



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Städtebau

Stübgen, Josef

Stuttgart, 1907

c) Fusswege

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79373](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79373)

Landwege. Auf letzteren sollte der Reitweg wenigstens durch eine Baumreihe begrenzt werden (Fig. 775). Am wenigsten störend sind sie auf Makadam- oder Kiesstraßen, weil sich hier die oben besprochenen Unebenheiten an der Grenze der verschiedenen Arten der Straßendecke am wenigsten fühlbar machen.

561.
Reitwege
im Park.

Nur selten findet man Reitwege, welche nicht mit den Straßen verbunden sind, so im Tiergarten zu Berlin, im Boulogner Wäldchen zu Paris, im Hyde Park zu London. Der *Rotten Row* benannte Reitweg im letztgenannten Park ist nicht weniger als 25 m breit.

562.
Breite.

Auf dem allgemeinen Fahrwege beträgt die geringste brauchbare Breite des nicht abgetrennten Reitweges für einen Reiter (ein Hufschlag) 1,50 m, für zwei Reiter 3,00 m. Die abgetrennten Reitwege bedürfen der Sicherheit wegen eine etwas ausgiebigere Breite, und zwar mindestens 3,00, bzw. 5,00 m. Die Vergrößerung dieser geringsten Maße ist indes in allen Fällen wünschenswert.

c) Fußwege.

563.
Arten.

Die städtischen Fußwege sind zu unterscheiden in Spazierwege (Promenadenwege) und Bürgersteige (Trottoire). Eine dritte, uneigentliche Art städtischer Fußwege sind die an alten oder unfertigen Straßen vielfach vorhandenen gepflasterten oder bekiessten Seitenstreifen, deren Betrachtung hier fortbleiben kann, weil dieselben nur als vorläufige, durch geordnete Bürgersteige zu ersetzende Anlagen anzusehen sind.

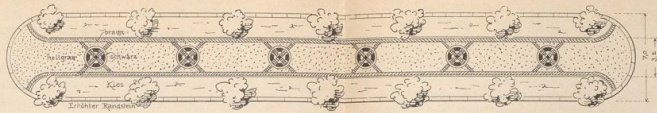
564.
Spazierwege.

Spazierwege werden auf breiten Straßen (meist als Baumgänge, Fig. 776 u. 778), auf öffentlichen Plätzen und in Parkanlagen hergestellt. Die Breite der doppelreihigen Baumgänge (Fig. 778) schwankt zwischen 5 und 9 m; ein angenehmes Maß ist 6,50 bis 7,00 m; die einreihigen Baumgänge (Fig. 776) sind zweckmäßig 4,00 bis 6,00 m breit. In Frankreich sind auch an den Straßenseiten zwischen Fahrdamm und Bürgersteig zweireihige Baumgänge (Gegenalleen, *Contreallées*) beliebt. (Vergl. Fig. 203, S. 101; Fig. 209 u. 210, S. 104; Fig. 214, S. 105.)

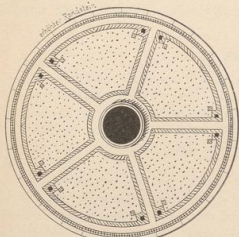
Auf öffentlichen Plätzen findet man Fußwege von 3,00 bis 10,00 m und mehr Breite; in Stadt- und Volksgärten pflegt die Breite der Fußwege je nach ihrer Bedeutung 4,00 bis 7,00 m zu betragen.

Die Decke dieser Wege besteht gewöhnlich aus reinem Kies, der Unterbau aus Steinschlag. Der Untergrund ist profilmäßig zu ebenen und zu stampfen. Auf der so gebildeten Fläche wird der aus natürlichen Steinen oder hart gebrannten Ziegelbrocken etwa in Faustgröße bestehende Steinschlag so ausgebreitet, daß Stein an Stein zu stehen kommt und größere Fugen durch kleinere Stücke geschlossen werden. Nach dem Abstampfen dieser Grundschicht wird feines Steingesplittter, z. B. Basaltgrus, in dünner Schicht aufgebracht und unter Begießen mit gering lehmhaltigem Wasser in die Fugen gekehrt, so lange, bis sich eine feste, gleichartige Steinlage gebildet hat. Dann erst wird die 2 bis 3 mm starke Decklage aus reinem, feinem Kies überworfen und naß eingewalzt.

