



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die schöne Altstadt

Kühn, Karl

Berlin, 1932

Niederlauben

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

Sehr wirkungsvoll werden Durchgänge benutzt zur Erschließung großer Binnengärten und zu ihrer Einbindung in den Verkehrsraum der Altstadt; so wird beispielsweise der Franziskaner-Klostergarten nach durchgeführter Regulierung als Grünfläche erhalten, aber durch sieben Durchgänge mit den umgebenden Hauptstraßen verbunden, wodurch ruhige und angenehme Querverbindungen geschaffen werden (b, Abb. 6). In ähnlicher Weise ist der ehemalige Silva-Taroucasche Palastgarten durch fünf Durchgänge mit den umliegenden Hauptstraßen im Binnenverkehr verbunden (c, Abb. 6).

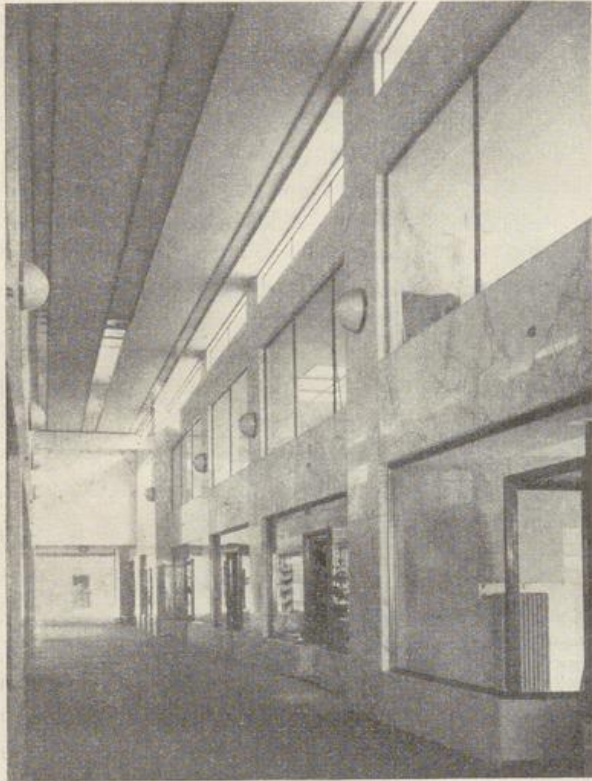


Abb. 9. Prag: Neustadt, Repräsentationsgebäude der Berg- und Hütten-Gesellschaft, Nr. 7 = 15-II, Lazarusgasse. Neuzeitliche Verkehrspassage. Nach dem Entwurfe von Architekt J. K. Říha, Prag.
Foto Möller, Prag.

Die Abb. 9 veranschaulicht einen neuzeitlichen Lösungsversuch einer Passage im Bereich der Prager Neustadt⁵³⁾.

Eine Milderung der Verkehrsnot in alten Städten — insbesondere an Straßenkreuzungen — wird sich mitunter durch eine vorsichtige Anwendung von Niederlauben⁵⁴⁾ erreichen lassen. Lauben sind ein beliebtes, uraltes Baumotiv von großer architektonischer Wirkung bei Holz- und Steinbauten in Städten diesseits und jenseits der Alpen. Sie sind entweder in Reihung längs der Straßenzeilen angeordnet oder umgeben den Markt allseits, einseitig, oder nur stückweise. Die Überbauung der Einmündungsstellen findet sich an südfranzösischen Anlagen⁵⁵⁾.

Gegen die wahllose und nur aus eklektischer Altertümelei bevorzugte Anwendung der Niederlaube hat sich Camillo Sitte ausgesprochen⁵⁶⁾. Die dort angeführten Bedenken, wie räumliche Ausdehnung, Zerstückelung und Beschränkung der Bau-

blöcke, sind beachtenswert; trotzdem können der Anwendung von Lauben in der Altstadt, insbesondere bei größerer Verkehrsnot, Vorteile nicht abgesprochen werden.

⁵³⁾ Ausmaße einiger neuzeitlicher Passagen: Gebäude der Berg- und Hütten-Gesellschaft, Nr. 7 = 15 II, Jungmannsgasse: Breite 4,50 bis 5,10 m, Höhe vorn 4,50 m, in der Mitte 7,50 m; Versicherungsanstalt „Donau“, Nationalstr. 10 = 138-II: Breite 3,50 m, Höhe 4,90 m; Versicherungsanstalt „Sekuritas“, Wassergasse 20 = 681-II: Breite 3,20 m, Höhe 4,30 m; Versicherungsanstalt „Adriatica“, Jungmannsgasse 41 = 36-II: Breite 6,00 m, Höhe 4,00 m.

