



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# Handbuch des Wohnungswesens und der Wohnungsfrage

**Eberstadt, Rudolf**

**Jena, 1910**

§ 30. 2. Die Straßenführung.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81088](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-81088)

eine große Bedeutung; vgl. die Ringstraße um die Herrenstadt Rothenburg Abb. 3, die aus dem untergeordneten Straßenzug Alter Graben bis Judengasse besteht. In der Neuzeit ist die Anwendung eine verschiedene; in England wird die Ringstraße selten angelegt; dagegen nahm sie bisher im neueren kontinentalen Städtebau eine bevorzugte Stelle ein.

## 2. Die Straßenführung.

§ 30. Der Straßenbau des Mittelalters zeigt dem Beobachter häufig eine besondere Wirkung, die eines gewaltigen Eindrucks sicher ist. Die Straßen sind so geführt, daß ein Monumentalbau von mächtigen Formen hineinragt in die Straßen, gleichsam als Verkünder großer über-alltäglicher Gedanken. Es ist nicht der geradlinige point de vue, der Richtpunkt des landesfürstlichen Städtebaues, der uns mit absolutem Befehl die Richtung zeigt, die wir zu gehen haben; sondern wie ein treuer Wächter blickt der mittelalterliche Bau in die Gassen hinein, der in der Enge und Plage des Werktagelbens an die hohen Dinge mahnen will. Kirche und Rathaus, die Verkörperung von Glauben und Freiheit nach damaliger Verfassung, sind es, die über das mittelalterliche Straßensbild die Wache halten und uns bei den Windungen unseres Weges immer von neuem durch ihre Gegenwart überraschen.

Zur nächsten Veranschaulichung sei ein Straßensbild aus Danzig wiedergegeben, in dem die Marienkirche hervortritt (Abb. 22). Die Kirche selbst, die Straßenführung und die Grundstückseinteilung gehören dem Mittelalter an, während die Häuser in verschiedenen Perioden entstanden bzw. ausgebaut sind. Die Straße ist, wie hervorgehoben sei, nicht auf einen bestimmten Bauteil, weder auf den Haupteingang, noch auf den Turm der Kirche geradeswegs hingeführt.

In einer unübertrefflichen Wirkung zeigt sich uns das Hineinragen des Monumentalbaues in die Straßen von Ulm, denen das folgende Beispiel Abb. 23 entnommen ist. Das mächtig erhabene und zugleich freundliche Bild muß sich in seiner Verbindung von Bürgerhaus und Gotteshaus dem Beschauer tief einprägen.

Doch nicht allein dem Kirchenbau, auch dem Profanbau weiß das Mittelalter die gleiche Bedeutung in der Straßenanlage zu verleihen. Die nächste Abb. 24 zeigt eine Straße von Ravensburg, in die ein weltlicher Bau, das Waghhaus mit dem Bläserturn hineinblickt. Die Stellung des Turmes erscheint wie geschaffen, um den Bürgern als ein Mahnzeichen zu dienen. Wie der Kirchenbau an die Gemeinschaft des Glaubens, so mahnt der städtische Turm an die weltliche Gemeinschaft der Bürger.

Der Bläserturn diente der alten Sitte, daß von einem weltlichen Bau (z. B. Rathaus) der Choral geblasen wird. Der alte Brauch hat

sich in einigen protestantischen Städten erhalten, so in Rothenburg ob der Tauber, wo alte Stiftungen zu diesem Zweck bestehen.



Abb. 22. Straße in Danzig.

Die Stadtbefestigung wird im Mittelalter ebenfalls zur Erzielung der obenerwähnten Wirkungen benutzt. Besonders schön zeigt sich das Hineinragen der Festungstürme in einzelnen Straßen von Dinkelsbühl, z. B. in der Weethgasse.

Die Abb. 24 leitet uns hinüber zur Besprechung einer zweiten Eigenheit der Straßenführung; es ist die Straßenbiegung und Krümmung. Die gerade Linienführung ist zwar auch in der mittelalterlichen Stadt für die Hauptstraßenzüge angewandt; vgl. oben S. 26. Indes wird

