



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Fahrmittel

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

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.

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.