



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

A. Verkehr und Straßenführung

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

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.

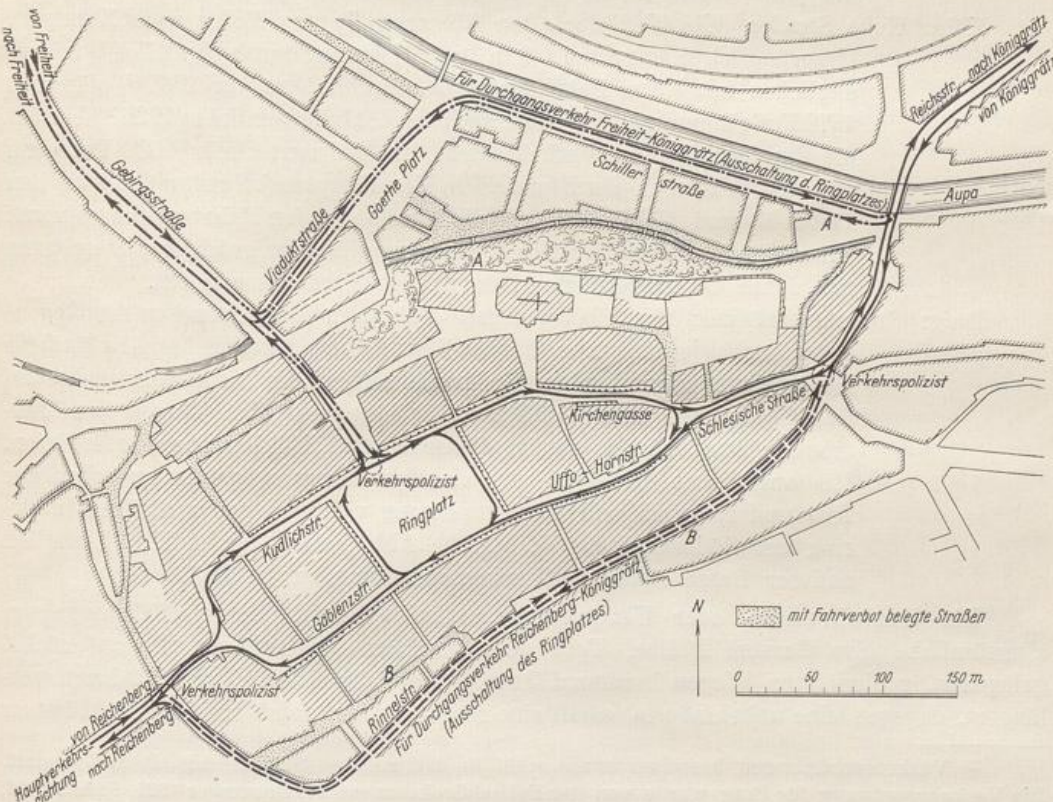


Abb. 2. Trautenau: System der Umfahrungsstraßen und der Verkehrsregelung.

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;

