

## DIE SOZIALEN WANDLUNGEN DER ALTSTADT - UND DIE DARAUS FOLGENDEN ANSPRÜCHE AUF VERKEHRERSCHLISSUNG

Einführend möchte ich vorausschicken, dass ich kein Soziologe bin - doch als Architekt-Städtebauer, der gerne etwas zum Problem "Verkehr im historischen Stadtkern" beitragen möchte, halte ich Erwägungen über die soziale Struktur und Funktionsbestimmung der Altstadt als einige der wichtigsten Ausgangspunkte zu Verkehrslösungen; allerdings - und das ist vorauszuschicken - Vorschläge zu Verkehrslösungen, ausgearbeitet aufgrund exakter Untersuchungen und Vorarbeiten, können nicht autonom, nur vom verkehrstechnischen Standpunkt konzipiert werden : Verkehrslösungen sind als Mittel, als Bestandteil eines integralen Gesamtkonzeptes der denkmalpflegerischen, städtebaulichen und gestalterischen Lösung des Stadtkernes (der historischen Substanz) anzusehen. Um es gleich vorwegzunehmen : fachlich spezialisierte Vorschläge, ob sie nun schon Verkehr, Zweckbestimmung, Hygiene, Aesthetik oder sonst ein Spezifikum betreffen, (oder wissenschaftliche Untersuchungsmethoden des Bestandes und seiner Entwicklungsmöglichkeiten beinhalten) - diese sind insgesamt unentbehrliche und integrale Mittel zum Erfassen jener Phänomene, die die Altstadterhaltung sowie Regenerierung massgeblich beeinflussen - aber ihre Lösung ergibt sich erst aus einem in komplexer Teamvorarbeit erfassten schöpferischen Raumkonzept, das sich der Resultate wissenschaftlicher Forschung und Erkennungsmethoden durchlaufend bedient; es geht also um kein starres Planungsdogma, sondern um eine immer sich regenerierende, elastisch sich formende und ständig umformende Planvorstellung (Leitbild). Und damit will ich die Verkehrsprobleme absolut nicht unterschätzen - im Gegenteil erkenne ich ihre Vordringlichkeit an - nur geht es mir um ihre richtige Einstufung.

Also das als Einführung zu meinem Thema, das ich in folgenden Abschnitten behandeln möchte :

### *1. Bestehende Typen von geschichtlich sich entwickelnden Stadtkernen :*

Ursprünglich, im Mittelalter war der heutige Stadtkern die "damalige Stadt", die alle Funktionen erfüllte. Industrierevolution bringt durchgreifende soziale Veränderungen : Städtewachstum, Pauperisierung der Stadtkernes. Versuche zu seiner Verkehrserschliessung mittels Durchbrüchen.

Stagnierende Städte mit überwiegender Wohnfunktion des historischen Kernes - wirtschaftlich aufblühende Städte mit Zentralzone (incl. Historischen Kern) als Sitz des Tertiärsektors : Entwicklung zum City - Bereich.

2. *Was ist heute in der Altstadt als City, was will die Altstadt als City, was gehört - mit Rücksicht auf die Verkehrsansprüche und ihre destruktiven Folgen für das historische Bauegefüge - in die Altstadt als City*

Welche gesellschaftlichen Funktionen erfüllt heute der Stadtkern als Citybestandteil, resp. welche sollte er erfüllen, um dem Verkehr nicht wertvolle Bausubstanz zu opfern (bestimmte Formen von Wohnen, bestimmte Formen von Produktion (Handwerk), bestimmte Formen von Verwaltung, Dienste täglichen Bedarfes und lokaler Bedeutung, Dienste übergeordneter (bis regionales) Bedeutung und kulturelle Einrichtungen).

Welche Verkehrsarten gehören in den Stadtkern, dessen Funktion sich immer deutlicher in der Sphäre des Fussgängers abzeichnet; und wie sind diese räumlich zuzuordnen (Anlieger, Versorgung, Besucher).

3. *Verkehrslösungen im Altstadtbereich nur im Wege komplexer Planung und auf grossräumiger Basis :*

Am gestaltenden Planer liegt es festzulegen, was in die Altstadt gehört, was ihre Struktur nicht zerstört, wenn es auch klar ist, dass regenerierende Eingriffe nötig sind (lebende Organismen müssen ihre Zellen erneuern, sonst sterben diese ab - und Altstädte müssen leben) : also das heute tragbare Mass an Verkehrsbelastung und Verkehrseinrichtungen zulassen - und dies ist nur möglich im Zusammenhang mit dem Zentralbezirk, der Stadt, der gesamten Region, also aufgrund komplexer Raumplanung.

1

Bestehende Typen von geschichtlich entwickelnden Stadtkernen.

Beginnen wir mit einem kurzen historischen Überblick, wobei wir uns immer vor Augen halten wollen, dass Verkehr - als Mittel zur Erhaltung von Lebenswichtigen Funktionen - eben nur in funktionalen Zusammenhängen verfolgt werden kann; er ist nicht Zweck, sondern Mittel, das den Siedlungsorganismus erhalten, oder aber auch zerstören kann.