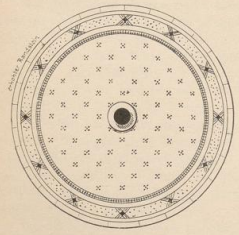
Da solche Kieswege eine aufmerksame Unterhaltung verlangen, bei starkem Verkehre schwer rein zu halten sind, vom Regen aufgerissen, auch durch Frost und Tau mitunter aufgeweicht werden, so pflegt man stark begangene Strecken durch Mosaikpflaster, Zementbeton oder Asphalt zu befestigen. Nimmt diese härtere Fläche nicht die ganze Wegbreite ein, wie es besonders in Baumgängen zur



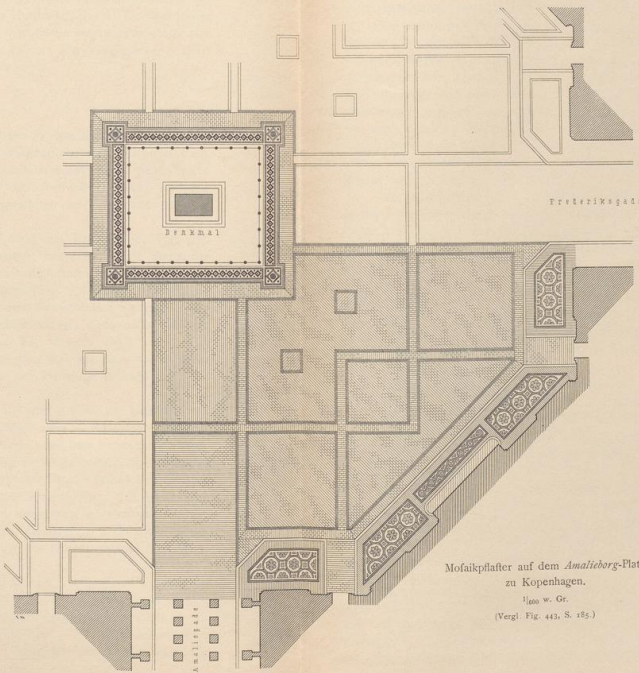
Mosaikläufer. — 1/200 w. Gr.



Bürgersteigefel mit Anschlagfäule. 1/150 w. Gr.



Bürgersteigefel mit Kandelaber. 1/150 w. Gr.



Mosaikpflaster auf dem Amaliefborg-Platz zu Kopenhagen. 1/200 w. Gr. (Vergl. Fig. 443, S. 185.)



Fußwegiefel auf dem Domplatz zu Cöln. 1/200 w. Gr.

Schonung der Baumwurzeln üblich ist (Fig. 777), so nennt man den harten Streifen einen »Läufer«. Die Mosaik-, Zement- oder Asphaltläufer sind den Bürgersteigen in ihrer technischen Herstellung gleich, weshalb letztere hier nicht besonders zu besprechen ist.

Die Bürgersteigbefestigung erstreckt sich nicht bloß auf die eigentlichen Bürgersteige, sondern auch auf die stark begangenen Wege und Flächen der öffentlichen Plätze, auf die Fußweginseln innerhalb breiter Fahrwege, Kreuzungs- und Verkehrsplätze, sowie auf die vorgenannten Promenadenläufer. Die Befestigung geschieht durch natürliches oder künstliches Steinmaterial.

Die natürlichen Steinarten, von welchen eine große Auswahl sich im Gebrauch befindet, werden teils als Pflaster, teils als Plattenbelag verwendet. Ersteres ist entweder Mosaik- oder Reihenpflaster. Die aus kleinen Steinen von 3 bis 5 cm Größe (Granit, Porphyr, Marmor, Sandstein, Basalt) bestehende Fußweg-Mosaikpflasterung wird entweder aus einheitlichem Material und einfarbig angefertigt oder aus verschiedenen Steinforten und alsdann mehrfarbig in Mustern gelegt. Beispiele letzterer Art zeigt die nebenstehende Tafel, und zwar zwei Inseln, einen Läufer, ein Muster vom Domplatz zu Köln und den vierten Teil des *Amalieborg*-Platzes zu Kopenhagen. Die Steinchen werden entweder in bloßem Sand oder besser in hydraulischem Mörtel veretzt und nass abgerammt.