⁵⁴⁾ Nach dem Entwurf der neuen Bauordnung für die Tschechoslovakische Republik sind nach § 57 Lauben zulässig; ihre richtige Anwendung kann zur Enteignung des notwendigen Baugrundes führen. Näheres Die Denkmalpflege 1930, Heft 1 u. 2.

⁵⁵⁾ A. E. Brinkmann, Spätmittelalterliche Stadtanlagen in Südfrankreich. Deutsche Bauzeitung 1910, Sonderabdruck S. 16, 22.

⁵⁶⁾ Camillo Sitte, Der Städtebau usw. 4. Aufl., Wien 1909.

Ihre Anwendung in längerer oder kürzerer Reihung und im Einzelfalle wird im alten Stadtbild jedoch nur bedingt möglich sein.

Bei der Aufbesserung der alten Stadt wird es sich vor allem darum handeln, alte verbaute Lauben wieder zu öffnen und neuzeitlichen Anforderungen dienstbar zu machen oder neue Lauben bewußt anzulegen. Die Wiedereröffnung von Niederlauben an alten Gebäuden ist ein Vor-

gang, der in Sonderfällen zu idealen Lösungen führen kann, insbesondere, wenn die Gebäude an der Platzecke oder in der Wandmitte liegen. Die nach diesem Grundsatz erfolgte Wiedereröffnung der verbauten Lauben an den Rathäusern zu Böhmisch-Krummau (durchg. 1923) und Leitmeritz (durchg. 1911, Abb. 10) verbesserte nicht nur die Verkehrsschwierigkeit an ihren Flanken, sondern bereicherte die alten Platzbilder um reizvolle Zutaten.

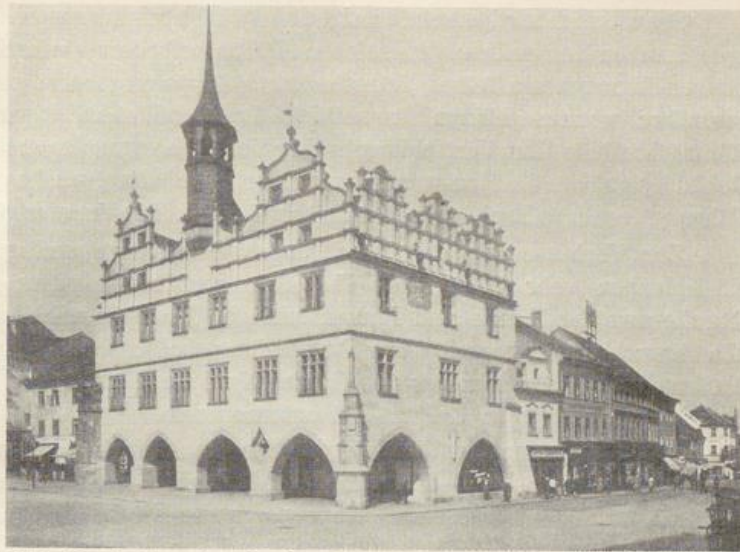


Abb. 10. Leitmeritz: Rathaus, erbaut 1537—1539, wirkungsvoll eingestellt gegen die anschließende alte Baulücke, Ecklaube wiederum geöffnet 1924.

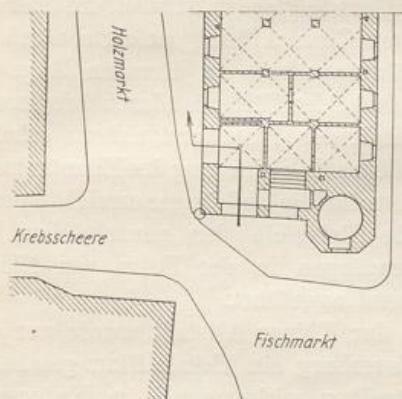


Abb. 11. Halberstadt: Rathaus, seitlicher Durchbruch zur Verkehrsverbesserung, Grundriß.

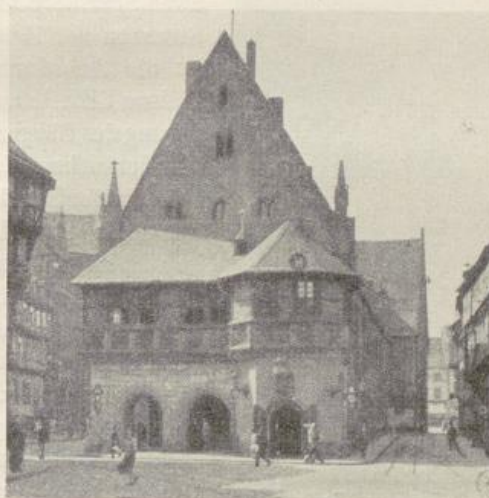


Abb. 12. Halberstadt: Rathaus, seitlicher Durchbruch zur Verkehrserleichterung, Ansicht.

