



Bundesministerium  
des Innern, für Bau  
und Heimat

# Verkehr und Mobilität in der historischen Stadt

Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 43





Geschnittenes Pflaster in der Ledergasse in Gmünd: Historischer Bezug mit zeitgemäßen Eigenschaften.

# Das Optimum liegt im Kompromiss

Steffan Robel, A24 Landschaft

## Material und Gestaltung von Straßen und Wegen in der historischen Stadt

Der Straßenraum historischer Städte ist per se vordefiniert und räumlich begrenzt. Seine Ausgestaltung unterstreicht die Bausubstanz, gibt ihr einen Rahmen und sollte der jeweiligen Epoche beziehungsweise Epochen angepasst sein. Doch wie kann die Geschichte in Einklang mit gegenwärtigen Bedürfnissen gebracht werden? Vor dem Hintergrund von Mobilitätswandel und Barrierefreiheit sind stadtstrukturspezifische Strategien gefragt, die historische Städte in ihrer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung unterstützen.

## Wem gehört die Straße?

Wo früher Leben auf der Straße stattfand, fahren oder stehen jetzt überwiegend Autos. Als Konsequenz der Straßenbaupolitik der Nachkriegszeit wurden viele Boulevards zu Verkehrsflächen und Marktplätze zu Parkplätzen umgebaut. Die Straße verlor ihre ursprünglich vielfältige Bedeutung als gesellschaftlicher Treffpunkt. Derzeit ändert sich aber die Denkweise über Mobilität und Lebensqualität und die Bedeutung des Fuß- und Fahrradverkehrs steigt wieder. Aktuell müssen wir Raum zurückgewinnen, damit der Anteil anderer Verkehrsteilnehmer als Autofahrer wachsen kann und die Städte lebenswerter werden. Die Mobilitätswende nimmt Gestalt an, wie die Agora Verkehrswende meint,<sup>1</sup> muss sich aber beschleunigen.



Marktplatz in Meppen: Gestaltung von Lohaus + Carl, die mit ihrem Leitsystem Orientierung bietet.

Für die historische Stadt mit ihrer kompakten Bebauung, enger Straßenführung und komplexen Straßennustern bedeutet die Abwendung vom Dogma Auto vor allem einen Verhandlungsprozess. Da Erweiterung keine Option darstellt, reicht der Platz nicht für alle zeitgenössischen Nutzungen. Der begrenzte Straßenraum muss (auf)geteilt werden. Wenn dort eine Straßenbahntrasse, ein Rad-, ein Fußweg und motorisierter Verkehr zugelassen werden sollen, kann nicht jedem das Optimum seiner Norm zugestanden werden. Es müssen Kompromisse erarbeitet werden, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleisten.

## Hürden nehmen

Beim Umbau der historischen Stadt sind die Ansprüche hoch und widersprüchlich: Wir wollen gegenwärtige Mobilitätsanforderungen einbeziehen, aber dabei das Erscheinungsbild der Altstadt respektieren. Noch in den 1990er Jahren wurden Eingriffe in die Substanz durch gebrochene Pflaster ergänzt, die das historische Vorbild nachahmen – auf Kosten des Geh- und

Rollkomforts, was insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen vor Hindernisse stellt. Mit dem gestiegenen Anspruch in Bezug auf die Teilhabe aller fließen viele Fördergelder in den barrierefreien Umbau öffentlicher Räume. Die Maßnahmen in historischen Ortskernen führen manchmal zu fragwürdigen, dem Denkmalschutz nicht gerecht werdenden Lösungen. Stellenweise verfehlen auch gut gemeinte Ansätze ihr Ziel. Es ist beispielweise nicht ausreichend, in die gebrochenen Oberflächen eines Kopfsteinpflasters einen Streifen aus einem anderen Stein mit Abweichungen in Maß und Bauweise zu integrieren. Für ein überzeugendes Ergebnis ist extreme Materialsensibilität erforderlich, die Format, Fugenfarbe und Pflasterverband einbezieht.

## Details ausloten

Eine allen Verkehrsteilnehmern gerechte Verbesserung bestehender Strukturen besteht im Wesentlichen darin, Leitsysteme für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen zu integrieren und die Rolleigenschaften der Straßenbeläge zu verbessern: Hiervon profitieren nicht nur Menschen mit motorischen Einschränkungen, sondern auch solche zu Rad, mit Kinderwagen, Rollkoffern oder E-Scootern.