Die Reihenpflasterung wird auf Bürgersteigen, des besseren Aussehens wegen, in der Regel mit diagonal laufenden Fugenlinien ausgeführt. Die Steine haben eine Höhe von nur 7 bis 10 cm und quadratische Kopfflächen von 10 bis 13 cm Seite; zum Anschluß an die Häuser und an den Randstein sind dreieckige oder fünfeckige Pflaststücke erforderlich. Im Gegensatz zu den Pflastersteinen des Fahrweges werden diejenigen des Bürgersteiges mit der Kopffläche nicht senkrecht zur natürlichen Schichtung des Gesteins, sondern parallel zum Schichtenlager gearbeitet und verlegt, um möglichst ebene Gehflächen zu erzielen; die Steine werden entweder bloß in ein Mörtelbett oder auf einer gemauerten Unterschicht verlegt. Wegen der ebenen Steinköpfe wird dieses aus Belgien stammende, äußerst dauerhafte Bürgersteigpflaster »Platinenpflaster« genannt.

Plattenbeläge für Bürgersteige sind nur bei sehr hartem Material, z. B. Granit, zu empfehlen, weil sonst ein rasches und meist ein ungleiches Ausschleifen der 6 bis 10 cm starken Platten eintritt. Glatt werdende Steinforten sind ungeeignet. Die Platten bedecken entweder die ganze Bürgersteigfläche oder bilden auf derselben nur einzelne Bahnen zwischen einer minderwertigen Befestigung.

Die verbreitetsten künstlichen Bürgersteigbeläge sind diejenigen aus Klinkern, besonders in Holland üblich, aus gerieften Tonfliesen, die bei starkem Verkehre aber leicht abschleifen und dann sehr unansehnlich werden, aus Zementbeton mit einer Zementfeinschicht als Decke, aus Gufsasphalt, Stampfasphalt und Asphaltplatten. Ausnahmsweise werden auch gemusterte Tonplatten, besonders Mettlacher, an öffentlichen Gebäuden, an Denkmälern u. s. w. zur Herstellung von Bürgersteigen verwendet.

Die Zementbürgersteige sehen in neuem oder wenig benutztem Zustande wegen ihrer hellen Farbe sehr freundlich aus und halten sich auch sehr reinlich; sie leiden aber an dem Nachteil, daß sie, sowohl in zusammenhängenden Flächen als in einzelnen abgetrennten Platten verlegt, leicht infolge des Frostes, der Hitze und der Bodenbewegungen aufreißen und dann abzubröckeln beginnen, daß ferner die

565.
Bürgersteig-
befestigung.

Fläche nach dem Abschleifen der Fugen- und Musterzeichnung recht un schön ausieht.

Am meisten angewendet ist der Asphalt, zwar weniger in der Form von Asphaltplatten oder Stampfasphalt (welcher sehr dauerhaft, aber kostspielig ist), mehr aber in Form von Gufsasphalt. Eine Mischung von fettem und magerem Asphalt mit 10 Vomhundert Mineralteer und 25 bis 35 Vomhundert reinem Quarzkies oder Hartfeingespitter wird in flüssigheißem Zustand in zwei, je 10 bis 15 mm dicken Schichten auf einer Unterlage von magerem Beton ausgebreitet und abgerieben. Die Masse erfarrt und wird nach dem Erkalten fogleich begehbar; das völlige Abbinden des Betons braucht vor dem Aufbringen des Asphalts nicht abgewartet zu werden⁹⁷⁾.

Nach den Anlagekosten wird die Reihe der angegebenen Befestigungsarten ungefähr wie folgt aufsteigen: gewöhnliches ein- oder zweifarbiges Mosaikpflaster, Tonplatten, Klinker, Zementbeton, Gufsasphalt, Steinplatten, Asphaltplatten, Platinen, Stampfasphalt. Das gemusterte Mosaikpflaster kann in allen Preislagen, als Terrazzo bis zu sehr hohen Sätzen, hergestellt werden. Unter Berücksichtigung der Unterhaltungskosten tritt eine ganz andere Reihenfolge ein; namentlich das Platinenpflaster kann wegen seiner fast unbegrenzten Dauer bei starkem Verkehre als das wohlfeilste sich herausstellen.

