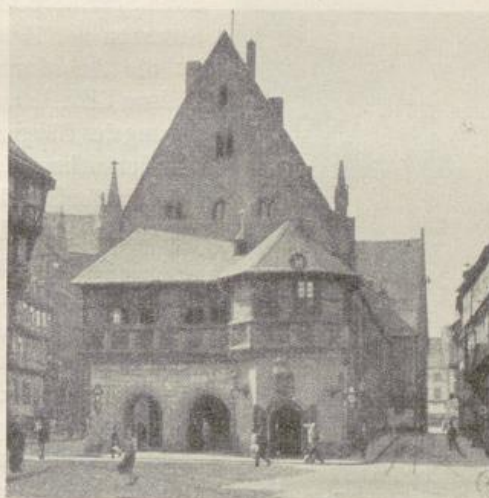


Abb. 12. Halberstadt: Rathaus, seitlicher Durchbruch zur Verkehrserleichterung, Ansicht.

In gleicher Weise werden sich häufig durch Öffnung geeigneter Wölbfelder des Erdgeschosses der Baudenkmale Durchgänge schaffen lassen, wie es erst jüngst beim Rathaus zu Halberstadt mit Glück geschehen ist⁵⁷⁾ (Abb. 11 u. 12).

⁵⁷⁾ Die Denkmalpflege 1930, Heft 1/2, S. 76, Abb. 88 bis 91.

Schwieriger wird es sein, in alten Gebäuden mit ausgesprochenem Denkmalcharakter neue Lauben anzuordnen. In solchen Fällen erfordert die architektonische Lösung der Laubenöffnungen ein feines, künstlerisches Anpassungsvermögen an den alten Bau, insbesondere, wenn es sich um eine seitliche Laube mit stirnseitiger, exzentrischer Eingangsöffnung handelt. Zur Vermeidung grober Verstöße gegen den architektonischen Aufbau des Gebäudes und um die Hauswand unverändert zu erhalten, wird es häufig möglich sein, durch Führung des neuen Laubenganges zum bestehenden Hausflur eine günstige Lösung zu erzielen.

Zur Verbesserung des Durchganges durch enge und gestaffelte Gassen können Niederlauben sehr häufig mit Vorteil angeordnet werden; so wurden sie für die Regulierung der Hirsch- und Frauenstraße in Ulm⁵⁸⁾ in reichlichem Maße vorgeschlagen. Ein brauchbarer Versuch ihrer Anwendung bei einem Fachwerkbau wurde bei dem Aufbruch des Erdgeschosses des Hauses Nr. 5 am Fischmarkt gegen die Gasse „Hinter dem Richthause“⁵⁹⁾ in Halberstadt unternommen.

Auch im neuen Regulierungsplan für die Altstadt von Prag sind zur Erleichterung der Straßen-Durch- und -Übergänge Niederlauben auch an geschützten Bauwerken in ausgiebigem Maße vorgesehen, wie etwa in der Eisen- (Železná-), National- (Národní-), Stuppard- (Štupartská-), Huß- (Husova-) und Karoline-Světla- (Karoliny Světlé) Gasse u. a. (Verzeichnet im Plane der Altstadt, Abb. 6.)

Selbst wenn die Anwendung der Niederlauben im alten Stadtbilde wesensfremd wäre, sind sie nicht so ohne weiteres abzulehnen, weil sie eben ein notwendiges Hilfsmittel sind. Ihre richtige architektonische Einbindung in den Altstadtkörper ist beim Alt- wie beim Neubau stets eine Frage des künstlerischen Tactes und Könnens.



Abb. 13.

Köln: Altstadt, Gülichplatz, Neubau Haus Neuerburg mit neuzeitlicher Platzlösung und Anwendung der Niederlaube als Platzabschluß.

Die neuzeitliche Anwendung der Niederlaube im alten Stadtkern an Neubauten wird sich meist nur auf kurze Strecken der Hausseiten oder Ecken beschränken. Bekannt ist die Anordnung von Ecklauben am Wiederaufbau des Maison l'Etoile auf der Grande Place in Brüssel, die über Anregung des Bürgermeisters Charles Buls⁶⁰⁾ erfolgte, oder beim Wiederaufbau der Löwenapotheke in Dresden längs der Wilsdruffer Straße⁶¹⁾. In beiden Fällen ist durch ihre Anwendung die Geschlossenheit der Platzwand nahezu erhalten geblieben und eine fühlbare Erleichterung des Einmündungsverkehrs gegen den Platz für die Fußgänger erreicht worden.

Einige lehrreiche Beispiele der neuzeitlichen Anwendung von Arkadengängen in der Form von Niederlauben seien nachstehend angeführt:

Am Gülichplatz der Kölner Altstadt wurde vor dem Neubau des Hauses Neuerburg ein kleiner Platz geschaffen, der durch einen Flügelbau wirkungsvoll im Erdgeschoß durch einen Arkadengang abgeschlossen ist (Abb. 13).

⁵⁸⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung 1927, S. 169.

⁵⁹⁾ Die Denkmalpflege 1913, S. 22, Abb. 1 bis 4; 1930, Heft 1/2.

⁶⁰⁾ J. Stübgen, Der Städtebau, in „Handb. d. Architektur“, IV. T., 9. Halbbd., S. 156, Abb. 383, S. 232.

⁶¹⁾ C. Gurlitt, Städtebau, S. 247, Abb. 366, Berlin 1930, sowie Mitt. d. sächs. Heimatschutzes, Bd. 7, Heft 5 bis 8, S. 77. Die vom Stadtbaudirektor Arch. Erlwein + erneuerte Laube wurde auf eine Länge von 20,40 m um 5 m zurückgerückt.

Am Domplatz zu Würzburg ist zur Verschließung der Nordseite des Neumünsters und des ehemaligen Leichhofes⁶²⁾ der Neubau der Städtischen Sparkasse 1928 nach dem Entwurf von Theodor Fischer errichtet worden; im Erdgeschoß wurden gestaffelte Arkadengänge zur Erleichterung des Durchgangverkehrs und Auflösung der Baumasse geschickt angewendet.

Auch in Prag wurden beim Neubau der städtischen Bibliothek am Marienplatz, vollendet 1929, die seitlichen Vorbauten unterlaubt; die Arkade in der Richtung der Plattnergasse bildet hier nicht nur den Raumabschluß, sondern dient gleichzeitig auch zur Verkehrsverbesserung der dort künstlich geschaffenen Einschnürung der Fahrbahn⁶³⁾.

Zur Bewältigung des Großverkehrs in Weltstädten wird neuestens gleichfalls die Arkade als wirkungsvolles Bauglied und Mittel zur Verkehrsverbesserung erwogen; so wurden bei den planlichen Darstellungen für die Anlage neuer Verkehrswege in New York⁶⁴⁾ unter anderem hochgelegene Arkadengänge längs der Straßen durch Aufbruch von Geschossen der Hochhäuser vorgeschlagen. Auch in Paris ist neuestens zur Verbreiterung der Fahrbahn in Altstadtstraßen, sowie in Boulevards der beachtenswerte Vorschlag gemacht worden, die bisherigen häufig überbreiten Trottoire zugunsten der Fahrbahn zu verengen (Rue Royale, Rue Rivoli u. a.) oder sie in die Erdgeschosse der Häuser zu verlegen und diese selbst durch Arkaden aufzubrechen, wie es für die Rue Montmartre vorgeschlagen wurde; als Beispiele gelungener Unterlaubungen werden die Arkadengänge längs der Rue des Colonnés, der Rue de Castiglione u. a. angeführt⁶⁵⁾.

Die Erhaltung der Lauben ist in solchen Städten eine denkmalpflegerische Notwendigkeit, wo sie von allem Anfang an schon vorhanden waren; sie aufzulassen würde eine dauernde künstlerische Schädigung des Urbestandes einer solchen Siedlung bedeuten und ist immer mit hohen finanziellen Lasten auf lange Sicht für die Stadtverwaltung verbunden — ganz abgesehen von dem unerträglichen Zustand der Übergangszeit mit den unvermeidlichen Baulücken, wenn die Fluchtlinie zurückrücken muß.

In kleinen Städten wird häufig gegen den Bestand der Lauben der Einwand der Verdunklung der dahinterliegenden Räume geltend gemacht. Durch die geschickte Ausnutzung der neuzeitlichen Baukonstruktionen und Baustoffe (größere Spannweite, Glaslichter) kann dieser Nachteil auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Immer kommt den Lauben in wirtschaftlicher Hinsicht der große Vorteil zu, die Waren nach alter Sitte in ihnen aufzulegen und damit den Verkaufsraum auf die Straße zu verlegen.

Ein schwieriges architektonisches Problem ist es, bei Neubauten an Laubenplätzen in alten Städten die durch die neuzeitlichen Baustoffe gegebenen Vorteile so auszuwerten, daß die neuen Lauben in ihrer Spannweite, Bogenform und Scheitelhöhe mit jenen der Nachbarhäuser zusammenstimmen. In kleineren Städten mit alten, meist weit im Rund- oder Korbogen gespannten Laubenbogen wird häufig durch Neubauten mit wechselnden, auch scheitrecten Laubenöffnungen der alte Rhythmus gestört. Um ihn zu erhalten, muß die Unterordnung des Neubaues und seiner Laubenform zugunsten des Gesamteindrucks gefordert werden.

Erreichbar ist dieses Ziel nur in langfristiger Entwicklung und wenn rechtzeitig baubehördliche Bestimmungen für die Laubenform nach einheitlich entworfenen Straßen-

⁶²⁾ Die Denkmalpflege 1903, S. 4 ff., sowie stenograph. Bericht des Tages für Denkmalpflege und Heimatschutz, Würzburg-Nürnberg 1928, S. 41, Berlin 1929.

⁶³⁾ Styl 1930, Heft 4 bis 6.

⁶⁴⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung 1925, S. 478.

⁶⁵⁾ Illustration 1929, S. 4524 ff., Le problème de la circulation à Paris.

Kühn, Die schöne Altstadt.

wandplänen festgesetzt wurden und — eingehalten werden. Die unbedingte Festhaltung einer alten Laubenform muß nicht zwangsmäßig vorgeschrieben werden, da es mehr darauf ankommt, den harten Wechsel nicht harmonischer Formen der Öffnungen zu vermeiden. — — —

B. Haus und Straßenraum.

Die Lage des alten Hauses gegen den Platz oder die Straße zu ist gegeben durch die Baulinie⁶⁶⁾. Bei der Aufbesserung der Altstadt kommt ihrer Lage eine besondere Bedeutung zu, weil sie die Begrenzung des Altstadthauses gegen das öffentliche Gut bestimmt; gegen ihren Verlauf stellt sich die Regulierungslinie⁶⁷⁾, die vorzugsweise die neuzeitliche Begrenzung festlegen soll. Gemessen an dem Wert des Altstadtbildes, verfolgen beide entgegengesetzte Ziele. In denkmalpflegerischer Beziehung ist der Baulinie ein Vorrang einzuräumen.