In gleicher Weise werden sich häufig durch Öffnung geeigneter Wölbfelder des Erdgeschosses der Baudenkmale Durchgänge schaffen lassen, wie es erst jüngst beim Rathaus zu Halberstadt mit Glück geschehen ist⁵⁷⁾ (Abb. 11 u. 12).

⁵⁷⁾ Die Denkmalpflege 1930, Heft 1/2, S. 76, Abb. 88 bis 91.

Schwieriger wird es sein, in alten Gebäuden mit ausgesprochenem Denkmalcharakter neue Lauben anzuordnen. In solchen Fällen erfordert die architektonische Lösung der Laubenöffnungen ein feines, künstlerisches Anpassungsvermögen an den alten Bau, insbesondere, wenn es sich um eine seitliche Laube mit stirnseitiger, exzentrischer Eingangsöffnung handelt. Zur Vermeidung grober Verstöße gegen den architektonischen Aufbau des Gebäudes und um die Hauswand unverändert zu erhalten, wird es häufig möglich sein, durch Führung des neuen Laubenganges zum bestehenden Hausflur eine günstige Lösung zu erzielen.

Zur Verbesserung des Durchganges durch enge und gestaffelte Gassen können Niederlauben sehr häufig mit Vorteil angeordnet werden; so wurden sie für die Regulierung der Hirsch- und Frauenstraße in Ulm⁵⁸⁾ in reichlichem Maße vorgeschlagen. Ein brauchbarer Versuch ihrer Anwendung bei einem Fachwerkbau wurde bei dem Aufbruch des Erdgeschosses des Hauses Nr. 5 am Fischmarkt gegen die Gasse „Hinter dem Richthause⁵⁹⁾“ in Halberstadt unternommen.

Auch im neuen Regulierungsplan für die Altstadt von Prag sind zur Erleichterung der Straßen-Durch- und -Übergänge Niederlauben auch an geschützten Bauwerken in ausgiebigem Maße vorgesehen, wie etwa in der Eisen- (Železná-), National- (Národní-), Stuppard- (Štupartská-), Huß- (Husova-) und Karoline-Světla- (Karoliny Světlé) Gasse u. a. (Verzeichnet im Plane der Altstadt, Abb. 6.)

Selbst wenn die Anwendung der Niederlauben im alten Stadtbilde wesensfremd wäre, sind sie nicht so ohne weiteres abzulehnen, weil sie eben ein notwendiges Hilfsmittel sind. Ihre richtige architektonische Einbindung in den Altstadtkörper ist beim Alt- wie beim Neubau stets eine Frage des künstlerischen Tactes und Könnens.



Abb. 13.

Köln: Altstadt, Gülichplatz, Neubau Haus Neuerburg mit neuzeitlicher Platzlösung und Anwendung der Niederlaube als Platzabschluß.

Die neuzeitliche Anwendung der Niederlaube im alten Stadtkern an Neubauten wird sich meist nur auf kurze Strecken der Hausseiten oder Ecken beschränken. Bekannt ist die Anordnung von Ecklauben am Wiederaufbau des Maison l'Etoile auf der Grande Place in Brüssel, die über Anregung des Bürgermeisters Charles Buls⁶⁰⁾ erfolgte, oder beim Wiederaufbau der Löwenapotheke in Dresden längs der Wilsdruffer Straße⁶¹⁾. In beiden Fällen ist durch ihre Anwendung die Geschlossenheit der Platzwand nahezu erhalten geblieben und eine fühlbare Erleichterung des Einmündungsverkehrs gegen den Platz für die Fußgänger erreicht worden.

Einige lehrreiche Beispiele der neuzeitlichen Anwendung von Arkadengängen in der Form von Niederlauben seien nachstehend angeführt:

Am Gülichplatz der Kölner Altstadt wurde vor dem Neubau des Hauses Neuerburg ein kleiner Platz geschaffen, der durch einen Flügelbau wirkungsvoll im Erdgeschoß durch einen Arkadengang abgeschlossen ist (Abb. 13).

⁵⁸⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung 1927, S. 169.

⁵⁹⁾ Die Denkmalpflege 1913, S. 22, Abb. 1 bis 4; 1930, Heft 1/2.