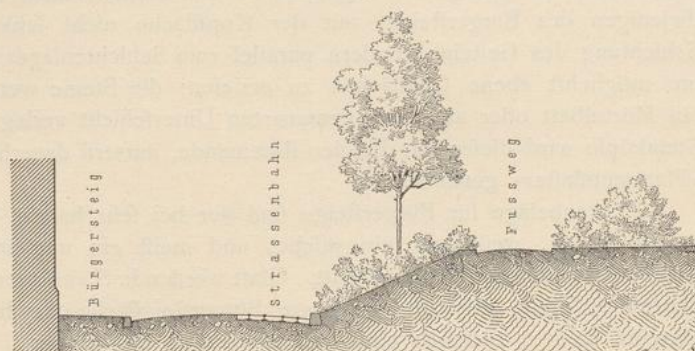
566.
Breite
und Gefälle
der
Bürgersteige.

Ueber die Breite der Bürgersteige sind schon in Art. 143 (S. 84), bei Besprechung der Strafsenquerschnitte, die erforderlichen Angaben gemacht. Aus den mitgeteilten Strafsenprofilen geht auch hervor, daß die Breite keineswegs in allen

Fällen an beiden Seiten der Strafsen die gleiche sein muß, daß vielmehr ein mannigfacher Wechsel je nach Bestimmung, Verkehr und Bepflanzung statthaft ist. Zuweilen, z. B. wenn nur die eine Strafsenseite für die Bebauung dient, die andere aber von einer Parkanlage gebildet wird, fällt fogar der Bürgersteig auf der letztgenannten Seite ganz fort, indem dort der Fußweg in gleicher oder veränderter Höhenlage in die Anpflanzung verlegt wird (Fig. 779).

Das Quergefälle der Bürgersteige soll in der Regel 1 : 40 nach der Strafsenrinne hin betragen; nur ausnahmsweise kommt an Berglehnen, Flufsufern und Parkanlagen ein umgekehrt gerichtetes Gefälle vor. Bei sehr breiten Bürgersteigen und stark steigenden Strafsen wird das Gefälle bis auf 1 : 50 ermäßigt, bei schmalen Fußwegen und wagrechten Strafsen auf 1 : 30 verstärkt.

Fig. 779.



Strafsenquerschnitt mit einseitigem Bürgersteig zu Hamburg.

⁹⁷⁾ Siehe auch das in Teil III, Bd. 6 (Abt. V, Abfchn. 3, Kap. 1, unter a: Befestigung der Bürgersteige) dieses »Handbuchs« über Befestigung der Bürgersteige Gefagte.

Die Bürgersteige, die Spazierwege und die nur für den Fußverkehr bestimmten Platzflächen sind von der übrigen StraÙe derart abzutrennen, daß sie vor Fuhrwerk geschützt sind. Dies geschah in früherer Zeit durch Prellsteine oder gußeiserne Prellpfoften, die nach Bedarf durch Eisenstangen oder Ketten, unter Freilassung der erforderlichen Zugänge, miteinander verbunden wurden. Der Baumgang der StraÙe »Unter den Linden« in Berlin, viele öffentliche Plätze in alten Städten, besonders aber die Bürgersteige in Triest liefern noch heute hierfür bezeichnende Beispiele. In Triest sind die Bürgersteige nicht über den Fahrdamm erhöht, aber durch runde Steinpfoften in geringen Abständen eingefast; diese Pfoften dienen zugleich als Laternensockel und als Stützen für die überall angebrachten Markisen. Bilden letztere nicht bloß einen Schirm nach oben, sondern auch einen Abschluß nach dem Fahrdamm hin, so wandelt man in einem fast geschlossenen, aber luftigen Raume, vor den Sonnenstrahlen geschützt, an den Schaufenstern und Kaffeehäusern entlang. Diese in Italien vielfach gebräuchlichen Markisengänge sind als Uebergänge zu betrachten einerseits zu den mit Tüchern und Teppichen gegen die Sonne fast vollständig verdeckten orientalischen StraÙen und andererseits zu den Kolonnaden (Bogenhallen, Lauben), von welchen so zahlreiche StraÙen in italienischen und anderen südlichen Städten auf ganzer Länge eingefast sind. Schon an mehreren früheren Stellen dieses Halbbandes ist von diesen Hallen, welche dem Wanderer Schutz vor Sonne und Regen, der StraÙenansicht ein lebendiges Relief verleihen, die Rede gewesen. Noch inniger wachsen die öffentliche StraÙe und die Gebäude ineinander, wenn der Fußverkehr quer unter den Gebäuden oder durch dieselben hindurchführt, wie z. B. unter den Rathäusern von Triest und Lübeck, durch das *Palais Royal* zu Paris, die Börse zu Antwerpen u. f. w. An manchen Orten führt sogar der ganze StraÙenverkehr mit Einschluß des Fuhrwesens durch Torfahrten unter den Gebäuden her, wie beim Rathaus zu Emden, beim alten Rathaus zu München, bei der Hofburg zu Wien, bei den Tuileries zu Paris, auf den UferstraÙen zu Zürich und Bellaggio u. f. w. Auch bei der Anlage neuer Stadtteile sind solche Durchdringungen oft geeignet, fesselnde architektonische Lösungen und malerische StraÙenbilder hervorzurufen.

