

Denkmalpflege und Verkehr

Von Walter Supper, Stuttgart

NORDWÜRTTEMBERG

Zu allen Zeiten bestanden unlösliche Beziehungen zwischen Bauwerk und freier Fläche. Während erstere den Bedürfnissen des Innenraums zugeordnet waren und sind, dienen letztere dem Bedarf im Freien. Die Anordnung von kleinen und großen Freiluftträumen war immer üblich; auch die „enge Stadt“ des Mittelalters kannte neben — uns Heutigen freilich schmal erscheinenden — Straßenräumen und den oft kaum mehr als 2 m breiten Gassen und Gäßchen den großen Freiraum, den Stadt- oder Marktplatz, den Holz- und den Weinmarkt usw. Ja, in schneereichen Gegenden wurden die alten Hauptstraßen der Städte besonders breit ausgezont, um bei starkem Schneefall noch Verkehrsrinnen bereit halten zu können; es sei an die Allgäustädte Wangen und Isny erinnert.

Wie froh sind Denkmalpfleger, Stadtplaner und Verkehrsfachleute, wenn sie solche — schon vorhandene — Breitstraßen und Straßenplätze den heutigen Bedürfnissen des immer mehr anwachsenden motorisierten Verkehrs dienstbar machen können. Doch liegen durchaus nicht überall solche Vorbedingungen bereit. Jedermann kennt die für den heutigen Verkehr oft geradezu bedrückenden Verhältnisse in eng gebauten Ortschaften — mögen diese Stadt oder Dorf heißen.

Man kann den alten Baumeistern keinen Vorwurf machen, daß sie ihre Ortsstraßen zu eng gebaut hätten. Niemand konnte ahnen, wie sich der Verkehr entwickeln würde. Selbst neuere Planungen — kaum 10 bis 15 Jahre alt — wollen als überholt erscheinen ob des auf uns hereinbrechenden Verkehrs. Überall werden Maßnahmen getroffen und Überlegungen dahingehend angestellt, wie das zu eng gewordene Straßengeflecht für die Gegenwart leistungsfähig gemacht werden kann.

Die enge Straße

Wird man als Denkmalpfleger in einer denkmalpflegerisch wertvollen Ortschaft zu Rate gezogen, so hört man allüberall dieselben Klagen — nicht nur über die zu eng gewordenen Straßen, sondern auch über die Unübersichtlichkeit der Verkehrsführung. Was die Unübersichtlichkeit betrifft, so ist erfreulicherweise festzustellen, daß sich an den schwierigsten Durchfahrtsstraßen so gut wie nie ernstere Unfälle ereignet haben — und dies einfach deshalb, weil dort jeder „vorsichtig tut“. Schlimme Unfälle ereignen sich in der Regel auf der Rennstrecke. Damit ist jedoch das Problem keineswegs gelöst; es schien mir nur wichtig, darauf hinzuweisen: die enge und unübersichtliche Straße bedeutet keinen Unfallherd. Gehen doch selbst die Verkehrsfachleute dazu über, beim Eintritt freier „Rennstrecken“ in die Ortschaft die sog. „Bremskurven“

einzufügen; das sind künstliche (d. h. an sich gar nicht notwendige) Kurven mit der Funktion, die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs herabzudrosseln — verkehrspsychologisch gesehen eine außerordentlich glückliche Maßnahme, die sogar die Überlastung des Ortseinganges durch störende Warnschilder überflüssig machen könnte. Erinnert sei an die Einfahrt Ludwigsburgs an der neuen, von Stuttgart hereinführenden Straße.

Das Tor

Wo noch Stadttore vorhanden sind — an deren Erhaltung die Denkmalpflege festhält —, bilden diese eine erwünschte Verkehrsbremse. Freilich sind die Toröffnungen zu klein geworden; hier kann wirklich eine Gefahr bestehen, wenn Fahr- und Fußgängerverkehr ein und denselben Durchlaß benützen müssen. Hier können auch rot-grüne Verkehrsampeln nicht mehr helfen (abgesehen von ihrer ästhetischen Scheußlichkeit). Es gilt hier, in behutsamer, aber dem Verkehrsübel doch abhelfender Weise den Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Das alte Bauwerk — in unserem Falle das Stadttor — ist wohl Gegenstand der Denkmalpflege; solche Tore und Tortürme können jedoch nicht zum denkmalpflegerischen Selbstzweck werden, d. h., daß sie lediglich „museal“ erhalten würden — als eine schöne Bautrophäe aus der „guten alten Zeit“. Diese Bauten waren immer dem pulsierenden Leben zugeordnet, und erst im Zusammenspiel mit diesem üben sie ihre vollgültige Wirksamkeit aus — in etwa vergleichbar mit dem reichen Barockaltar, der erst dann volles Leben gewinnt, wenn Priester und Ministranten an ihm wirken — oder vergleichbar mit dem Brunnen, der tot wirkt, wenn der Wasserstrahl nicht springt.