Die geringste Störung für das Altstadtbild wird entstehen, wenn es gelingt, den Verlauf beider Linien anzugleichen, auch wenn dadurch ein gebrochener, unregelmäßiger Zug der Fluchten entsteht. Theoretisch ist in einer gekrümmten Gasse mit einzelnen geschützten Bauwerken eine einheitliche Bau- und Regulierungslinie durch eine gerade Verbindung der Hauskanten der zu erhaltenden Häuser möglich (Stübben⁶⁸⁾); es wird ein Gewinn für das Bild der Gasse sein, wenn die Anlage dieser Teilstücke nicht durch bloße Empirie, sondern nach künstlerischen Grundsätzen erfolgt.

Beim unvermeidlichen und begründeten städtebaulichen Eingriff wird eine Änderung der Lage der Regulierungslinie notwendig werden; diese kann angeordnet sein entweder hinter dem Baudenkmal oder vor dem Baudenkmal. In beiden Fällen erfolgt eine Veränderung der unmittelbaren Umgebung des geschützten Bauwerkes, die sich verschiedenartig auswirken kann. Wie dringend heute noch die Beachtung denkmalpflegerischer Forderungen ist, zeigen die Entwürfe für die Erweiterungen der Straßenzüge in Essen, Breslau, Hannover (Graupen-, Karmarschstraße auf 17,50 m) u. a.

a) Zurückrücken der Regulierungslinie.

Tritt die neue Regulierungslinie in Straßen ein- oder beiderseitig hinter die alte Baulinie zurück, dann bleibt das geschützte Bauwerk vereinsamt; es liegt vor seinen zukünftigen neuen Nachbarn, verliert die künstlerische Verbindung mit ihnen, und in den meisten Fällen wird es Verbesserungen erfordern. Beim Reihenhause werden diese in der Angleichung der freigelegten Seitenwände an die Nachbarn bestehen; notwendige Unterbauungen und Aufbauten zur Höhenangleichung werden die ursprüngliche Bauart noch mehr verwischen, so daß die Erhaltung des geschützten Baudenkmals zweifelhaft wird.

Bei Vorhandensein eines oder mehrerer geschützter Bauwerke in einer Gasse wird bei der Zurückrückung der neuen Regulierungslinie der Fall eintreten, daß die dazwischen errichteten, also zurücktretenden Neubauten mit ihren alten Nachbarn Baulücken bilden. Ihre Entstehung ist immer ein schwerer Fehler im Aufbesserungsplan der Altstadt, weil die Geschlossenheit der Straßenwand dadurch unlogisch ausgehöhlt und der Bildung der häßlichen Stirn- und Brandgiebelmauern Vorschub geleistet wird (siehe S. 46).

Um solche Fehler zu mildern und die Geschlossenheit der Straßenwand wenigstens in den unteren Teilen der Gebäude zu erreichen, wird für die Zeit des Überganges

⁶⁶⁾ Siehe S. 28, Anmerkung 43.

⁶⁷⁾ Ebenda.

⁶⁸⁾ Städtebau, S. 229, Abb. 510.

bis zu einer einheitlichen Verbauung die befristete Schließung solcher Lücken mit ein- bis einundeinhalbgeschossigen Einbauten gestattet. Es entsteht die verbaute Baulücke. Im Straßenbilde kann dieser niedrige Einbau auf die Dauer nicht befriedigen. Seine allzuhäufige Anwendung im alten wie im neuen Stadtteil ist aus wirtschaftlichen, rechtlichen und schönheitlichen Gründen nicht empfehlenswert.

Die Baulücke und ihre nachträgliche Verschließung war der Stadtbaukunst der Vergangenheit nicht unbekannt; als Beispiel sei der Notvorbau vor dem zurücktretenden Flügel des ehemaligen Sternbergschen Palastes Nr. 20 = 7-III der Prager Kleinseite angeführt (Abb. 14), der das Grundsätzliche des Lösungsfalles veranschaulicht. — — —

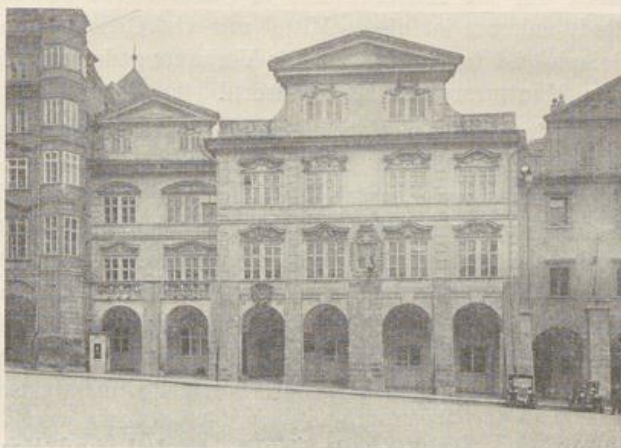


Abb. 14.

Prag: Kleinseitner Ring, Haus Nr. 20 = 7-III, ehemal. Sternbergsches Palais mit alter verbauter Baulücke.
Foto Vojta, Prag.

b) Vorrücken der Regulierungslinie.

Die Vorrückung der neuen Regulierungslinie vor die alte Baulinie kommt seltener vor; sie bedingt, daß das Baudenkmal hinter seinen zukünftigen neuen Nachbarn zu stehen kommt. Wenn auch dadurch sein künstlerischer Wert an sich nicht unmittelbar geschädigt zu werden braucht, kann sein denkmalpflegerischer Wert empfindlich geschmälert werden, weil das geschützte Bauwerk dann immer in der Baulücke steht, die ohne Veränderung des Baudenkmal selbst nicht mehr geschlossen werden kann. Es entsteht die unverbaubare Baulücke⁶⁹⁾.

Zusammenfassung:

Die Regulierungslinien in der Altstadt wirken bestimmend auf die Erhaltung der Gebäude ein. Schneiden sie aufbesserungsbedürftige geschützte oder nicht geschützte Häuser, dann ist deren rascher Abbruch stets verlockend, weil durch den Neubau meist eine günstigere Verbauung der alten Bodenfläche und damit eine größere Wirtschaftlichkeit erzielt werden kann. Werden von ihnen Gebäude in sonst gutem Zustande berührt, verhindern sie die innere Aufbesserung, weil die Baubehörden an solchen Gebäuden keine umfangreicheren Bauveränderungen gestatten.

In allen Fällen muß deshalb bei der Neuanlage von Regulierungs- und Baulinien in der Altstadt mit der größten Umsicht und Abwägung aller Vor- und Nachteile vorgegangen werden, weil sie stets den Weiterbestand des Althauses beeinflussen.

c) Einseitige Anordnung der Regulierungslinie.

Ein weiteres Mittel zum teilweisen Schutz einer erhaltenen Straßenwand in der Altstadt ist die einseitige Anordnung einer neuen Regulierungslinie mit einseitiger Neuverbauung. Dieses System gestattet eine höhere Verbauung an der

⁶⁹⁾ Die neuere städtebauliche Gesetzgebung strebt an, Baulücken und Baumasken durch die Gemeinde erwerben zu lassen, falls der Eigentümer selbst zu keiner geeigneten Verbauung schreitet; Stadtbaukunst 1930/31, Heft 10, S. 119.

erweiterten Straßenseite durch Ausnutzung des Luftraumes über den Häusern der Gegenseite, ist aber durch die Niederlegung einer ganzen Straßenzeile erkaufte. Es wird sich meist nur am Altstadtrande in Sonderfällen anwenden lassen. In der holländischen Stadtbaukunst ist dieses Mittel mit viel Geschick benutzt worden; ein kennzeichnendes Beispiel ist in Amsterdam die Verbaueung der westlichen Seite der Vyzelstraat südlich vom Muntturm mit Hochhäusern!

Ein ähnlicher Vorgang kann eingeschlagen werden, wenn die Straßenwände einseitig von wertvollen Baudenkmalen besetzt sind. Ein treffendes Beispiel für eine solche einseitige Erweiterung einer wichtigen Verkehrsstraße ist der Graben von Prag — die wichtigste derzeitige Querverbindung von Ost nach West. Die Straße wurde nordwestwärts auf 30 m durchschnittliche Breite ausgeglichen, um die südwärts gelegenen Baudenkmale, wie das Palais Silva Tarouca, Nr. 12 = 852/II, die Kirche zum hl. Kreuz, das ehemal. Palais Přichovský, heute „Deutsches Haus“, Nr. 26 = 859/II, zu erhalten⁷⁰⁾. Die nördliche Fortsetzung des Grabens — die Stefanikstraße — wurde aus stadtbau-technischen Gründen gleichfalls vorläufig nur westwärts erweitert. — — —

d) Feuer-, Giebel- und Brandmauern.

In der äußeren Formgestaltung der Bauwerke, die durch die Regulierung aus dem architektonischen Zusammenhang mit ihrer alten Umgebung gebracht werden, bildet sich häufig ein neues Bauglied, das für das Stadtbild verhängnisvoll werden kann; es ist dies die Feuer-, Giebel- oder Brandmauer. Die kahle, unschöne Giebelmauer ist zu einer der häßlichsten Erscheinungen der wachsenden Stadt des 19. Jahrhunderts geworden.

Innerhalb der Altstadt wirkt sie sich verschiedenartig nachteilig aus. Durch die verbaubare Baulücke bildet sie sich unmittelbar am geschützten Althause und tritt hier in voller Sicht im Straßenbild am nachteiligsten in Erscheinung. Sie kann nicht mehr behoben, bestenfalls durch architektonische Eingriffe am alten Bauwerke in ihrer störenden Wirkung gemildert werden.

Bei den unverbaubaren Baulücken können die Brandmauern der anschließenden Neubauten von allem Anfang an durch Wandgliederungen und die Dachform erträglich in das Straßenbild eingereiht werden. Bei Rücksichtnahme auf das zurücktretende alte Bauwerk kann in diesem Falle noch immer eine erträgliche Wirkung erzielt werden, wenn Architekt und Baubehörde sich ihrer künstlerischen Aufgabe bewußt sind.

Als Folge des vollkommenen Durchbruches können Brand- und Hofmauern häufig durch Jahrzehnte sichtbar bleiben, wenn für den abgeschnittenen Bau keine Aussicht auf Erneuerung besteht oder eine solche nicht erwünscht ist. Auch in diesem Falle muß der Regulator von allem Anfang an an eine Lösungsmöglichkeit denken und darnach seine Vorschläge für die Richtung des Durchbruchs entwerfen.

Am nachteiligsten treten Giebel- und Brandmauern im Straßenbilde in Erscheinung, wenn durch einen ungeeigneten Regulierungsplan ein regelloser schroffer Wechsel von Haushöhen und Dachformen eintritt, wodurch der Bildung von Brandmauern Vorschub geleistet wird. Störende und häßliche Feuermauern in einem Stadtbilde lassen immer einen Schluß auf die Mangelhaftigkeit des Regulierungsplanes zu, und sie sind stets Zeichen eines wüsten und unregelmäßigen Bauens.

⁷⁰⁾ Auf der erweiterten Nordwestseite fielen die beiden Häuser Nr. 21 = 999/I und 33 = 584/I; ersteres ein zurücktretendes schmales Biedermeierhaus, letzteres bemerkenswert nur noch im Portale aus dem Ende des 17. Jahrhunderts, das erhalten wurde.