Kehren wir hiernach zu der Frage der Abtrennung der Bürgersteige von den Fahrwegen auf städtischen StraÙen zurück, so ist es heute allgemein gebräuchlich, den Schutz der Gehenden gegen das Fuhrwerk dadurch zu erzielen, daß man den Gehweg eine Stufe höher legt als den Fahrweg. Die gewöhnliche und passende Stufenhöhe beträgt 12 cm; ein größeres Maß ist für das Auf- und Absteigen un bequem; eine geringere Höhe gewährt neben Fahrwegen von etwas starkem Quergefälle keinen ausreichenden Schutz. Neben Holz- und AsphaltstraÙen, welche der Quere nach sehr schwach geneigt sind, ist es zweckmäßig, die Stufenhöhe auf 10 cm zu ermäßigen. Bei schmalen AsphaltstraÙen kann man sogar des besseren Aussehens wegen auf 9 oder 8 cm hinabgehen, da eine schmale, fast wagrechte Fahrwegfläche zwischen hohen Gehwegrändern einen un schönen, grabenartigen Eindruck macht. Andererseits pflegt man neben sehr breiten Steinpflaster- oder Makadamfahrwegen, z. B. auf baumbesetzten Ring- und PromenadenstraÙen, die Bürgersteigstufe bis auf 14 cm zu erhöhen.

Noch aus einem anderen Grunde tritt eine Verschiedenheit der Stufenhöhe ein, nämlich dann, wenn das Längengefälle der StraÙe sehr schwach ist und deshalb die StraÙenrinne zur guten Ableitung des Niederschlagswassers ein stärkeres Gefälle

567.
Abtrennen
der
Bürgersteige
und Reitwege
vom Fahrweg.

erhalten mufs. Bei Stein- und Holzpflaster tritt dieses Bedürfnis schon ein, wenn die Strafe weniger als 1:250 fällt, bei Asphaltierung erst, wenn sie weniger als 1:400 fällt. In folchem Falle pflegt man die Rinne so zu legen, dafs die Stufenhöhe des Bürgersteiges wenigstens 8, höchstens 16 cm beträgt; an den Tiefpunkten ist ein Einlauf in das Kanalnetz oder eine sonstige Wasserabführung nötig (vergl. Fig. 683, S. 430).

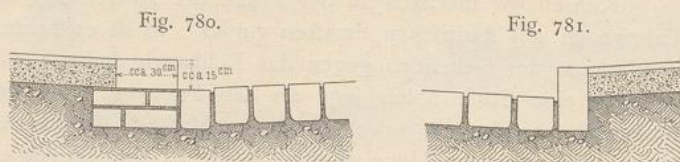
568.
Toreinfahrten.