Es hieß Eulen nach Athen tragen, wollte man hier all die vielen Beispiele aufzählen, wo die Tortürme zusätzliche Fußgängerdurchlässe in letzter Zeit erhalten haben. Fast jeder Ortschaft, die Tortürme noch besitzt, sind diese Vorgänge bekannt. Doch sei auf einige Spezialfälle hingewiesen. Abb. 1 zeigt das Karlstor von Öhringen in seinem umgewandelten Zustande; Abb. 2 zeigt einen Ausschnitt dieses eigenartigen Torbaues im Originalzustand; Abb. 3 macht mit einer der vielen Überlegungsskizzen bekannt, die notwendig waren, um zu der wie selbstverständlich wirkenden Lösung zu gelangen (vgl. jeweils den Text zu den Abb.). Der Architekt — auch der Denkmalsarchitekt — arbeitet ja immer von der komplizierten Lösung zur einfachen hin. Beim Öhringer Karlstor wurden allerlei Überlegungen angestellt: Herausnahme einer Säule oder eines Pfeilers, Herausnahme von je zwei Säulen usw.

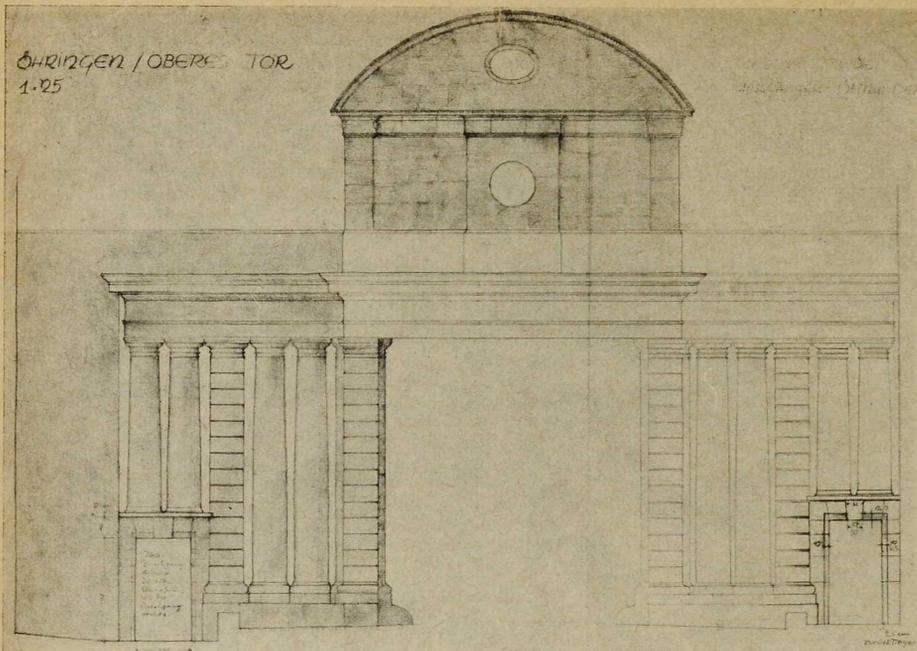


Abb. 1

Öhringen. Karlstor

Die eng aneinandergereihten Säulen und Pfeiler bewirkten eine einschneidende Zäsur zwischen der Altstadt und der sogenannten „Karls-Vorstadt“. Nur in der Mitte war ein Durchlaß — für Fahr- und Fußgängerverkehr zugleich. Die beiden linken und rechten Säulen wurden gekürzt, um so einen Durchgang für die Fußgänger zu schaffen. Dieser Fußgängerdurchlaß liegt im Zuge der Gehwege.