Nicht minder nachteilig wirkt aus demselben Grunde die Brandmauer nächst isolierten Baudenkmalen, wenn man für diese aus der Bebauungsfläche lediglich nur ein Teilstück ausgelassen hat und die Nachbarhäuser ohne Rücksicht auf das geschützte Denkmal und ohne einheitliche Gruppenlösung bis an die Parzellengrenzen erbauen ließ. Durch eine bewußte, schon im Regulierungsplan vorgesehene einheitliche architektonische Lösung werden sich solche Mißgriffe vermeiden lassen.

Die nachteilige Wirkung des Brandgiebels an sich hängt meist auch von seiner Form und der Art des Daches ab. Sie wird um so nachteiliger sein, je verschiedenartiger die einzelnen Häuser hinsichtlich der Dachform und der gegenseitigen Lage zueinander aufgeführt sind und je nachdem der Brandgiebel symmetrisch oder ungleichseitig⁷¹⁾ gestaltet wurde. Bei breitseitig gestellten Reihenhäusern mit Satteldächern wird der überragende sichtbare Teil eines Dreieckgiebels höherer Gebäude verhältnismäßig am wenigsten stören; dagegen wird die Störung der sich bildenden Giebelmauern am stärksten sein, wenn gebrochene Dächer mit steilen oder schrägen Seitenflächen gegen flachgeneigte oder gerade Dächer wahllos gestellt sind.

Eine Milderung dieser häßlichen Wirkung durch Wandgliederungen, Flächenteilungen, Bepflanzungen⁷²⁾ oder durch künstlerische Reklamen ist stets nur ein Notbehelf und kann über das Verfehlt der Anlage — selbst wenn noch so künstlerische Mittel verwendet werden — nicht hinwegtäuschen.

Es muß deshalb die Aufgabe des Regulators im alten wie im neuen Stadtbilde sein, darauf zu sehen, daß die Bildung überflüssiger und störender Brand-, Giebel- und Feuermauern von allem Anfang an verhindert und im Bauentwurf vermieden wird. Für ihre überflüssige Anwendung sind Regulator und Baubehörde gleich verantwortlich⁷³⁾.

e) Die Dachform.

Der seltene Reiz, der über den Dächern einer geschichtlich gewordenen Stadt liegt und den wir beim Durchwandern einer alten Straße oder beim Betreten eines Platzes empfinden, verrät uns, daß Form und Art der Dächer von entscheidender Bedeutung für die Wirkung eines Stadtbildes sind. Worin diese besteht und wie sie auch bei der künstlerischen Aufbesserung der Altstadt erreicht werden kann, sollen die nachstehenden Untersuchungen zeigen.

Die Ursache der vorgenannten Erscheinung liegt in der überlieferten Entwicklung der Dachform, die mit dem Hause und der Siedlung als Einheit entstanden ist. Der Wirrwarr der Dachformen, der sich beim Anblick auf eine alte Stadt scheinbar ergibt, läßt bei näherer Untersuchung eine bestimmte Regelmäßigkeit und Ordnung erkennen, die abhängig ist von der Gestaltung des Stadtgrundrisses und des Einzelhauses. Sie

⁷¹⁾ Damm, Brandgiebelreklame, Stadtbaukunst 1929/30, sowie in der Literatur des Heimatschutzes.

⁷²⁾ Über die Bepflanzung näheres bei O. Neugebauer, Die Kunst im Umbau. Berlin 1917.

⁷³⁾ Allgemeines Schrifttum: W. Leweß, Freistehende Brandmauern und Brandgiebel, Stadtbaukunst, III. Jahrg., S. 193; ebenda, V. Jahrg., S. 46, Die Entschließung der märkischen Arbeitsgemeinschaft der „Freien Deutschen Akademie des Städtebaues“ gegen die Verbauung von Bauplätzen zwischen mehrgeschossigen Reihenhäusern mit niedrigen Einfamilienhäusern, wodurch die Feuermauern der Reihenhäuser störend sichtbar werden. Beidemale wurde eine baugesetzliche Regelung gefordert. Mit dem Erlass vom 24. Januar 1924 hat das preußische Ministerium für Volkswohlfahrt sich ebenfalls gegen eine solche Verbauung mit Hoch- und Flachbau ausgesprochen und den gegenseitigen Austausch von Baugelände für diese Bauarten empfohlen. Weiteres auch Baugewerkszeitung Berlin, 48. Jahrg.; Zentralblatt der Bauverwaltung 1922, H. 39, S. 240.

ist am deutlichsten bei Gleichartigkeit der Formgestaltung der Dächer und des Baustoffes, mit dem die Häuser eingedeckt sind. Es bleibt dabei ohne Bedeutung, ob die vorherrschende Einheitsform (Sattel oder Mansarde) über einem breit- oder stirnseitig zur Straße gestellten Hause errichtet wurde. In einem solchen Falle haben wir es mit einer regelmäßigen Lagerung der Dächer zu tun, wie etwa in Nürnberg, Eger und vielen anderen Städten.

Eine Störung dieser Ordnung tritt dann ein, wenn die Formaggregate ohne Rücksicht auf die Gesamtgestaltung der Stadt untereinander wechseln; diese gemischte Lagerung der Dächer erfolgt schon, wenn durch spätere Zubauten im Stadtkern zwar Formen gleicher Art, doch unterschiedlicher Gestaltung verwendet werden, etwa steile und flache Satteldächer, oder wenn durch spätere Neubauten überhaupt andere Dachformen gewählt werden, etwa gebrochene Dächer gegenüber den bisherigen Steildächern.

Diese Unordnung kann schon bei ungleichen Dachneigungen im geschlossenen wie offenen Ortsbilde störend wirken. Einigermassen verdeckt und zusammengeschlossen wird sie durch die einheitliche Dacheindeckung. Für die mittelalterlichen und barocken Städte sind es die überlieferten Dacheindeckungsstoffe, wie rote Dachziegel (Haken, Preißen, Pfannen, Taschen) oder Schiefer, die diese Aufgabe erfüllen; durch die häufig geschweiften Firste, Türmchen, Lucken und oft wunderlich gestalteten Aufbauten wird die Zusammenschließung der unterschiedlichen alten Dachformen noch stärker gefördert, so daß sich auch bei der gemischten Lagerung alter Dächer häufig reizende Bilder ergeben, wie wir dies aus zahlreichen deutschen Städten kennen. Der hauptsächlichste Grund dieser Erscheinung liegt in der Verwendung überlieferter Dachformen und Dachstoffe.

Anders dagegen liegen die Verhältnisse, wenn wesensfremde Dachformen mit den vorgenannten vermischt werden. In unseren alten Städten ist dies der Fall, wenn die historischen Steil- oder gebrochenen Dächer der Althäuser mit Flachdächern überbauten neuester Richtung vermengt werden. Beide Arten von Dächern weisen gegeneinander Widersprüche auf, die sich aus der Zweckbestimmung des Hauses selbst ergeben; sie willkürlich zu vermengen ist Widersinn.

Das neuzeitliche Flachdach wird dort besonders störend empfunden werden, wo sich im einheitlich geschlossenen Stadtkern eine der historischen Dachformen und ihre Dacheindeckungsmittel vorherrschend erhalten haben. Durch das eingeschobene Flachdach wird der regelmäßige Wellenzug der alten Dachformen, ausgedrückt durch First und Saum in der Raumplastik seiner Umrißlinie, wie in der Wandansicht hart unterbrochen. In den Rhythmus von Wellenberg und Tal schiebt sich eine longitudinale Bewegung ein; die alte Harmonie endet mit einem dauernden Mißklang!

Es ist deshalb verständlich, wenn in Städten mit wertvollem Stadtbild die Fernhaltung des neuzeitlichen Flachdaches aus der Altstadt oder ihrer Teile durch gesetzliche Mittel angestrebt wird.

Die gleiche Sorge war es, die 1900 zur Vorlage der bekannten Petition⁷⁴⁾ zum Schutze des Breiten Weges in Magdeburg führte, wie jüngst die Entscheidung der Regierung von Unterfranken, das Flachdach zwischen Festung und Kämpfele in Würzburg⁷⁵⁾ zu verbieten.

⁷⁴⁾ F. Seesselberg, Das flache Dach im Heimatbilde, S. 31. Berlin. Weise & Co.

⁷⁵⁾ Deutsche Bauzeitung, 61. Jahrg., S. 656. Sie lautete: „Der kastenförmige Baukörper läßt die notwendige Einfühlung in das Landschaftsbild vermissen. Das städtebaulich hervorragende Gelände zwischen Kämpfele und Festung ist für ein Versuchsfeld modischer Bauweisen zu wertvoll. Es muß verhindert werden, daß hier Bauten entstehen, die im Gegensatz zur heimischen Baugesinnung als Fremdkörper im Stadtbild empfunden werden.“

Trotz der geschilderten Nachteile wird das moderne Flachdach als Einzelfall im alten Stadtbilde nicht ganz auszuschneiden sein. Es wird dort mit Erfolg auf einem Bau angewendet werden können, wo es etwa am Rande der Altstadt dazu dient, den Ausblick auf ein geschütztes Bauwerk oder ein hervorragendes, beherrschendes Baugebilde frei zu halten, ferner bei Anbauten an alten Baudenkmalen und beim künstlerischen Ausgleich der Dachformen in vermischten und verwüsteten Stadtteilen. Immer möge bei seiner Anwendung in der Altstadt beachtet werden, daß das moderne Flachdach nicht seiner selbst willen angewendet werden soll, weil es augenblicklich Mode ist, sondern nur dort, wo es zum Ausgleich verschiedener Baumassen aus künstlerischen Gründen und denkmalpflegerischen Ursachen erwünscht ist.

Diese Aufgabe hat in erster Linie der für die Werte der Vergangenheit empfindsame wahre Raumkünstler mit Takt und Geist zu lösen ⁷⁶⁾.

f) Geländeänderung.

Das gegenseitige Verhältnis von Haus und Straßenraum in der Altstadt kann durch die Veränderung des umliegenden Geländes in empfindlicher Weise gestört werden; bedingt wird sie durch eine Änderung der Baufluchten. Die Geländeänderung kann bestehen

- a) in einer Abgrabung vom geschützten Baudenkmal, somit in einer Senkung des neuen, unmittelbar anschließenden Verkehrsweges oder
- b) in einer Anschüttung gegen das Bauwerk, somit in einer Höherlegung der neuen Straße.

In beiden Fällen ergeben sich Nachteile für das geschützte Baudenkmal.

a) Die Tieferlegung des umgebenden Geländes verursacht nicht nur eine wesentliche Veränderung der Raumwirkung des ursprünglich in einem bestimmten Verhältnis zu seiner alten Umgebung gestandenen Bauwerkes, sondern sie hat meist auch eine höhere Neuvorbauung der Umgebung zur Folge, durch die das Altgebäude auch noch in seiner alten Höhenwirkung ungünstig beeinflußt wird. Durch eine geschickte Unterfangung des Baudenkmals, etwa durch Schaffung eines neuen Vorbaues oder einer Terrasse, somit eines neuen Postamentes gegen die neue Straße, kann der geschilderte Nachteil häufig wesentlich gemildert werden — ja, es kann mitunter das so umgestaltete Bauwerk eine erträgliche neukünstlerische Wirkung in der aufgebesserten Umgebung erhalten. Der Vorgang findet sein Vorbild in der alten Stadt mit Geländefall, wo Terrassen zum Ausgleich der Höhenunterschiede eingeschoben wurden (Tübingen, Schwäbisch-Hall u. a.). Der alte Erfahrungsgrundsatz: Keine Regel ohne Ausnahme erfährt gerade in diesem Falle häufig seine Bejahung.

