



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

b) Verkehrsumlegung

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

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

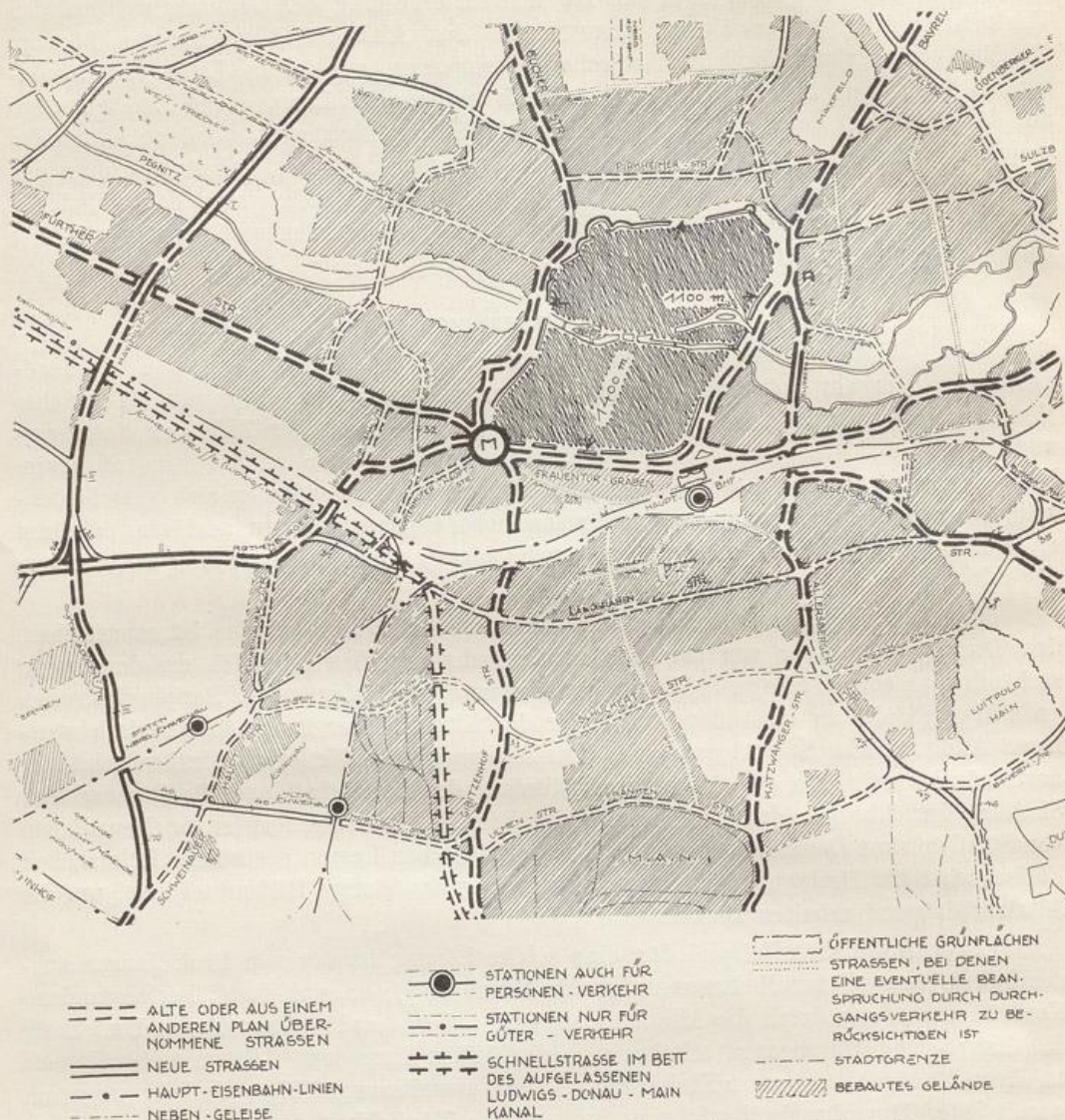


Abb. 4. Generalbebauungsplan für Nürnberg. Hauptverkehrsnetz.
Entwurf: Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Berlin, 1924.
Maßstab 1:40 000.

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.

