



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Sichtung

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

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.