Die Schwierigkeit des Problems liegt in der richtigen Anordnung und Formgestaltung des neuen Postamentes. Seine richtige Lösung ist eine künstlerisch-denkmalpflegerische Angelegenheit und hängt von der subjektiven Künstlerschaft des Regulators in jedem einzelnen Falle ab.

b) Nicht minder störend kann die Anschüttung um das Einzelbauwerk wirken, weil durch sie der optische Raummaßstab beeinflußt wird; denn nach der Anschüttung sinkt das verbliebene Baudenkmal gleichsam in den Boden ein und verliert die Raumbindung mit seiner Umgebung.

⁷⁶⁾ Schrifttum: C. Gurlitt, Zur Geschichte des flachen Daches. Stadtbaukunst 1927/28, S. 182. — Pöthig, Probleme der deutschen Dachform. Berlin 1911, Wilh. Ernst & Sohn. — P. Schultze-Naumburg, Flaches oder geneigtes Dach. Berlin 1927, Seger u. Cramer. — K. Kühn, Flach- oder Steildach in seinen Beziehungen zur Denkmalpflege und zum Heimatschutz. Der Bauunternehmer 1928, Nr. 13.

Besonders auffallend wird diese Erscheinung bei frei stehenden Baudenkmalen, insbesondere an Toren und Türmen, um die im Laufe der Jahrhunderte entweder unbeabsichtigt oder neuzeitlich bewußt das Gelände verändert wurde. Erinnert sei an die Vorschläge zur Verbesserung des umliegenden Geländes der Porta Nigra in Trier⁷⁷⁾, jüngsthin des Holstentores in Lübeck⁷⁸⁾ (allmähliche Anschüttung bis zu 1,35 m) u. a.

Das Ziel der stadtbaukünstlerischen Aufbesserung bei einer solchen Geländegestaltung muß es sein, jede willkürliche Veränderung in unmittelbarer Nähe des Einzelbauwerkes zu vermeiden. Aber auch die Korrektur schon bestehender Anschüttungen wird in der Altstadt um das alte Bauwerk ein Problem sein; die vorstehend angeführten Beispiele veranschaulichten die Schwierigkeiten der raumkünstlerischen und denkmalpflegerischen Aufgabe. Immer wird festzuhalten sein, daß durch eine geplante Korrektur des Geländes das Denkmal selbst weder in seinem architektonischen Aufbau noch in seiner Raumwirkung gestört werden darf.

Die Einstellung des zu erhaltenden Bauwerkes in eine Gartenanlage, durch die die Böschungen und der Geländevertfall gemildert werden soll, wird nicht immer befriedigen und trägt zu sehr an sich den Stempel der Verlegenheit. Es muß vielmehr bei unvermeidlichen Veränderungen des Geländes das Ziel des Regulators sein, so zu gestalten, daß das zu erhaltende Bauwerk geschickt in die neu zu schaffende Umgebung eingebunden und das tiefer liegende Bauwerk eine neue künstlerische Funktion in der aufgebesserten Umgebung erfüllt, was nur erreicht werden kann, wenn auch auf die Höhen der benachbarten Neubauten Einfluß genommen wird.

Viel einschneidender als beim Einzelbauwerk werden sich Geländeänderungen bei Reihenhäusern oder Baugruppen auswirken, insbesondere wenn alte und neue Bauten mit verschiedenen hohen Gleichen der Erdgeschosse sich mischen. Zur Überwindung der Höhenunterschiede greift man für die Übergangszeit, die oft sehr lange dauern kann, zu Hilfsmitteln, wie die Anlage von Gehsteigen über der Straßenebene längs der Häuser auf Futtermauern oder Böschungen mit Rampen, Stiegen und Podesten. Alle diese Einbauten werden ebenso wie die Vermischung verschieden funktionierter Bauten in der Altstadt überhaupt höchst nachteilig im Straßenbilde wirken.

Es scheint mir, daß man bei der Ausarbeitung von Teilplänen für die Aufbesserung der Altstadtgebiete auf die erwähnten Nachteile zu wenig achtet oder sie unterschätzt. Der Regulator muß sich bewußt werden, daß die Aufbesserung auch hier nicht am Gegebenen, das ist das Gelände, sondern am Werdenden, das ist am neuen Hause und seiner Teile, vorgenommen werden muß. Jeder der vorgenannten Einbauten ist aber nichts anderes als eine sinnwidrige Verbesserung des Geländes mit meist unzulänglichen Mitteln.

Die Geländeänderung wird besonders bei der Aufbesserung von Altstadtteilen an Flüssen mit sich senkendem Gelände in Betracht kommen. Besteht ein verläßlicher Uferschutz, der entsprechend dem Wesen der alten Siedlung durchgeführt wurde, und erfolgte bereits die innere Aufbesserung der Häuser, erscheint jede weitere eingreifende Geländeänderung überflüssig; es ist nicht unmöglich, das Gelände auch nach der Aufbesserung muldenförmig zu belassen, statt es einheitlich waagrecht über der Wasserzone auszugestalten: denn die neue Anschüttung bedingt die Höherbauung der Häuser und damit eine Veränderung des Umrisses der Altstadt und ihres staffelweisen Aufbaues, was besonders in der Sicht von der Flußseite bemerkbar wäre.

⁷⁷⁾ Der Städtebau 1913, Heft 11, S. 129, Tafel 66.

⁷⁸⁾ Deutsche Bauzeitung 1930, Nr. 75 u. 86, Beilage: Stadt und Siedlung, Nr. 14, S. 97 ff., Abb. 11 u. 12.

Der durch die einheitliche Hebung des Geländes im Altstadtgebiet anzustrebende Raumgewinn am Hause ist in wirtschaftlicher Beziehung zweifelhaft, weil er nur eine untergeordnete Ausnutzung hinter der Anschüttung zuläßt. Beläßt man dagegen das alte Niveau und baut über alter Sohle, wobei eine bewußte und erträgliche Erhöhung des einzelnen Hauses straßenweise und bezogen auf das Gesamtbild der Stadt immerhin noch möglich wäre, erzielt man eine bessere wirtschaftliche Ausnutzung bei erträglicher Haushöhe.

Wurden in den vorstehenden Ausführungen die künstlichen Veränderungen des Geländes bei der Aufbesserung der Altstadt besprochen, obliegt es noch, die Mittel zu untersuchen, die zur Bewältigung der natürlichen Höhenunterschiede in steigenden Straßen, überhängenden Plätzen, bei Geländebrüchen und Absätzen notwendig sind. In der Stadt der Vergangenheit verstand es der einzelne sowie die Gesamtbewohnerschaft durch ihr ausgezeichnetes Einpassungsvermögen Unterschiede im Gelände durch Schrägflächen, getreppte Straßen, Stieggänge mit Ruheplätzchen, durch Anordnung nebeneinanderliegender Wege mit verschiedenen Steigungsverhältnissen und verbunden mit Treppen, durch Terrassen, durch Aufstellung von Brunnen, Standbildern, Laternen auf Unterbauten, sowie durch die Pflanzung von Bäumen zu überwinden. Gerade die Anwendung dieser verschiedenartig gebildeten und benutzten Mittel verlieh den alten Zeilen, Winkeln und Plätzchen den malerischen Reiz, den wir an den alten Ortsbildern so schätzen ⁷⁹⁾.

Bei der neuzeitlichen Aufbesserung der Altstadt werden wir heute von allen diesen feinfühlig erdachten Einzelheiten selbst in der Umwertung kaum Gebrauch machen können. Das Ziel der Aufbesserung wird es vielmehr sein müssen, die Altstadt durch Beherrschung der ihr drohenden Gefahren zu erhalten, wie es in den vorstehenden Abschnitten dargestellt wurde.

C. Das Altstadtthaus.

Das wichtigste raumbildende Glied im baukünstlerischen Aufbau der Altstadt ist das alte Haus. Durch seine Verzeichnung im Denkmalplan ist seine Erhaltung kundgetan (siehe S. 7 ff.). Die Wahrung dieses Interesses kann in verschiedener Weise praktisch ausgeübt werden und hängt von den Zielen ab, die durch die Aufbesserung der alten Innenstadt überhaupt erreicht werden sollen.

Die Bestrebungen auf Erhaltung des Altstadthauses stehen meist im Gegensatz zu den einschneidenden, stadtbautechnischen Maßnahmen, die der Regulator durchführen zu müssen vermeint; diese sind Durchbrüche, Straßenerweiterungen, Umbauten oder Aufbauten alter Häuser. Die Lösung der Gegensätze zwischen beiden Absichten hängt davon ab, wieweit es gelingt, sie unter Wahrung des Gesamtcharakters der Altstadt gegenseitig anzugleichen. In diesem Konflikt der Meinungen muß nach dem heutigen Stande der Ansichten dem Altstadtthaus als aufbauender Faktor eine höhere Bedeutung als bisher zugemessen werden; anderseits werden die nach dem bisherigen Gebrauch überlieferten Verbesserungsmethoden für den Umbau der Altstadt eine Überprüfung erfahren und den heutigen Ansichten angepaßt werden müssen.

⁷⁹⁾ Schrifttum über diese Frage: Ph. Rappaport, *Steigende Straßen*, Berlin 1911, E. Wasmuth. — Chr. Klaiber, *Die Bedeutung des Geländeunterschiedes für die Aufstellung von Schmuckformen*, *Die Denkmalpflege* 1910, Nr. 10. — A. Zeller, *Vom inneren Zusammenhang der Höhenunterschiede und Straßenzüge im Plane historischer Städte*, *Städtebau* 1904.

Die neuzeitliche Entwicklung der Städte hat neben den eingangs geschilderten Einflüssen auch neue Grundsätze für ihre Regulierung hervorgebracht. Die Bewältigung des Verkehrsproblems in seiner Auswirkung auf das Altstadtthaus war am schwierigsten.

Der ungünstigste Einfluß auf die Altstadt begann, seitdem die Mauergürtel der Städte abgetragen und neue Siedlungen sich um die Altstadt legten. Der Außen- und Binnenverkehr wurde auf den unveränderten Wegen und über die Plätze zum uralten Emporium weitergeleitet. Durch die Schaffung neuer Siedlungen und ausgedehnter Außenbezirke, durch den Aufschwung der Städte zu Großstädten und die damit verbundene ungeahnte Steigerung des Verkehrs, sowie durch die Vervielfachung der Fahrmittel wurden diese Einflüsse immer stärker und führten dazu, daß die alten Zufahrtswege nicht mehr ausreichten. Der Altstadt-Grundriß war dem gesteigerten Andrang von außen nicht mehr gewachsen, das Altstadtthaus stand dem neuen Verkehr im Wege.

Eine Verbesserung der alten Verhältnisse war notwendig; umstritten war die Frage nach der günstigsten Lösung dieses Problems.