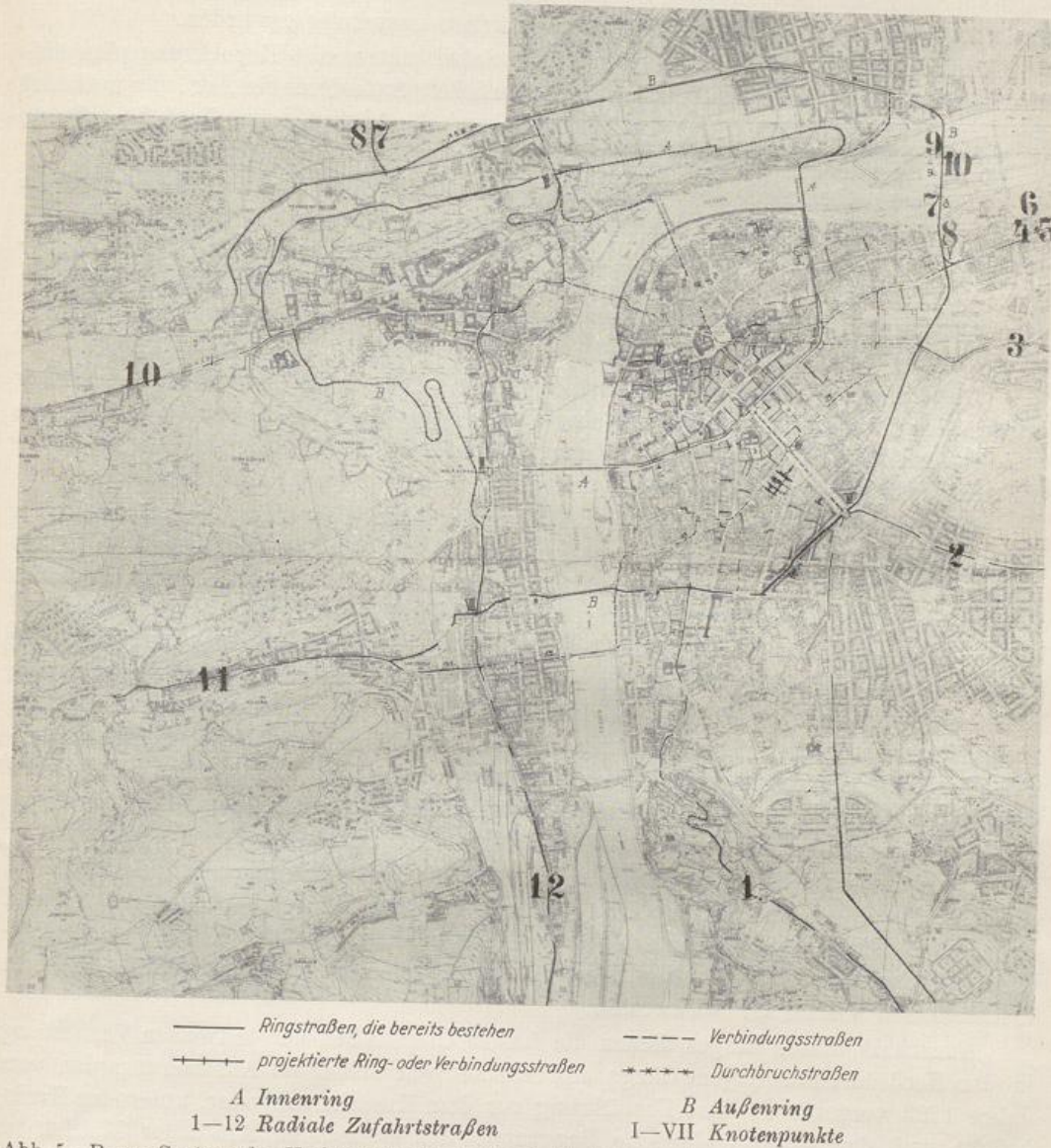


Abb. 5. Prag: System der Verkehrsregelung durch Umfahrung der Altstadt, nach dem Vorschlag der staatlichen Regulierungskommission.

³⁹⁾ 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 Umfahringstraße 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 Umfahring, 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.