



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Regulierungslinien

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

besserungen ist häufig nicht abzuerkennen — sie auf ein erträgliches Maß für das Stadtbild zu beschränken, ist die Kunst des Städtebauers.

Auch die Vergangenheit hatte schon Verbesserungen ihrer Verkehrswege im Altstadtkern vorgenommen und sich hierbei bewußt Kunstgriffe bedient, die nicht nur allein praktischen Zwecken dienten. Sie hat aber diese Veränderungen mit feinem Empfinden und so großem Geschick vorgenommen, daß gerade diese und andere künstlerische Zutaten häufig den malerischen Reiz manch alter Gasse ausmachen.

Solche Kunstgriffe bezweckten, die Hauswände durch Staffelung der Geschosse (besonders beim Fachwerkbau) zu beleben, die Einbruchstellen an Kreuzungen der Gassen durch breite Vorbauten der Obergeschosse oder durch Erker zu schließen, die Einfahrten in Nebengassen oder in die Häuser durch breites Abschrägen der Hausecken im Erdgeschoß zu verbessern u. a. m. Durch die Anordnung von Niederlauben längs der Zeilen oder an den Ecken der Plätze sollten die Straßen erweitert werden. Durch ihre horizontale Staffelung wurden Ausweichstellen und Standplätze geschaffen, der eigentliche Markt vom Durchgangs- und Binnenverkehr sinnreich abgetrennt, das ruhige Zu- und Abführen von Waren und ihr Auflegen ermöglicht, sowie das ungehinderte Dahinwandeln und Verweilen in den Straßen erleichtert.

Alle diese Kunstgriffe bieten auch dem neuzeitlichen Regulator manche Anregung und können bei sinngemäßer schöpferischer Umgestaltung und Berücksichtigung der ungeahnten Auswertungsmöglichkeiten durch die heutigen neuen Baustoffe gleichfalls zu wirkungsvollen Lösungen im Stadtbilde führen; es sei nur verwiesen auf die Möglichkeit des Aufbruchs des Erdgeschosses von Häusern bei gleichzeitiger Überbauung durch die Obergeschosse, auf die Überbauung von Ecken, die Staffelung der Geschosse und anderer neuzeitlicher Kunstgriffe.

Die Verbesserung der Verkehrswege innerhalb der Altstadt kann erfolgen durch
die Straßenerweiterung und Fahrbahnverbesserung (Begradung, Parallelität),
den vollkommenen Durchbruch,
den teilweisen Durchbruch (Passage) und
die Unterlaubung der Häuser.

Von den erwähnten Maßnahmen können insbesondere die zuerst genannten in denkmalpflegerischer Beziehung zerstörend auf den Grundriß und das Bild der Altstadt einwirken.

Das Ausmaß aller dieser städtebaulichen Eingriffe im Stadtplan wird sinnfällig durch die Regulierungslinien⁴³⁾ (Fluchtlinien) ausgedrückt; sie bezwecken, für alle künftigen und zu erhaltenden Bauten rücksichtlich ihrer straßenseitigen Lage die Begrenzungslinie festzustellen und damit auch das Maß des zulässigen Verkehrsdurchflusses zu bestimmen. Ihre Lage ist gegeben als der Quotient aus der Verkehrsdichte und der notwendigen Straßenbreite, bezogen auf den Bodenwert als Nenner. Sie sind häufig leider aber auch das Produkt einer überflüssigen Begradungssucht und Unempfindlichkeit für die Werte der Vergangenheit veralteter Regulatoren.

⁴³⁾ Für tschechoslowakische Verhältnisse ergibt sich nach den Erläuterungen zum § 14 der in Rechtskraft befindlichen Prager Bauordnung vom 10. April 1886, Landesges.-Bl. Nr. 40, XV. Stück, folgende Definition: Die Baulinie ist die für eine konkrete Bauführung vorgezeichnete straßenseitige Begrenzungslinie, während die Regulierungslinie für alle künftigen Neu-, Zu- und Umbauten rücksichtlich ihrer straßenseitigen Lage die Begrenzungslinie feststellt.

