



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Einseitige Führung

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

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 Wettbewerbsvorschlag 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;

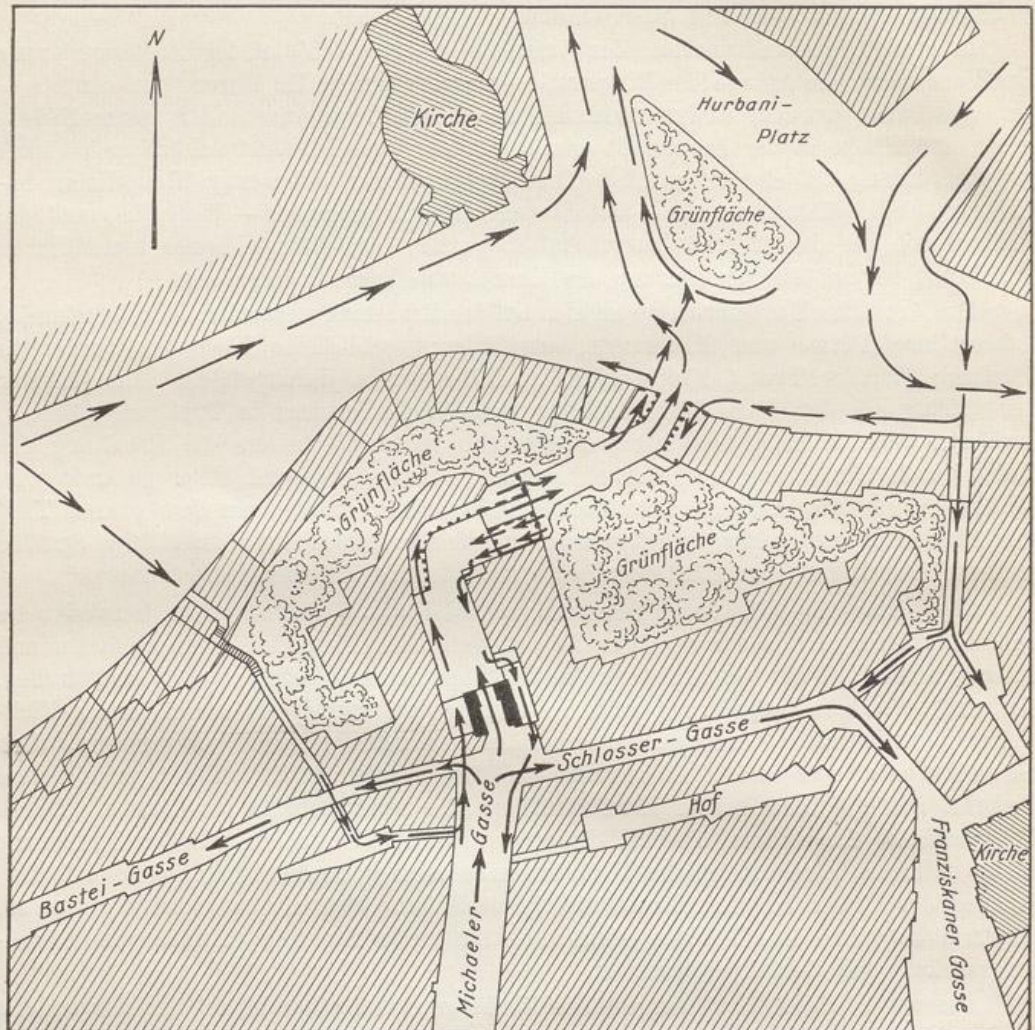


Abb. 3. Pößnitz: Regulierung der inneren Stadt um den Michaelerturm. System der Regulierung: Der von Norden (oben) kommende Verkehr wird um-, der aus der Stadt kommende Verkehr durch den Michaelerturm geleitet. Für Fußgänger werden zwischen den beiden Toren Niederlauben für getrennten Auf- und Abgang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