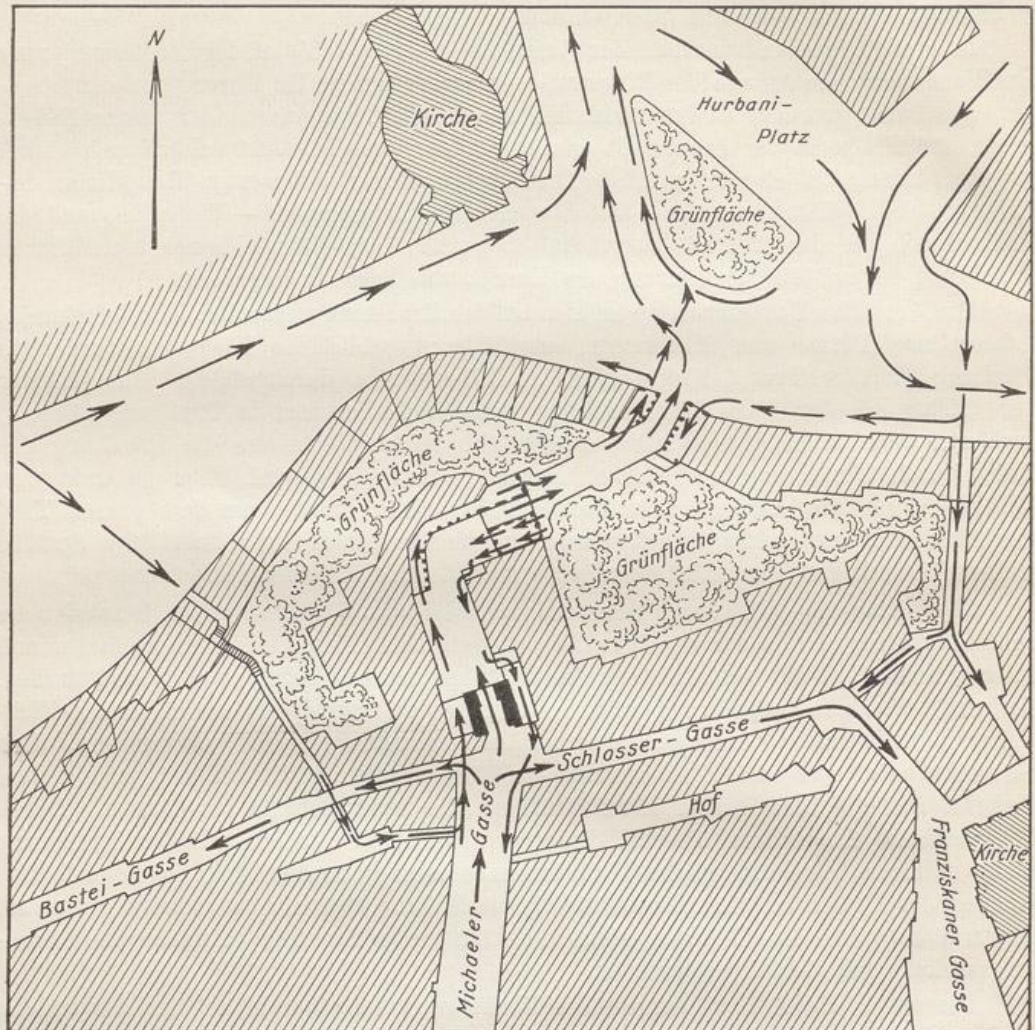


Abb. 3. Pößnitz: Regulierung der inneren Stadt um den Michaelerturm. System der Regulierung: Der von Norden (oben) kommende Verkehr wird um-, der aus der Stadt kommende Verkehr durch den Michaelerturm geleitet. Für Fußgänger werden zwischen den beiden Toren Niederlauben für getrennten Auf- und Abgang 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