Das preußische Gesetz vom 2. Juli 1875 (Fluchtliniengesetz) kennt Straßen- (Regulierungslinien) und Baufluchtlinien (Baulinien); nach § 1 fallen bei Neuanlagen beide regelmäßig zusammen, doch kann eine zurückweichende Baufluchtlinie (aber keine vortretende) festgesetzt werden.

In der Bezeichnung Fluchtlinie drückt sich bereits das Streben nach Begradung aus, d. h. nach einer Flucht gerade zu bauen (Mothes, Baulexikon, Bd. II, S. 331).

Die Festlegung der Regulierungslinien in der Altstadt muß nach anderen Grundsätzen erfolgen als wie im unverbauten Gelände. Sie dürfen nicht allein zeichnerisch mit dem Lineal als kürzeste Verbindungslinien angelegt werden, sondern müssen sich nach den gegebenen alten Fluchten, nach den vorhandenen alten Bauwerken und nach dem tatsächlichen Bestande richten. Die gedankenlose lineare Anlegung hat die alten Stadtbilder am schwersten geschädigt und hat Hekatonben unersetzlicher Denkmalwerte gefordert.

Für die Lage der Fluchtlinien in alten Städten hat der vierte Tag für Denkmalpflege in Erfurt 1903 nach den Berichten Dr. Stübbers, Dr. Gurlitts und Oberbaurat Hoffmanns die nachstehenden Leitsätze aufgestellt⁴⁴⁾:

1. Alte Baulichkeiten von künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung, wozu namentlich auch charakteristische Privathäuser gehören, sind in den Fluchtlinienplänen als solche kenntlich zu machen.
2. Eine vor die Flucht der genannten Baulichkeiten vortretende oder dahinter zurücktretende neue Baufluchtlinie ist nur dann festzustellen, wenn unumgängliche Rücksichten des Verkehrs und der Gesundheit es erheischen.

Dabei ist zugleich zu prüfen, ob und wie die in Mitleidenschaft gezogenen Bauten der neuen Fluchtlinie bei Ausführung derselben angepaßt, nötigenfalls umgebaut werden können. Besonders kommt hierbei die Überbauung von Fußwegen in Frage.

3. Die Veränderung der Höhenlage der Straße an den in Rede stehenden Baulichkeiten ist nur dann statthaft, wenn überwiegend starke Gründe des Verkehrs, des Hochwasserschutzes und ähnlicher Art eine andere Lösung ausschließen.

Auch in diesem Falle ist von vornherein zu untersuchen, in welcher Weise der alte Bau der neuen Höhenlinie angepaßt werden kann.

In malerischen Städten und Ortschaften mit langsamer Entwicklung ist die Veränderung von Straßenwandungen durch Festlegung von Fluchtlinien nach Möglichkeit zu verhindern. Ist eine Veränderung als dringend erkannt, so empfiehlt es sich, von Fall zu Fall unter Hinzuziehung von bewährten Sachverständigen vorzugehen.

4. Die neuen Baufluchtlinien sind nach Möglichkeit so festzusetzen, daß nicht bloß die in Rede stehenden Baulichkeiten dauernd vor Benachteiligung geschützt, sondern auch die Eigenart alter Straßenzüge erhalten wird. Auf die Durchführung gerader Flucht- und Höhenlinien ist, wenn in dem einen oder anderen Sinne Schädigungen zu befürchten sind, zu verzichten.

Gekrümmte Straßenrichtungen und Straßenwendungen sowie charakteristische Höhenunterschiede sind überhaupt bei Feststellung neuer, zur Verbreiterung und Verbesserung von Straßen bestimmter Fluchtlinien nach Möglichkeit beizubehalten.

