

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft

Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 1 von 8 Seiten

Entlastung vom Durchgangsverkehr

Viele historische Altstädte entstanden als Handelszentren an Straßenkreuzungen oder Flußübergängen. Im Mittelalter diente der Durchgangsverkehr dem Waren- und Nachrichtenaustausch. Er war für die mittelalterliche Stadt darüber hinaus eine wichtige Einnahmequelle, da Zölle erhoben wurden.

Hatte der Durchgangsverkehr in der alten Stadt durchaus eine lebenswichtige Funktion, so wurde er in den letzten Jahrzehnten zur starken Belastung. Vielfach konnten die engen Altstadtstraßen, die auf die Breite von Pferde- und Ochsespannen angelegt waren, den Autoverkehr nicht in ausreichendem Maße aufnehmen. Der Versuch, auf Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen für Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu sorgen, ging zu Lasten der Menschen und der historischen Bebauung. Aufweitungen der Straßen und Hausabbrüche waren in der Zeit einer verkehrsorientierten Planung in den 60er und 70er Jahren die häufige Folge.

Die Erhaltung des Stadtgrundrisses und die für die Bewohner notwendige Wohnumfeldverbesserung setzen eine weitgehende Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr voraus. Dies ist nur zu erreichen, wenn den Verkehrsströmen Trassen angeboten werden können, die den Stadtkern nicht belasten. Hierzu können bereits vorhandene Straßen um- oder ausgebaut oder neue Trassen geschaffen werden. Städte mit einer Ringstraße, die der alten Wallanlage folgt, wie *zum* Beispiel Soest, können den Durchgangsverkehr auf dieser Straße um den Altstadt kern herumleiten. Städte jedoch, die in Tallage oder an einem Flußlauf entstanden sind und einen länglichen Grundriss besitzen, sind häufig auf den Neubau einer Umgehungsstraße angewiesen. Das gewachsene Umweltbewußtsein der Bevölkerung setzt dem flächenintensiven, die Landschaft zerschneidenden Straßenbau oft berechtigten Widerstand entgegen. Aber auch aus Sicht der Denkmalpflege sollte eine Trasse in der Nähe des historischen Stadtkerns oder innerhalb der, ehemaligen Wall- und Grabenzone möglichst vermieden werden.

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft
Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 2 von 8 Seiten

In Remscheid-Lennep, wo der Ring den kreisförmigen Grundriß eng umschließt, ist die Stadt bemüht, das Grün der ehemaligen Wallzone wieder zu ergänzen und die Zugänglichkeit für Fußgänger zu verbessern. In Velbert-Langenberg wird eine Umgehungsstraße in Tunnellage gebaut. Für die Zufahrt muß eine Brücke errichtet werden, an die höchste städtebauliche Anforderungen zu stellen sind.

In Arnsberg wird die Altstadt untertunnelt, und in Lügde wird ein Tunnel vor der Stadtmauer bevorzugt. Nicht in jedem Fall wird eine unterirdische Führung möglich sein. Im Rahmen von Verkehrsentwicklungsplänen ist dann nach Lösungen zu suchen, die vorhandene Straßen im Umfeld des Stadtkerns nutzen und das vorhandene Netz sensibel ergänzen. In mehreren der dokumentierten Städte gewährleistet die Umgehungsstraße nur eine Teilentlastung vom Durchgangsverkehr, da sie den Stadtkern einseitig umfährt. Für einen immer noch starken Verkehr müssen hier eine oder mehrere Straßen offengehalten werden. In Rietberg zum Beispiel wird die Rathausstraße auch nach ihrer Entlastung noch rund 4.000 Fahrzeuge am Tag zu verkraften haben. Hier ist eine Umgestaltung notwendig, die diesen Verkehr städtebaulich integriert, so daß eine Geschäftsstraße entsteht, auf der sich Fußgänger sicher bewegen können, die zum Verweilen einlädt und einen positiven Beitrag zur Stadtgestalt leistet.

Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Die Straßen der alten Stadt waren nicht nur Verkehrswege, sie waren Spiel-, Kommunikations- und Aufenthaltsort. Sie waren die luftige Erweiterung der oft kleinen und niedrigen Wohnungen der Städter Sie wurden betreten auf dem Gang zum Brunnen oder zur Pumpe, und sie waren der Ort des Nachrichtenaustauschs.

Mit der flächenhaften Verkehrsberuhigung in den historischen Altstädten wird die Straße für den Bürger als Lebensraum zurückgewonnen. Nach der Entlastung vom

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft
Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 3 von 8 Seiten

Durchgangsverkehr können Straßen, die durch Aufweitungen dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepaßt wurden, auf ein stadtverträgliches Maß zurückgebaut oder gänzlich umgestaltet werden.

