

DIE GEFÄHRDUNG DER HISTORISCHEN BAUSUBSTANZ DURCH DEN VERKEHR

Die meisten alten Städte verdanken ihr Entstehen dem Verkehr. Die sind auf Wegkreuzungen oder an Flüssen aus den früheren Siedlungen entstanden. Diese bekamen Stadtrechte, eine Umwallung und bildeten eine Ballung von Menschen, von Geld und Gütern und von Bedürfnissen. Diese Faktoren schafften dann selbst wieder neuen Verkehr durch Handel und Durchfuhr.

Die Änderungen im städtischen Muster und die späteren Erweiterungen sind auf den Verkehr ausgerichtet, der anfangs noch einen wesentlichen Bestandteil des ganzen städtischen Lebens darstellt. Verkehr und die Innenstadt sind unlöslich miteinander verbunden. In Amsterdam entstand infolge der merkwürdigen Lage an einem Meerearm bei der Mündung des Amstelflusses ein Stapelmarkt. Dabei lag der Schwerpunkt des Verkehrs durch ein umfassendes System von Kanälen durchweg in dem Wasserverkehr. In den Strassen verkehrten Fussgänger, Rollwagen und Schlitten. Die Strasse gehörte grösstenteils zu dem Haus: ein jeder musste die Gosse vor seiner Tür unterhalten und für die Reparatur der Kaiwand vor seinem Haus an der Gracht sorgen. Das Haus drängte ständig nach grösserem Lebensraum auf Kosten der Strasse. Vorschriften wurden geschaffen um diese Expansion zu bändigen. Es entstand die seltsame Gewohnheit, dass man den Parterreboden der Häuser so hoch anbrachte, dass eine Freitreppe auf der öffentlichen Strasse erforderlich war.

Wohnen, arbeiten, Transport und die Breite der Strasse befanden sich aber miteinander im Gleichgewicht. Die Schwierigkeiten fingen erst durch die Störung dieses Gleichgewichts in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an. Die Patrizier zogen allmählich aus ihren palastartigen Häusern fort und richteten dieselben für ihre Büros ein. Die kleineren Hausindustrien gingen zugrunde oder mussten sich erweitern und mechanisieren. Dies alles führte zu einer geänderten Benützung der Strasse: es entstanden zu gewissen Zeiten Verkehrsstauungen und Verkehrslücken, ja sogar mitunter durchaus leere Strassen. Mit dem Erscheinen der Strassenbahn setzt die Antastung des Stadtbildes durch den Verkehr ein: die Bogenbrücken müssen flachen Brücken mit Schienen im Pflaster Platz machen. Nach der Elektrisierung kommen die vielen Drahtleitungen auf, welche als Spinnweben einen neuen Masstab entstehen lassen. Der Verkehr verdrängt alle andern Aspekte und Aufgaben der Strasse, wie die Funktion des Aufenthaltsorts, der öffentlichen Werkstätte, des Stapelplatzes und Marktes. Nur eine Funktion bleibt, nämlich die des Transportes: die Vielheit der Aufgaben ist auf eine

reduziert worden. Man versucht jetzt Lösungen für das Verkehrsproblem zu ersinnen, doch achtet dabei nur auf den Verkehrsfluss und übersieht sämtliche andern Funktionen der Strasse. Die Bürgersteige werden verschmälert, so dass der normale Verkehr, nämlich der Fussgänger (der ja immer noch der grösste Verkehrsteilnehmer der Innenstadt ist) in die Klemme gerät. Es entstehen Durchbrüche, es werden Grachten zugeschüttet. Diese Heilmittel, diese Verkehrslösungen sind es eben, welche dem Gesicht der Amsterdamer Innenstadt und der historischen Bausubstanz mehr geschadet haben als es der Verkehr selbst je getan hat. Ein Durchbruch und das Zuwerfen einer Gracht bewirken in der Innenstadt nur eine verhältnismässig geringe Verkehrserleichterung. Der eine Durchbruch beschwört den andern herauf; man verlegt die Engen.

