

VERKEHRSPROBLEME DER ALTSTADT SOPRON / OEDENBURG /

Die historischen Städte wurden grösstenteils den römischen und mittelalterlichen Handelsstrassen entlang gegründet. Sie verdankten ihr Dasein, ihre blühende Entwicklung schon damals der Bedeutung des Transitverkehrs.

Mit der Entwicklung der Verkehrstechnik wächst natürlich dauernd die Rolle der Strassen und die Befriedigung ihrer immer spannenderen Breitenansprüche soll *im Interesse und zu selber Zeit auch im Schutze der historischen Städte* geschehen.

Die historischen Stadtzentren werden immer mehr Mittelpunkte der Kultur und des Fremdenverkehrs. Ihrer neuen Funktion können sie restlos nur dann entsprechen, wenn sich die in ihnen befindlichen Wege und die zu ihnen führenden Strassen sich zeitgemäss in die Lebensströmung des Landesstrassennetzes gut einfügen.

Die Bewahrung der historischen Struktur eines Stadtkerns, und die Befriedigung der fortgeschrittenen verkehrstechnischen Ansprüche sind oft nur scheinbar gegensätzliche Gesichtspunkte.

Die Lösung hängt grösstens vom Zusammenfassen der verschiedenen Sachverständigen ab, die im Interesse des gemeinsamen Zieles arbeitend, die verschiedenen Gesichtspunkte und Anforderungen richtig erwägen können. Die Lösung ist natürlich innerhalb dem breiteren Rahmen der allgemeinen Leitprinzipien in jedem Fall verschieden und ist nur für das geprüfte Stadtzentrum gültig.

Die zum Schutz der historischen Städte dienende Verkehrsregelung ist auch in Ungarn ein aktuelles Problem. So auch zB. in dem historischen Stadtzentrum der transdanubischen Kleinstadt Sopron, wo wir durch die vorgeschlagene Konzeption die Lösung suchen.

Sopron, dessen Dasein an der Linie der römischen Bernsteinstrasse im I. Jahrhundert zu beweisen ist, steht nach Bestand ihrer Denkmäler an der zweiten Stelle in unserer Heimat. In ihrer geschützten Innenstadt ist seit 1964 eine umfassende Rekonstruktion im Gange, unter Leitung des Ungarischen Denkmalamtes, teilweise mit eigener Planung und in eigener Ausführung. Im

Namen dieser praktisch urbanistischen Arbeit müssen wir uns natürlich auch mit den Verkehrsorgen des historischen Stadtzentrums befassen.

Sopron hat 45 tausend Einwohner und sie ist auch heute das regionale Subzentrum vom Komitat Gyor-Sopron.

Die Stadt ist "die Pforte des Landes" - wie sie schon im Mittelalter genannt wurde und ist eine wichtige Station des innländischen und vom Westen her eintreffenden Fremdenverkehrs. Die geschützte Altstadt ist von alters her auch heute das Verwaltungszentrum der Stadt.

Die durch die Stadt durchfahrende Hauptverkehrsline hat sich historisch ausgebildet, und berührt den Stadtkern an der breitesten Strecke des Burgringes.

Aus der Hauptverkehrsstrasse erster Ordnung - die Wien mit Sopron, das heisst über Gyor mit Budapest verbindet - zweigen mehrere Strassen ab, die einen beträchtlichen Verkehr vermitteln.

Der Transit Personen- und Lastverkehr dieser Strassen summiert sich bei Sopron, und das Profil der die Stadt durchschneidenden Strecke der Hauptlinie kann die herangewachsenen Ansprüche nicht mehr zeitgemäss erfüllen. Ihre Erweiterung kann im Interesse des Schutzes der Stadtstruktur nicht erlaubt werden.

Die Resultate der Verkehrszählung und die Verteilung derselben in Betracht nehmend bietet die Lösung : das Trennen des Personen- und Lastverkehrs. Das befriedigt nämlich gleichzeitig die denkmalpflegerischen- und auch die Verkehrsansprüche. Der Lastverkehr erschwert jetzt die innere Verkehrssicherheit und sie stört auch die Funktionen der geschützten Altstadt.

Nach den Plänen würde also *die Stadt überquerende Strecke der Hauptverkehrsstrasse in der Zukunft nur zum transit Personenverkehr dienen.*

Die technischen Daten gewähren auch in der weiteren Perspektive die Abwicklung eines erhöhten Verkehrs. Auf der - das Burgviertel berührende - Strecke des Lenin-Rings ist jetzt eine 9 m breite Fahrbahn, auf beiden Seiten mit 5,5 - 6 m breiter Servicestrasse. Nur an der Strecke des Marktplatzes verengt sie sich einigermaßen. Nach dem offiziellen Bebauungsplan sollen statt der jetzigen Anordnung vier Fahrspuren und zwei Standspuren ausgebaut werden.

An den Strecken des Lenin-Ringes, des Petofi- und Szechenyi-Platzes -teilweis unter dem Terrain-Niveau ausgebaut - kann das Parkieren von etwa 570

Kraftwagen gelöst werden. Ausserhalb des geschötzen Gebietes - aber von dem Ring maximal 400-500 m entfernt - finden wir an mehreren Stellen der Stadt geeigneten Raum um Parkplätze und Garagen anzulegen.