5. Die Geschlossenheit alter Straßen- und Platzwandungen ist auch bei Festlegung der für den Verkehr erforderlichen Verbreiterungen, Richtungsverbesserungen und Durchbrechungen nach Möglichkeit zu schonen.
6. Die sogenannte Freilegung eines Bauwerks bzw. die Vorbereitung der Freilegung durch Fluchtlinienfestsetzung kann hervorgehen aus dem Verkehrsbedürfnis und aus ästhetischer Absicht. In beiden Fällen ist vor der Festsetzung sorgfältig zu prüfen, ob das Gesamtbild des Bauwerks und seiner Umgebung durch die beabsichtigte Freilegung gehoben oder beeinträchtigt werden wird.

Muß die Beeinträchtigung befürchtet werden, so ist, wenn Verkehrsinteressen maßgebend sind, nach Möglichkeit dem Verkehr eine andere Richtung anzuweisen. Handelt es sich dagegen vorwiegend um ästhetische Absichten, um sogenannte Verschönerungen, so ist eine schädigende Freilegung erst recht zu unterlassen und, soweit nötig, die Verbesserung der Umgebung des Bauwerks in anderer Weise anzustreben.

Diese Grundsätze können heute noch als das Programm für die Regulierung alter Städte angesehen werden. Ihre fallweise Abänderung muß dem Takte des Regulators überlassen werden.

⁴⁴⁾ Oechelhäuser, Denkmalpflege, Bd. 1, S. 372 ff., sowie Handbuch der Architektur IV. Teil, 3. Hlbbd., S. 227 ff., Städtebau.

Zusammenstellung über einige

Zeichen-

F. Z. Fahrzeuge,
St. B. StraßenbahnenSch. F. Schwerfahrwerke,
L. A. Lastautomobile,L. F. Leichtfahrwerke,
A. Personen-Automobile,

Ort	Straßen	Nähere Angabe	Lichte Breite zwischen den Hauswänden		Fahrbahnbreite	
			Ursprünglich m	Gegenwärtig m	Ursprünglich m	Gegenwärtig m
Amsterdam	Kalverstraat	a) Zwischen Dam u. Spui b) Zwischen Spui und Munt	— —	7,30 8,25	— —	— —
Böhmisch-Krummau	Latron	Schmalste Stelle	5,06	5,06	3,60	3,60
		Breiteste Stelle	9,06	9,06	5,60	5,60
	Baderbrücke	Mitte	4,64	4,64	1,75	1,75
	Lange Gasse	Durchschnittlich	3,65	3,65	2,75	2,75
	Herrengasse	Durchschnittlich	4,05	4,05	3,20	3,20
	Rathausgasse	Schmalste Stelle	2,65	2,65	1,75	1,75
Eger	Steingasse beim ehemaligen Brucktor. Zufahrtstraße nach Franzensbad	Engste Stelle bei der St.-Bartholomäus-Kreuzherrn-Kirche	4,70	4,70	3,50	3,50
Elbogen	Hauptstraße	Nordausgang der Stadt	5,50	7,00	—	—
Köln a. Rh.	Hohe Straße	Durchschnittliche Breite	5,45 bis 6,50	8,00	—	4,50
London	Old Broad-Street	Durchschnittliche Breite	—	12,74	—	8,34
Prag	I Graben: Na Příkopě	Beim Brückl Kreuzungspunkt zum Wenzelsplatz	25,45	30,00 geplant	—	11,05 m. Wartebühne von 2,00
	I Altstädter Marktplatz gegen die Pariser Straße: Staroměstské náměstí-Pařížská ulice	Bei der Einmündung der Pariser Straße in den Markt bei der ehemal. russischen Kirche bzw. St. Niklaskirche der Altstadt	—	24,00	—	12,90
	I Altstädter Marktplatz gegen den Kleinen Ring: Staroměstské nám.-Malé náměstí	Engste Stelle beim Hause C. Nr. 4	11,45	11,45	5,90	5,90
	I Altstädter Marktplatz gegen die Karpfengasse: Staroměstské náměstí-Kaprová ulice	Engste Stelle beim Hause C. Nr. 19	6,20	6,20	3,85	3,85

Straßenbreiten in alten Städten.

erklärung:

Ab. Autobusse,
M. Motorräder,F. Fahrräder,
P. Personen,

P.B. Personenbeförderung.