Die Abwicklung von Quell- und Zielverkehr erfordert zumindest in den größeren Stadtkernen eine Unterscheidung des Straßennetzes in Wohn- und Sammelstraßen. Während die Sammelstraßen auch den auf das Zentrum orientierten Parksuchverkehr aufnehmen und dessen Abfluß gewährleisten sollen, dienen die Wohnstraßen bevorzugt dem Anliegerverkehr.

Wesentlich für den Erfolg einer flächenhaften Verkehrsberuhigung ist das Verhindern von Durchfahrmöglichkeiten und Schleichwegen. Hierzu bietet sich als eine Möglichkeit die Erschließung des Stadtkerns durch Schleifenstraßen im Einrichtungsverkehr an, die die Funktion von Sammelstraßen übernehmen. Ein solches Konzept wird zum Beispiel in Soest und Warendorf verwirklicht. Andere Städte bevorzugen Zweirichtungsverkehr auf sehr schmalen Fahrbahnen, um keine Umwegfahrten zu erzeugen.

Alle Verkehrsanalysen zeigen die direkte Abhängigkeit der Verkehrsmengen im Inneren des Stadtkerns von der Lage der Parkplätze. Je mehr es gelingt, den ruhenden Verkehr an den Rand des Stadtkerns zu verlagern, desto mehr werden die engen Altstadtstraßen entlastet. In Monschau zum Beispiel wurde die Stadtzufahrt so umgebaut, daß der Besucher direkt zu einem Parkplatz geführt wird. Ein Parkleitsystem soll dieses Konzept unterstützen. Die Stadt Tecklenburg geht noch einen Schritt weiter: an Wochenenden wird der Stadtkern für Besucherverkehr gesperrt.

Die ersten verkehrsberuhigenden Maßnahmen wurden Ende der 70er Jahre durchgeführt. Die erwünschte Wirkung wurde durch alternierendes Parken, Möblierung, Einengung und Verschwenkung der Fahrbahn oder durch Schwellen erreicht. Diese Maßnahmen kommen heute aus gestalterischen Gründen nicht mehr in Betracht. Die Gestaltung des Straßenraums als Mischfläche mit einem deutlich erkennbaren Fahrstreifen, eine

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft
Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 4 von 8 Seiten

Kennzeichnung des Bereichs durch das Hinweisschild Nr. 325/ 326 der
Straßenverkehrsordnung oder die Einrichtung einer Tempo-30-Zone veranlassen die
Autofahrer zu einer angemessenen Fahrweise.

Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Die Umgestaltung der Straßen und Plätze führt in der Regel zu einer Verringerung der
Zahl der Stellplätze im Straßenraum. Anwohnern und Zentrumsbesuchern müssen also
Ersatzflächen angeboten werden, die zum einen von Autofahrern akzeptiert werden, zum
anderen die Innenstadt möglichst wenig belasten. In Abhängigkeit von der Größe der
Altstadt bieten sich verschiedene Lösungsmöglichkeiten an:

- Periphere Stellplatzanlagen bei kleineren historischen Stadtkernen. Fußweg-
Entfernungen bis zu fünf Minuten werden in der Regel von Autofahrern toleriert. Diese
Lösung fand zum Beispiel in Remscheid-Lennep Anwendung. Vom Ring um die Altstadt
können mehrere Parkplätze direkt angefahren werden.
- Dezentrale kleinere Stellplatzanlagen, die im Stadtgebiet verteilt an den
Haupterschließungsstraßen angeordnet werden. Bei größeren Altstädten hat dies den
Vorteil, daß sich der Parksuchverkehr auf mehrere Straßen verteilt, die Belastung also im
Vergleich zu einer zentralen Stellplatzanlage geringer wird.
- Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einem zentralen Parkgebäude oder auf
Parkpaletten, wo die Baustruktur der Altstadt dies zuläßt und der Parksuchverkehr nicht
die Altstadt belastet. So zum Beispiel in Amsberg, wo unter dem Neumarkt eine zentrale
Tiefgarage entsteht und in Stolberg, wo ein Parkhaus sich unauffällig an den Hang des
Burgberges schmiegt. In Siegen ist geplant, ein Parkhaus in eine Baulücke hineinzubauen.

Parkpaletten bieten sich für eine Unterbringung des Verkehrs am Rande der Altstadt an.
Sie benötigen etwa den halben Raumbedarf eines entsprechenden Parkplatzes, wirken im
Stadtbild aber häufig störend. Als Korrektur einer städtebaulich wenig geglückten Lösung
plant die Stadt Hückeswagen die Überbauung einer zentral gelegenen Parkpalette mit

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft

Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 5 von 8 Seiten

Wohnungen. In Lemgo wird der Parksuchverkehr auf mehrere Parkpaletten am Rande der Altstadt geleitet.