Immer aber zeigte sich, daß die Grundidee, nämlich die geschlossene Aneinanderreihung von Säule und Pfeiler, erhalten bleiben müsse. — Zur Auffindung guter Lösungen lasse man sich getrost Zeit und überlege immer und immer wieder von neuem (vgl. meinen Aufsatz in Heft 2 dieser Zeitschrift über die Schließung einer städtebaulichen Lücke in Neckarsulm; ähnlich erging es beim Öhringer Karlstor). Und nirgends bewahrheitete sich mehr das Sprichwort, daß die Eile vom Teufel sei. Eine mißlungene Umgestaltung eines denkmalwerten Bauwerks kann nicht damit entschuldigt werden: der Planer habe keine Zeit gehabt.

Zeit mußte auch aufgewandt werden, um die Erhaltung des Gänsturms von Weikersheim zu erwirken (s. Abb. 4). Die überaus enge und verquälte Ortsdurchfahrt von Weikersheim sollte durch das Niederlegen des durch Kriegseinwirkungen stark angeschlagenen Torturms verbessert werden. Damit wäre aber nur der Gänsturm entfernt gewesen — und die Straßendurchfahrt wäre geblieben. Erst der von mir erbrachte Hinweis, daß, wer A sagt, auch B sagen müsse, nämlich: daß das Niederlegen des Turms eine Straßenverbreiterung nach

sich zöge, rettete den Gänsturm; denn eine Erweiterung des Straßenraums war von vornweg zum Scheitern (glücklicherweise!) verurteilt. Eine fühlbare verkehrsmäßige Entlastung erbrachte der Fußgängerdurchlaß (vgl. Bildtext zu Abb. 4). Die Abb. 5 (ziehe auch hierzu die Bildtexte bei) zeigt, daß in seltenen Fällen die Erweiterung des alten Torbogens verantwortet werden kann.

Die Abb. 6 machen wiederum mit einem Spezialfall bekannt: der alte Klosterhof von Schäftersheim (Kreis Mergentheim) muß eine neue Verkehrsstraße aufnehmen. Der den Hofraum abschließende Baukörper ist zwar baukünstlerisch wenig wertvoll; er erfüllt aber eine wichtige platzraumbildende Funktion. Die — ganze oder nur teilweise — Entfernung dieses Baukörpers hätte zur Folge, daß der ehemalige Klosterhof eben nimmer als „Hof“ wirkt. Schäftersheim würde um einen bedeutenden Reiz ärmer. Daher der Vorschlag des Staatlichen Amtes für Denkmalpflege, dem langgestreckten Baukörper einen Durchbruch zu geben. Die raumbildende Funktion des Gebäudes bleibt dadurch gewahrt; seine bescheidene Architektur verliert hierbei nichts.



Öhringen. Karlstor

links

Abb. 2

Die zum Umbau bestimmte Säulenzone. — Die auffallend enge Aneinanderreihung von Säulen und Pfeilern will den Gedanken der Stadtmauer ausdrücken. An Stelle des heutigen Karlstors verlief früher die Stadtmauer von Öhringen.