Die geänderte Auffassung gegenüber den Baudenkmalen in alten Siedlungen führte auch zu einer anderen Einstellung gegenüber dem die Altstadt bedrohenden Verkehrsproblem. Man wurde sich bewußt, daß dieses nicht allein nur die geplante Aufbesserung beherrschen dürfe, sondern daß hierbei viel nachhaltiger als bisher denkmalpflegerische Interessen mitzusprechen hätten. Man wurde sich aber auch bewußt, daß die Beherrschung dieses Problems nicht aus der Altstadt heraus allein erfolgen könne, sondern zum Nutzen für die Altstadt bereits in den Außenbezirken gelöst werden müsse (Umgehungsstraßen, siehe S. 16); denn die Erhaltung des Altstadtthauses in bezug auf den Verkehr hängt zum großen Teil davon ab, inwieweit es dem geschickten Regulator gelingt, bereits in den Außenbezirken den Verkehr umzuleiten.

Kehren wir nach dieser Voruntersuchung zurück zur Frage der besonderen Erhaltung des Althauses und seiner neuzeitlichen Einbindung in die aufzubessernde Altstadt. Die Lösung aller damit im Zusammenhang stehenden Einzelfragen bildet ein besonderes Problem der Stadtbaukunst und ist schwierig zu lösen, weil es sich um Bauwerke handelt, die verschiedenen Zwecken dienen und unterschiedlichen Stilrichtungen der Vergangenheit angehören — nunmehr aber unter neuzeitlichen Zweckbestimmungen andere künstlerische Aufgaben erfüllen sollen.

Wir müssen uns bewußt sein, daß wir trotz idealer Bestrebungen nicht alle Häuser der Altstadt werden schützen können, solange nicht einwandfreie, gesetzliche Bestimmungen bestehen. Mit vereinzelt Abbrüchen und Bauveränderungen um Neubauten wird man immer rechnen müssen. Verhindert soll vor allem werden, daß aus selbstsüchtigen Absichten und engherzigen Rücksichten, aus mangelnder Erfahrung oder Beherrschung der städtebaulichen Anforderungen alte Häuser nutzlos geopfert werden.

Wie den drohenden Veränderungen des Althauses unter Erhaltung des Baucharakters der Altstadt begegnet werden kann, soll Aufgabe der nachfolgenden Ausführungen des denkmalpflegerisch-künstlerischen Städtebaues sein.

Die zur Anwendung gelangenden Mittel sind

passiver Art,

wenn sie sich unmittelbar auf das Bauwerk beziehen und die Erhaltung seiner Materie anstreben. Die Art der technischen Sicherung solcher gefährdeter Bauwerke gehört in das Sondergebiet der technischen Denkmalpflege und ist an zahlreichen Beispielen

gut gesicherter Baudenkmale nachweisbar⁸⁰⁾. Der Umfang dieser Tätigkeit wird sich mehr auf die innere Umgestaltung des Hauses erstrecken.

Die anzuwendenden Mittel sind

positiver Art,

wenn sie alle äußeren Zutaten oder Veränderungen am Bauwerk selbst oder seiner Umgebung umfassen, wobei sich Auswirkungen auf das geschützte Baudenkmal ergeben können.

Die praktische Lösung dieser Aufgaben ist schwierig. Die oberste Stelle in denkmalpflegerischen Angelegenheiten des deutschen Sprachgebietes — der Denkmaltag — hat sich 1903 erstmalig mit der Frage der Hausgestaltung und der Formgebung in der Stadt anlässlich der Beratungen über städtische Bauordnungen und Baupolizei beschäftigt und am 5. Tage für Denkmalpflege in Mainz 1904⁸¹⁾ Leitsätze aufgestellt, in denen den zuständigen Staats- und Gemeindebehörden empfohlen wird:

„Neu- und Umbauten in der Umgebung künstlerisch oder ortsgeschichtlich wertvoller Baudenkmäler und im Gebiete ebensolcher Straßen und Plätze der baupolizeilichen Genehmigung auch in dem Sinne zu unterwerfen, daß sich diese Bauausführungen in ihrer äußeren Erscheinung harmonisch und ohne Beeinträchtigung jener Baudenkmäler in das Gesamtbild einfügen. . . .

Dabei wird darauf verwiesen, daß zur Erzielung dieser notwendigen Harmonie hauptsächlich die Höhen und Umrißlinien, die Gestaltung der Dächer, Brandmauern und Anbauten, sowie die anzuwendenden Baustoffe und Farben der Außenarchitektur maßgebend sind, während hinsichtlich der Formgebung der Einzelheiten künstlerischer Freiheit angemessener Raum gelassen werden kann.“

Diese Leitsätze erfassen das Wesentliche für die Erhaltung und Umgestaltung von Bauten in der Altstadt und haben heute noch grundsätzliche Bedeutung. Ihre Auswirkung unter Berücksichtigung der neuzeitlichen Anforderungen soll in den nachfolgenden Abschnitten besprochen werden. . . .

a) Der Abbruch des Altstadthauses.

Wir haben früher alle gedacht,
Solch ein Haus, das wäre vom lieben Gott gemacht,
Das stünde für ein Jahrhundert fest.
Und nun kommt einer, der es abbrechen läßt
Zu städtebaulichem Zweck,
Unsere Wohnung und deine und meine:
Keine Burg. Nur elende Steine . . .
Das Leben geht über uns hinweg.

Aus „Grabrede auf ein Haus“
von Max Samter.

Der schwerste Verlust für die aufbesserungsfähige Altstadt ist es, wenn durch übereilte und unbedachte Maßnahmen seine erhaltenswerten alten Bauwerke zum Abbruch bestimmt werden. Der Regulator soll nicht von allem Anfang an bewußt mit der Absicht des Abbruchs aller alten Häuser rechnen, sondern soll vielmehr ihre Erhaltung in die Idee seiner Verbesserungsvorschläge einbeziehen. Den Abbruch eines erhaltenswerten Bauwerks nur deshalb auszusprechen, weil es seinen augenblicklichen Absichten im Wege steht — ist keine Kunst und bedarf weder erfahrener Kenntnisse noch eines besonderen Geschickes. Man vergesse nie, daß ein abgebrochenes Bau-

⁸⁰⁾ Aus dem Schrifttum seien nachstehend wahllos einige Beispiele der passiven Instandsetzung der Gebäude, somit der inneren Umgestaltung unter Erhaltung des äußeren Bildes angeführt: Die Denkmalpflege 1901, S. 73 (Ulm-Rathaus), 1910, S. 17 (Lübeck-Schnabelhaus), 1913, S. 105 (Posen-Rathaus), 1915, S. 89 (Bremen-Gewerbehaus). — Prag: „Klementinum als Universitätsbibliothek“, in den Zeitschriften: „Horizont“ 1931, Nr. 33 u. 34, Brünn, sowie „Stil“ 1930, XV. Jahrg., Heft 4 bis 6, Umbau des Palais Czernin, u. a.

⁸¹⁾ Oechelhäuser, Die Denkmalpflege, Auszug, Band I, S. 293.

denkmal ein unersetzlicher Verlust nationalen Kunstgutes ist; er ist uneinbringlich, weil kein Kunstwerk den Geist und das Leben der vergangenen Zeit sinnfällig so widerspiegelt wie das Baudenkmal.

Die Kunst des Regulators bei der Aufbesserung muß darin bestehen, alle Maßnahmen und alle Erfordernisse für die Gesundung der Altstadt gleichwertig und richtig abzuwägen und einzuschätzen, um bei geringstem Verluste denkmalpflegerischer Werte eine Lösung zu finden. Erstrebt dies der Regulator, hat er die hohe und schöne Aufgabe seiner Berufung erfaßt. . . .

Am sichersten und dauerndsten ist der Bestand des wertvollen Althauses im Einzelfalle gewährleistet, wenn es unverändert zu Gedenkzwecken oder als Museum verwendet wird, wie das Dürer-Haus in Nürnberg, das Rembrandt-Haus in Amsterdam, das Färberhaus in Schwäbisch-Hall⁸²⁾, das Gerlachsche Haus in Pilsen und viele andere. Die Erhaltung von Häusern dieser hohen Bedeutung wird im allgemeinen nicht unmöglich sein.

Viel schwieriger ist es, solche Einzel- und Reihenhäuser dauernd zu erhalten, die an sich einen geringeren Kunstwert besitzen, die aber in ihrer Gesamtheit in dem Straßenraum oder für die Platzwand von Bedeutung sind. Der Anreiz zu ihrer Niederlegung wird um so geringer sein, je besser sie durch systematische, ständige Baupflege im Äußeren und Inneren in gutem Zustande gehalten sind. Daneben wird praktisch ihre Erhaltung immer davon abhängen, wie weit es gelingt, sie an Stelle des bisherigen Wohndienstes den neuzeitlichen Handels-, Arbeits- und Ausstellungsbedürfnissen dienstbar zu machen, ohne daß ihr Denkmalwert dadurch wesentlich geschmälert wird. Ist es nicht möglich, die neue Zweckbestimmung dieser Häuser mit ihrer ursprünglichen Bauaufgabe in erträgliche Übereinstimmung zu bringen, wird ihre Aufbesserung zwecklos, ja gefährlich werden; ihr Bestand ist in diesem Falle am meisten bedroht.

Der Abbruch des Altstadthauses muß nicht unmittelbar durch stadtbautechnische Maßnahmen beschleunigt werden, sondern er kann sich als ihre wirtschaftliche Folge ergeben, etwa durch die Steigerung des Bodenwertes in der Nachbarschaft und der dadurch bedingten Bauspekulation, oder durch den Bodenwucher — beides wohl die traurigsten und am wenigsten zu begründenden Ursachen für die Niederlegung alter Bauwerke.

Ein Sonderfall ist der geduldete Abbruch eines Baudenkmals. Er besteht in der Abtragung eines erhaltenswerten Bauwerks und seiner Wiedererrichtung unter Erhaltung der Baueinheiten an anderer Stelle des Stadtgebietes; er kommt nur für besonders wertvolle Baudenkmale in Betracht, die infolge dringender stadtbautechnischer Maßnahmen an alter Stelle nicht erhalten werden können.

Die Übertragung eines Bauwerks kann verschiedenartig erfolgen; sie ist eine vollständige, wenn Stein für Stein peinlichst genau übertragen wird, wie bei dem 1523 von Franz I. errichteten Jagdpavillon von Moret am Rande des Waldes von Fontainebleau auf den Cours Albert I. in den Champs-Élysées zu Paris. Die Seitenteile wurden verändert, die Attika und die Medaillons im Fries hinzugefügt. In gleicher Weise wurde 1929 in Paris das Palais Massa von den Champs-Élysées in den Garten des Observatoriums verlegt. Ein ähnlicher Vorgang wurde bei der Zurückrückung der Laube der Löwenapotheke in Dresden⁸³⁾ eingeschlagen.

⁸²⁾ Das aus dem Jahre 1605 stammende Gebäude wurde 1906 zum Museum für den Geschichtsverein von Württemberg-Franken gewidmet. Näheres Die Denkmalpflege 1906, S. 6, und 1909, S. 43.

⁸³⁾ Siehe Anmerkung⁶¹⁾.

Die Übertragung ist eine partielle, wenn nur die wichtigsten Architekturteile unter sonstiger freikünstlerischer Umgestaltung des Bauwerkes und meist auch unter Änderung seines ursprünglichen Zwecks erhalten werden, wie dies beispielsweise mit den Resten der Hofseiten des ehemaligen Böttingerschen Hauses in Bamberg geschehen ist, das nach seinem Abbruch und wechselvollen Geschick als Klub- und Parkkaffee wirkungsvoll im Luitpold-Park zu München (Abb. 15) wieder aufgebaut wurde⁸⁴⁾.