Ursprünglich erfüllten die historischen Altstädte *alle* gesellschaftlichen Funktionen einer Stadt : um den Marktplatz als Zentrum des Wirtschaftslebens reihten sich Wohn- und Produktionsstätten der Handwerker, getrennt nach Zünften, bis zum Verteidigungsgürtel der Stadtbefestigungen. Das Netz öffentlicher Wege war sehr bescheiden bemessen für Fussgänger, Karren, Reiter oder Pferdegespanne (Durchschnittsgeschwindigkeit max. 5 Km/h). Es war eben für

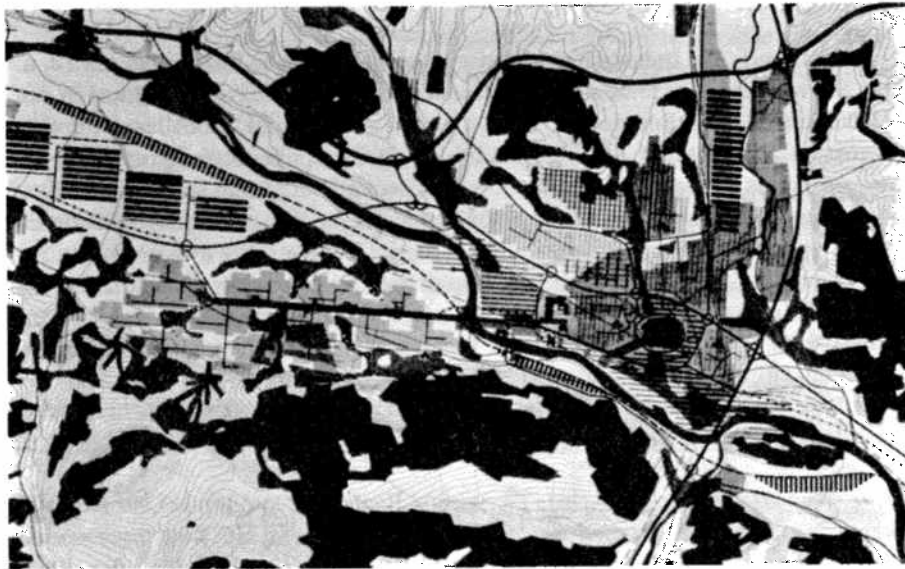
eine andere Gesellschaft gebaut, unter anderen technischen Voraussetzungen.

Im Laufe des Industrialisierungsprozesses (Industrielle Revolution des 18. u. 19. Jh) wuchsen Vorstädte und so begann die erste grosse soziale Wandlung in den Altstadt-kernen: die Bourgeoisie verlässt zum Teil ihren traditionellen Wohnsitz, bevorzugt Villegiaturen am Stadtrande - in den pauperisierten Kern dringt ein neues soziales Element vor, das die Bürgerhäuser umbaut, durch Hofanbauten incl. Werkstätten, Lagerräume etc. den sinkenden Ertrag der alternden Gebäude zu heben versucht. So verlief die erste Phase einer (destruktiven) Regenerierung, wo die damalige Gesellschaft versuchte, mittels grossangelegter Strassendurchbrüche oder zumindest Verbreitung von Strassendurchzügen (incl' Flächensanierungen) die Altstadt den Anforderungen neuer Technik anzupassen, dem Altstadttraum dem Verkehr zu erschliessen. Es wurde wirklich Leben hereingepumpt, aber die Altstädte wurden zerstört (wo der ökonomische Druck geringer war, blieben sie erhalten). Und da beginnt auch bewusster Denkmalschutz.

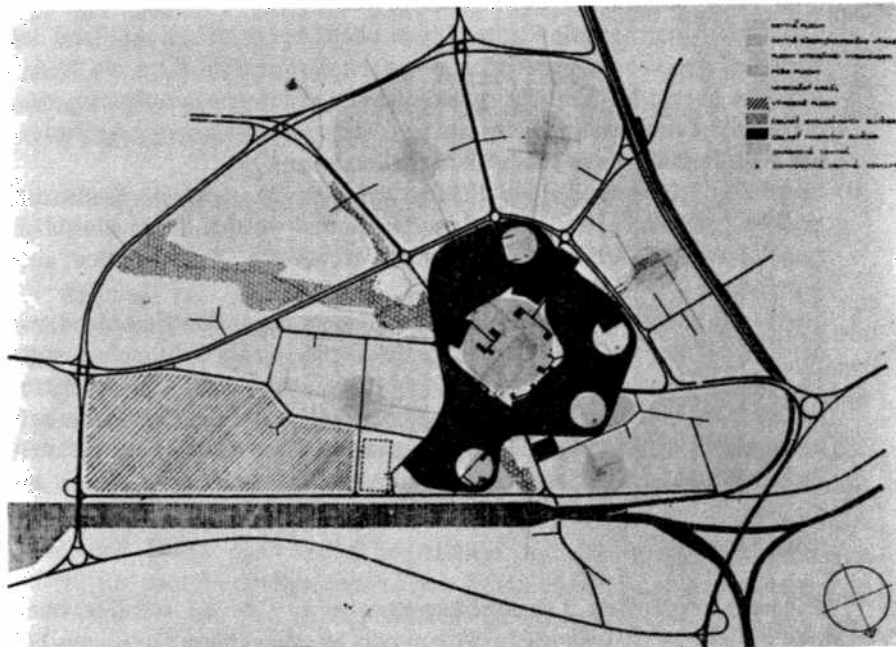
Nun erleben wir die nächste Phase eines Regenerierungsdruckes auf Altstadtkerne wirtschaftlich prosperierender Städte. Es vollzieht sich eine neue soziale Umschichtung : Altstadtkerne als Bestandteil des Zentralbezirks der Stadt wandeln sich zum Sitz des Tertiärsektors (sie werden zur "City" im "Central Business Districts"). - Im Allgemeinen können wir heute wohl - äusserst generalisiert - von drei Typen von Altstadt-kernen sprechen :

