



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Umfahrung

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

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.