Gehsteig- breite		Bedeutung der Straße im Stadt- grundriß	Art der zur Befahrung zulässigen Fahrmittel	Art der Benutzung	Verkehrs- kapazität, be- zogen auf eine durchschnittliche Stunde
Ursprüng- lich m	Gegen- wärtig m				
—	—	Hauptweg des Binnenverkehrs	F. Z. gesperrt Nur morgens teilweise befahrbar	Gehstraße	a) 2800 P. b) 4000 P. zwischen 17 und 18 Uhr Stand v. Jahre 1930
0,73	0,73	} Wichtigste Durchzugstraße	Jede Art Fahrzeug zulässig Keine St. B.	} Keine Beschränkung	17 Sch. F., 7 L. F. 18 A., 5 M. 71 F., Stand vom 10./11. VII. 1929
1,73	1,73				
1,44	1,44	} Umfah- rungs- straße		} Einbahnstraße	
0,45	0,45				
0,42	0,42	} Durchzugstraße			
0,45	0,45				
O.-S.: 0,70 W.-S.: 0,50	O.-S.: 0,70 W.-S.: 0,50	Hauptdurchfahrts- straße nach Franzensbad	Jede Art Fahrzeug zulässig Keine St. B.	Keine Beschränkung	26 L. A., 30 A., Stand vom 23. u. 24. X. 1930, doch nicht vollendet
—	—	Einzigste und wichtigste Durch- fahrtsstraße	Jede Art Fahrzeug zulässig Keine St. B.	Bisher keine Beschränkung Notumfahrung möglich	Keine Zählungen
—	etwa je 1,75	Durchzugstraße	Geschlossen für F. Z. Für A. zwischen 11 bis 1, 17 bis 19,30 Uhr	Einbahnstraße Gehstraße	200 F. Z., 6000 P. im Gehverkehr. Stand v. Jahre 1926
—	je 2,20	Hauptverkehrs- straße			535 F. Z., 10 620 P. Stand um 1907
—	6,10 6,30	Hauptverkehrs- weg des Innen- ringes A. Siehe Abb. 5	Sch. F. verboten Sonst frei für jedes Fahrmittel	Keine Beschränkung	759 F. Z., 162 Fahr- züge der St. B. mit 5435 P. B., Stand v. 7. V. 1930
O.-S.: 5,20 W.-S.: 3,00	O.-S.: 5,20 W.-S.: 3,00	Binnenverkehr	Befahrbar für jede Art Fahrzeuge	Keine Beschränkung	136 F. Z., 30 Fahr- züge der St. B. mit 1179 P. B., Stand vom 6. V. 1930
N.-S.: 2,25 S.-S.: 3,30	N.-S.: 2,25 S.-S.: 3,30	Örtlicher Binnenverkehr	Befahrbar für jede Art Fahrzeuge	Keine Beschränkung	96 F. Z. Stand v. 6. V. 1930
S.-S.: 1,35 N.-S.: 1,00	S.-S.: 1,35 N.-S.: 1,00	Durchgangsverk. Entlastungsstraße f. d. Zeltnergasse in ost-westlicher Richtung	Sch. F., L. A., L. F. ver- boten. A erlaubt. A. B. nur in der Richtung Alt- städter Platz—Karpfen- gasse. St. B. keine	Einbahnstraße	429 F. Z. Stand v. 6. V. 1930