- a) ökonomisch stagnierende Städte, die im Laufe des 19. Jh. an den Rand des Wirtschaftsgeschehens gerieten, und wo im historischen Kern die *Wohnfunktion* überwiegt; hier gibt es natürlich die geringsten Verkehrseingriffe; doch auch keine mächtigen Investträger, sodass der Regenerierungsprozess mit dem Verfallsprozess kaum Schritt halten kann;
- b) ökonomisch sich entwickelnde Städte, wo sich der zentrale Stadtbezirk ungefähr mit dem historischen Kern deckt - und wo sich dieser allmählich zum Sitz des Tertiärsektors wandelt, wobei die Wohnfunktion sich vermindert.
- c) Städte mit ausgeprägter Zentralität und grossem regionalen Hinterland, wo der historische Kern den Ansprüchen des Tertiärsektors nicht mehr genügt. Es entwickelt sich die Zentralzone (zentraler Stadtbezirk), die den historischen Kern einschliesst, wobei die *Wohnfunktion* aus dem Zentralbereich systematisch verdrängt wird. Dieser Städtetyp birgt natürlich die grössten Gefahren : bei grosser wirtschaftlicher Aktivität ist der Altstadt-kern am meisten bedroht (wieder ist es der Verkehr, jetzt der motorisierte, der eingepumpt wird).

Moderne, zeitgemässe Lebensbedingungen einer City zu schaffen ohne Verkehrserschliessung ist unmöglich. Wir müssen allerdings Wege finden, wie der



Die Umgebung der Stadt.



Das Stadtzentrum und seine Funktionen.

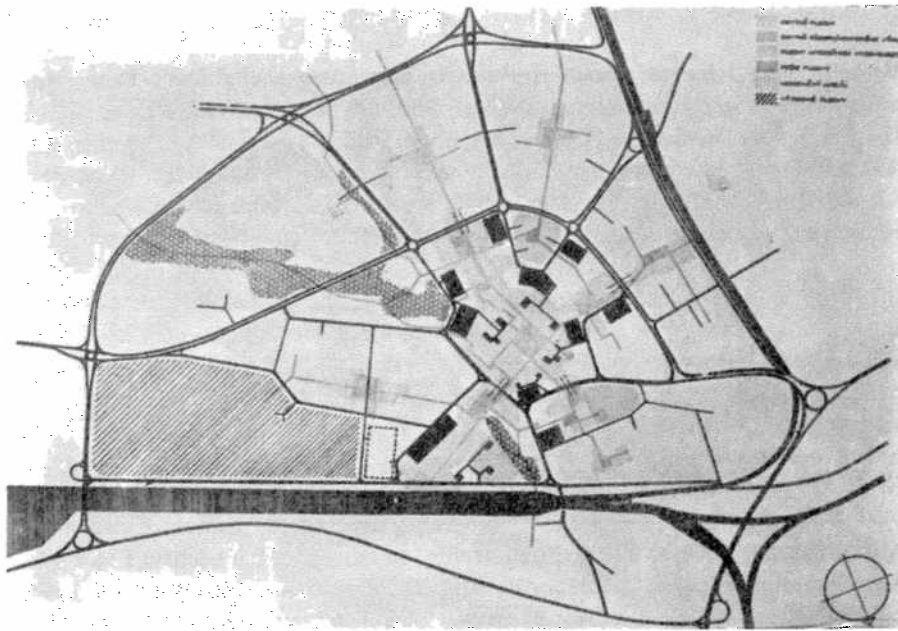
Verkehr ohne schwerwiegende strukturelle Zerstörungen eindringen kann. Man muss klare Fußgängerzonen ausweisen und die Verkehrserschliessung durch Umgehungswege - oder besser in zweiter Ebene - sichern : das ist die Zukunft aller Altstadtkerne, soweit diese nicht schon zerstört wurden. Es sind bisher schon viele Altstadtkerne - besonders in der Bundesrepublik Deutschland - auf diese Art reanimiert worden, leider meist nach Zerstörung und Verlust der Altbausubstanz.

Die ständig wachsende Motorisierung wird uns in Zukunft zu grösseren Eingriffen in der zweiten Ebene zwingen, ob es schon um Garagen oder Bedienung von Einrichtungen des Tertiärsektors geht - genau so, wie es nötig sein wird, im mittelalterlichen Kern klare *Fussgänger-Raumfolgen*, Architektonische Ensembles auszuscheiden, sozusagen als Innenräume, die von Aussen bzw. von der zweiten Ebene bedient werden.

Falls also die erste Phase sozialer und funktionaler Umschichtungen die Altstadt durch Verkehr zu zerstören drohte, so muss nun die nächste Phase eine Konsolidierung anleiten und dem Altstadt kern Umweltbedingungen ähnlich denen sichern, unter welchen diese vor einem halben Jahrtausend erbaut wurden : denn es war ja eine Fußgängerstadt - allerdings muss das Fußgängermilieu durch "Eingriffe" erkauft werden : wir müssen gewisse Zerstörungen in Kauf nehmen, es geht ja da um *Zellenerneuerung* incl. moderne Infrastruktur (sonst folgt Verfall). Und der aktivste Vorkämpfer von Destruktionen ist heute Massenverkehr so Gesellschafts- und Diensteeinsichtungen mit grossem Bedarf an Betriebsflächen, Lagerräumen und Parkplätzen.