Eine wesentliche Schädigung der konstruktiven Verfassung der Denkmäler durch den Verkehr ist nicht zu verzeichnen. Das Bauegefüge der meisten Häuser (Denkmäler) datiert aus dem 17. Jahrhundert. Weil sich der Backsteinbau nach und nach aus dem Holzbau entwickelt hat, ist die Konstruktion der Häuser als schwach zu bezeichnen. Das hängt in Amsterdam mit dem schlechten Untergrund zusammen: die ganze Stadt (auch die neue) ist eigentlich auf einem Morast gebaut. Es befindet sich eine etwa 50 cm starke Sandschicht in einer Tiefe von 12 m unter der Bodenoberfläche. Sämtliche Bauten welche vor 1920 erbaut wurden lagern auf Holzpfählen, die sich auf diese 12 m tiefe Sandschicht stützen. Die Ursachen des langsamen Verfalls sind die Änderungen die in und an den Häusern vorgenommen werden, wie:

- 1) die Beseitigung der konstruktiven Elemente wie Korbelen und Stützen;
- 2) das Abhacken von Balken für die neuen Stuckdecken;
- 3) die Versetzung der ursprünglichen Scheidewände und Treppen;
- 4) die Tendenz die Fassade unten immer mehr offen zu machen.

Der Wechsel des Wasserstandes infolge Trockenlegung in der Umgebung und vorübergehender Trockenlegung tiefer Baugruben ist als Hauptursache für den mangelhaften Zustand der Fundamente zu bezeichnen. Durch das Abfaulen trockenstehender Pfahlköpfe und Setzung und Abrutschen der Mauern versinken die Häuser. Es ist schwierig festzustellen in wiefern der Druck des Verkehrs die Konstruktion der überaus fragilen Häuser angreift, weil dieser Druck nur eine der vielen zerstörenden Kräfte ist, denen die Häuser ausgesetzt sind. Auch hier spielen Nebenfaktoren eine bedeutende Rolle: die wiederholte Aufschüttung der Strassen, auch für allerlei andere Zwecke, wie Kanalisierung und Leitungen und die adversive Wirkung des Bodens, wenn sich dieser unter den Häusern setzt, lösen oft einen gesteigerten Druck auf die Mauern, namentlich auf die Fassade, aus. Das durch schweren Frachtverkehr bei Geschwindigkeiten über 30 Stundenkilometer

hervorgerufene Leben des schlaffen Untergrundes verursacht oft eine waagerechte Bewegung der Häuser, welche messbar ist; bei Versuchen in Amsterdamer Häusern im dritten Stock (etwa 10 m über der Strasse) hat man eine waagerechte Bewegung von 1 mm gemessen. Man kann aber nicht genau feststellen, welchen Einfluss diese destruktiven Kräfte des Verkehrs auf eine Konstruktion ausüben, die bereits dreihundert Jahre alt ist und in der Änderungen vorgenommen wurden, welche die Konstruktion immer weiter untergraben haben.

Beängstigend ist es, dass alle Massnahmen, die auch jetzt noch für eine glatte Abwicklung des Verkehrs getroffen werden, mehr schaden als der Verkehr selbst. Man denke hier an die Pläne für Parkgaragen: dabei geht man tiefer in die Erde als normal, bisweilen 8 oder 10 m. Durch die Anziehung des Grundwassers in den tiefen Baugruben liegen die hölzernen Pfahlköpfe und der Holzrost unter den Backsteinfundamenten vorübergehend trocken. Bei der sgn. "Bronbemahlung" in grosser Tiefe, ändert sich zeitweise die Kornspannung in der dünnen Sandschicht in einer Tiefe von 12 m, wodurch alle Pfähle in der Umgebung etwas sinken. Die Baugrube mit einer Tiefe von 10 m in Zentrum der Stadt, die vor 4 Jahren für den Bau eines grossen Warenhauses gegraben wurde, liess die Neue Kirche, ein Bauwerk aus dem 14. und 15. Jahrhundert, um 1 cm sinken und nachher wieder um 8 mm steigen. Die Kirche ruht nicht auf der ersten Sandschicht, sondern sie hat 8 m tiefe Pfähle, welche in Moor und Lehm stecken (man sagt holländisch "op kleef"). Bei einem freistehenden Gebäude, wie die Neue Kirche, ist dies weniger gefährlich als bei den aneinanderlehenden Grachtenhäusern.