Aufn. H. Baumgärtner

rechts

Abb. 3

Studie zum Durchbruch für den Fußgängerverkehr

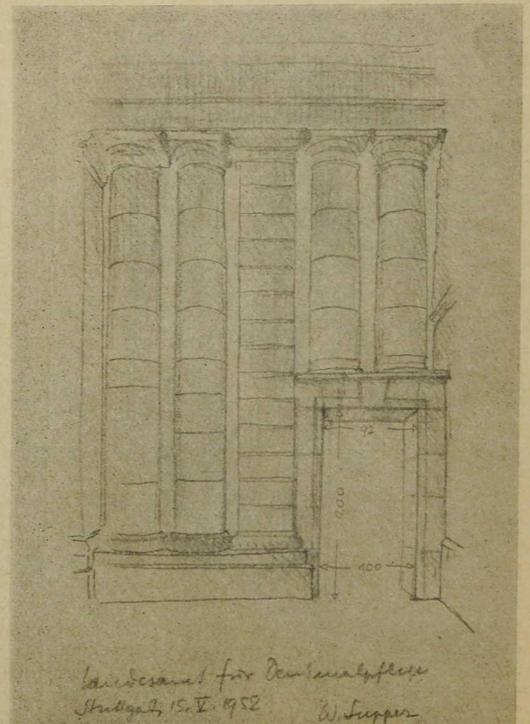
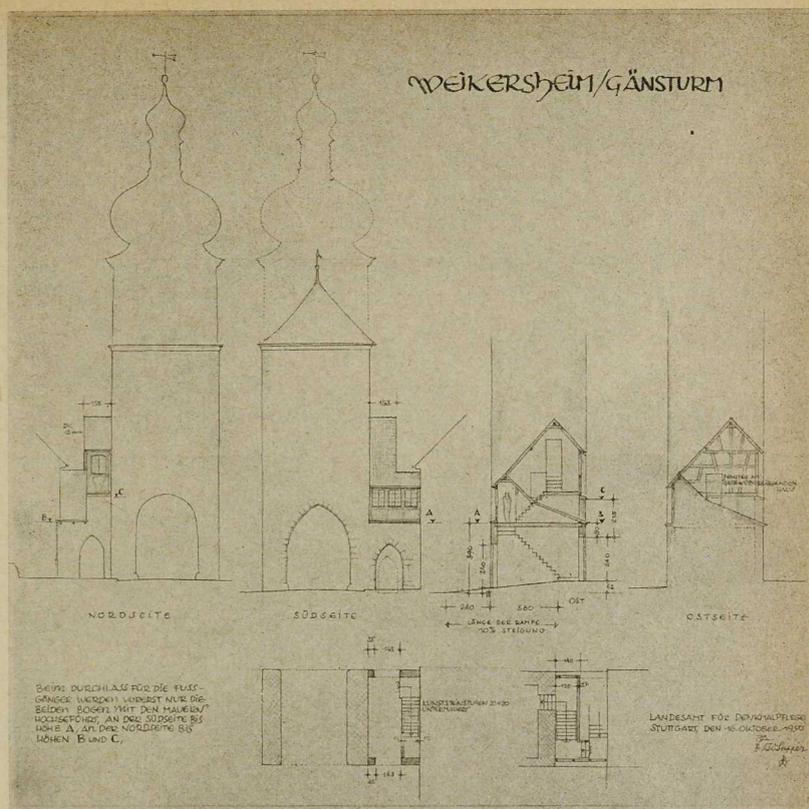


Abb. 4
Weikersheim. Der Gänsturm

Zu Ende des Zweiten Weltkriegs war der Weikersheimer Gänsturm seines Kuppelaufbaues und seiner zwei obersten Stockwerke beraubt. Obwohl er den raschen Durchgangsverkehr behindert, wurde er aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen erhalten — zunächst mit dem Notdach, einem Zeltdach. Nach Osten wurde jedoch ein Fußgängerdurchlaß geschaffen, der zugleich das Stiegenhaus für den Turm selbst bildet.



Die Umgehungsstraße

Gesetzt jedoch den Fall, es gelänge immer, eine Tordurchfahrt durch allerlei Maßnahmen ästhetisch und verkehrsgerecht zu lösen, so muß zwangsläufig die Frage aufgeworfen werden: was geschieht mit dem Verkehr innerhalb des engen Straßengefüges? Es wurde schon angedeutet, daß sich enge Straßen nicht kurzerhand erweitern lassen (Grundstücksverhältnisse, Erwerbskosten usw.). Und selbst wenn sich diese Straßen (meist an einer Seite) erweitern ließen oder wenn der alte Straßenrand bisweilen ausreichend wäre: ist es immer ein Vorteil, den Verkehr in die Ortschaft hereinzulassen? Diese Frage muß entschieden verneint werden. Nicht nur deshalb, weil der durchbrausende motorisierte Verkehr ein Gemeinwesen wie eine Ortschaft geradezu in zwei Teile aufspalten kann; beachtet wolle werden, daß die vielen alten Bauwerke der Erschütterung, die der heutige Verkehr verursacht, nicht standhalten. Vergleicht man die Kosten, die die Reparaturen solcher Gebäude verursachen, oder gar die Kosten, die für eine langgedehnte Straßenerweiterung ausgeworfen werden müssen, mit denen, die eine Umgehungsstraße verursachen, so zeigt sich, daß der Unterschied in den meisten Fällen kein großer ist. Die Lösung für die Zukunft wird sein, Umgehungsstraßen zu bauen. Damit genügen alte Tore und enge Straßen dem ortsgebundenen Verkehr; die Tore brauchen kaum mehr verändert werden, die Standfestigkeit alter Bauten ist nimmer gefährdet, die Ortschaft nicht mehr durch den Verkehr zweigeteilt und vor allem: der nervenzermürende Verkehrslärm bleibt auf ein Minimum herabgedrosselt.