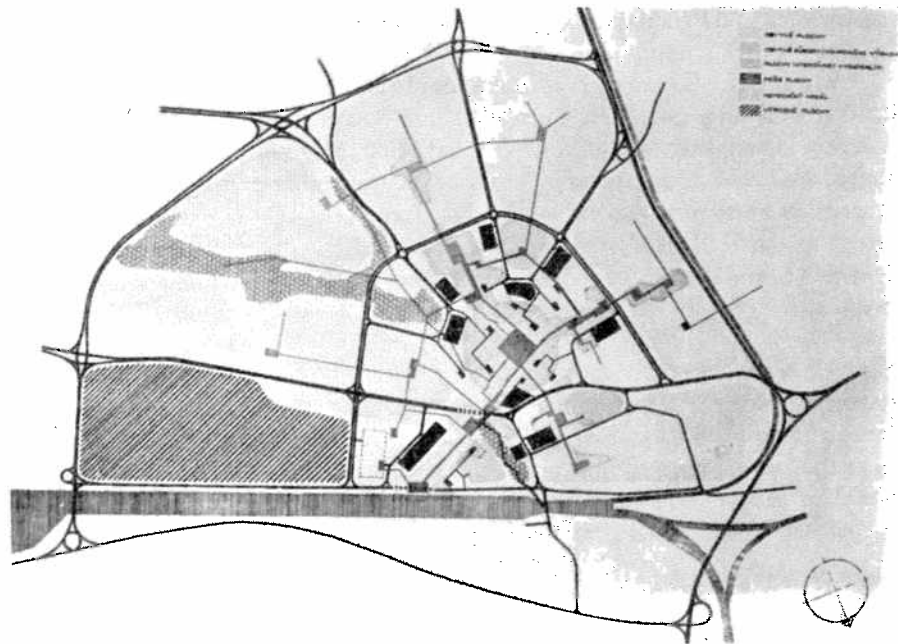
Wir stehen also vor der Aufgabe, das bauliche Kulturerbe im historischen Stadtkern dadurch zu retten, indem wir ihm eine neuzeitlich soziale Funktion zuweisen, deren Masse, Struktur, Verkehrs- und Folgeeinrichtungen ihn reanimieren, am Leben erhalten und nicht zerstören. Der reanimierte Stadtkern ist kein Museum, er muss vom Verkehr erschlossen werden - es geht nur um das Mass der Verkehrseingriffe. Dies alles sind ja Binsenwahrheiten - doch wir brauchen heute nicht mehr viel *Theorie* - sondern den Beginn von praktischen *Realisationen* im Citybereich.

Wir sprechen schon davon, dass wir unser Interesse auf den Stadtkern als Bestandteil der City konzentrieren wollen - denn da ist die Bedrohung am akutesten. Deshalb wollen wir uns dem dritten der oben angeführten Typen von Altstadt kernen zuwenden und uns den Begriff einer europäischen City, die sich über dem Altstadt kern entwickelt hat, im Gegensatz zu einer "unhistorischen" City wie wir diese z.B. aus Amerika kennen, klären.



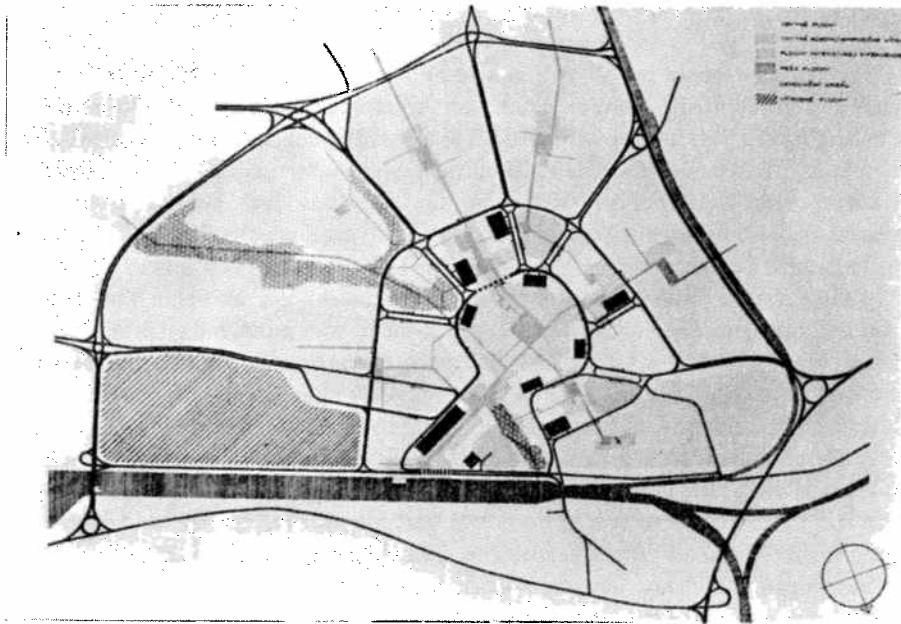
Drei Lösungen für die Verkehrs- und Parkprobleme.

a. Tangente.

