

## VERKEHRSPROBLEME IN ALTEN DEUTSCHEN STÄDTEN

Verursacht durch die gesteigerte Mobilität und durch sonstige neuartige Lebensgewohnheiten der Bevölkerung sowie durch die zunehmende Motorisierung und durch die damit verbundene Individualisierung des Verkehrs sind in unseren Städten mannigfache Verkehrsprobleme entstanden.

Diese Verkehrsprobleme werden - bedingt durch die Fortdauer der heute zu beobachtenden tiefgreifenden Strukturveränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft - noch größer werden. Es droht die Gefahr, daß schon in naher Zukunft eine allgemeine Verkehrsnot eintritt und daß unsere Städte am Verkehr ersticken. Von der Verkehrsnot in ganz besonderem Maße bedroht oder schon betroffen sind unsere alten, historisch gewachsenen Städte und Stadtteile.

Die Kerne unserer Städte sind entstanden, als noch Fußgänger und Pferdefuhrwerk die räumliche Ausdehnung menschlicher Ansiedlungen bestimmten. Hier sind die Straßen eng und winkelig. Oftmals herrscht zu viel Verkehr : starker Durchgangsverkehr zwingt sich durch die Straßen; die Straßen sind durch abgestellte Fahrzeuge blockiert; historisch wertvolle Plätze sind zentrale Knotenpunkte geworden oder sie sind zu Parkplätzen degradiert. Oftmals ist aber auch zu wenig Verkehr vorhanden : wegen der engen und winkligen Straßen sind die Stadtteile nicht oder nicht mehr in ausreichendem Maße zugänglich.

Sowohl zuviel Verkehr als auch zu wenig Verkehr kann die Funktionsfähigkeit alter Stadtteile beeinträchtigen. Zuviel Verkehr führt zu Behinderungen, Belästigungen, Gefährdungen und Beschädigungen (z.B. durch Verkehrserschütterungen), vermindert den Wohnwert, beeinträchtigt das Geschäftsleben und führt somit insgesamt zur Beseitigung des städtischen Lebens. Zu wenig Verkehr infolge schlechter Zugänglichkeit verringert ebenfalls den Wohnwert und beeinträchtigt ebenfalls das Geschäftsleben und führt insgesamt zur Verödung. Unsere historisch gewachsenen, erhaltenswerten Städte und Stadtteile sollen aber weder am Kraftfahrzeugverkehr ersticken noch sollen sie in ein Museum verwandelt werden. So falsch es also ist, den Individualverkehr sich uneingeschränkt entwickeln zu lassen, so falsch ist es auch, den Individualverkehr aus unseren Städten völlig zu verbannen. Unsere Städte sind auf den bevorzugt mit Kraftfahrzeugen durchgeführten Wirtschaftsverkehr wie auch auf den Kraftfahrzeugverkehr der Besucher und Kunden angewiesen, wenn sie lebensfähig und funktionstüchtig bleiben wollen. Wenn durch Einzelmaßnahmen baulicher und betrieblicher Art versucht

wird, Engpässe im Verkehr zu beseitigen, werden die Probleme oftmals nur räumlich verlagert. Derartige Verbesserungsmaßnahmen bleiben Flickwerk.

Was ist zu tun ?

Eine völlige Beseitigung aller städtebaulichen Mißstände, die durch den modernen Verkehr entstanden sind, ist nur durch eine radikale Änderung der Struktur unserer Städte möglich. Es würden dann neue verkehrsgerechte Siedlungsstrukturen entstehen, die durch zweckmäßige Verkehrsmittel bestmöglich erschlossen und an das Umland angeschlossen werden können. Damit wäre das Grundproblem gelöst. Derartige Maßnahmen scheiden aber für historisch wertvolle Städte und Stadtteile aus. Hier muß man versuchen, die vorhandene Struktur behutsam den Erfordernissen des modernen Verkehrs anzupassen. Das kann nur im Rahmen der Erneuerung und der Entwicklung unserer Städte geschehen. Es könnte dadurch die Funktionstüchtigkeit dieser alten Stadtteile erhalten oder sogar gesteigert werden. Fehler der Vergangenheit - auch beim Wiederaufbau alter Stadtteile nach den Kriegszerstörungen - dürfen nicht wiederholt werden; neue Fehler dürfen nicht gemacht werden. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung sind umfassende Generalverkehrsplanungen und Detailverkehrsplanungen zu erarbeiten. Dabei muß multidisziplinär gearbeitet werden, um alle Gesichtspunkte optimal berücksichtigen zu können.