Die Lösung für die Zukunft wird also wohl die sein: das Auseinanderhalten von ortsgebundenem und durchgehendem Verkehr, wobei letzterem die Umgehungsstraße zugewiesen wird. Viele Orte haben dies schon vollzogen (besonders glücklich Neckarhausen bei Nürtingen/N.); andere — besonders die Städte — erwägen die Anlage eines die Altstadt umfahrenden, genügend breiten Verkehrsrings (z. B. Eßlingen/N.). Solche „Ringe“ bzw. Ringstraßen müssen jedoch derart breit angelegt werden, daß sie auch Parkmöglichkeiten in ausreichendem Maße bieten. Der Altstadtkern wird dann nur noch für den Anlieferungsverkehr befahren werden müssen; im übrigen entstehen dort in der Hauptsache Fußgängerstraßen — sehr zum Nutzen nicht bloß der denkmalwerten Altstadt und deren

Bauten, sondern vor allem der Geschäftswelt: hat doch der gequälte und sonst durch den Verkehr gehetzte Fußgänger endlich Raum und Zeit, die Schaufensterauslagen betrachten zu können. Welcher Autofahrer kann denn schon die Schaufensterauslage betrachten? Wichtig bei der Anlage solcher Verkehrsringe ist immer, daß die Gangzeit für den Fußgänger diagonal durch den Ring nicht mehr als 12 bis 15 Minuten beträgt. Und innerhalb dieser Zeit hat man meist den Kern älterer Mittelstädte durchschritten.

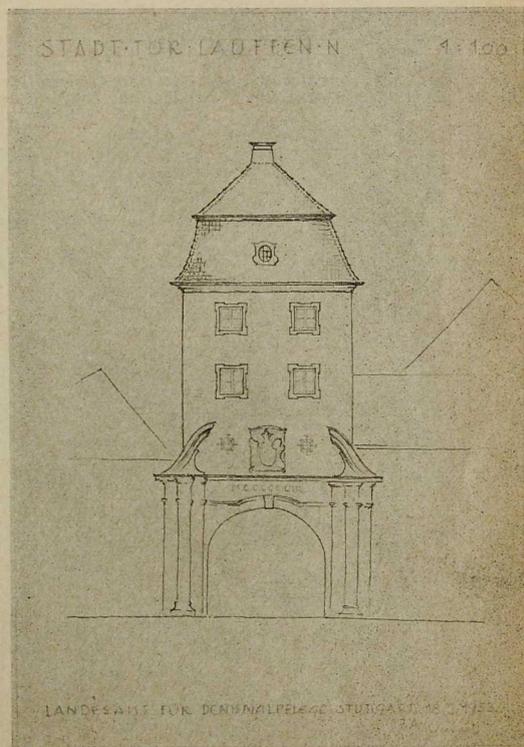
Passage — Arkade

Freilich kann auch bei der Umgehungsstraße und beim Ring innerhalb der Altstadt nicht alles bleiben, wie es ist. Die Passage oder Arkade ist in letzter Zeit ein beliebtes Mittel zur Sicherung des Fußgängerverkehrs geworden, wie Abbil-

Abb. 5
Lauffen/N. Stadttor

Der mittelalterliche Kern des Torturms wurde in der Barockzeit umgestaltet; die größere Bogenöffnung erhielt eine festliche Umrahmung. Eine glückliche Synthese von Alt und Neu.

Plan für die Wiedererrichtung des Daches aus dem Jahre 1953.