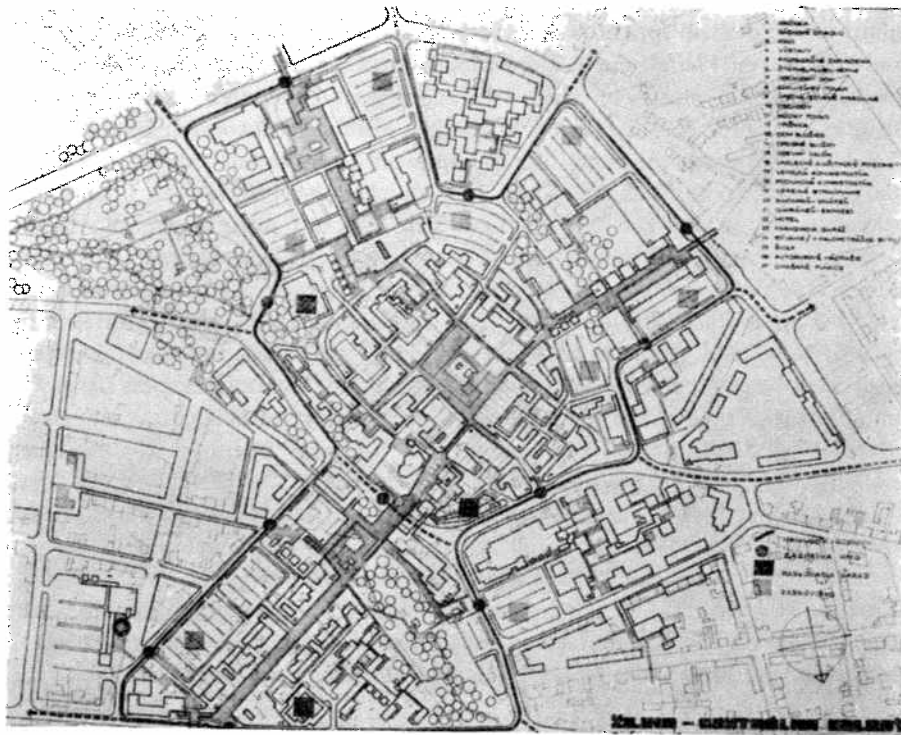


b. Grosser Ring.

Wenn wir heute im Allgemeinen von einer City sprechen, so denken wir an eine ausserordentliche Konzentration von Arbeitsstätten des Tertiärsektors einer Stadt; City als Sitz zentraler Funktionen, als städtebaulicher Raum, in dem sich nicht nur Kontroll- und Befehlsfunktionen, sondern auch gesellschaftliche Kontakte im Kulturbereich abspielen, die sich aus dem Lebensprozess der *gesamten Stadtregionen* - also Stadt und Umland - ergeben. Die City ist Träger des öffentlichen Bereiches des gesellschaftlichen Lebens, in der sich immer mehr die Trennung vom privaten Bereich vollzieht. Es schwebt uns also eine Vorstellung von Ballung zentraler Funktionen (in einem mehr oder minder abstrakten Raum) vor Augen, der, wenn wir ihn konkretisieren wollten, Formen aufweist, wie wir sie aus den Vereinigten Staaten kennen: also eine City räumlich frei organisiert, ohne historische Bindungen, mit grosszügigen Anlagen für fließenden und insbesondere ruhenden Verkehr. In der Tat, amerikanische Städte kennen keine feudale Struktur des Mittelalters, wo die städtebauliche Gestaltung durch Zweckbestimmung, durch klare Funktionsverteilung bestimmt war; weltliche, geistliche Obrigkeit, bürgerliche Selbstverwaltung, spezielle Zunftstrassen und Märkte, das alles wiederspiegelte sich in der räumlichen Anlage und städtebaulichen Struktur europäischer Stadtkerne. Amerikanische Kulturtradition, amerikanischer Städtebau beginnt mit Penn's Rasterschema von Philadelphia, aus der Gründerzeit des Ende des 17. Jahrhunderts - mit dem Universalschema der frühkapitalistischen Stadt, das zwar äusserst flexibel in Nutzung, aber gestalterisch und funktionell amorph wirkt; deshalb spricht ja auch Jane Jacobs von nötiger Mischung von "Alt" und "Neu", von *Vielfalt* die in die eintönige Struktur amerikanischer Städte eingepumpt werden muss - im Gegensatz zu unseren Tendenzen, die historische Struktur, in ihrer städtebaulich konzipierten Vielfalt, nicht durch Neubauten - Plomben - zu zerstören, durch Monofunktionalisierung abzutöten; jedenfalls ist die Entwicklung der amerikanischen City durch keine historischen Bindungen gehemmt wie in Europa, wo praktisch sich City mit historischem Stadtkern decken, oder zumindest der historische Stadtkern in den Zentralbereich der Stadt integriert ist. Dies ist ein Nachteil der Alten Welt, sicher - doch ergeben sich daraus auch kulturelle Verpflichtungen, abgesehen davon, dass die historische mittelalterliche Struktur auch gerade in der Gestaltung des Citybereiches zu neuen Lösungen inspirieren kann. Vergleichen wir doch nochmals den "Central Bussiness District" amerikanischer Städte, der keine historischen Kulturwerte beinhaltet, also eben überwiegend auf "Business" und weniger auf "Culture" orientiert ist - also eine moderne City, die im Schachbrett des Strassenrasters "wandert", je nach dem Druck der Investträger ihr Schwergewicht verlagert (soweit die City nicht durch kostspielige Stadtautobahnloops fixiert wurde) - also vergleichen wir doch jene bewegliche, veränderliche, amorphe City mit unseren Stadtkernen, deren mittelalterliche Struktur (und durch jahrhunderte finalisierten historischen Aufbau einer jeden Stadt) ihr spezifisches Gesicht prägt, ihre einmalige Erscheinung verbürgt: da beinhalten unsere Cities Werte, die in die Kategorie von "Unersetzlichkeit" zu



c. Kleiner Ring.



