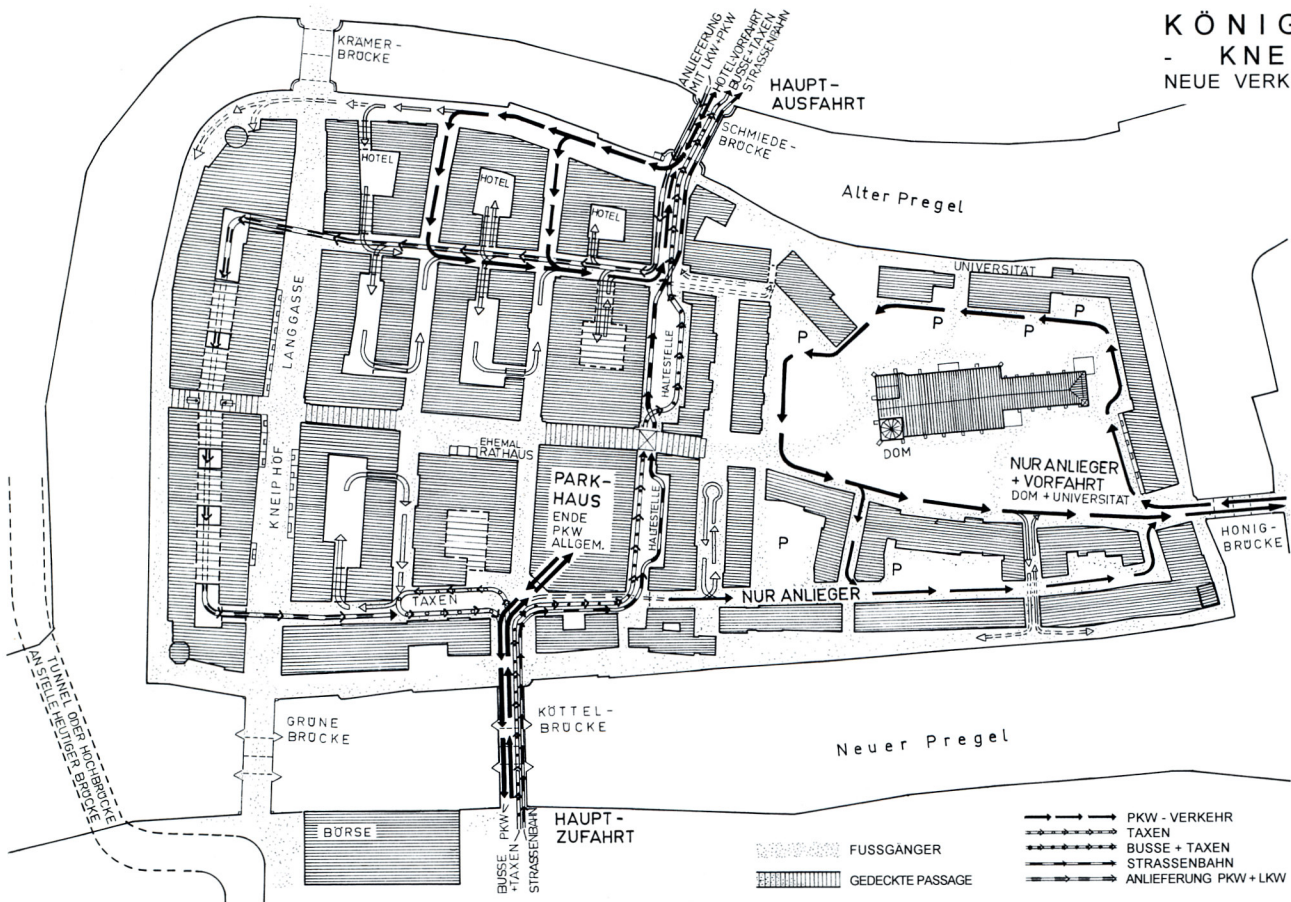


KÖNIGSBERG
- KNEIPHOF -
NEUE VERKEHRSFÜHRUNG



NEUE VERKEHRSFÜHRUNG

Mit einer neuen Nutzung untrennbar verbunden ist die Erschließung für den Verkehr. Ganz gleich, wie das Generalkonzept für die ganze Stadt einmal aussehen wird: Wenn der Kneiphof sich mit gediegenem, innerstädtischem Leben füllen soll, dann darf **der Durchgangsverkehr nicht mehr über den Kneiphof** verlaufen, dann muss vor allem **die jetzige Hochbrücke verschwinden**. Sollte die gesamtstädtische Verkehrsplanung eine Nord-Süd-Durchgangsverbindung in der Mitte der Innenstadt beibehalten, muss dieser Durchgangsverkehr in jedem Falle vom Kneiphof fern gehalten werden.