⁶⁰⁾ J. Stübgen, Der Städtebau, in „Handb. d. Architektur“, IV. T., 9. Halbbd., S. 156, Abb. 383, S. 232.

⁶¹⁾ C. Gurlitt, Städtebau, S. 247, Abb. 366, Berlin 1930, sowie Mitt. d. sächs. Heimatschutzes, Bd. 7, Heft 5 bis 8, S. 77. Die vom Stadtbaudirektor Arch. Erlwein + erneuerte Laube wurde auf eine Länge von 20,40 m um 5 m zurückgerückt.

Am Domplatz zu Würzburg ist zur Verschließung der Nordseite des Neumünsters und des ehemaligen Leichhofes⁶²⁾ der Neubau der Städtischen Sparkasse 1928 nach dem Entwurf von Theodor Fischer errichtet worden; im Erdgeschoß wurden gestaffelte Arkadengänge zur Erleichterung des Durchgangverkehrs und Auflösung der Baumasse geschickt angewendet.

Auch in Prag wurden beim Neubau der städtischen Bibliothek am Marienplatz, vollendet 1929, die seitlichen Vorbauten unterlaubt; die Arkade in der Richtung der Plattnergasse bildet hier nicht nur den Raumabschluß, sondern dient gleichzeitig auch zur Verkehrsverbesserung der dort künstlich geschaffenen Einschnürung der Fahrbahn⁶³⁾.

Zur Bewältigung des Großverkehrs in Weltstädten wird neuestens gleichfalls die Arkade als wirkungsvolles Bauglied und Mittel zur Verkehrsverbesserung erwogen; so wurden bei den planlichen Darstellungen für die Anlage neuer Verkehrswege in New York⁶⁴⁾ unter anderem hochgelegene Arkadengänge längs der Straßen durch Aufbruch von Geschossen der Hochhäuser vorgeschlagen. Auch in Paris ist neuestens zur Verbreiterung der Fahrbahn in Altstadtstraßen, sowie in Boulevards der beachtenswerte Vorschlag gemacht worden, die bisherigen häufig überbreiten Trottoire zugunsten der Fahrbahn zu verengen (Rue Royale, Rue Rivoli u. a.) oder sie in die Erdgeschosse der Häuser zu verlegen und diese selbst durch Arkaden aufzubrechen, wie es für die Rue Montmartre vorgeschlagen wurde; als Beispiele gelungener Unterlaubungen werden die Arkadengänge längs der Rue des Colonnés, der Rue de Castiglione u. a. angeführt⁶⁵⁾.

Die Erhaltung der Lauben ist in solchen Städten eine denkmalpflegerische Notwendigkeit, wo sie von allem Anfang an schon vorhanden waren; sie aufzulassen würde eine dauernde künstlerische Schädigung des Urbestandes einer solchen Siedlung bedeuten und ist immer mit hohen finanziellen Lasten auf lange Sicht für die Stadtverwaltung verbunden — ganz abgesehen von dem unerträglichen Zustand der Übergangszeit mit den unvermeidlichen Baulücken, wenn die Fluchtlinie zurückrücken muß.

In kleinen Städten wird häufig gegen den Bestand der Lauben der Einwand der Verdunklung der dahinterliegenden Räume geltend gemacht. Durch die geschickte Ausnutzung der neuzeitlichen Baukonstruktionen und Baustoffe (größere Spannweite, Glaslichter) kann dieser Nachteil auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Immer kommt den Lauben in wirtschaftlicher Hinsicht der große Vorteil zu, die Waren nach alter Sitte in ihnen aufzulegen und damit den Verkaufsraum auf die Straße zu verlegen.

Ein schwieriges architektonisches Problem ist es, bei Neubauten an Laubenplätzen in alten Städten die durch die neuzeitlichen Baustoffe gegebenen Vorteile so auszuwerten, daß die neuen Lauben in ihrer Spannweite, Bogenform und Scheitelhöhe mit jenen der Nachbarhäuser zusammenstimmen. In kleineren Städten mit alten, meist weit im Rund- oder Korbogen gespannten Laubenbogen wird häufig durch Neubauten mit wechselnden, auch scheitrechten Laubenöffnungen der alte Rhythmus gestört. Um ihn zu erhalten, muß die Unterordnung des Neubaues und seiner Laubenform zugunsten des Gesamteindrucks gefordert werden.

Erreichbar ist dieses Ziel nur in langfristiger Entwicklung und wenn rechtzeitig baubehördliche Bestimmungen für die Laubenform nach einheitlich entworfenen Straßen-

⁶²⁾ Die Denkmalpflege 1903, S. 4 ff., sowie stenograph. Bericht des Tages für Denkmalpflege und Heimatschutz, Würzburg-Nürnberg 1928, S. 41, Berlin 1929.