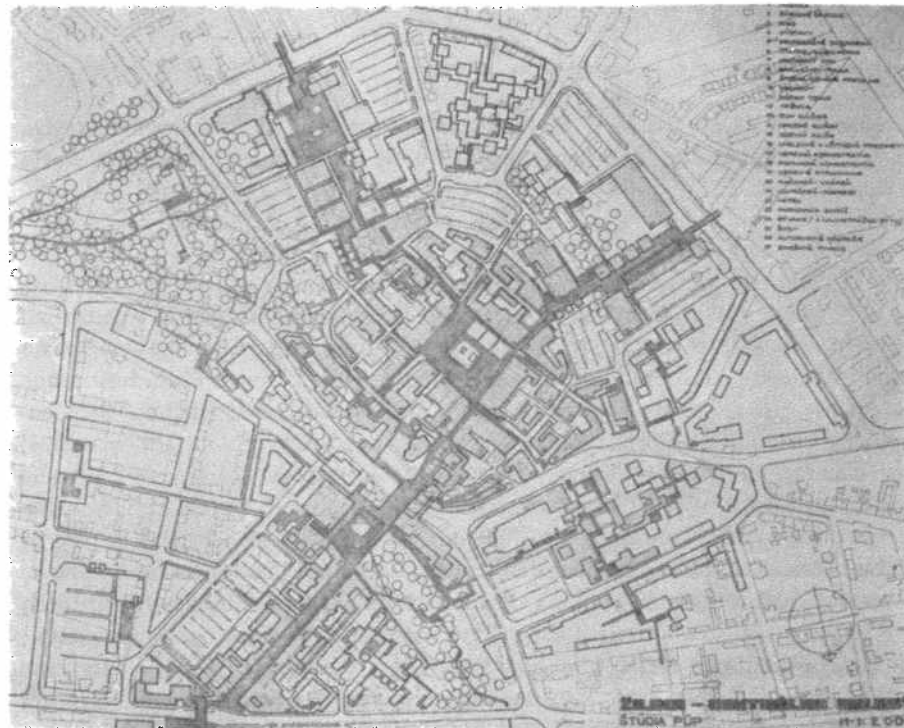
Öffentlicher Verkehr im Stadtzentrum.

rechnen sind. Und das lässt sich indesem von neuen Cities schwer behaupten, wenn wir auch hoffen, dass neuzeitiges Schaffen auch einmal einmalige Werte schaffen wird.

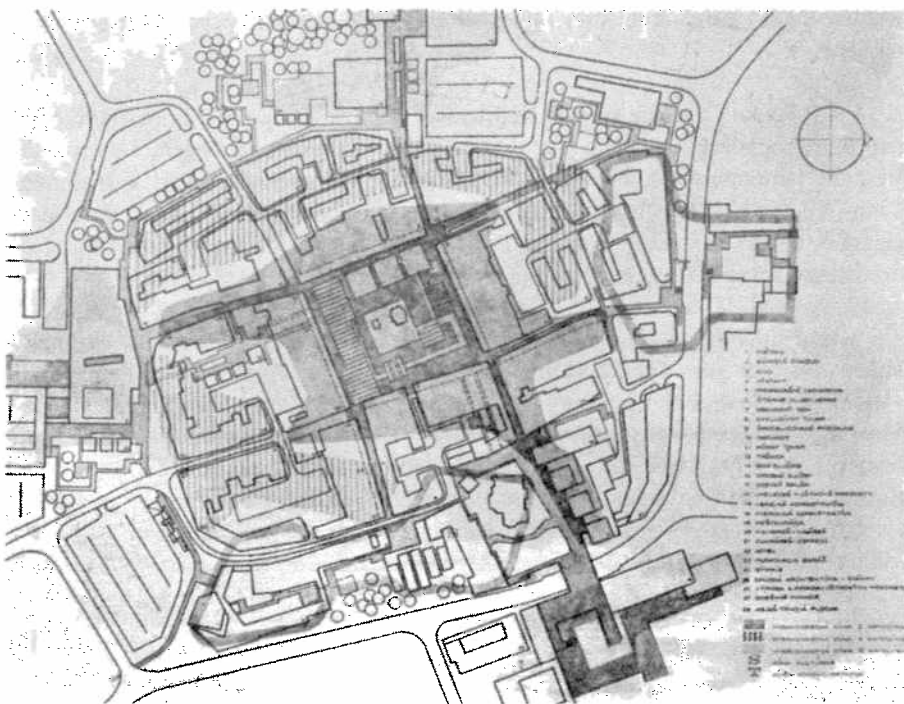
Kulturelle Aufgaben der Erhaltung und *Bewahrung* des Altstadtbereiches der "City" vor *Verfall* greifen in alle sozialen, ökonomischen sowie technischen Fragen des Städtebaues und der Stadtentwicklung über. Falls psychologische Anforderungen, das Traditionsbewusstsein des Volkes, sowie kulturhistorische Momente (z.B. unikater Kulturwert) resp. kulturpolitische Momente (Fremdenverkehr etc.) die Erhaltung des Siedlungskernes der Stadt, also des Cityzentrums, in Planung und Aufbau durchgesetzt haben, so werden wir vor die Aufgabe gestellt, den Strom der Investträger im Bereiche Kultur, Verwaltung, Geschäftsleben und auch Wohnen so zu lenken, dass er dem Altstadtbereich nicht ausweicht, sondern im Gegenteil den Baufond des Altbestandes für neue Zwecke ausnützt (und so können wir auch viele Kosten des Denkmalschutzes von direkten (staatlichen) Subventionen auf das Budget des individuellen oder genossenschaftlichen Investträgers verlagern): allerdings - der funktionelle Inhalt, Verkehrerschliessung, Volumen und Nutzungsart, muss von der Struktur und Form des historischen Objektes ausgehen - und nicht umgekehrt (ein Bauprogramm unterbringen wollen, das durch seine Bestimmung, seinen Umfang, Verkehrs- und Betriebsbedingungen nicht in Einklang mit der historischen Substanz gebracht werden kann: Geschäftshäuser mit grossem Verkehrsanfall, Verwaltungsobjekte, III.Sektor).