Es soll hier nicht auf die Arbeitsmethoden der städtischen Generalverkehrsplanung und Detailverkehrsplanung eingegangen werden. Es sollen hier ferner nicht die mannigfachen Maßnahmen zur Milderung oder gar zur Beseitigung städtischer Verkehrsprobleme behandelt werden, die von der optimalen Aufgabenteilung im individuellen und öffentlichen Verkehr über den Bau von U-Bahnen, Stadtautobahnen und Parkbauten bis zu den kleinsten Details betrieblicher Maßnahmen der Verkehrsregelung reichen. Was hier angesprochen werden soll, sind die speziellen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in alten Städten und Stadtteilen.

Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in alten Städten und Stadtteilen richten sich im einzelnen nach den jeweiligen spezifischen Gegebenheiten, also nach der baulichen und nach der verkehrlichen Struktur sowie nach den technischen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten.

Die verkehrsplanerischen Maßnahmen baulicher und betrieblicher Art müssen aufeinander abgestimmt und miteinander kombiniert angewendet werden. Sie müssen sich ferner als Maßnahmen einer Fachplanung in die übergeordnete städtebauliche Gesamtplanung einfügen.

Es kann nicht allgemein gesagt werden, welche Einzelmaßnahme besser als eine andere ist. Auch allgemeingültige Patentrezepte können nicht angegeben werden. Verallgemeinern kann man aber vielleicht, daß man in erhaltenen Stadtteilen mit historisch wertvollen Bauten auf größere Baumaßnahmen meist völlig verzichten und bevorzugt Maßnahmen der Verkehrslenkung und der Verkehrsbeschränkung anwenden muß.

Einige Einzelmaßnahmen sollen stichwortartig genannt werden :

- Der nicht notwendige fließende Individualverkehr kann durch Kernumfahrungen oder durch Umgehungsstraßen aus dem betreffenden Stadtteil herausgenommen werden.
- Einbahnstraßen und Einbahnstraßen-Systeme können den vorhandenen Straßenraum bestmöglich nutzen.
- Durch Lichtsignalanlagen kann einstrahlender Verkehr dosiert und der Verkehrsablauf im betreffenden Gebiet selbst optimal bewältigt werden.
- Durch Schaffung von Fußgängerbereichen kann das städtische Leben durch Verstärkung des Einkaufsverkehrs und des Besucherverkehrs intensiviert werden. In zumutbarer Gehweite müssen an diesen Fußgängerbereichen Parkmöglichkeiten eingerichtet werden.
- Den Bedürfnissen des ruhenden Verkehrs ist in alten Städten und Stadtteilen ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Wo heute - im Zeitalter der Vollmotorisierung - Menschen wohnen und arbeiten und wo Kunden und Besucher auftreten sollen, müssen Parkmöglichkeiten vorhanden sein. Parkhäuser können in gestalterischer Hinsicht durchaus ihrer Umgebung angepaßt werden. Bei historisch wertvollen Plätzen sollte man den finanziellen Aufwand nicht scheuen und sie unterkellern, um Tiefgeragen anzulegen.
- Wo öffentliche Personennahverkehrsmittel in Form von Bussen, Straßenbahnen, U-Straßen- oder gar U-Bahnen vorhanden sind, müssen deren Haltestellen innerhalb zumutbarer Gehweiten von den Quellen und Zielen des Fußgängerverkehrs der alten Stadtteile liegen.
- Was die öffentlichen Personennahverkehrsmittel selbst betrifft, wird man in alten Stadtteilen auf O-Busse sicherlich ganz verzichten, unter anderem auch, weil deren Oberleitungen das Stadtbild stark beeinträchtigen. Aus

diesem Grunde wird man auch unterirdische Straßenbahnen gegenüber oberirdisch geführten bevorzugen.

Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in alten Städten und Stadtteilen muß man äußerst behutsam vorgehen. Die Planungen müssen mit den für den Schutz historischer Bauten zuständigen Stellen abgestimmt werden. So ist z.B. bei baulichen Maßnahmen auch die Materialwahl sehr wichtig. Aber auch untergeordnet erscheinende technische Einrichtungen einfachster betrieblicher Maßnahmen der Verkehrsregelung sollten sorgfältig festgelegt werden. Es ist nicht zu bestreiten, daß so manche ungeschickt plazierte technische Einrichtung zur Verkehrsregelung das Stadtbild erheblich stört.

In der Bundesrepublik Deutschland haben praktisch alle Gemeinden in ihren alten Quartieren verkehrsplanerische Maßnahmen erarbeitet oder schon verwirklicht.

Das künftige "Gesetz über städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in Stadt und Land" (Städtebauförderungsgesetz) gibt die Möglichkeit, die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Rahmen der allgemeinen städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungsplanung einzufügen. Zuständig hierfür sind die jeweiligen städtischen Behörden. Diese bedienen sich entweder der dort tätigen Planer oder aber einschlägiger Büros oder Institute der Technischen Hochschulen und Universitäten.