Ort	Straßen	Nähere Angabe	Lichte Breite zwischen den Hauswänden		Fahrbahnbreite	
			Ursprünglich m	Gegenwärtig m	Ursprünglich m	Gegenwärtig m
Prag	I	Eisengasse—Altstädter Platz: Zelezná ulice-Staroměstské náměstí	6,80	6,80	4,20	4,20
	I	Zeltnergasse: Celetná ulice	— 7,90	— 7,90	— 4,90	— 4,90
	II	Hybernergasse: Hybernská ulice	16,00 17,00 25,00	16,00 17,00 25,00	etwa 12,00 —	etwa 12,00 —
	II	Heinrichsgasse: Jindřišská ulice	18,70	18,70	—	10,20
	III	Belvederegasse: Letenská ulice	6,00 7,00 10,00	6,00 7,00 10,00	— — —	— — —
		Kärntner Straße	Engste Stelle am Stock im Eisenplatz Engste Stelle beim Hause C. Nr. 41 Breiteste Stelle zwischen Weihburg—Singerstr.	7,00 — 10,70 durchschn. 18,00 18,96	— — —	— — —
Wien		Rotenturmstraße	Engste Stelle nördlich vom Lugeck Breitest. Stelle a. Stefanspl. Durchschnittliche Breite Zwischen Lugeck und Stefansplatz Zwischen Lugeck und Franz-Josefs-Quai	7,30 14,50 9,00 — — durchschn. 13,70 bis 12,25 18,96	— — — — —	— — 10,00 6,25 10,00
		Bognergasse	Engste Stelle zwisch. Tuchlauben—Seitzergasse Breiteste Stelle nördlich der Seitzergasse Durchschnittliche Breite der Gasse	5,50 11,00 8,00 5,50 11,00 16,00	— — —	— — 8,00

Gehsteig- breite		Bedeutung der Straße im Stadt- grundriß	Art der zur Befahrung zulässigen Fahrmittel	Art der Benutzung	Verkehrs- kapazität, be- zogen auf eine durchschnittliche Stunde
Ursprüng- lich m	Gegen- wärtig m				
O.-S.: 1,40 W.-S.: 1,20	O.-S.: 1,40 W.-S.: 1,20	Binnenverkehr Wichtigste Quer- verbindung in der Süd-Nord- Richtung	Sch. F. verboten St. B. keine	Einbahnstraße in der Richtung gegen den Altstädter Platz Von dort Einfahrt verboten	276 F. Z. Stand v. 6. V. 1930
N.-S.: 1,20 S.-S.: 1,80	N.-S.: 1,20 S.-S.: 1,80	Alter Haupt- verkehrsweg von Osten zum Altstädter Platz	Sch. F. verboten L. A. „ F. Z. nur Einfahrt vom Altstädter Platz zu- lässig St. B. nach beiden Rich- tungen, eingleisig mit Ausweichstellen	Fahr- beschränkung Teilweise Geh- straße	Keine Zählungen
je 2,00 — —	je 2,00 — —	Alter Haupt- verkehrsweg, wie vor	Sch. F. verboten St. B. zweigleisig	Fahr- beschränkung	Keine Zählungen
2,60	2,60 und 5,90	Teilstück der gegenwärtigen Haupt-Umfah- rungstraße	Zulässig für jede Art F. Z. St. B. zweigleisig	Keine Fahr- beschränkung	443 F. Z. 91 Fahrzeuge d. St. B. mit 2930 P. B. Stand v. J. 1930
0,65 0,86 1,36	0,65 0,86 1,36	Wichtigste Durchzugstraße der Kleinseite	F. Z. jeder Art unzulässig St. B. teilw. eingleisig mit Ausweichstellen	Fahr- beschränkung; Gehstraße	Keine Zählungen
— — —	je 4,48	Haupt- Durchzugstraße	Lastfuhrwerke jeder Art verboten A. zulässig Ab. „ St. B. keine	Fahr- beschränkung	Keine Zählungen
— — — — —	je 3,00 je 4,48	Haupt- Durchzugstraße	Lastfuhrwerke jeder Art verboten A. zulässig Ab. „ St. B. keine	Fahr- beschränkung nur für Sch. F.	Keine Zählungen
— — —	— — S.-W.: 4,50 N.-O.: 3,50	Haupt- Verkehrstraße und wichtigste Querverbindung	Lastfuhrwerke jeder Art verboten A. zulässig Ab. „ St. B. keine V. K. Pol.	Fahr- beschränkung für Sch. F.	Keine Zählungen

Im dem Streben nach Schaffung einer geraden und breiten Fahrbahn wirkt sich die Lage der Regulierungslinien am verhängnisvollsten bei der rücksichtslosen Erweiterung und Begradung der Altstadtstraßen, am mildesten bei möglicher Übereinstimmung mit den alten Baufluchten aus.