Ich denke da an die grossen Kaufhäuser (in Westeuropa und insbesondere in der Bundesrepublik), welche die subtile Altstadtstruktur sprengen, Leben und Verkehr hereinpumpen, den das mittelalterliche Strassenetz nicht aufnehmen kann, wo die Unmöglichkeit von Bedienungs- und Parkmöglichkeiten: entweder eine Kettenreaktion der Zerstörung der Altstadt anleitet - oder zu einem Exodus des Dienstangebots in ein Shoppingcentre ausserhalb der Stadt führt.

Und doch bietet gerade die Kleinmasstäblichkeit der Altstadt das optimale Milieu für ein um den Marktplatz verlagertes von "Aussen" bedientes und verkehrerschlossenes Kaufhaus aus Individualgeschäften - ohne eingreifende Strukturveränderungen im Parzellenrythmus, Masstab und Aufbau. Nebenbei sei bemerkt: wir brauchen die Dualität des Universalkaufhauses (wo die *Ware* dem Käufer sozusagen entgegengeht) und eine Fülle von Individualgeschäften exklusiveren Charakters, wo der *Käufer* der *Ware* in einem kulturellen historischen Milieu nachgeht, im menschengerechten Fussgängermasstab des "altstädter" Raumerlebnisses.



*Fussgängerstrassen im Stadtzentrum.*



*Die Funktionen der Altstadt.*

Verwaltungshochhäuser und das grossmasstäbliche Universalkaufhaus mit Parkmöglichkeiten, Anlieferungseinrichtungen etc. gehört unbedingt in die Zentralzone der Stadt, aber nicht in den Altstadt kern, der je normalerweise bei mitteleuropäischen Städten kaum den Radius von 250 - 300m überschreitet und somit gestattet, das Netz von individuellen Kauf- und Diensteeinrichtungen im Altstadtbereich von den Randparkings leicht zu erschliessen - wobei für Bedienung natürlich zeitgebundener Zutritt nötig ist. Nur in grösseren Kernen ist dann nötig, zu mehreren Bedienungsebenen zu greifen - aber auch da muss der grosse Verkehrsanfall am Altstadtrand in Parkgaragen abgefangen werden.

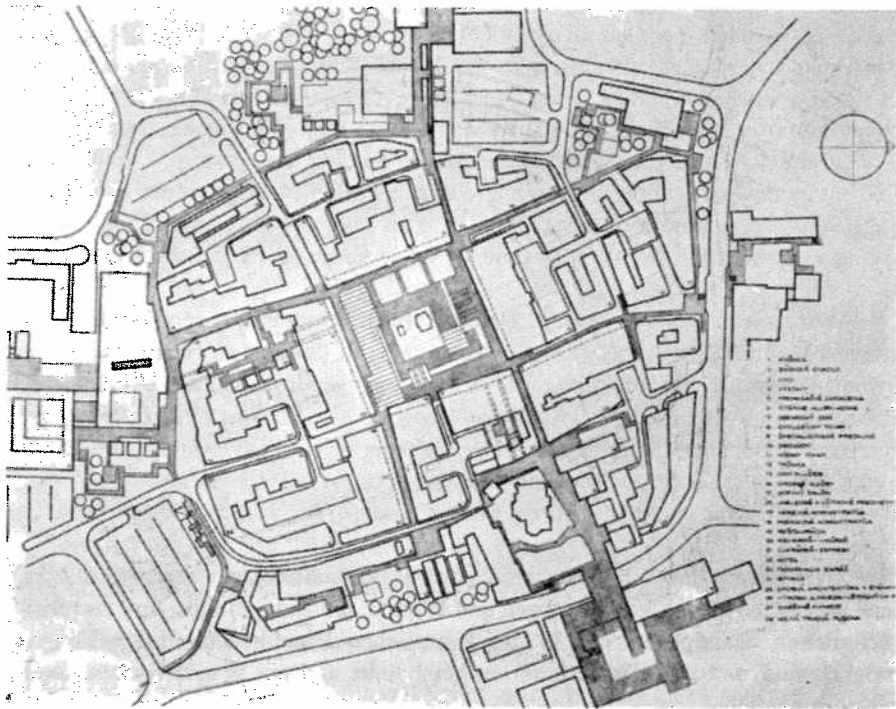
Wir müssen neues Leben mittels neuer Investträger in den verfallenden oder zumindest alternden Baubestand einpflanzen : denn - wie schon gesagt - wenn wir keine Anpassung des Baubestandes an heutige gesellschaftliche Bedingungen zulassen (von Ausstattung mit hygienischen und sozialen Einrichtungen im Rahmen bautechnischer Sanierung bis zu Erneuerung der Infrastruktur) wenn wir nicht nur den Durchgangsverkehr sondern jegliche Verkehrserschliessung und Parkmöglichkeiten vereiteln wollten, würden wir den Verfall nur beschleunigen.

Der historische Kern übernimmt also, als Bestandteil des zentralen Bezirkes, jene gesellschaftlichen Einrichtungen und Dienste, die vom betriebs- und verkehrstechnischen Standpunkt aus in der historischen Bausubstanz unterzubringen möglich sind, wobei die Wohnfunktion beschränkt und nur in spezifischen Lagen erneuert wird.