Bei den vorgenannten Beispielen spielte die Entfernung der Übertragung keine Rolle, stets aber war die Zerlegung des Gebäudes und meist die damit bedingte Zweckänderung notwendig.

Am besten gewahrt bleibt der Denkmalwert des zu übertragenden Gebäudes durch die um 1869 aufgekommene amerikanische Methode, das Gebäude in seiner Gesamtheit auf einem Roste zu verschieben; die Anwendung dieser Methode ist nur durchführbar bei geringer Entfernung ohne Überwindung zu großer Höhenunterschiede. Das Schrifttum⁸⁵⁾ führt eine Reihe gelungener Übertragungen nach dieser Methode an (Eisenbahngebäude am Dam-Antwerpen 1907 um 33 m, ein Schloßchen bei Paris 1929 um 3,60 m u. a.).



Abb. 15.

München: „Bamberger Haus“, ehemals Böttingersches Haus nach der Übertragung und freikünstlerischen Erneuerung im Luitpold-Park.

b) Erhaltung der Schauseite als Kulisse.

Um das erhaltenswerte Altstadthaus einer besseren wirtschaftlichen Auswertung zuzuführen, wird häufig nur die Erhaltung seiner wertvollen Schauseite angestrebt und die dahinterliegenden Bauteile ohne Rücksicht auf ihren Wert der willkürlichen baulichen Umgestaltung überlassen. Der Gedanke eines solchen Tuns ist verfehlt; denn die Denkmalpflege will nicht nur Flächen und Einzelheiten, sondern den ganzen Baukörper in seiner Gesamtheit erhalten. Handelt es sich doch stets beim Bauwerk um Räume, die über besonderen Grundrissen errichtet und aus Wänden gebildet wurden.

Die Versuche, die man gelegentlich mit der Erhaltung der Schauseite gemacht hat, haben keine befriedigenden Lösungen gebracht und sind als unkünstlerische Leistungen abzulehnen; nur zu leicht kann der verbleibende Rest eine Karikatur werden.

Als Einzelfall und beachtenswerte Sonderlösung ist die Erhaltung der prunkvollen Schauseiten der aus dem 15. und 17. Jahrhundert stammenden Häuser der Grand' Place in Brüssel zu werten, die auf Betreiben des Bürgermeisters Charles Buls geschützt wurden. Die Rechtsfrage wurde durch ein Übereinkommen mit den Eigentümern so

⁸⁴⁾ Die Denkmalpflege 1917, Heft 6, S. 41 ff.

⁸⁵⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung 1910, Nr. 45, und 1912, Nr. 27, sowie Österreichische Zeitschrift für den öffentlichen Baudienst 1908, S. 585 und 1910, S. 338. — L'Illustration, Paris, 1929, Nr. 4516. — Der Bauunternehmer 1931, Nr. 43.

gelöst, daß diese auf immerwährende Zeiten auf jede innere Veränderung verzichteten, während die Stadt Brüssel die Erneuerung und dauernde Sicherung der Schauseiten übernahm⁸⁶⁾.

Von der vollständigen inneren Ausweidung sind jene baulichen Veränderungen zu unterscheiden, die zwar weitgehende Umgestaltungen im Innern alter Bauwerke umfassen, doch die Baumaterie an sich erhalten und die die Gebäude solchen neuen Zwecken zuführen, die dem ursprünglichen Charakter des Hauses entsprechen; als treffende Beispiele für diesen Vorgang sind zu erwähnen: der Innenausbau des Knochenhauer-Amtshauses in Hildesheim zum Kunstgewerbehaus⁸⁷⁾, des Leibniz-Hauses in Hannover zum Kunstgewerbemuseum durch Haupt 1891/92, des Gildehauses in Braunschweig zum modernen Bureauhaus, des Gerlachschens Wohnhauses in Pilsen, des Rathauses in Leitmeritz⁸⁸⁾ zum örtlichen Museum u. v. a.

Die so umgestalteten Gebäude erfüllen auch nach der inneren Umgestaltung ihre Aufgabe im Ortsbild der Stadt unbeschadet weiter.

c) Die Isolierung der Bauwerke.

Nicht minder wichtig wie die vorgenannten Veränderungen am Hause der Altstadt ist die bewußte Vereinsamung (Isolierung) des einzelnen Bauwerks im Stadtraum. Zwei Fälle mit verschiedenartigen Auswirkungen sind denkbar!

Das erhaltenswerte Bauwerk oder eine Gebäudegruppe können von allem Anfang an stets isoliert gewesen sein; in mittelalterlichen Stadtanlagen finden sich häufig solche Baugruppen, wie etwa das Stöckl in Eger, die Hausgruppe am Garküchenplatz zu Frankfurt a. M. u. a. In solchen Fällen lautet die denkmalpflegerische Forderung auf Erhaltung der malerischen Gruppe, die häufig den optischen Maßstab für benachbarte Gebäude abgibt. In stadtbautechnischer Hinsicht ist für sie zu fordern, daß sie durch die Anordnung neuer Regulierungslinien oder übermäßiger Höhen der gegenüberliegenden oder unmittelbar anschließenden neuen Gebäude in ihrer maßstäblichen Wirkung zum Platzraum nicht gestört werden. Gegen vorsichtige innere Aufbesserungen wird im allgemeinen nichts einzuwenden sein.

Anders liegt der Fall, wenn im neuen Regulierungsplan oder durch eine unvorsichtige Teilregulierung für die Altstadt nur Einzelbauwerke ohne Zusammenhang mit der früheren Umgebung verblieben. In den seltensten Fällen wird es gelingen, den ganzen Baukomplex solcher Gebäude zu erhalten, wie etwa beim ehemaligen Karthäuserkloster in Nürnberg, das seit 1857 für die Zwecke des germanischen Museums benutzt wird, des ehemaligen Agnesklosters in Prag, das ähnlichen Zwecken vorbehalten ist, u. a. Sie werden — wenn auch mit anderer Bestimmung — weiterhin ihre städtebauliche Funktion im aufgebesserten Altstadtteil erfüllen.

Weniger wertvolle Teile solcher Gebäudegruppen werden häufig aus verkehrstechnischen Gründen der freien Aufbesserung überlassen. An die verbleibenden Teile, etwa an die Kirche aus einem Klostergebäude oder an den Turm aus dem Mauergürtel, rücken die neuen aufgebesserten Stadtteile, die Straßen und die Plätze unmittelbar heran und werden sie in ihrer Wirkung beeinflussen. Dem denkmalpflegerischen Regulator

⁸⁶⁾ C. Gurlitt, Handbuch des Städtebaues, S. 273. Berlin.

⁸⁷⁾ Die Denkmalpflege 1901, S. 121, und 1912, S. 40.

⁸⁸⁾ Gerlachůvský Dům v. Plzni (Pilsen) von A. Kostinec, L. Lábek, Fr. Macháček und Zd. Wirth, Pilsen 1917. — K. Kühn, Das alte Rathaus zu Leitmeritz, seine Baugeschichte und Wiederherstellung. Festschrift des 700jährigen Bestandes der Stadt Leitmeritz 1927.

obliegt es, bei seinen Vorschlägen eine erträgliche, angleichende architektonische Lösung zwischen beiden zu suchen; sein Streben wird darin bestehen, dem verbleibenden Teil des Baudenkmals

1. eine neue künstlerische Eigenform unter Wahrung des Gesamtcharakters zu geben und ihn
2. in die neue Umgebung einzupassen, wenn die Isolierung nach Fertigstellung des neuen Regulierungsplans erfolgte, oder aber
3. die neue zukünftige Umgebung dem verbliebenen Teil nach Höhe und Raumgliederung anzugleichen, wenn die Isolierung gleichzeitig mit der Neuaufteilung der alten Umgebung geschah.

In allen drei Fällen handelt es sich um schwierige stadtbaukünstlerische Aufgaben. Allgemeine Richtlinien für ihre Lösung lassen sich nicht angeben, doch wird es immer notwendig sein, Übergangszonen vom alten Bau zur neuen Umwelt zu schaffen und das maßstäbliche Verhältnis zur Umgebung festzuhalten, ohne irgendwelche Stilgleichheit anzustreben.

Aus dem Prager Stadtbilde seien die durch Niveau-Unterschiede besonders schwierig gewordenen Umgestaltungen um die Kirche zum hl. Geist in der Altstadt und zum hl. Wenzel in der Neustadt zu erwähnen. — — —

Im Zusammenhang mit der Isolierung der Bauwerke steht die Frage ihrer Bloßlegung von späteren Zubauten. Für das Wesen der Altstadt ist es wichtig festzuhalten, den Hauptbau nicht etwa durch zu weit gehende Eingriffe in seinem maßstäblichen und raumperspektivischen Verhältnis zur Umgebung zu stören. Der Regulator muß sich bewußt sein, daß kein Bau der Vergangenheit in der Altstadt dauernd je für sich wirken konnte, sondern in seinem jahrhundertelangen Bestehen mit seiner Umgebung zu einer Einheit zusammengewachsen ist, die uns heute wertvoll und anregend erscheint. Die besondere denkmalpflegerische Lösung dieser Aufgabe ist an zahlreichen Sonderfällen im Schrifttum⁸⁹⁾ dargestellt worden.

Bei der neuzeitlichen Lösung der Umgebung eines alten Bauwerks können sich durch die Führung neuer Straßen oder durch die Anlage von Plätzen häufig unerwartet schöne Ausblicke einstellen, die mitunter dem aufgebesserten Stadtbilde neue Reize verleihen. Auch diese Möglichkeit muß der Regulator in den Bereich seiner Vorschläge einbeziehen.

Ein schon von Anfang an isoliertes Baudenkmal ist nur dadurch zu erhalten, daß ein entsprechender Teil seiner unmittelbar anschließenden Baufläche unverbaut bleibt. In einem solchen Fall ist Einfluß auf die Anliegerverbauung zu nehmen, damit diese nicht zu nahe an das geschützte Bauwerk heranreicht und auch in der Höhenverbauung einen angenehmen Übergang — etwa durch gestaffelte Bauweise — zu den anschließenden Nachbarn erhält. Die Stirnseiten der Anliegerhäuser sind mit Rücksicht auf das frei stehende Baudenkmal architektonisch richtig zu gestalten.

⁸⁹⁾ Wahllos sei auf die einschlägigen Arbeiten verwiesen:

für Kirchenfreilegungen: Die Denkmalpflege 1901, 1905, 1907, 1908, 1920, 1922. — Tag für Denkmalpflege in Lübeck 1908, Stenographischer Bericht enthalten in Die Denkmalpflege, Auszug, I. Bd., S. 448, sowie Dürerbund, Flugschrift 52. — Handbuch der Architektur, 4. Teil, 8. Halbbd., Heft 1, S. 120. — Städtebau 1918, Heft 9/10, 11/12. — Städtebauliche Vorträge, Bd. VI, Heft 2. Berlin 1912, Wilh. Ernst & Sohn.

für Stadttore: Rehorst, Moderner Verkehr, siehe Anmerkung 23. — Handbuch der Architektur, 4. Teil, 9. Halbbd., S. 191 ff. — Schultze-Naumburg, Kulturarbeiten, Bd. IV. — Städtebauliche Vorträge, Bd. V, Heft 2. Berlin 1911, Wilh. Ernst & Sohn.

d) Die Hochverbauung in der Altstadt.

