



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Verkehrsregler

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

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.