Eine Aenderung erleidet die Bürgersteigfläche an der Ueberschneidung mit Toreinfahrten. Liegt die Strafe ziemlich wagrecht, so tritt keine Schwierigkeit ein, indem es leicht und für den Fufsverkehr fast unmerklich ist, den Rand des Bürgersteiges durch eine sanfte Rampeneinfenkung bis auf 6 oder 5 cm Stufenhöhe zu erniedrigen und die Bürgersteigfläche in entsprechender Breite muldenförmig anzuschliessen. Unbequem aber kann diese Ueberschneidung auf stark ansteigenden Strafsen werden. Da die Bürgersteigfläche in der Quer- und Längsrichtung geneigt, die Torchwelle aber wagrecht ist, so erhält die Ueberschneidungsfläche eine wind-schiefe Gestalt; sie bildet neben dem Fahrwege eine Einmuldung, neben der Torchwelle eine Auframpung des Bürgersteiges (vergl. die verzerrte Darstellung in Teil III, Band 6 [Abt. VI, Abfchn. 3, Kap. 1, unter a] dieses »Handbuches«); zur Ueberwindung der entstehenden Schwierigkeiten ist indes eine geschickte Ausmitte-lung an Ort und Stelle stets im stande. Keinesfalls dürfen lotrechte Abfätze im Bürgersteig zur Herstellung der Toreinfahrt zugelassen werden, weil sie geradezu dem Fufsgänger gefährlich sind; und auch die Ueberbrückung der Strafsenrinnen ist verwerflich, weil sie sowohl dem Fahrverkehre auf der Strafe hinderlich ist, als Störungen und Verstopfungen im Wasserabflufs hervorruft.

Von der Höhenveränderung und der spiralförmigen Windung der Bürgersteig-fläche an Strafsenecken, insbesondere an der Kreuzung stark steigender Strafsen, ist schon in Art. 556 (S. 467) die Rede gewesen; die Tafel bei S. 467 gibt darüber nähere Auskunft. Eine geschickte Vermittelung ist auch hier das Wesentliche.

569.
Randsteine.

Der stufenförmige Rand des Bürgersteiges ist durch einen Quaderstein zu bilden (siehe an der gleichen Stelle dieses »Handbuches«), welcher in der Ober-fläche wenigstens 23 cm (auf breiten Strafsen 26 bis 30 cm) breit und dem Bürger-steigefälle entspre-chend geneigt wird und eine Höhe von 28 bis 35 cm erhält. Untermauerung oder Betonunterlage ist not-wendig. Es sieht gut aus und dient zur



Unzweckmäßige Bordsteine.

Schonung des Randsteines, wenn die vordere Stufenfläche etwa im Verhältnis 1:4 abge-schrägt und die Kante etwas gerundet wird. Eine Verzahnung der Stofs-fugen wird oft ausgeführt, ist aber bei hinreichender Länge des Steines entbehrlich. Die Länge sollte mindestens 1 m betragen; in Belgien sind Längen bis zu 3 m im Gebrauch. Randsteine aus flachen Quadern nach Art der Treppenstufen (Fig. 780) und aus lotrecht gestellten Platten (Fig. 781) sind unzweckmäßig, weil sie durch Räder schwerer Karren, durch Frost und Erddruck aus ihrer Lage gebracht werden.

570.
Bürgersteig-infeln.

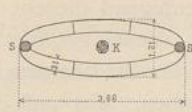
Die erhöhten Infeln, welche zur Sicherheit der querüber schreitenden Fufsgänger auf breiten Fahrwegen und auf Verkehrsplätzen angebracht werden, sind als

vereinzelte Bürgersteigteile aufzufassen. Wegen ihrer besonderen Gefährdung pflegt man eine Erhöhung von 13 bis 16 cm anzuordnen und außerdem oft noch Schutz-

Fig. 782.

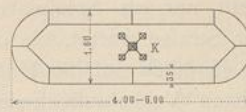


Fig. 783.



1/160 w. Gr.

Fig. 784.



Bürgersteiginfel (*Refuge*)
auf den *Boulevards* zu Paris.

Fig. 785.

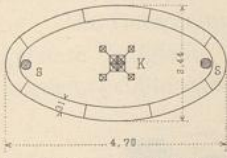
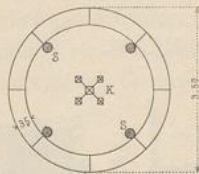


Fig. 786.



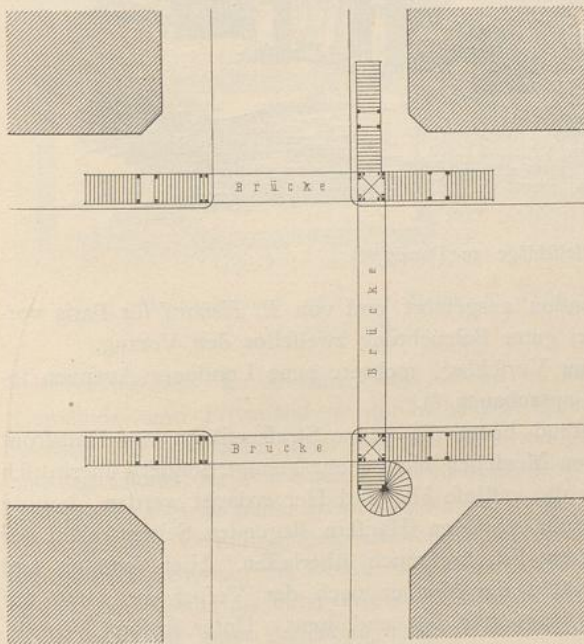
S. Gusseisener Schutzpfosten.
K. Kandelaber.