- Zur Gewährleistung des Anwohnerparkens und zur Verhinderung von Parksuchverkehr in der Altstadt bietet sich die Vergabe von Parklizenzen an. Hierbei wird nur den Anwohnern eine im Kraftfahrzeug sichtbar anzubringende Plakette ausgehändigt. Ein Anrecht auf einen bestimmten Parkplatz möglichst vor dem Haus ist damit nicht verbunden.

Auf längere Sicht wird nur eine Verringerung des Parkraumes in den Stadtkernen verkehrsberuhigende Wirkung haben. Die Erfahrung zeigt, daß Parkmöglichkeiten am Rand der Altstadt durchaus angenommen werden, wenn kein Parkraum im Inneren des Stadtkerns zur Verfügung steht und im Rahmen der Wohnumfeldverbesserung attraktive Fußwege entstanden sind.

Straßen- und Platzgestaltung

Waren in der mittelalterlichen Stadt die Straßen das dynamische, verkehrstragende und verbindende Element, so war den Plätzen eine eher statische Funktion zugemessen. Sie waren repräsentativer Mittelpunkt der Stadt. Sie waren Treffpunkt, Ort für weltliche und kirchliche Feste und Marktstandort.

Straßen und Plätze wurden ihren Funktionen entsprechend gestaltet. Auf dem zentralen Platz befanden sich meist nur der Marktbrunnen und ein Baum, häufig die sogenannte Gerichtslinde, unter der öffentlich Recht gesprochen wurde. Anders als in den Straßen wurde am Markt besonderer Wert auf eine repräsentative Bebauung gelegt. Von dieser wurde der Blick auf das platzbeherrschende Rathaus gelenkt. Die Straßen waren in ihrer Gestaltung funktionsbetont. Solitärbäume, Pumpen und Brunnen bestimmten ihr Bild. Die verwinkelten Straßenzüge öffneten überraschenden Blick auf die zentralen Plätze mit ihren Repräsentationsbauten.

Im 20. Jahrhundert ergriff das Automobil Besitz von den Altstädten. Nach und nach

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft

Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 6 von 8 Seiten

verschwanden Pflaster und Bäume aus dem Ortsbild. Grauer Asphalt bestimmte die Straßen. Die repräsentativen Platzräume verkümmerten zu Parkplätzen, auf denen bestenfalls noch einmal wöchentlich ein Markt stattfand.

Eine wichtige Aufgabe zur Revitalisierung der Altstädte ist die Rückgewinnung der Straßen und Plätze als Lebensraum. Die Entlastung vom Durchgangsverkehr ermöglicht die Anpassung der oft aufgeweiteten Straßenquerschnitte an den tatsächlichen Bedarf. Der öffentliche Raum kann neu gestaltet werden. Der Umbau der Straßen orientierte sich anfangs an der für großstädtische Fußgängerzonen typischen teppichartigen Pflasterung oder an den niederländischen Beispielen verkehrsberuhigter Straßen. Heute werden diese Lösungen zu Recht abgelehnt, da sie den historischen Straßencharakter verfremden und in die ausgewogenen Proportionen des Straßenraums eingreifen. Aus dem gleichen Grund wird eine zurückhaltende, selbstverständlich wirkende Gestaltung auffälligen Ornamenten vorgezogen und die Materialvielfalt begrenzt. Soest und Stolberg haben zum Beispiel Leitpläne für die Materialwahl erarbeitet, um zu nachvollziehbaren und gestalterisch hochwertigen Lösungen zu gelangen.

Unabhängig von der Frage, ob ein niveaugleicher Ausbau oder die Trennung von Fahrbahn und Gehweg gewählt wird, folgen die Straßenentwürfe dem Prinzip des klar gegliederten Querprofils.

Bei der Mehrzahl der umgestalteten Straßen geschieht dies durch Natursteinrinnen, die neben ihrer Entwässerungsfunktion ein wichtiges Element des Straßenentwurfs im historischen Stadtkern darstellen. Wird die Straße im Trennprinzip gestaltet, so übernimmt der Bordstein (mit niedriger Auftrithöhe) die Aufgabe, das Querprofil zu gliedern (zum Beispiel Monschau, Stolberg, Warburg). In historischen Stadtkernen, deren Gebäude keine geschlossene Front bilden, markieren Rinnen und Bordsteine den Verlauf der Straßen. Die Linearität des Straßenraums ist mithin wieder allgemein anerkanntes Prinzip.