Die Höhe der Häuser wird in den Bauordnungen nach der Breite der Straße bestimmt. Nach der Abstandsregel beträgt das Verhältnis von Haushöhe zur Straßenbreite $= 1\frac{1}{2} : 1$, so daß das Licht unter einem Winkel von 60 Grad einfallen kann. Die nach dieser Formel ermittelte Straßenbreite entspricht den jeweiligen hygienischen Forderungen in den Bauzonen.

Für Altstadtteile wird diese Maßeinheit ohne Einschränkung beibehalten, obgleich ganz andere Voraussetzungen bestehen; denn hier ist die Breite der Gasse kein frei zu wählendes Maß mehr wie bei der Neuverbauung. Sie ist aber auch nicht nur die Komponente der neuzeitlichen Verkehrs- und Wohndichte, sowie der Wohnlichkeit in den zu schaffenden Baublöcken.

In dem abgeschlossenen Organismus der Altstadt kann man die Breite der Gasse nicht willkürlich ändern; sind verkehrstechnische Verbesserungen notwendig, kann nur durch eine der vorgenannten Maßnahmen Abhilfe geschaffen werden. Auch die Erfüllung der hygienischen Forderungen wird nach⁹⁰⁾ anderen Grundsätzen erfolgen müssen als den sonst üblichen. Licht und Luft wird weniger durch breite Straßen, als vielmehr hofseitig durch eine Auflockerung der dichten Bebauung und durch die allgemeine, positive Aufbesserung des Hauses der Altstadt zuzuführen sein; nicht zuletzt ist durch die Umbildung des Altstadtkernes zur Geschäftsstadt mit geänderten Aufgaben und geringerer Wohndichte auch ein anderes Maß an hygienischen und sozialen Anforderungen zu stellen als im Neubaugelände.

In viel stärkerem Maße als bisher werden für die Bestimmung der Haushöhe die Ansprüche zur Erhaltung des Baucharakters der Straße oder des äußeren Gesamtbildes der Altstadt zu berücksichtigen sein; den hygienischen stehen gewichtige künstlerische und denkmalpflegerische Forderungen gegenüber. Um sie zu erfüllen, muß an Stelle der Gassenbreite als lineare Einheit ein Raummaß treten, das sich aus der Haushöhe und der Straßenbreite ergibt; denn bei der künstlerischen Aufbesserung der Altstadt muß stets mit wohlproportionierten Raumgebilden — aber nicht mit Flächen oder linearen Größen allein geformt werden.

Von dieser Erkenntnis machen bereits neuzeitliche Bauordnungen Gebrauch, die für Sonderfälle — somit auch für die Altstadt — Ausnahmen von der einheitlich festgesetzten Haushöhe gestatten⁹¹⁾.

⁹⁰⁾ Der Verein für öffentliche Gesundheitspflege hat auf seiner Versammlung zu Würzburg 1893 (Handbuch der Architektur, 4. Teil, 9. Halbbd., S. 647) die bedingte Anwendung der bestehenden baupolizeilichen Bestimmungen für Altstadtteile anerkannt und vor der gleichen Behandlung der Alt- und Neustadtteile abgeraten. Obgleich diese Äußerung sich vorzugsweise auf die Verbauung von Neuland bezog, ist ihre umgekehrte Anwendung in unserem Falle ebenso berechtigt, da die Vorschläge für die Anlage von Neuverbauungen nie kritiklos auf Altstadtteile übertragen werden können.

⁹¹⁾ Der Entwurf der neuen Bauordnung für die Tschechoslovakische Republik (Die Denkmalpflege 1930, H. 1/2) vom Jahre 1929 sieht im § 127 als Haushöhe die durchschnittliche Entfernung zur gegenüberliegenden Straßenwand vor, läßt aber Ausnahmen aus öffentlichen oder örtlichen Rücksichten, des Denkmalschutzes usw. zu. — Die Grazer Bauordnung vom 8. April 1921 bestimmt im § 34 eine maximale Haushöhe von 25 m, gestattet aber im Interesse des künstlerischen oder geschichtlichen Stadt- und Straßenbildes die Herabsetzung unter diese Höchstgrenze. Im Regulierungsplan für Groß-Prag ist für Hauptstraßen eine maximale Haushöhe von 22,50 m, in Straßen mit weniger als 15 m Breite eine dreigeschossige, sonst eine viergeschossige Verbauung vorgeschrieben. Für die Altstadt und die Kleinseite wurden die heutigen Haushöhen belassen; störende Haushöhen neuerer Bauten sollen hier im Falle des Neubaus vermindert werden.

Nicht unbedingt erstrebenswert ist bei der Aufbesserung der Altstadt die Gleichmäßigkeit der Hauswand, wie sie für Neustadtteile vorgeschrieben wird. Straßenseits kann der erträglich wechselnde Rhythmus der Haushöhen je nach der Art der zu erhaltenden Gebäude, der Niveauverhältnisse und der Regulierungslinien ein künstlerischer Vorteil sein. Der block- oder straßenweise Wechsel der Gebäudehöhen kann bei Rücksichtnahme auf die alten Dominanten dem Stadtbild einen neuen Reiz verleihen. Durch die geregelte und bewußte Betonung der bestehenden vertikalen Baumassen, aber auch durch Unterordnung der neuzeitlichen Bauten als Funktion ihres optischen Maßstabes⁹²⁾ kann dem Stadtbild eine neue Ausdrucksform gegeben werden.

Die Staffelung der Häuserblöcke im steigenden Gelände der Höhe nach kann im Umriß oder in der Daraufrsicht — insbesondere bei Städten an Flüssen mit umgebenden Berghöhen — einen neuen stadtbaukünstlerischen Impuls auslösen. Der Regulator muß bei seinen Entwürfen auch an diese Lösungsmöglichkeit denken und eine harmonische Umrißlinie der aufgebesserten Stadt anstreben. Auch hier gilt: Unterordnung des einzelnen unter das Interesse der Gesamtheit.

Um eine befriedigende Lösung für die Haushöhe in der Altstadt zu finden, ist es notwendig, rechtzeitig im Denkmalplan die Höhenausmaße festzulegen. Der Regulator muß bei seinen Entwürfen von allem Anfang an wissen, welche Gebäude oder Baublöcke mit Höhenservituten belastet sind, um von ihnen aus als Fixpunkte die übrigen Höhenplanungen zu bestimmen. Als Hilfsmittel wird sich empfehlen, die Haushöhe stets durch die Lage des Hausgesimses und der Firste über der Waagerechten im Regulierungsplan straßenweise festzusetzen. Für besonders wertvolle Teile der Altstadt wären Straßenwandpläne und Querprofile gegen die beherrschenden Bauwerke mit Einzeichnung der Maximalhöhen im hauptsächlichsten Sehblick vorzuschreiben⁹³⁾.

Die Hochverbauung kann sich innerhalb der Altstadt auswirken in der

Ausführung des Hochhauses

und der

Aufstockung alter Gebäude.

Das nach amerikanischen Vorbildern zu errichtende vielgeschossige Hochhaus ist für unsere alten Städte keine geeignete Bauform. Sein Aufbau erfordert nicht allein große Bauflächen für sich und seine Umgebung, sondern bedingt weitgehende verkehrstechnische Veränderungen im Stadtgrundriß durch das periodische Zu- und Abströmen der im Hochhause beschäftigten Menschen. In beiden Fällen sind weitgehende Umänderungen des Altstadtgrundrisses notwendig, die zu seiner linearen und räumlichen Zerstörung führen müssen⁹⁴⁾.

Am Rande der Altstadt oder in den anschließenden Neuvierteln kann ein Turmhaus bei mäßiger Geschößzahl und entsprechender Platzanlage als Einzelfall eine gute Wirkung im Straßenraum und im Umriß der Stadt ausüben. Straße und Platz kann

⁹²⁾ A. Brinckmann, Stadtbaukunst, S. 90, Berlin, Handbuch der Kunstwissenschaft.

⁹³⁾ In den von der staatlichen Regulierungskommission für Groß-Prag aufgelegten Einzelplänen wurden meist auch die Haushöhen angeführt, wodurch bereits der Schutz des alten Hauses indirekt ausgesprochen wird.

⁹⁴⁾ Wie Dr. Rappaport in Stadtbaukunst 1926, Heft 10, S. 151 ff., berichtet, sind durch die Neubauten der Hochhäuser in Düsseldorf und Köln dringende Verkehrsverbesserungen in ihrer nächsten Nähe notwendig geworden. Über die Wirkung amerikanischer Hochhäuser als Verkehrsstörer macht Werner Hegemann in Wasmuth's Monatsheften für Baukunst 1924 interessante Mitteilungen. Nach den Ausführungen von Ranck sind Hochhäuser in Deutschland nur bis zu einer Höhe von 11 Stockwerken rentabel und ist eine Stadt mit 28stöckigen Hochhäusern verkehrstechnisch und wirtschaftlich einer solchen mit Häusern von nur 6 bis 7 Stockwerken, in der die gleiche Anzahl Menschen hygienisch untergebracht werden können, unterlegen. Stadtbaukunst 1929/30, S. 218.

Kühn, Die schöne Altstadt.

dadurch eine neue Wirkung abgewonnen werden, der sich auch der künstlerisch-bewußte Denkmalfleger nicht wird entziehen können. Den benachbarten Gebäuden kommt dann die Aufgabe zu, als optischer Maßstab zu wirken.

Ein erwägenswertes Mittel zur wirtschaftlichen Auswertung des Bodenwertes im Randgebiet der Altstadt ist die Hinterbauung bei eingeschränkter Hochverbauung. Sie besteht darin, unmittelbar hinter dem geschützten Bauwerk oder im freien Hof einen an Geschößzahl höheren Bau zu errichten und ihn nur im erträglichen Ausmaß

zum niedrigeren Hauptbau hochzuführen. Abb. 16 zeigt einen solchen gelungenen Einzelfall, der das Grundsätzliche der Lösung darstellt⁹⁵⁾.

Die reihenweise Hinterbauung mit Hochhäusern, wie sie jüngst für den Baublock zwischen Graben und Obstmarkt in Prag (Stavba 1926/27, Bd. V) vorgeschlagen wurde, gehört in das Gebiet der Utopie und kommt für die Aufbesserung der Altstadt insbesondere aus verkehrstechnischen Gründen nicht in Betracht.