⁶³⁾ Styl 1930, Heft 4 bis 6.

⁶⁴⁾ Zentralblatt der Bauverwaltung 1925, S. 478.

⁶⁵⁾ Illustration 1929, S. 4524 ff., Le problème de la circulation à Paris.

Kühn, Die schöne Altstadt.

wandplänen festgesetzt wurden und — eingehalten werden. Die unbedingte Festhaltung einer alten Laubenform muß nicht zwangsmäßig vorgeschrieben werden, da es mehr darauf ankommt, den harten Wechsel nicht harmonischer Formen der Öffnungen zu vermeiden. — — —

B. Haus und Straßenraum.

Die Lage des alten Hauses gegen den Platz oder die Straße zu ist gegeben durch die Baulinie⁶⁶⁾. Bei der Aufbesserung der Altstadt kommt ihrer Lage eine besondere Bedeutung zu, weil sie die Begrenzung des Altstadthauses gegen das öffentliche Gut bestimmt; gegen ihren Verlauf stellt sich die Regulierungslinie⁶⁷⁾, die vorzugsweise die neuzeitliche Begrenzung festlegen soll. Gemessen an dem Wert des Altstadtbildes, verfolgen beide entgegengesetzte Ziele. In denkmalpflegerischer Beziehung ist der Baulinie ein Vorrang einzuräumen.

Die geringste Störung für das Altstadtbild wird entstehen, wenn es gelingt, den Verlauf beider Linien anzugleichen, auch wenn dadurch ein gebrochener, unregelmäßiger Zug der Fluchten entsteht. Theoretisch ist in einer gekrümmten Gasse mit einzelnen geschützten Bauwerken eine einheitliche Bau- und Regulierungslinie durch eine gerade Verbindung der Hauskanten der zu erhaltenden Häuser möglich (Stübben⁶⁸⁾); es wird ein Gewinn für das Bild der Gasse sein, wenn die Anlage dieser Teilstücke nicht durch bloße Empirie, sondern nach künstlerischen Grundsätzen erfolgt.

Beim unvermeidlichen und begründeten städtebaulichen Eingriff wird eine Änderung der Lage der Regulierungslinie notwendig werden; diese kann angeordnet sein entweder hinter dem Baudenkmal oder vor dem Baudenkmal. In beiden Fällen erfolgt eine Veränderung der unmittelbaren Umgebung des geschützten Bauwerkes, die sich verschiedenartig auswirken kann. Wie dringend heute noch die Beachtung denkmalpflegerischer Forderungen ist, zeigen die Entwürfe für die Erweiterungen der Straßenzüge in Essen, Breslau, Hannover (Graupen-, Karmarschstraße auf 17,50 m) u. a.

a) Zurückrücken der Regulierungslinie.

Tritt die neue Regulierungslinie in Straßen ein- oder beiderseitig hinter die alte Baulinie zurück, dann bleibt das geschützte Bauwerk vereinsamt; es liegt vor seinen zukünftigen neuen Nachbarn, verliert die künstlerische Verbindung mit ihnen, und in den meisten Fällen wird es Verbesserungen erfordern. Beim Reihenhause werden diese in der Angleichung der freigelegten Seitenwände an die Nachbarn bestehen; notwendige Unterbauungen und Aufbauten zur Höhenangleichung werden die ursprüngliche Bauart noch mehr verwischen, so daß die Erhaltung des geschützten Baudenkmals zweifelhaft wird.

Bei Vorhandensein eines oder mehrerer geschützter Bauwerke in einer Gasse wird bei der Zurückrückung der neuen Regulierungslinie der Fall eintreten, daß die dazwischen errichteten, also zurücktretenden Neubauten mit ihren alten Nachbarn Baulücken bilden. Ihre Entstehung ist immer ein schwerer Fehler im Aufbesserungsplan der Altstadt, weil die Geschlossenheit der Straßenwand dadurch unlogisch ausgehöhlt und der Bildung der häßlichen Stirn- und Brandgiebelmauern Vorschub geleistet wird (siehe S. 46).

Um solche Fehler zu mildern und die Geschlossenheit der Straßenwand wenigstens in den unteren Teilen der Gebäude zu erreichen, wird für die Zeit des Überganges

⁶⁶⁾ Siehe S. 28, Anmerkung 43.

⁶⁷⁾ Ebenda.

⁶⁸⁾ Städtebau, S. 229, Abb. 510.