Die Plätze werden gepflastert, begrünt und von parkenden Fahrzeugen ganz oder

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft

Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 7 von 8 Seiten

teilweise befreit. Marktbrunnen wurden in zeitgemäßer Form wieder errichtet und bilden eine Attraktion für jung und alt. Wie in den Straßen wird auch auf den öffentlichen Plätzen zugunsten der mittelalterlichen Architektur auf eine zurückhaltende Pflasterung Wert gelegt. Anstelle frei erfundener Ornamente erinnern Gedenktafeln (Warburg) oder mit Pflasterstreifen nachgezeichnete Grundrißfiguren (Monschau) an historische Bauten, die dort einmal gestanden haben. Die Stadt Kalkar konnte sich in der Gestaltung des Marktplatzes auf ein Tafelbild des 16. Jahrhunderts berufen. Auf einem Altarflügel der St.-Nicolai-Kirche findet sich eine zeitgenössische Darstellung des mit Rheinkiesel gepflasterten Marktplatzes. In ebensolcher Ausführung wurde er wieder hergestellt.

Mit unterschiedlichen Argumenten wurde Kunststein- oder Natursteinpflaster verlegt. Für den Kunststein sprechen neben den geringeren Materialkosten auch die geringere Lärmbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr und die bessere Begehrbarkeit. Für Natursteinpflaster sprechen die Geschichtstreue, das bessere Aussehen, die nahezu unbegrenzte Haltbarkeit und die geringere Anfälligkeit für Verschmutzungen (Ölflecken). Beide Alternativen sind in den Mitgliedsstädten anzutreffen. Obwohl die Materialfrage in einzelnen Städten nach wie vor Diskussionsstoff bietet, zeichnet sich eine deutliche Präferenz für die Verwendung von Naturstein ab. Neben den genannten Gesichtspunkten spricht für diese Wahl vor allem die Überlegung, daß man der herausragenden Qualität der Gebäude und des Stadtgrundrisses nur mit hochwertigen natürlichen Materialien gerecht werden kann. Daß dieser Grundsatz zunehmend auch in der Bürgerschaft akzeptiert wird, zeigt die Tatsache, daß auch Städte, die sich zunächst für die Verwendung von Betonstein ausgesprochen haben, inzwischen wieder Naturstein bevorzugen.

Auf eine Möblierung des Straßenraumes wird in allen Städten weitgehend verzichtet. Lediglich alte Gestaltungselemente wie Brunnen und Pumpen wurden zum Teil wieder aufgestellt und mit Bänken versehen. Alte Kommunikationsorte sollen so wieder belebt werden. Die Sicherheit der Fußgänger und die Verhinderung von unerwünschtem Parken machten leider die Verwendung von Pollern unumgänglich. Eine interessante Lösung dieses notwendigen Übels praktiziert die Stadt Monschau. Sie orientierte sich beim

Historische Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen.

Eine Dokumentation. September 1989. Herausgeber: Die Arbeitsgemeinschaft

Historischer Stadtkerne in Nordrhein-Westfalen. Seite 20 bis 24

Nachdruck: Seite 8 von 8 Seiten

Entwurf eines Poliers am Motiv der alten Prellsteine. In Steinfurt-Burgsteinfurt wurde ein Polier mit stilisiertem Treppengiebel verwendet, der vom beauftragten Planungsbüro speziell für diesen Stadtkern entworfen wurde.

Die Frage nach einer altstadtgerechten Beleuchtung wird in den Städten der Arbeitsgemeinschaft unterschiedlich beantwortet. Mehrere Stadtkerne haben auf Nachbauten alter Gaslaternen zurückgegriffen. Trotz geänderter Beleuchtungstechnik soll das Bild der Altstadt möglichst frei von gestalterischen Kontrasten sein. In anderen Stadtkernen stehen moderne Altstadtleuchten. Dieser Entscheidung liegt die Ansicht zugrunde, daß die geänderte Beleuchtungstechnik nach zeitgenössischen Entwürfen verlangt. Die Denkmalpflege steht historisierenden Nachbildungen skeptisch gegenüber.

In den historischen Stadtkernen hat die verbreitete Formel "Straßenraumgestaltung durch Grün" keine ausschließliche Gültigkeit. Denn die mittelalterlichen Stadtstrukturen leben überwiegend von der Qualität der Begrenzungen (Fassaden, Mauern), der Blickbeziehungen (Sakralbauten, Fachwerkgiebel) und der Topographie. Bäume im öffentlichen Raum sind überwiegend Einzelbäume oder kleine Baumgruppen mit architektonischer Qualität. Entsprechend sorgfältig sind die Baumstandorte zu planen. Ausgehend vom historischen Befund wählte man in Warendorf bei der Gestaltung des Marktplatzes eine sehr zurückhaltende Begrünung, in Tecklenburg werden Bäume am alten Standort neu gepflanzt. Wenn möglich, werden vorhandene Bäume in die Gestaltung integriert (zum Beispiel der Kirchplatz in Bad Laasphe).