



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

a) Verkehrsregelung

[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.

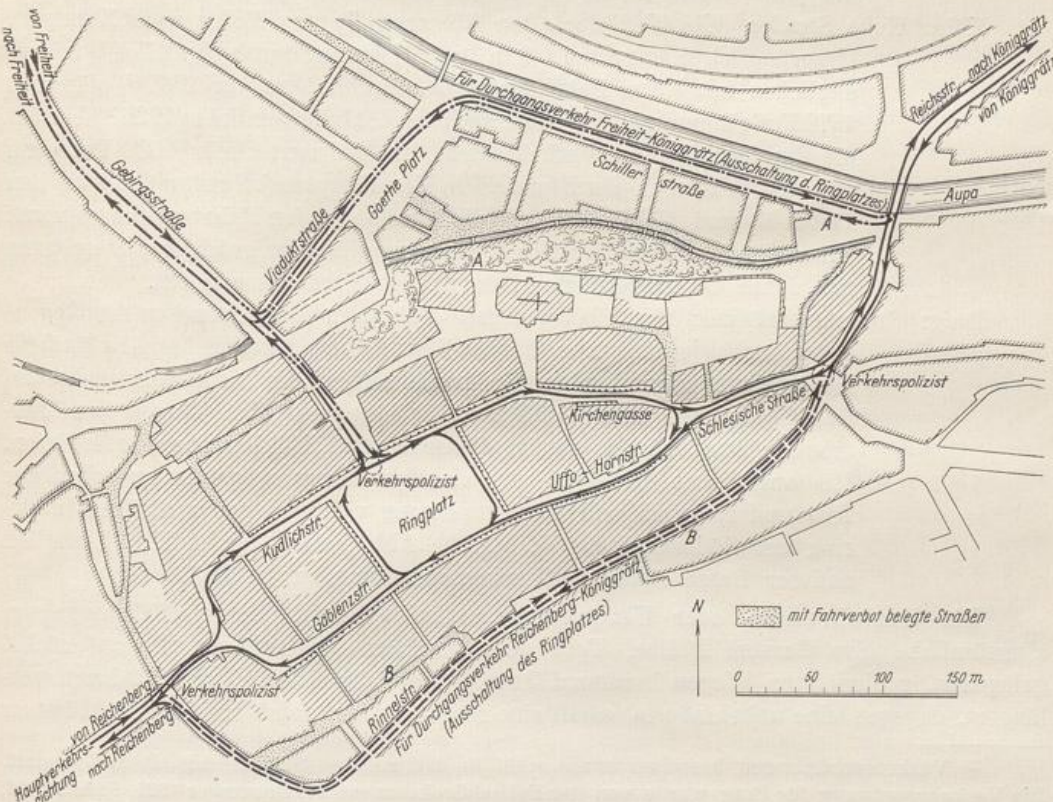


Abb. 2. Trautenau: System der Umfahrungsstraßen und der Verkehrsregelung.

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 ostböhmisches 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;

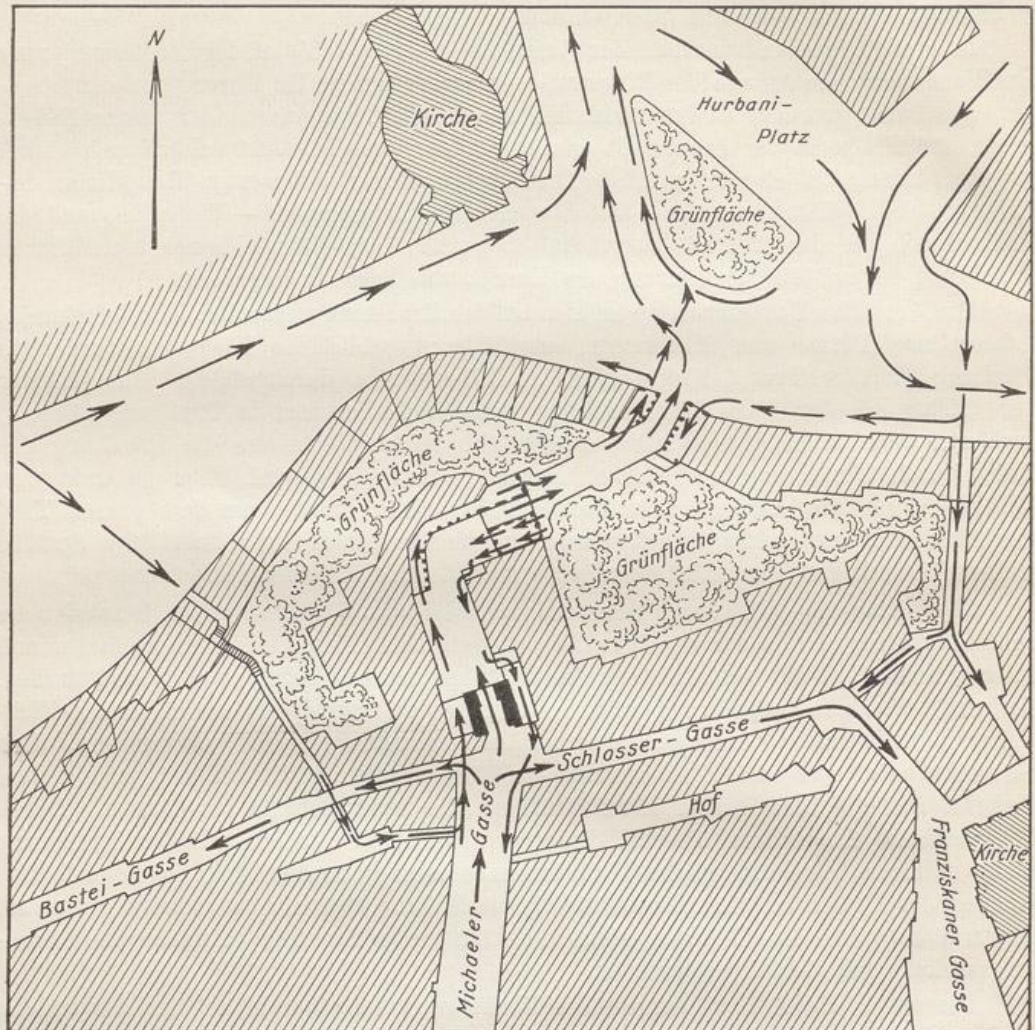


Abb. 3. Pößnitz: Regulierung der inneren Stadt um den Michaelerturm. System der Regulierung: Der von Norden (oben) kommende Verkehr wird um-, der aus der Stadt kommende Verkehr durch den Michaelerturm geleitet. Für Fußgänger werden zwischen den beiden Toren Niederlauben für getrennten Auf- und Abgang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