Bürgersteiginfel (*Saving places*) zu London.

Infeln (*Refuge places* oder *Saving places*) ist der Schutz nicht auf die Randerhöhung beschränkt, sondern außerdem durch Prellpfosten (meist aus Gusseisen) verstärkt.

Sowohl die Pariser, als die Londoner Hauptverkehrsstraßen sind mit solchen Schutzinfeln, besonders an den Kreuzungen, reichlich ausgestattet; der 35 m breite Fahrweg der *Champs Élysées* ist sogar in Abständen von etwa 60 m durch je zwei Schutzinfeln geteilt, so daß die Fußgänger nur 10 m breite Fahrstreifen zu kreuzen haben.

Fig. 787.



Fußwegüberbrückung einer Straßensenkreuzung.

1/100 w. Gr.

oder Tunnel, welche die Bürgersteige in Verbindung setzen, für die Fußgänger ungefährlich zu machen. Fig. 787 zeigt, daß wenigstens drei solcher Verbindungen

An den besonders verkehrsreichen Straßensenkreuzungen von London, Paris und Berlin sind aber auch diese Vorrichtungen für den Schutz der Fußgänger nicht ausreichend. Und so beschäftigt man sich seit längerer Zeit in den genannten Großstädten mit Plänen, gewisse sehr lebhaft verkehrte Straßensenkreuzungen durch Brückenstege

571.
Bürgersteig-
brücken.

nötig wären, um das Ueberfahren des Fahrdammes entbehrlich zu machen. Aber die Eckhäuser würden erheblich geschädigt, und es wäre zu erwarten, daß diese unbequem zu ersteigenden Brücken ebenfowenig benutzt würden, wie die bekannten, über stark befahrene Eisenbahn-Niveauübergänge gespannten Fußwegbrücken, welche meist nur als Spielplätze der Strafsenjugend dienen, während das Volk unten auf der Strafe wartet, bis die Schranken wieder geöffnet werden. Wir würden es hier im Hinblick auf die Untergrundwege für Stadtbahnen und Rohrleitungen mit einem dritten Verkehrsstockwerk zu tun haben, was auf die zukünftigen Strafsenbilder unserer Großstädte keinen erfreulichen Ausblick eröffnet. Unterirdische Fußwegkreuzungen unter lebhaft benutzten Fahrdämmen, wie solche beispielsweise unter

Fig. 788.

Beifchläge zu Danzig¹⁰⁰⁾.

dem *Mansionhouse Place* in London ausgeführt und von *E. Hénard* für Paris vorgeschlagen⁹⁸⁾ sind, verdienen bei guter Beleuchtung zweifellos den Vorzug.

Sehr bemerkenswert ist der Vorschlag, mehrere neue Londoner Avenuen folglich als zweistöckige Strafsen auszubauen⁹⁹⁾.

Die gute alte Zeit! Während heute die ganze Strafsenfläche von Hausfront zu Hausfront den verkehrsluftigen Menschen nicht mehr genügt, sondern überirdisch und unterirdisch neue Wege für das rastlose Hin und Her erdacht werden, konnte man ehemals die neben der Rinne vor den Häusern liegenden Seitenstreifen der Strafe den Bewohnern für ihren Privatgebrauch überlassen. Hier spannen und klöppelten die Weiber; hier ruhten die Männer nach der Vesper aus, und auf der Steinbank vor der Haustür plauderten Alt und Jung. Unter solchen Verhältnissen konnte man auch das, was man heute Bürgersteig nennt, schwarz asphaltiert und im Sturmschritt überrennt, behaglich ausbilden und mit Freitreppen, Vordächern, Lauben, Ruhefitzen und dergl. künstlerisch ausstatten. Möge deshalb den Schluß

572.
Beifchläge
in alter Zeit.

⁹⁸⁾ Siehe: *L'architecture* 1906, S. 236.