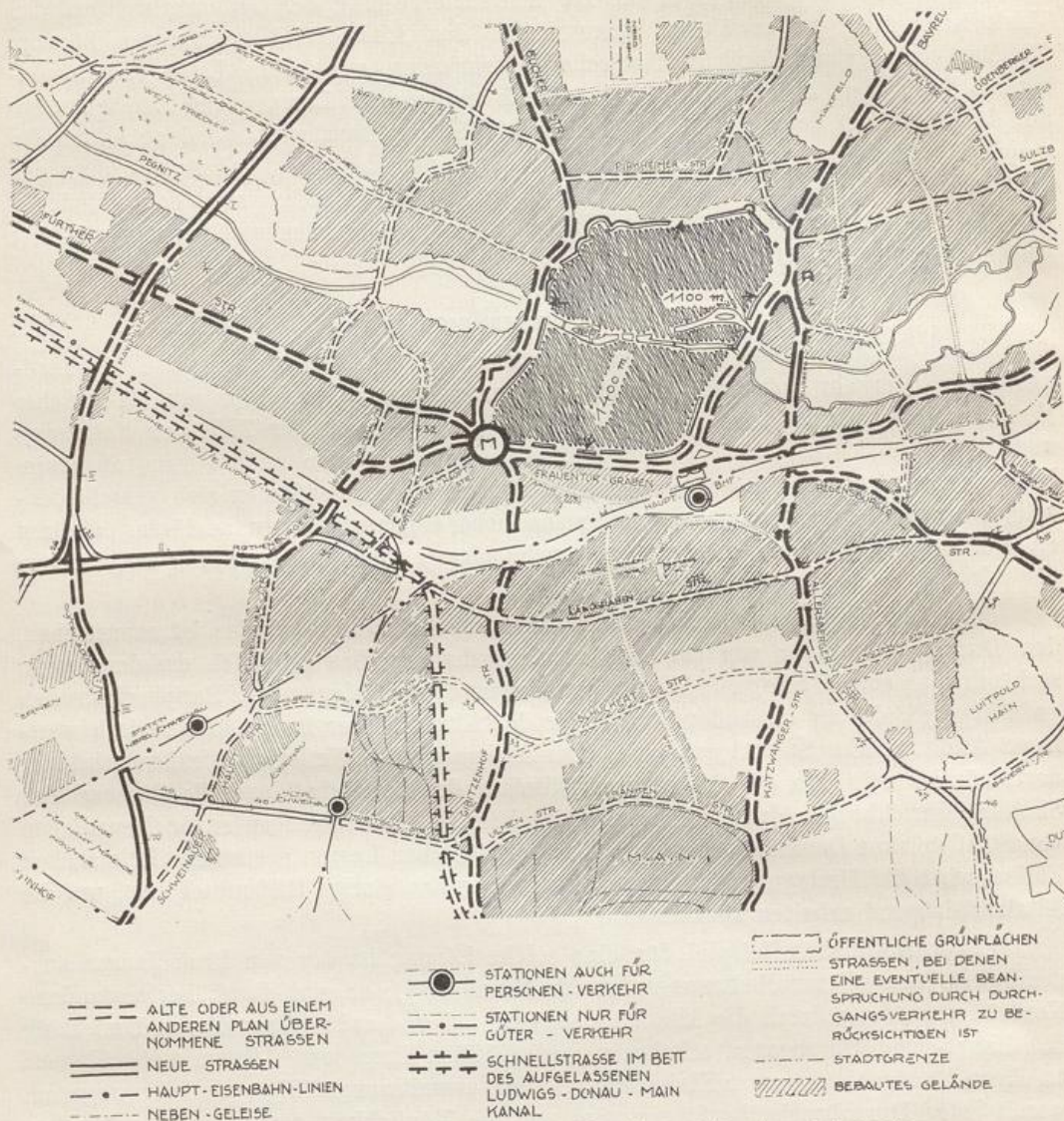
