



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Gehstraßen

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

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;

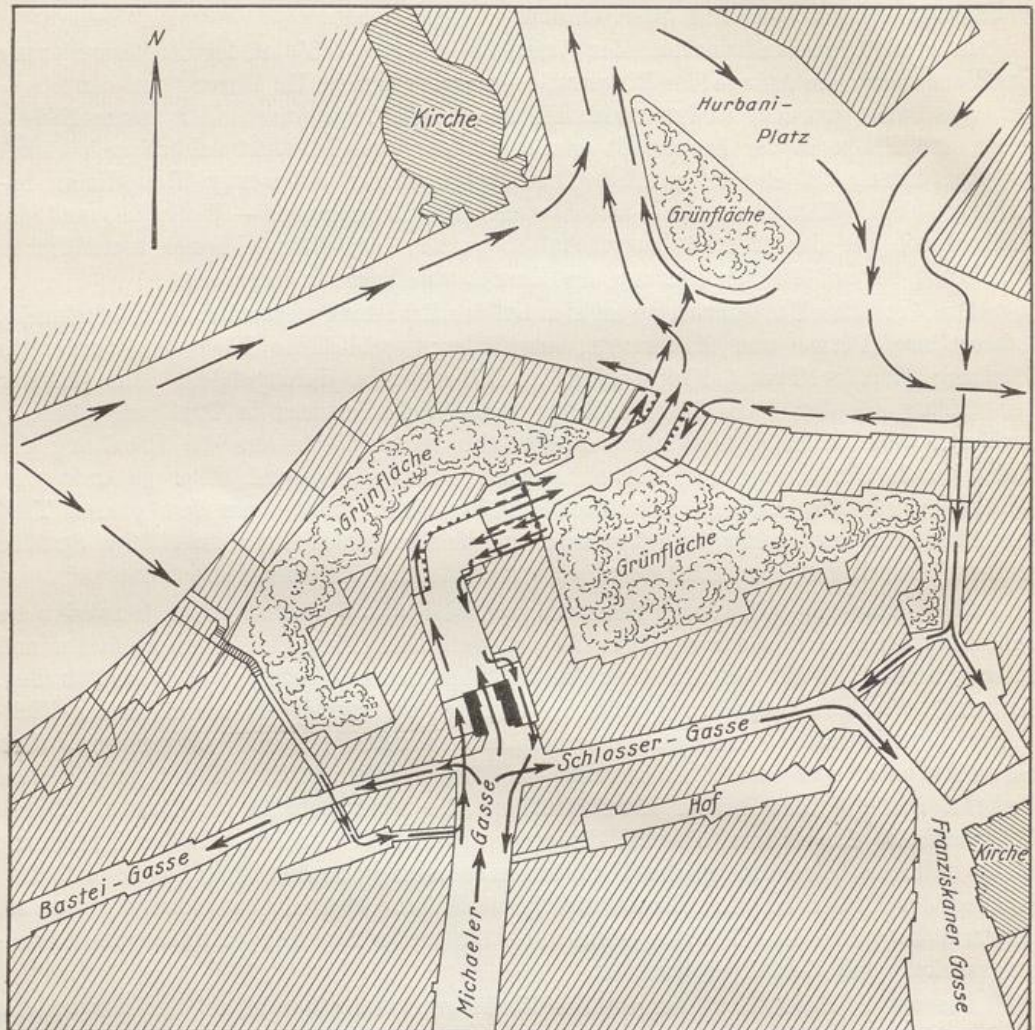


Abb. 3. Pößnitz: Regulierung der inneren Stadt um den Michaelerturm. System der Regulierung: Der von Norden (oben) kommende Verkehr wird um-, der aus der Stadt kommende Verkehr durch den Michaelerturm geleitet. Für Fußgänger werden zwischen den beiden Toren Niederlauben für getrennten Auf- und Abgang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