⁹⁹⁾ Mitgeteilt in: *Der Städtebau* 1904, S. 153.

¹⁰⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: *Architektonische Rundschau* 1889, Taf. 52.

dieser Erörterung eine Abbildung Danziger »Beifchläge« in Fig. 788¹⁰⁰⁾ bilden; die Wiederaufnahme dieser Strafsenzier in Wohnstraßen an Stelle von Vorgärten erscheint nicht ausgeschlossen.

d) Unterhaltung und Reinigung.

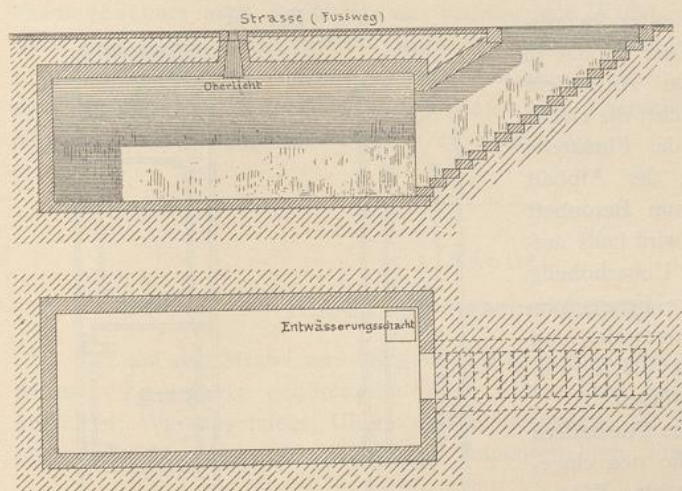
Unterhaltung und Reinigung der Straßen gehören zu den lästigen Aufgaben des Städtebauwesens. Wegen des wichtigen Anteiles am Gemeindebudget, den diese Arbeiten bilden, wird es aber angemessen sein, sie wenigstens mit einigen Worten zu berühren.

Die Unterhaltung der Fahrwege erfordert eine stete Aufmerksamkeit, eine unausgesetzte Tätigkeit. Die nötigen Ersatzmaterialien müssen stets auf Lager gehalten werden, geübte Arbeiter, zweckmäßige Geräte und Werkzeuge immer zur Verfügung stehen. Bei einiger Ausdehnung des Unterhaltungsgebietes ist ein wohleingerichteter »Bauhof« unentbehrlich. Bauleitung und Materialbeschaffung müssen einheitlich, nach gleichen Grundsätzen betrieben werden; Steinforten und Steinformate, Holzarten und sonstige Materialien dürfen nicht mehr wechseln, als in den Straßens- und Verkehrsverhältnissen begründet ist, damit

nicht Unterhaltung und Ersatz unnötig erschwert werden. Es ist vom Uebel, wenn in derselben Stadt Staats-, Provinzial-, Gemeinde- und Privatstraßen durcheinander liegen und verschiedenartig behandelt werden. Die Ablösung aller Straßen oder wenigstens die Uebernahme der Unterhaltung seitens der Gemeinde stellt sich in der Regel als dringendes Bedürfnis heraus, welches je eher je besser befriedigt werden sollte.

Bei den Chauffierungen unterscheidet man Flickarbeit an einzelnen Stellen und gänzliche Erneuerung der Decke. Die erstere wird möglichst vermieden; die letztere findet nach Bedürfnis unter Wiederverwendung des vorher gesiebten Deckmaterials statt, und zwar unter Benutzung einer schweren Walze (am besten Dampfwalze) bei beständigem Feuchthalten der Straße.

Die Unterhaltungsarbeit am Steinpflaster zerfällt in einzelne Ausbesserungen, in Umpflasterungen und Neupflasterungen. Bei Ausbesserungen und Umpflasterungen wird die Sandbettung, abgesehen vom Grundbett (Beton, Steinschlag, Kies), erneuert, und die unbrauchbar gewordenen Steine werden entweder durch Behauen (Zurichten) wieder verwendbar gemacht oder durch neue von entsprechender Beschaffenheit



Werkzeugraum unter der Straße zu Paris.

$\frac{1}{126}$ w. Gr.

573.
Unterhaltung
der
Fahrwege.