Der Berichtersteller hat drei Beispiele ausgewählt, die im hier verfügbaren Rahmen gestatten, einige in der Bundesrepublik Deutschland geplante oder verwirklichte Lösungen der Verkehrsprobleme in historisch wertvollen Städten und Stadtteilen zu erläutern. Es sind die Städte Nürnberg, Heidelberg und Seligenstadt. Nürnberg soll dabei als Beispiel stehen für eine deutsche Großstadt, die durch den Krieg zerstört wurde und im Rahmen ihres Wiederaufbaues und der Neuordnung des Verkehrs sich mit Fragen des Schutzes erhaltenswerter Stadtteile und Gebäude in reichem Maße auseinandersetzen hatte. Heidelberg mag stellvertretend sein für diejenigen deutschen Großstädte, die nicht oder nur wenig durch den Krieg zerstört wurden, und deren Verkehrsprobleme dadurch völlig andersartig sind. Schließlich mag Seligenstadt, eine kleine hessische Stadt am Main, ein Beispiel sein für die große Vielzahl kleiner deutscher Städte, die über erhaltenswerte Kernbereiche und über historisch wertvolle Bauten verfügen. Die Wahl dieser drei Städte wurde dadurch beeinflusst, daß der Berichtersteller in der Stadt Nürnberg einige Jahre als Verkehrsingenieur im Stadtplanungsamt tätig war und daß er Heidelberg aus eigener Anschauung sehr gut kennt und schließlich, daß er als Professor für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik für die Stadt Seligenstadt am Main beratend tätig gewesen ist und soeben eine Generalverkehrsplanung erarbeitet hat.

Die Neuordnung des Verkehrs in *Nürnberg* nach dem Zweiten Weltkrieg war - insbesondere in der zu mehr als 90 % zerstörten Innenstadt - außergewöhnlich schwierig. Zahlreiche historische Gebäude, wie die Burg, die Stadtmauern, die alten Kirchen, das Rathaus und das Dürer-Haus, mußten wiederaufgebaut werden. Schon im vergangenen Jahrhundert waren die auf die vier Stadttore der Altstadt radial von außen kommenden Hauptverkehrszüge durch eine Ringstraße um die Stadtmauer abgefangen worden. Diese Ringstraße ist heute außerordentlich stark belastet und wird laufend den Verkehrsbedürfnissen angepaßt. Dadurch entstanden und entstehen Konflikte mit den Fragen des Denkmalschutzes. Diese Konflikte mußten und müssen durchgestanden werden. In Zusammenarbeit aller zuständigen Stellen konnten optimale Lösungen erarbeitet werden.

In der Altstadt selbst wurde im südlichen Teil der eigentlichen Geschäftstadt ein sorgfältig durchdachtes Einbahnstraßen-System verwirklicht. Im nördlichen Teil der Altstadt, das neben den historischen Gebäuden vor allem auch Wohnhäuser enthält, mußte der Durchgangsverkehr auf wenige Hauptverkehrszüge beschränkt werden. Dadurch wurden im Bereich historisch wertvoller Stätten ruhige Zonen, die nur dem Fußgänger sowie dem Verkehr der Anlieger dienen, geschaffen.

*Heidelberg* ist die älteste Universitätsstadt auf deutschem Boden. Sie liegt teilweise um einen Berghang, teilweise in einem Flußtal und teilweise in einer Ebene. Die heutige Altstadt bildete bis ins 19. Jahrhundert hinein das ganze Heidelberg. Sie ist das Zentrum der Stadt, auch wenn sie am Rande liegt.

Durch die engen Straßen der Altstadt windet sich der moderne Verkehr. Sehr stark ist der Besucherverkehr (Touristen). Auf diesen kann Heidelberg nicht verzichten. Wo irgend Platz ist, wird geparkt. In der engen Hauptstraße fahren Straßenbahnen in beiden Richtungen. Die Plätze der Stadt sind Parkplätze geworden. Der Fußgängerverkehr ist auf engstem Raum zusammengedrängt. Die Altstadt muß zusätzlich den sehr starken Ost-West-Durchgangsverkehr parallel zum Neckar aufnehmen. Für den Kraftfahrzeugverkehr umgebaute Eisenbahntunnel haben etwas Entlastung gebracht.

HELM \* hat bereits 1963 über die spezifischen Verkehrsprobleme von Heidelberg berichtet. Er hatte u.a. darauf hingewiesen, daß nur mit Hilfe der Anlage kostspieliger Kunstbauten und mit der hierbei gebotenen Rücksichtnahme auf die weltbekannten Sehenswürdigkeiten der starke Ost-West-Durchgangsverkehr bewältigt werden könne. Das der ganzen Welt bekannte Antlitz der Stadt

\* HELM, H.: *Strukturwandlung und Verkehrsprobleme einer unzerstörten Stadt* - erläutert am Beispiel Heidelberg.

dürfe nicht durch größere Verkehrsbaumaßnahmen nachteilig verändert werden.