Im Schwerpunkt der geschützten Innenstadt liegt der ellips-förmige, mit dreifachen Mauerring umgebene historischer Stadtkern, wo der mittlere Ring aus der Römerseit besteht. Dieser Stadtkern hat seine, vom Ende des XIII. Jahrhunderts stammende mittelalterliche Struktur bis heute bewahrt. Das Strassen-netz, die Teilung der Parzellen und grössenteils die Bauten sind mittelalterlichen Ursprungs. Seine Strassen charakterisieren die Längsrichtung mit sanfter Wölbung und zie verbinden die zwei Fokuse des Stadtkerns : die einstigen Marktplätze innerhalb dem Vordertor und dem Hintertor. Querstrassen gab es keine. Sogenannte Durchgangshäuser verkürzen die Querverbindung des Fussgänger-verkehrs. Durch die Strecke des Ringes führt die schon erwähnte Haupt-verkehrsstrasse zur Pforte des Stadtkerns. Eben von dieser ausserordentlich vorteilhaften Annäherungsmöglichkeit ausgehend und die kleine Ausdehnung des Stadtkerns in Betracht nehmend - der längste Durchmesser ist ja nur 500 Meter - haben wir/natürlich mit Sicherung *des Zielverkehrs/ binnen den Stadtmauern das völlige Ausschalten des Fahrverkehrs vorgeschlagen!*

Nachdem der Stadtkern auch heute von dem Vordertor aus die Besucher empfängt, bedarf der jetziger Ausbau von diesem - auch wegen der historischen Stadtstruktur wichtigsten - Knotenpunkt eine Abänderung. Bei dem "Vordertor" wurden wegen den Raumansprüchen des neuen Rathauses am Ende des XIX. Jahrhunderts ohne jeglicher urbanistischer Konzeption Niederrisse vorge-nommen.

Die Aufgabe war- mit Rücksicht auf die Verkehrs- und auf die stadtbaulichen und denkmalpflegerischen Ansprüche - einen angemessenen Plan für die Korrektion vorzuschlagen. Die reichen Erfolge der vorangehenden archäologischen Aufschlies-sungen bieteten fast von selbst die Lösung. Wir bemühten uns durch die sinn-gemässe Aufmauerung der unter dem jetzigen Terrainniveau gefundenen Verteidigungswerke, Stadtmauern, und durch Niveausenkung an dieser Stelle des Wassergrabens auf die frühere Bestimmung des Vordertors hinzudeuten.

An der Stelle von dem einstigen Mauerpass, der zu dem Stadttor führte, kann der Fussgängerverkehr wieder auf den mittelalterlichen Spuren in den Stadtkern geführt werden. Der Zielverkehr ist von diesem völlig abgesondert. Das Erdgeschoss des geplanten neuen Fremdenverkehrsantes durchbrechend, führen wir den Zielverkehr oberhalb des Grabens, über eine Eisenbetonbrücke in den Stadtkern. Der Parkplatz hinter dem Rathaus dient ausschliesslich für die Wagen des Städtischen- und Bezirksrates. Für den Zielverkehr dürfen die Strassen im Stadtkern nur mit Einschränkung in Zeit und Geschwindigkeit in Anspruch genommen werden.

Ich glaube, dass das Ausschalten des Fahrverkehrs im Falle kleiner Stadtkerne mit geschlossener Struktur durchaus begründet ist. Es sichert den Einwohnern und den Besuchern die Ruhe and schafft die Möglichkeit, die eigenartige historische Stimmung, den künstlerischen Wert des Stadtzentrums ungestört zu geniessen. Es ist wünschenswert, dass unsere Stadtzentren etwa die "geistigen Tankstellen" unseres dahinrennenden Lebens seien, wo wir von unseren Ahnen Schaffenslust schöpfend, körperlich und geistig erfrischt für die weiteren Alltage Kraft sammeln.

Der jetziger Wagenverkehr, mit seinen am Hauptplatz und in den engen Gassen parkierenden Autos und Autobussen gefährden einander und die Fussgänger, über die Lärmschäden, die Luftverunreinigung und über die Gefahren der Bauschäden gar nicht zu sprechen. Dennoch gelang es unbegreiflicherweise nur nach jahrelang dauernden Verhandlungen, Argumentationen, die Stadtleitung von der Richtigkeit unseres Standpunktes betreffend der Fussgängerstadt zu überzeugen.

Die dargelegte Konzeption wurde schliesslich genehmigt. Dementsprechend wird im Stadtkern ein einheitliches Steinpflaster - ohne Trottoir - ausgeführt. Der Strassenbelag soll mit einer Betonunterlage so ausgeführt werden, das er der Belastung des Zielverkehrs entspricht.

Mit den Strassenpflasterarbeiten und mit der Ausführung des Bebauungsplanes in der Umgebung des Vordertors haben wir in diesem Jahr begonnen. Für zeitgemässe öffentliche Beleuchtung wird ein Studienplan verfertigt und wir beabsichtigen im Herbst an einer Strassenstrecke Beleuchtungsversuche anzustellen.

Die Arbeiten schreiten leider wegen die beschränkten finanziellen Mittel und Ausführungskapazität langsamer vor, als wir es möchten - dennoch glaube ich, wenn Sie nach ein paar Jahren Sopron aufsuchen würden, könnten wir schon die sich entfaltenden Resultate mit Vergnügen vorzeigen.

Judit Nagypál Kiss