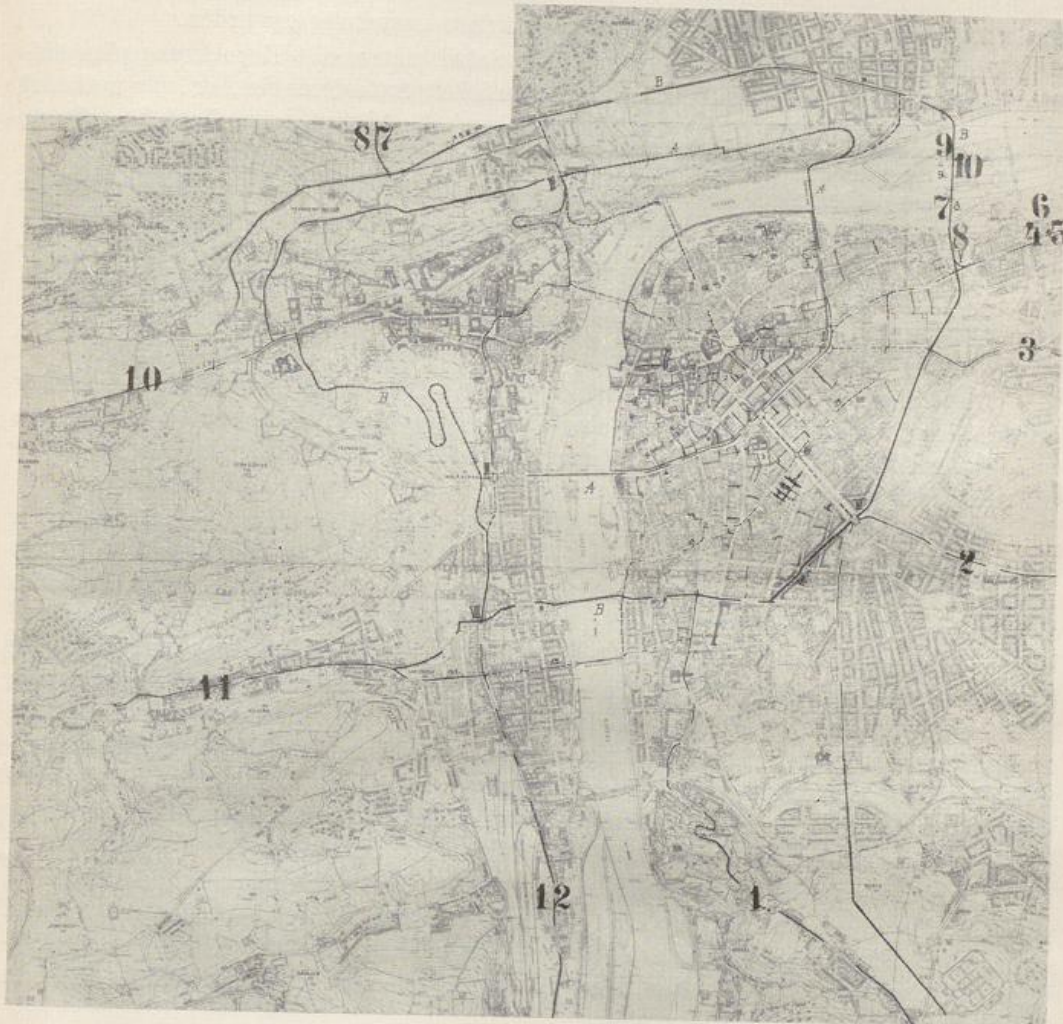