Interessant ist daher eine Studie von LUEHRSEN \*\*. Er hat kürzlich Entwicklungspläne für die Erneuerung der Altstadt erarbeitet. Um die Altstadt soll sich nach der Planungsskizze von LUEHRSEN ein doppelter Straßenring legen. Der Ring mit Fahrtrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn soll dem Durchgangsverkehr dienen; der zweite Ring im Uhrzeigersinn soll dem Binnenverkehr dienen. Übergänge zwischen den Ringsystemen sind vorgesehen. Ein oder zwei Querverbindungen sollen unterirdisch sein. Die Ringe sind also Einbahnstraßen. Der doppelte Straßenring benutzt weitgehend vorhandene Straßenzüge. Bemerkenswert ist die Forderung von LUEHRSEN, nicht nur Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen, sondern auch typische alte Stadtformen und Plätze, Straßenfronten und Platzwände. Der Schutz einzelner Gebäude sei nicht ausreichend, man dürfe die Mitwirkung der Umgebung nicht unterschätzen.

*Seligenstadt* mag typisch sein für eine große Vielzahl deutscher Städte und deren spezifische Verkehrsprobleme. Diese kleine hesische Stadt liegt am Main zwischen Frankfurt und Aschaffenburg. *Seligenstadt* hat zur Zeit 12.000 Einwohner, für 1980 sind 16.500 Einwohner und für 1990 20.000 Einwohner geplant. Derart große Bevölkerungszunahmen sind charakteristisch für kleinere Städte.

*Seligenstadt* hat - wie viele andere Städte dieser Art - zentralörtliche Bedeutung für umliegende kleinere Gemeinden. Hier kann man einkaufen, hier gibt es ein Kreiskrankenhaus und ein Gymnasium. Außerdem wird die Stadt geprägt durch einen großen Industriebetrieb. Die Neubaugebiete entstehen bevorzugt am Stadtrand. Die Altstadt ist infolge sehr alten Baubestandes nur sehr dünn besiedelt. Sie ist zum Wohnen wenig attraktiv. Als erhaltenswert zu nennen sind die Einhard-Basilika mit Kloster, Klosterhof und umgebende Mauer, die gesamte Bebauung am Marktplatz, wo alte zum Teil sehr schöne Fachwerkbauten erhalten geblieben sind sowie ein altes Stadttor. Entsprechend den engen winkligen Straßen sind die Verkehrsprobleme relativ groß.

In Rahmen der Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes im Zusammenhang mit der Erarbeitung einer Flächennutzungsplanung durch eine Architektengruppe hat der Berichterstatter verschiedene Maßnahmen zur Neuordnung des Verkehrs vorgeschlagen. Es soll der vorhandene unzureichende Straßenraum durch Einrichtung eines Einbahnstraßen-Systems besser als bisher genutzt werden. Das engere Kerngebiet der Stadt soll durch eine Kernumfahrung entlastet werden.

-----  
\*\* LUEHRSEN, H. : *Heidelberg, Planungsskizze zur Erneuerung der Altstadt.*  
in : Heidelberg Portländer 3/1968 (Die Altstadt und ihre Erneuerung)

Starke Verkehrsbehinderungen durch einen plangleichen Bahnübergang können durch Bau einer Bahnunterführung beseitigt werden. Schließlich ist wegen des starken Durchgangsverkehrs eine Umgehungsstraße geplant.

Der Berichterstatter hat einleitend die spezifischen Verkehrsprobleme in alten Städten und Stadtteilen dargestellt. Dabei wurde gezeigt, daß sowohl zuviel Verkehr als auch zu wenig Verkehr die Funktionsfähigkeit alter Städte und Stadtteile beeinträchtigen kann. Besonders betont wurde, daß die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zusammen mit den übrigen städtebaulichen Erneuerungs- und Entwicklungsmaßnahmen geplant und verwirklicht werden müssen. Es wurde darauf hingewiesen, daß in historisch wertvollen alten Städten und Stadtteilen bevorzugt Maßnahmen der Verkehrslenkung und der Verkehrsbeschränkung angewendet werden sollten. An drei subjectiv gewählten Beispielen hat der Berichterstatter dann gezeigt, welche Verkehrsprobleme in alten deutschen Städten vorherrschen und wie man sie zu lösen versucht.

Wenn alle Fachleute der verschiedensten, auf dem Gebiet der Stadt- und Regionalplanung tätigen Disziplinen mit ihren spezifischen Interessen und Zielvorstellungen verständisvoll zusammenarbeiten, können unsere alten Städte und Stadtteile optimal entwickelt werden. Dan werden sie nicht nur trotz des modernen Verkehrs lebensfähig bleiben, sondern auch durch den modernen Verkehr wieder lebensfähig werden.

H -G. Retzko