Dafür bieten sich zwei Lösungen an: In der ersten wird die bisherige Hochbrücke so weit nach Westen verlegt, dass der Durchgangsverkehr, von der Vorstädtischen Langgasse (heute Leninskij Prospekt) kommend, in einem Bogen eine neue Hochbrücke über den hier breiteren Pregel erreicht und auf dieser den Fluss, dann das Ufergelände zwischen dem Hundegatt und neuer Sporthalle und schließlich die Ost-West-Straße überquert und in einem neuen Bogen wie bisher in den Steindamm (heute ebenfalls Leninskij Prospekt) einmündet.

Die zweite, städtebaulich bessere Lösung wäre allerdings, etwa an gleicher Stelle eine Untertunnelung vorzunehmen.

Die Kneiphöfische Langgasse, die alte, über Jahrhunderte gewachsene Straßenverbindung über den Kneiphof, kann in Zukunft den Fußgängern vorbehalten werden und die alte Krämerbrücke und die alte Grüne Brücke könnten als Klappbrücken nur für den Fußgängerverkehr wiedererstehen.

Ein Durchgangsverkehr für Fahrzeuge (ausgenommen Straßenbahnen, Busse und Taxen) sollte über die Kneiphofinsel in Zukunft nicht mehr möglich sein; der Fahrzeugverkehr sollte als reiner Anliegerverkehr in Stichstraßen und auf Parkplätzen enden. Für diesen Fahrzeugverkehr sollten allein von Süden her die alte Köttelebrücke und von Norden her die alte Schmedebrücke genutzt werden. Die heute noch erhaltene **Honigbrücke** (Beschreibung siehe S. 157) – sie ist neben dem Dom das zweite Bauwerk des Kneiphofs, das den Krieg überstand – sollte als historisches Monument sorgfältig restauriert werden. Auch sie sollte den Fußgängern überlassen werden, allenfalls für Anfahrten zum Dom, zum ehemaligen Universitätsgebäude und den Häusern der Domstraße dienen.

Krämerbrücke und Grüne Brücke als Fußgängerverbindung und Schmedebrücke und Köttelebrücke als Autobrücken sollten **als Klappbrücken** wiederhergestellt werden, keinesfalls als Hochbrücken. Schon im Kapitel IX. Brücken (S. 156ff.) wurde klar, dass nur Klappbrücken, die den Verkehr auf gleichem Niveau belassen, eine kurze und unkomplizierte Verbindung über den Fluss hinweg schaffen können. Hochbrücken erfordern lange Rampen und Treppenanlagen, diese erschweren den Verkehr und kosten viel Bodenfläche, die in der Innenstadt besser für andere Zwecke zu nutzen ist.

Ein Konzept für die **innere Erschließung** (siehe Plan oben) könnte so aussehen:

Der Durchgangsverkehr ist nur für Straßenbahnen, Busse und Taxen über die Schönberger Straße möglich. Der private Autoverkehr erreicht den Kneiphof in erster Linie über die Krämerbrücke und muss von hier zwangsweise das nördlich der Magisterstraße gelegene zentrale Parkhaus anfahren. Busse, Straßenbahnen und Taxen (können in die Magisterstraße weiterfahren und biegen in die verbreiterte Schönberger Straße ein, wo sie ihre Fahrgäste an der zentralen Bus- und Straßenbahn-Haltestelle aus- und einsteigen lassen, um dann über die Schmedebrücke die Insel zu verlassen (die umgekehrte Fahrtrichtung ist ebenfalls möglich). Anliegerverkehr von der Krämerbrücke aus ist nur auf den dargestellten Straßen möglich.

Die Zufahrt für private PKWs von der Schmedebrücke aus ist nur zur Uferstraße Kohlmarkt möglich, von der man die hier geplanten Hotes erreicht. Diese Wagen wenden zur Fleischbänkenstraße und verlassen die Insel wieder über die Schmedebrücke. Auch von der Schmedebrücke ist Anliegerverkehr über die dargestellten Straßen möglich. Für die Anlieferung zur kompakten Bebauung zwischen Langgasse und Kai wird eine eigene, teilweise überbaute Anliegerstraße angelegt und unter dieser Bebauung hindurchgeführt.

Straßen ohne Eintragungen sind reine Fußgängerstraßen, die Brodbänkenstraße wird im eingezeichneten Bereich überdacht. Nach der Fertigstellung des Parkhauses und der beiden Autostrassen könnte der Große Domplatz zusätzlich unterirdische Parkplätze erhalten (sie sind trotz des hohen Grundwasserstandes technisch möglich).

Quelle: [724]