Abb. 4. Generalbebauungsplan für Nürnberg. Hauptverkehrsnetz.
Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Berlin, 1924.
Maßstab 1:40 000.

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				
0,45	0,45				
0,42	0,42	} Umfah- straße		} Einbahnstraße	
0,45	0,45				
O.-S.: 0,70 W.-S.: 0,50	O.-S.: 0,70 W.-S.: 0,50	Hauptdurchfahrt- 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- fahrtstraße	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	6,80	6,80	4,20	4,20
	I	Zeltnergasse: Celetná ulice	— 7,90	— 7,90	— 4,90	— 4,90
	II	Hybernergasse: Hybernská ulice	16,00 17,00 25,00	16,00 17,00 25,00	etwa 12,00 —	etwa 12,00 —
	II	Heinrichsgasse: Jindřišská ulice	18,70	18,70	—	10,20
	III	Belvederegasse: Letenská ulice	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 Fahrmittel 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 Fahrmittel 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 aufgebesserten 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 verstellt. 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.

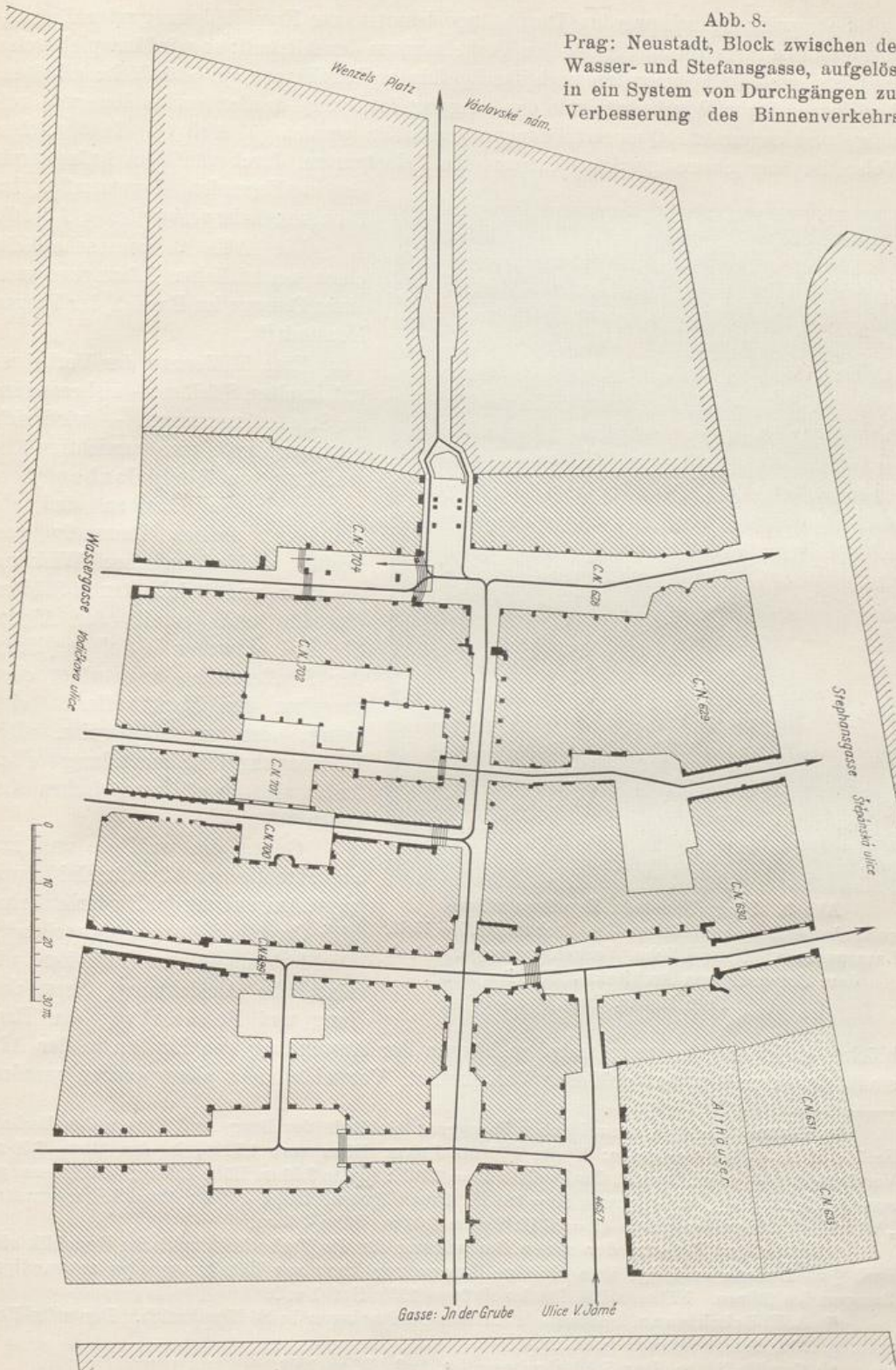
Im Regulierungsplane der Prager Alt- und Neustadt sind nach alter Überlieferung eine große Zahl neuer Durchgänge als Ladenstraßen bewußt vorgesehen und angelegt worden mit der Aufgabe, den dichten Fußgängerverkehr in den benachbarten Hauptverkehrswegen durch die Baublöcke abzulenken (Abb. 6). Sie sind 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).