Das Büro Lohaus + Carl hat in der niedersächsischen Stadt Meppen bei der Gestaltung des Marktplatzes ein Orientierungs- und Leitsystem implementiert, das auf den ersten Blick als solches kaum wahrgenommen wird. Durch visuelle und taktile Kontraste zwischen im Fischgrätverband verlegten, dunkelrot-anthrazitfarbenen Klinkerflächen und fugenarmen, großformatigen Betonplatten in Sandsteinoptik ermöglicht das Design sowohl Orientierung für Menschen mit erheblich eingeschränktem Sehvermögen als auch für Blinde. Nebenbei unterstützt das einheitliche Material die Ensemblewirkung und erleichtert auch Touristen die Orientierung in der Innenstadt.<sup>2</sup>

Im Zuge des großflächigen Stadtumbaus Schwäbisch Gmünds, in dessen Zentrum die Rückgewinnung des Mündungsbereiches zweier Gewässer stand, hat man sich auf alte Stadtstrukturen besonnen. Ein Kaufhausbau aus den 1970ern wurde abgerissen und der ursprüngliche Verlauf der Ledergasse in der Gmünder Altstadt rekonstruiert. In Anlehnung an das bestehende Kleinsteinpflaster fiel die Wahl auf Bayerwald Granit. Um jedoch gute Rolleigenschaften zu gewährleisten, wurde das Material geschnitten statt gebrochen. Die Übergänge zur angrenzenden, asphaltierten Fahrbahn

sind niveaugleich und durch den Farbkontrast gut zu erkennen. Ergänzt um eine Interpretation des einst sich durch die Gassen ziehenden Wasserlaufs hat A24 Landschaft einen Freiraum gestaltet, der zeitgemäß auf Anforderungen der Barrierefreiheit reagiert und dennoch die Geschichte des Ortes einbezieht.

In Ingolstadt bestimmt der kleinteilige, mittelalterliche Stadtgrundriss die malerische Wirkung. Die typische Abfolge aus individuellen Gebäuden unterschiedlicher Breite generiert einen einzigartigen, urbanen Code. Diesen spezifischen Code hat A24 Landschaft zum Designprinzip für die Belagsgestaltung der östlichen Theresienstraße und Ludwigsstraße gemacht. Im Rhythmus der Gebäudegrenzen ziehen sich Bänder aus dunklem Granit durch den sonst gelb-grauen Granitbelag. Eine visuelle Orientierung für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen bietet bereits die durchgehende Bebauung im linearen Straßenraum. Um jedoch das Gestaltungskonzept der orthogonal zur Bewegungsrichtung verlaufenden Granitbänder nicht optisch durch ein in Bewegungsrichtung laufendes taktiles Leitsystem zu stören, wird dieses direkt in den vorgesehenen Belag gefräst. Um das Konzept sowohl gestalterisch als auch funktional zu überprüfen, wurden vor Ort Musterflächen erprobt.

Genau darin liegt ein entscheidender Punkt für eine Straßen- und Wegegestaltung in der historischen Stadt, die widersprüchliche Anforderungen erfüllen muss: Ausprobieren und Kompromisse finden. Im Kontext mit der zu bewahrenden Bausubstanz kommt der Bemusterung vor Ort im Planungsprozess eine Schlüsselrolle zu. Unerlässlich ist es hierbei, alle Beteiligten – und dies schließt dezidiert die Nutzer vor Ort mit ein – in diesen Prozess zu integrieren, um so individuelle Lösungen für eine Barrierefreiheit der historischen Stadt zu entwerfen.

## Die historische Stadt im Wandel

Die europäische Stadt mit ihrer bewegten Geschichte ist seit jeher ein Ort des Wandels, der sich auch in ihrer gebauten Struktur abzeichnet. Den morphologischen Charakter und die atmosphärischen Qualitäten



Musterfläche für die Theresienstraße: Rollstuhlfahrer testen das taktile Leitsystem auf Querbarkeit.

der historischen Stadt bei gleichzeitiger Erweiterung der Möglichkeiten der Fortbewegungsarten und Aktivitäten im Raum beizubehalten ist ein fortlaufender Aushandlungsprozess. Einerseits dürfen wir die historischen Städte nicht überfrachten, müssen sensibel mit der Geschichte umgehen und Prioritäten setzen. Andererseits dürfen wir nicht nur konservieren und bewahren, sondern auch zeitgerecht um verschiedene Nutzungen und mit einer aktuellen Designsprache ergänzen. Im Dialog mit dem Denkmalschutz und in Anbetracht heutiger Ansprüche kann eine inklusive, kreativere, nachhaltigere Stadt gelingen.

### Steffan Robel

Jahrgang 1972, Studium der Landschaftsarchitektur an der TU Berlin und der Agrarische Hogeschool Larenstein (NL).

Gründer des Büros A24 Landschaft, ging u. a. Lehrtätigkeiten an der TU Dresden und an der Hafencity Universität Hamburg nach, seit 2019 Mitglied der Expertengruppe Städtebaulicher Denkmalschutz.

<sup>1</sup> Agora Verkehrswende: Stadtverkehr. <https://www.agora-verkehrswende.de/themen/stadtverkehr/>, aufgerufen am 19.06.2019.

<sup>2</sup> LOHAUS, IRENE (2014): Kontrast kontrollieren. In: GARTEN+LANDSCHAFT 4/2017. München.