Die Parallelität der Straßenwände im Altstadtkern ist nicht anzustreben, weil dadurch die feinen Schwingungen, Knicke, Winkel und Vorsprünge, Ausbuchtungen und Absätze der Straßenwände mit ihren häufig malerisch aufgebauten Straßenkulissen — also die ganze räumliche Plastik der Straße — verlorengehen. Man erreicht zwar durch sie glatte Durchfahrtswände, nimmt aber damit gleichzeitig dem alten Stadtbilde viel von seinem harmonischen Reiz und seiner Beweglichkeit und schafft dadurch nur zu häufig fade Einheitlichkeit, langweilige Gleichmäßigkeit oder gekünstelte, romantische Vielgestaltigkeit.

Nicht zuletzt sind es wirtschaftliche Gründe, die gegen die Begradung, Erweiterung und Parallelität der Straßenwände im Altstadtkern sprechen. Die Durchführung fordert bei rascher Entwicklung hohe Ablösungsbeträge, macht sich aber bei selbsttätiger, somit langfristiger Anlage zum Teil selbst überflüssig und wird in der Übergangszeit durch die Baulücken, Giebelmauern, allfälligen Abbruchstellen selbst in weniger wertvollen Stadtteilen unerfreulich wirken.

Die häufig anzutreffende Sucht nach Straßenerweiterung und Begradung im Kerne alter Städte beruht zum Teil auf der Überschätzung der Kapazität der Verkehrsdichte in den Straßen. Die Städtebauwissenschaft hat die Zwecklosigkeit solcher Maßnahmen im Stadtkern erkannt, weil sie mit zu großen Verlusten an ideellen und realen Werten verbunden sind; sie forscht nach den Mitteln, solche Eingriffe in der Zukunft möglichst überflüssig zu machen. Nicht zuletzt liegt ihre Ursache auch in der Anwendung eines falschen Maßstabes. Mit Recht weist Sierks⁴⁵⁾ auf die schädliche Verwendung des Meters als Maßeinheit für die Ermittlung der Straßenbreiten hin und schlägt als Einheit die Raummaße des menschlichen Körpers und bestimmter Fahraggregate vor. Die Begründung seiner Anregung ist besonders beachtenswert für die Ermittlung der Fahrbahnbreiten in der Altstadt, weil gerade hier die Anwendung eines veralteten Gebrauchsmaßes oder überlebter Einheiten zu Übergriffen in den Ausmaßen verleitet, die im Widerspruch zu den tatsächlichen Raummaßstäben stehen. Für die Bestimmung der Fahrbreite in der Altstadt soll nur jenes Fahrmittel entscheidend sein, daß nach einem wohlgedachten Plan nur diese Fahrbahn hauptsächlich befahren wird.

Unter dieser Voraussetzung und unter Beachtung der schon früher erwähnten Hilfsmittel der polizeilichen Verkehrsregelung, der Anwendung von Einbahnstraßen, der Umfahrung bedrohter Stellen und durch die Sichtung der Fahrmittel wird es häufig möglich sein, die Straßenbreite auf ein Mindestmaß herabzusetzen und die Begradung überhaupt überflüssig zu machen, denn nur das wirkliche und erwogene Bedürfnis rechtfertigt auch für die Zukunft den Eingriff.

In der Stadt der Vergangenheit läßt sich weder ein einheitliches Ausmaß für die Breite noch für die Steigung in den Hauptstraßen feststellen. In der vorstehend angeführten Zusammenstellung sind Angaben aus einer Reihe von Städten angeführt, die einen Überblick über die Ausmaße einzelner wichtiger Verkehrswege gestatten; ihre Kenntnis scheint mir für den Regulator der Altstadt wichtig, um ihm eine Grundlage für den Raummaßstab in der Altstadt zu geben und um die Überdimensionierung neuer Straßen zu vermeiden.

⁴⁵⁾ H. L. Sierks, Wirtschaftlicher Städtebau usw., S. 107 ff. Dresden 1926.