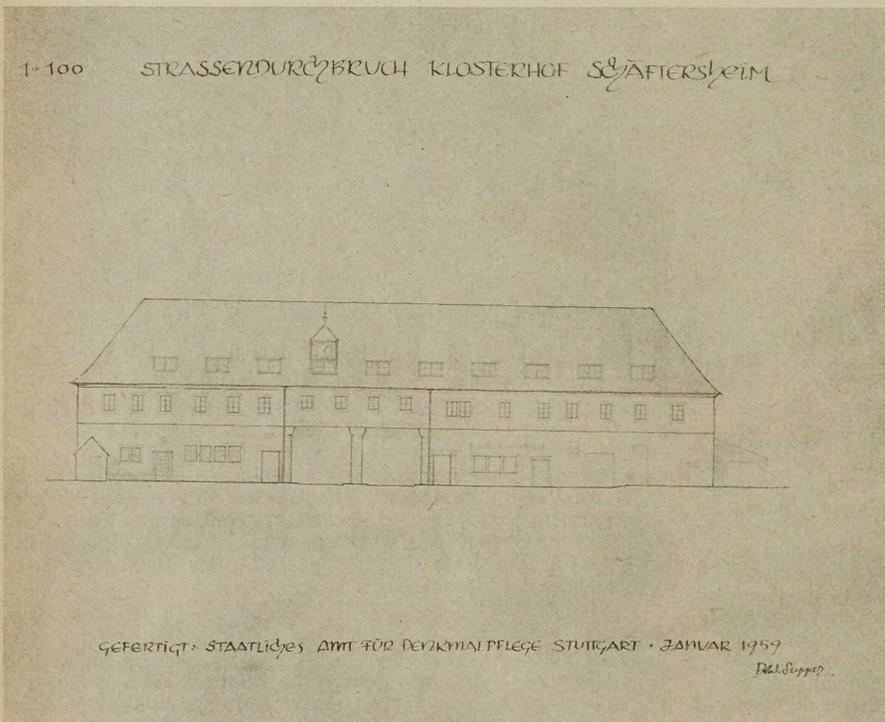


Abb. 6, A und B

Schäfersheim. Klosterhof

Der für die Raumbildung des Klosterhofs wichtige Baukörper kann erhalten bleiben. Der Durchbruch dient der Neuführung einer Bundesstraße (siehe Text des Aufsatzes).

dungen 7 (Schwäbisch Hall) zeigen. Vom denkmalpflegerischen Gesichtsfeld her gesehen, werden solche Passagen in der Regel (wenn gut geformt und den alten Werten glücklich zugeordnet) begrüßt; lassen sich doch hinter den Arkaden bzw. innerhalb der Passagen all die Dinge geschickt unterbringen, die, an der Hausfassade angebracht, meist das Ärgernis des Stadtplaners und des Denkmalpflegers bilden — als da sind: Riesenschau Fenster, Reklameschau Fenster, Reklameschilder, Warenautomaten usw. —. Großstädte konnten bisweilen durchsetzen, anlässlich des Wiederaufbaues ganze Straßenzüge mit Kaufpassagen zu versehen — zum Vorteil der Käufer (sie gehen trockenen Fußes und haben dort Muße, die Warenauslagen zu betrachten), der Verkaufenden, des Verkehrs und des Denkmalpflegers. Es sei in diesem Zusammenhange an die Hauptstraßen Münchens erinnert, bei denen die Passagen eine geradezu grandiose Wirkung auf den Besucher ausüben, ohne dem Gepräge der Isarstadt etwas zu nehmen. Ähnliches gilt auch für die Kaufarkade Freiburgs, deren Initiator Prof. J. Schlippe ist. Aus solchen — oft kühn erscheinenden Maßnahmen — wird ersichtlich, daß ein entscheidender „Schnitt“, an der richtigen Stelle angewandt, weit weniger auf das Stadtbild beeinträchtigend wirkt, als wenn die Baulinien an jedem Sträßchen und Gäßchen um einen Meter zurückgesetzt wird. Deshalb begrüßt auch die Denkmalpflege z. B. den Entschluß der ehemaligen Reichsstadt Eßlingen/N., einen Ring anzulegen. Dieser kostet voraussichtlich zwei denkmalswerte Bauwerke, wohingegen die sture Verbreiterung schon bebauter Altstadtstraßen Dutzende von wertvollen Bauten gekostet hätte. (Fortsetzung folgt)

Abb. 7

Schwäbisch Hall. Haus Leonhardt

Die Altstadt mit ihren engen Straßen und Gassen läßt eine Erbreiterung der Straßenzüge nicht zu. Eine willkommene Hilfe bieten die sogenannten Arkaden. Bei A die Fahrbahn der Brücke, bei B die Passage für den Fußgängerverkehr, die sich in der Länge von C bis D erstreckt.