Der Weg zur Rettung vor Verfall and zur Reanimierung der Altstadt liegt also im planmässigen Erfassen und einheitlicher Umwertung des historischen Kulturbestandes als *organische Einheit* incl. moderner bzw. zeitgemässer Verkehrserschliessung - im Dienste spezifischer Funktionen des Tertiärsektors (Verwaltungs-Geschäftsfunktion sowie kulturelle Dienste bei Einschränkung der Wohnfunktion in Apartmenthouses).

Es bleibt wohl noch die Frage offen, ob wir - vom Standpunkt sozialer Kontakte und Verkehrsbedienung - *segregierte* Funktionsbereiche in der Altstadt schaffen wollen, oder eine Funktionsmischung - insbesondere Wohnen und verschiedene Typen von Tertiär- resp. Quartärsektor - bevorzugen, denn der Verkehrsanfall ist bei Wohnfunktion anders geartet als bei reiner Cityfunktion. Die Verkehrserschliessung ist natürlich komplizierter bei Funktionsmischung - doch das alles hängt mit lokalen Gegebenheiten, Altstadt kerngrösse etc zusammen.

Ueber diese Fragen ist es wohl am besten, anhand konkreter Beispiele zu diskutieren, die ich abschliessend aus unserer Praxis anführen möchte : Prag (das



*Fussgängerstrassen in der Altstadt.*

Problem einer U- Bahn unter dem Altstadt kern), Bratislava-Pressburg (Beispiel eines kleinen Kernens und eine Umbaustudie des Zentrums von Zilina-Seillein im Zusammenhang mit grossräumigen Regionalplanungen.

3.

Abschliessend möchte ich einige Richtlinien zitieren, die wir in unserer Denkmalpflege in der OSSR verfolgen und aus denen hervorgeht, dass Verkehrslösungen nur im Arbeitsteam von Städtebauern, Raumplanern und Denkmalpflegern zu erstellen sind :

1. Bei Umbauplanungen von zentralen Bereichen und Altstadt räumen ist von weitesten Erwägungen auszugehen : es ist nötig, den Entwicklungstrend, die *Entwicklungstendenzen der gesamten Region zu erfassen* deren Kern der zentrale Bereich ist. Es ist nötig, Prognosen über die Bevölkerungsverschiebungen und Konzentration auf mehrere Generationen voraus anzustellen, ebenso über strukturelle Verschiebungen zugunsten des Tertiärsektors, dessen Einrichtungen den zentralen Bereich der Stadt beanspruchen und natürlich auch über die Verkehrsentwicklung. Vergleichstudien aus verschiedenen europäischen Grosstädten mit historischen Kernen zeigen, dass eine Millionenstadt bis zum Jahre 2000 sich minimal (incl. Region) verdoppelt wird, deren zentraler Bereich sich von 300-500 ha bewegen wird und der Arbeitsgelegenheiten für 150-250.000 Arbeitende im Tertiärsektor bieten dürfte - je nach Intensität der wirtschaftlich-kulturellen Zentralfunktion der betreffenden Stadt.

2. Soweit die langfristigen Ansprüche des Tertiärsektors bekannt oder prognostiziert sind, müssen wir zur *Funktionsbestimmung des historischen Kerns* übergehen : es ist zu entscheiden : wird dieser als Bestandteil des zentralen Bereiches vom Tertiärsektor verschlungen, oder bleibt er irgendwie "am Rande", sodass die Wohnfunktion überwiegend bleibt.

3. Die *funktionale, städtebauliche* und somit auch *Verkehrstechnische Planung* der "City kann dann nur als Bestandteil der *Gesamtplanung* verlaufen - der *Umbau* entweder als zentral organisierte Erneuerung, oder im Additionsweg als Summe von Teilinvestitionen, die einer einheitlichen Planung unterliegen.

Unsere Aufgabe ist es, historisch, kulturell und baukünstlerisch wertvolle Altstädte sozial zu rehabilitieren und diesen wieder gesellschaftlich höhere Funktionen zuzuweisen. In Städten von ausgeprägter Zentralität sollte versucht werden, im Wege von langfristigen Wirtschaftsplanungen, des historischen Kerns zu einem räumlichbaulich verlagerten Geschäftshaus für spezielle Angebote auszubauen.

4. Der Umbau des zentralen Bereiches ist ohne *umfassende Verkehrsplanung* - als Bestandteil der komplexen Raumplanung - undenkbar. Ihre Prinzipien sind klar : Abriegelung vom Durchgangsverkehr, aber beste Erschliessung für den Zielverkehr incl. Parkgelegenheiten am Rande des zentralen Bereiches bzw. der Altstadt. Bevorzugung des Massenverkehrsmittels in zweiter Ebene, falls der Kern den Durchmesser von 600M/etc./übersteigt.

5. *Gestaltungsfragen* lassen sich schwer erfassen : Die so oft besprochene Symbiose zwischen Alt und Neu scheint eine Wunschvorstellung zu sein - doch jedenfalls können wir konstatieren, dass im historische Kern die räumliche Struktur (bei Erneuerung der Infrastruktur) erhalten bleiben soll, wogegen im übrigen Bereich der City natürlich tiefe Veränderungen der räumlichen Struktur unumgänglich sind; diese jedoch keine organischen - und somit auch visuelle - Konflikte mit dem Altbestand hervorrufen sollten. Fragen der Technologie von Plomben sind ein besonderes Gestaltungsproblem.

6. Die stadtverwaltenden Organe (Volksvertretung) müssen eine wohl-durchdachte *Umbaupolitik- Denkmalschutzpolitik betreiben*, die letztlich zu einer systematischen Regenerierung unserer wertvollen historischen Stadtkerne führen muss.

E. Hruska