Die Bemühungen um die Regelung des Verkehrs haben etwas Kindliches; auch dies schädigt das Stadtbild mehr als der Verkehr selbst, weil die Verkehrsanweisungen bleibend sind und die Verkehrsspitzen vorübergehend. Die vielen Verkehrsschilder sind mitunter durchaus unübersichtlich und wirken wie eine Art permanenter Totempfähle. Man achtet nur auf die Aufstellung und Befestigung der Schilder, doch nimmt weder aus konstruktiver noch aus ästhetischer Sicht Rücksicht auf die Häuser. All diese begleitenden Arbeiten berücksichtigen nur den Verkehr, tragen dem Stadtbild oder den Denkmälern aber gar keine Rechnung.

Um den natürlichen und erwünschten Fussgängerverkehr in der Innenstadt kümmerte man sich bis vor kurzem durchaus nicht. Es lohnt sich, sich die Zebrastreifen näher anzusehen. Die Überquerungszeiten sind geplant nach den zufälligen Pausen im Strassenverkehr. Zuerst wird der Verkehrsfluss geregelt, und da hindurch, am liebsten ganz schnell, dürfen die Fussgänger den Übergang wagen. Eine Haltestelle der Strassenbahn und eine Fluchtinsel sind in Holland identisch. Soll eine Innenstadt auf die Dauer lebend bleiben, dann wird an vielen Stellen der Fussgänger zuerst berücksichtigt werden müssen, so dass es möglich wird, die Strasse wiederum in normaler Weise zu benützen. Dies kann nur, indem die Strasse

wieder auf den Verkehr zurückerobert wird und dadurch wieder eine Art Gleichgewicht entsteht. Die historische Bebauung kommt dann gleichzeitig wieder zur Geltung. So hat man in Amsterdam damit angefangen die breiteste Brücke über eine der ältesten Grachten nach einer Restaurierung durch schwere Bordleisten vor dem Parken zu schützen. Andere Plätze sollen noch folgen, wie der Platz vor der Westerkirche. Auf diese Weise können die früheren Aspekte der Stadt wieder hervortreten, so wie auf dem "Amstelveld" das immer ein Marktplatz war, der aber jetzt nach und nach einem Parkplatz für das heilige Blech geopfert wird. An bestimmten Tagen wird hier wieder teilweise ein Markt abgehalten und es bestehen schon Pläne den ganzen Platz wieder autofrei zu machen. So wurde auf dem zugeworfenen "Voorburgwal", einer der belebtesten Verkehrsadern des mittelalterlichen Teils der Innenstadt, im vergangenen Monat ein kleiner Platz autofrei gemacht, so dass die Kinder da wieder spielen und Briefmarken austauschen können. Der Blumenmarkt auf dem "Singel" bei dem Münzturm hat sich immer behaupten können, trotz dem Druck der Autos, und ist ein gutes Beispiel dafür wie man das Stadtbild an vielen Stellen beleben kann, wenn die Strasse und die Ufer der Grachten ihre Funktionen aufs neue erfüllen können. Von seiten der Gemeinde ist im Vorjahr ein Plan erschienen, der bezweckt ein kleines Viertel im mittelalterlichen Teil der Stadt erneut zum Wohnraum zu bestimmen, wobei das Auto sogar ganz ausgebannt und der "Nieuwmarkt", um das noch bestehende älteste Stadttor, völlig autofrei gemacht werden soll. Für die heutige, produktive Generation, die geboren wurde in einer Zeit da der alten Innenstadt ein nicht so hoher Wert wie jetzt beigelegt wurde und die aufgewachsen ist in einer Zeit, da das Auto als Statussymbol den Platz der Wohnung einnimmt, bedeutet dies eine Umwertung aller Werte. Für diese Generation, die verwaltende, ist eine alte Wohnung eine Bruchbude und muss ein altes Viertel mit hinfalligen Häusern saniert an Stelle von regeneriert und aufgewertet zu werden.