Aus der Not der Zeit heraus und aus dem Streben nach besserer Ausnutzung der Bodenwerte ist die Aufstockung⁹⁶⁾ oder Überbauung alter Gebäude entstanden. Denkmalflegerisch ist sie nur an solchen Gebäuden denkbar, die ihrer Bauart nach eine Änderung der Dachform oder Erhöhung der Baumasse ohne Störung des Gesamtcharakters gestatten, was

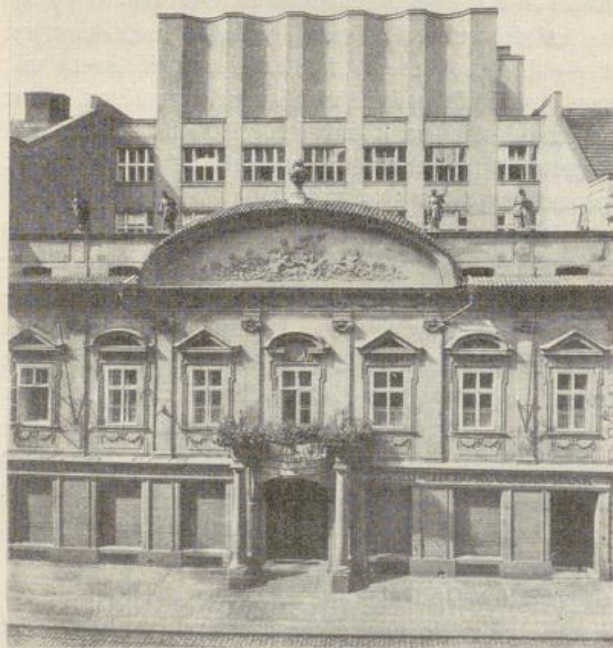


Abb. 16.

Prag: Neustadt, ehemaliges Palais Sweerts-Spork, heute Anglo-Tschechoslov. Bank, Nr. 5 = 1034/II Hybernergasse, nach der Hinterbauung 1926. Photo Štenc, Prag.

in den seltensten Fällen zutreffen wird. Städtebaulich ist sie in der Altstadt nur bei genügend breiten Straßen zulässig. Im allgemeinen soll sie in Ausnahmefällen nur dort angewendet werden, wo sie eine befriedigende künstlerische Gesamtwirkung sowohl für das Einzelbauwerk als für die Umgebung gewährleistet.

Der Wunsch nach Aufstockung aus schönheitlichen Gründen wird dort rege werden, wo durch unvorsichtige Regulierungen von Baublöcken und durch unbedachte spätere Zubauten eine uneinheitliche Verbauung der Höhe nach entstanden ist. Bei Baudenkmälern wird eine Überbauung in den seltensten Fällen eine befriedigende Lösung ergeben und kann leicht zur Karikatur führen.

D. Neubauten in der Altstadt.

Welche schönheitlich-denkmalflegerischen Forderungen wird man bei Neubauten in der Altstadt beachten müssen? Die Beantwortung der Frage hängt davon ab,

⁹⁵⁾ Zeitschrift für Denkmalfleger 1928, Heft 6, S. 200.

⁹⁶⁾ Schrifttum: 1. Sonderheft der Deutschen Bauzeitung 1925.

welcher Art die geplanten Neubauten sind, ob sie ihrem Wesen nach überhaupt in die aufgebesserte Altstadt passen und ob nicht durch sie wertvolle Baudenkmale oder ihre Teile in der künstlerischen Wirkung gestört werden.

Für jeden Neubau in der Altstadt ist sein Raumausmaß und sein Stil bestimmend. Nach Gurlitt⁹⁷⁾ sind mehr als der Stil seine Masse und seine Form zu berücksichtigen. Sie bilden beide den Baukubus, der die Resultierende aus Bodenfläche und Gebäudehöhe ist. Der Baukubus muß beim abgewogenen Stadtbilde im richtigen Raumverhältnis zu den benachbarten Baudenkmalen, zu vorhandenen Altbauten, zu den Straßen und den Plätzen stehen. Wächst eine seiner Komponenten oder beide zugleich übermäßig an, ist die Raumruhe gestört; das Stadtbild beginnt sich zu verändern.

Praktisch wirkt sich dieser Vorgang im äußersten Grenzfall dann aus, wenn an Stelle der bisherigen lamellösen Einzelbauflächen mit ihren schmalen Schauseiten Zusammenlegungen stattfinden, über denen gewaltige, wuchtige Massenbauten errichtet werden. Auf Abb. 17 ist ein solcher gestörter Fall dargestellt.

Schwieriger wird die Frage nach dem Stil eines Neubaues in der Altstadt zu lösen sein. Sie führt zu der Untersuchung, ob die

Baukopie oder der neuzeitliche Bau die geeignete Bauform sind. Für beide Fälle gilt die Voraussetzung, daß der in die Altstadt gestellte Neubau eine architektonische Lösung von künstlerischem Dauerwert sein soll.

In der Zeit der historischen und romantischen Entwicklung der Baukunst und des Städtebaues glaubte man durch die Baukopie im weitesten Sinne des Wortes einen Ersatz für die durch die Regulierung verlorengegangenen Altstadtwerte gefunden zu haben. Längst haben wir heute erkannt, daß dies ein Irrtum war, denn die getreueste Kopie kann das Original im Altstadt kern nicht ersetzen und ist kein künstlerischer Fortschritt.

Mit Recht können wir mit Tietze⁹⁸⁾ annehmen, daß kein „moderner Mensch, der in irgendeinem noch so losen Zusammenhang mit der Kunst und Kultur unserer Zeit steht, in der Kopie etwas anderes als ethisch und künstlerisch gleich wertlose Theatralik erblickt“.



Abb. 17.

Amsterdam: Neumarkt, Kaufmannshaus Fleßman zwischen der Keizer- und Dijk-Straat, entstanden durch Zusammenziehen von Einzelbauflächen. Trotz künstlerischer Eigenart wegen Veränderung des Raummaßstabes gegen die Nachbarhäuser der Altstadt abzulehnen.

⁹⁷⁾ Gurlitt, Handbuch des Städtebaues, S. 274.

⁹⁸⁾ Kunsthistorisches Jahrbuch der Zentralkommission, Wien 1910, Bd. IV, S. 45, Beiblatt.



Abb. 18.

Prag: Altstadt, Haus Nr. 34 = 569 Zeltnergasse „Zur schwarzen Muttergottes“, erbaut 1911/12 von Arch. Prof. J. Gočár. Beispiel einer günstigen Einpassung eines neuzeitlichen Hauses in seine barocke Umgebung. (Das zweite Haus links.) Foto Štenc, Prag.



Abb. 19.

Berlin: Wilhelmstraße, Neubau der Reichskanzlei nach Entwurf von Arch. B. D. A. Prof. Dr.-Ing. Jost Siedler und Dipl.-Ing. Robert Kisch. Beispiel des Versuchs des Zusammenklangs alter und neuer Bauformen.

Wir dürfen aber nicht übersehen, daß gerade in der vergangenen historischen Entwicklung die reichste künstlerische Anregung lag, der die besten Baukünstler der Zeit unterlegen sind. Von der getreuen Kopie ohne künstlerische Eigenart wird deshalb die auf der Vergangenheit zwar aufgebaute, aber schöpferisch-künstlerisch umgestaltete Bauform zu unterscheiden sein; sie sucht den Anschluß an die Vergangenheit durch einen ihr angepaßten Bauausdruck, enthält in sich aber die Gefahr des Romantischen. Neubauten am Rande der Frankfurter Altstadt, das Weberhaus in Augsburg, die Stuttgarter Altstadt u. a. sind solche Beispiele, denen man die künstlerische Anerkennung nicht versagen kann.

Die neuzeitliche Auffassung zieht der Baukopie den zeitgenössischen Qualitätsbau vor, sofern er sich von extremen, modischen Einflüssen freizuhalten vermag und sich dem Raumverhältnis seiner Umgebung anpaßt. Die Furcht vor guten, neuzeitlichen Bauten in der Altstadt ist unangebracht. Für die Anwendung des neuzeitlichen Baues in der Altstadt gilt außer dem Gesagten als Voraussetzung, daß er sich in seiner Flächenteilung, im Ausmaße, in der Form und

der Verteilung seiner Öffnungen, in der Ausladung der Gesimse oder ihrer Vernachlässigung, hinsichtlich der verwendeten Baustoffe und Farben seinen Nachbarn in gleichem Rhythmus nähert und mit ihnen einen Gleichklang anstrebt.

Bei den Neubauten in der Altstadt handelt es sich weniger um eine Frage des Stiles oder des stillosen Zweckbaues, sondern um Bauwerke, die sich in ihren wohl-abgewogenen Verhältnissen dauernd an die Umgebung anzupassen vermögen. Die Abb. 18 u. 19 veranschaulichen einige solche Lösungsversuche.

Ein Mahnwort an den ausübenden Architekten sei noch beigefügt! Bei jedem Neubau in der Altstadt muß sich der Baukünstler der Struktur des Altstadtorganismus bewußt sein und darnach seine Vorschläge nach seinem künstlerischen Gewissen erstatten und nicht nur der Vertreter seines Bauherrn und seiner egoistischen Ziele sein. Ein solches Streben setzt bei aller Künstlerschaft Ehrfurcht vor dem stadtbau-künstlerischen Geschehen der Vergangenheit und Erkenntnis seines Wesens voraus. Beide fußen auf gründlichen, historischen Kenntnissen!

Ebenso wichtig wie die künstlerische Aufbesserung der Altstadt ist die Forderung nach Untersuchungen aller jener neuzeitlichen Zutaten, die sich mit der Verkehrsentwicklung und durch die Motorisierung der Fahrzeuge eingestellt haben. Vor allem wird es für die Großstadt-City wie für den Kern der Mittelstadt notwendig werden, Garagen und Parkplätze anzuordnen. Das für Großstädte empfohlene Mittel der Verlegung der im Kern befindlichen Fremdkörper, wie Kasernen, Fabriken, Straßenbahnhöfe u. a., wird für die Kleinstadt nicht anwendbar sein, weil diese Bauten hier ohnedies meist am Rande liegen. Man wird deshalb bei dem Entwurf der Regulierungspläne an eine Zoneneinteilung für Garagen denken müssen und diese etwa als Sammelgaragen im Flachbau an der Grenze des Innenringes unterbringen.

Schwieriger wird es sein, geeignete Parkplätze zu schaffen; denn das Parken in Nebenstraßen oder auf Plätzen ist ein Notbehelf. Die Benutzung von Grünflächen wird nur in besonders seltenen Fällen anwendbar sein. Ihre Umwandlung zu Parkplätzen kann nur dort erwogen werden, wo genügend Grünflächen in nächster Nähe vorhanden sind. Die jüngst erfolgte Umwandlung des Schmuckplatzes an der Staatsoper in Berlin mit einem Gewinn von Standplätzen für 84 Wagen ist ein Ausnahmefall.

II. Die innere Aufbesserung (Assanierung) des Altstadthauses.

Die innere Aufbesserung der Gebäude in der Altstadt wird weniger ein Problem zum Schutze ihrer künstlerischen Eigenart, als vielmehr ein solches des technischen Städtebaues sein. Sie umfaßt die Verbesserung des Hauses und verseuchter Stadtviertel in gesundheitlicher und wohnlicher Beziehung. Sie ist für die in den bedrohten Vierteln wohnenden Menschen, sowie für die Gesamtheit der Stadtanlage eine Notwendigkeit.

Sie besteht vor allem in der Entfernung aller gesundheitschädlicher Herde und Ursachen, wie schlecht angelegter und undichter Kanäle, Aborte und Senkgruben in den Höfen, sowie aller jener Dinge, die zur Bildung tierischer Parasiten beitragen. Sie umfaßt die Kanalisation, die Wasserversorgung und die Abfuhr der Fäkalien, ordnet den Abtransport aller Abfälle und die Zuführung des künstlichen Lichtes; sie strebt