



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Begradung

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

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 Fahrzeug 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 Fahrzeuge 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.