Es sind vor allen Dingen die Jüngeren, welche, durch ihre querköpfige Haltung, zu der richtigen Lösung - wenn auch auf vielleicht etwas extreme Weise - den Anstoss gegeben haben. Wenn die jüngere Generation "flanieren" und "verweilen" will, erblickt die ältere Generation darin ein "Herumlungern" und "Faulenzen". Vor fünf Jahren begannen die progressiven Jüngeren (die sogenannten "provo's") mit ihrem "weissen Fahrradplan"; nachdem sie einmal mit einem Mitglied im Gemeinderat vertreten waren, fingen sie an Druck auszuüben und stimmten gegen jeden Antrag. Teile von Gehwegen für Parkplätze oder für Verbreiterung der Fahrbahn zu opfern. Es entstand eine Bewegung "Die Strasse", welche Teile der Strasse für sich beanspruchte um sich "ludiek" d.h. in progressiver Art zu beschäftigen. Zur Zeit gibt das jüngere Geschlecht, besser bekannt als die "hippies", uns das Vorbild inmitten des Verkehrs wieder frei über die Strasse verfügen zu können.

Um der Gefährdung der historischen Bausubstanz zu begegnen hat man schon einige Massnahmen getroffen. So erstand im Zentrum eine kleine Parkgarage für 200 Autos, die ihren Ausgang, möglichst unbemerkt, nach einer Gracht hat. Das Mittel soll aber ja nicht schlimmer als das Übel sein : die Garagen dürfen das Stadtbild nicht beherrschen. Indem man das Parkvermögen auf das umliegende Strassennetz abstimmt, stört man den fahrenden Verkehr nicht. Vorbereitet wird auch der Plan für eine Anlage einer Untergrundbahn, einer Metro, was das Stadtbild nicht zu beeinträchtigen braucht. Durch eine solche Anlage - der nach den vorliegenden Plänen etwa 50 historische Häuser zum Opfer fallen werden - entsteht die Gefahr einer Schädigung des Wasserstandes, wofür man jetzt aber glaubt eine Lösung gefunden zu haben. Die Gefährdung der Häuser bleibt selbstredend beschränkt durch den Mastenwald der Holzpfähle, durch den sich die Linien vorsichtig einen Weg bahnen müssen. Eine weit grössere Gefahr bildet die Anziehung einer intensiven Bebauung bei oder auf den unterirdischen Stationen, der sogenannte "Manhatteneffekt", was wiederum neuen Autoverkehr anzieht. Weiter ist - mit unter Einfluss der Jugend - die Anlage einer Fussgängeroute durch die Geschäftsstrassen unter Ausschluss sonstigen Verkehrs geplant, sowie eine Einschränkung der Löss- und Ladzeiten in der Innenstadt und eine Sperre für Gütertransport mit sehr grossen Lastwagen. Sodann ist man dabei, ein Genehmigungssystem auszudenken um den Bewohnern der Grachtenhäuser einen eignen Parkplatz vor ihrem Haus zu besorgen. Die Stadt besitzt hierfür eigentlich ein grosses Aufnahmevermögen (30.000 Parkplätze - es stehen aber tagsüber 200.000 Autos da). Zu denken wäre an die Aufstellung besonderer Verhaltensregeln für den Verkehr in der Innenstadt; ein Verkehrsschild "Innenstadt" sollte eigentlich genügen. Der Innenstadverkehr soll mittels dieser einfachen Faustregel mit gänzlich andern Normen als anderswo geregelt werden. Eine klare Einsicht in die Behandlung des Verkehrs ist aber nur dann möglich, wenn man sich ein deutliches Bild von der künftigen Funktion der Innenstadt zu machen vermag.

Momentan ist neben der Kultur- und Vergnügungsfunktion (gelb) der wirtschaftliche Sektor durch viele Banken, Büros (blau) und Industrien stark vertreten. Es lässt sich an, dass die Innenstadt ein national kulturelles und rekreatives Zentrum werden wird und es lässt sich nicht beweisen, dass allerlei Büros und namentlich die Industrien sich im Zentrum halten werden. Sich mit den Verkehrslösungen darauf auszurichten könnte für die wirkliche Funktion, welche die Innenstadt haben wird, verhängnisvoll sein. Wenn aber das "Gehen" verbessert wird, wird auch das Bedürfnis zu Fuss in die Innenstadt zu gehen wachsen. Schliesslich ist doch der Mensch, der Fussgänger, der eigentliche König, nicht aber das Auto.

H. Weller