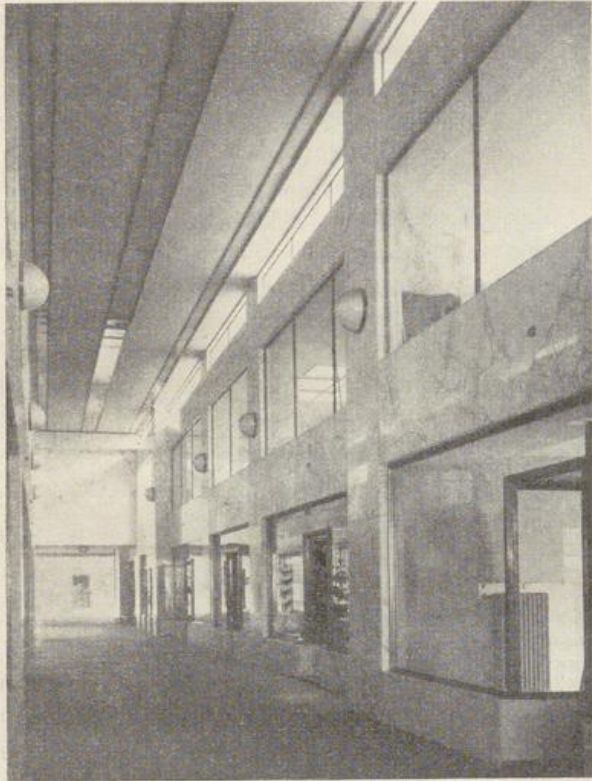


Abb. 9. Prag: Neustadt, Repräsentationsgebäude der Berg- und Hütten-Gesellschaft, Nr. 7 = 15-II, Lazarusgasse. Neuzeitliche Verkehrspassage. Nach dem Entwurfe von Architekt J. K. Říha, Prag.
Foto Möller, Prag.

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 Straßenzeilen 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.

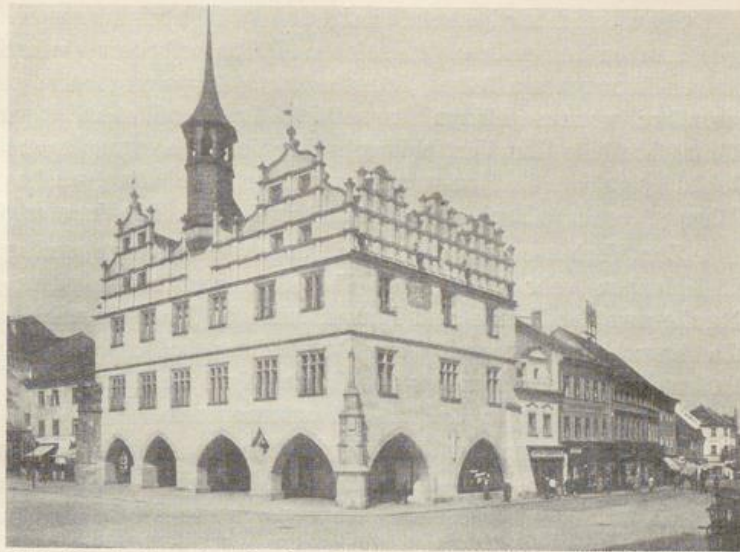


Abb. 10. Leitmeritz: Rathaus, erbaut 1537—1539, wirkungsvoll eingestellt gegen die anschließende alte Baulücke, Ecklaube wiederum geöffnet 1924.

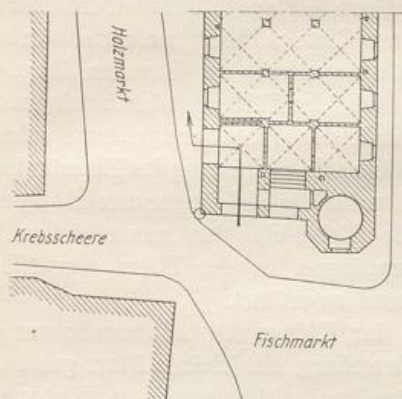


Abb. 11. Halberstadt: Rathaus, seitlicher Durchbruch zur Verkehrsverbesserung, Grundriß.

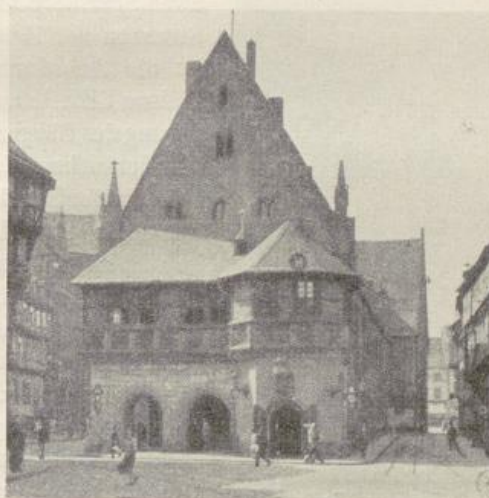


Abb. 12. Halberstadt: Rathaus, seitlicher Durchbruch zur Verkehrserleichterung, Ansicht.

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 Korbbogen gespannten Laubenbogen wird häufig durch Neubauten mit wechselnden, auch scheitrechten 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.