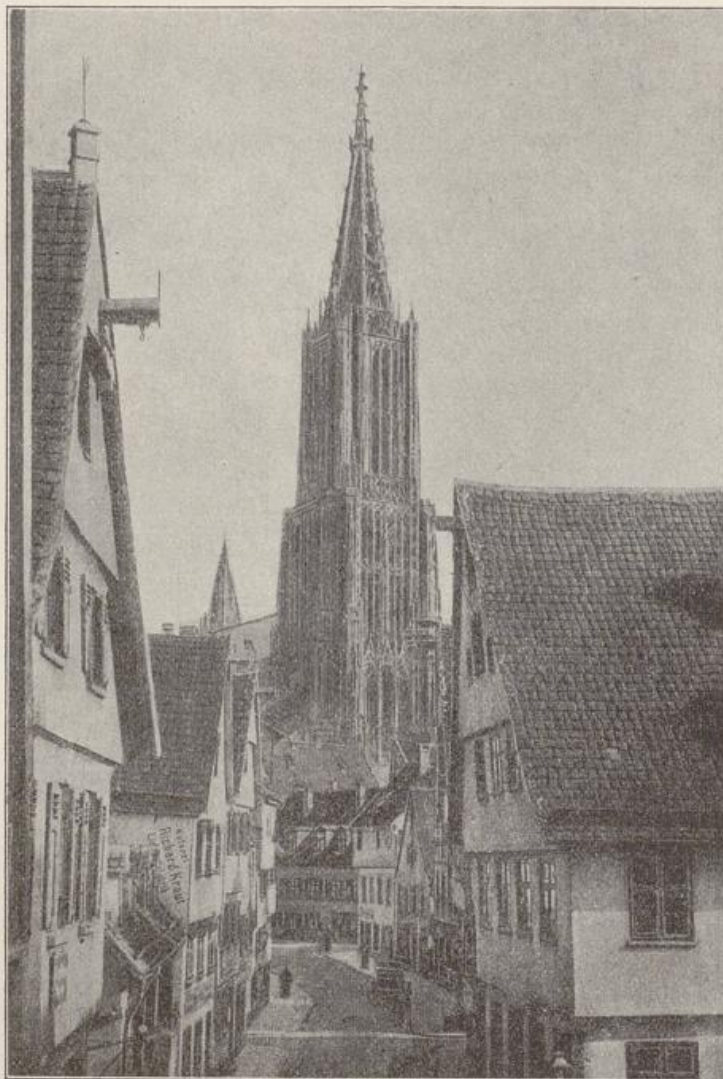


Abb. 23. Straße in Ulm.

auch dann eine nach der Schnur gezogene Baufuchtlinie vermieden. Dem einzelnen Haus wird auch bei gerader Straßenführung gestattet, sich selbständig durch kleine Verschiebungen in der Reihe abzuheben, so daß der Baumeister nicht gezwungen wird, durch aufdringlichen Zierrat sich bemerkbar zu machen.

Vielfach ist der Straße jedoch eine allgemein merkbare Biegung, Krümmung oder mindestens Schweifung gegeben, die dem Straßenbild einen großen Reiz verleiht. Die Biegung in unserer Abb. 24 ist eine



Abb. 24. Straße in Ravensburg mit Bläserthurm.

erhebliche. Ohne weiteres ergibt sich, daß die Häuser der rechten konkaven Seite hierdurch begünstigt werden; sie treten einzeln deutlich hervor und können von dem Beschauer leicht ins Auge gefaßt werden, Aber auch die gegenüberliegende konvexe Seite ist bei geeigneter

Linienführung nicht benachteiligt; sie gibt im einzelnen zu trefflichen architektonischen Wirkungen Gelegenheit.

Die Abweichung von der Schnur beruhte im Mittelalter wohl z. T. auf ästhetischer, durch Schulung gewonnener Erkenntnis, vielfach aber auf praktischen Ursachen. In der Nähe der Stadttore war die Straßenführung durch fortifikatorische Bedingungen bestimmt, und eine Krümmung der Straße findet sich hier häufig. Die Straßenkrümmung mochte an solchen Stellen um so mehr angezeigt erscheinen, als im älteren Kriegswesen die Eroberung eines Tores noch nicht die Einnahme der Stadt bedeutete; vielmehr wurde in den Straßen weitergekämpft. Eine Straßenbiegung bot hier den Eindringenden Widerstand und den Verteidigern einen Stützpunkt. Nach Einführung der Feuertechnik wurden die Straßen nächst den Toren allgemein in Windungen geführt. — Einen Anlaß zur Straßenkrümmung boten ferner die Geländebeziehungen, sei es, daß es sich um die Überwindung einer Unebenheit des Bodens oder um die Umgehung eines Grundstückes handelte. Endlich wurden bei den zahlreichen Stadterweiterungen des Mittelalters schon im 13. Jahrhundert die vormaligen Wälle, Wallgänge und Gräben der Altstadt zu Straßenzügen umgewandelt, die im Bogen verliefen und uns heute natürlich als alte Straßen der Innenstadt erscheinen (vgl. oben S. 24f.).

Die Krümmung der Straße bietet für das Straßenbild und die Heraushebung der Bauten wesentliche Vorteile gegenüber den langgestreckten geraden Straßen, in denen das einzelne Haus nicht oder nicht genügend erfaßt werden kann. — Der neuere Städtebau wendet die Straßenkrümmung wieder gern an; wo sie in Geländebeziehungen begründet ist, wird man sie bedingungslos als einen Fortschritt gegenüber dem bisherigen Schematismus begrüßen dürfen, nicht aber darf sie selber zur Absicht und zum Schema werden. — Um konvexe Straßenwände (wie in Abb. 24 linke Seite) zu vermeiden, greift man mitunter zu dem Mittel, daß beide Seiten der Straßen gekrümmt werden, so daß eine zweiseitige ovale Ausbuchtung der Straßenwände entsteht, oder die der konkaven gegenüberliegende Seite wird geradlinig geführt (einseitige Krümmung).

Wenn bereits die Führung der einzelnen Straßen bedeutsame Aufgaben stellt, so steigern sich diese noch bei der Gestaltung der Einmündung, der Verzweigung und Durchkreuzung mehrerer Straßenzüge. Es bieten sich hierfür verschiedene Lösungen, von denen die bekanntesten sind die Straßenkreuzung (rechtwinkelige Durchschneidung zweier Straßen), die Straßenversetzung (Verbindung zweier Straßen, wobei die geradlinige Fortführung der einen Straße gebrochen, d. h. „versetzt“ wird) und der Straßenstern (sternförmige Zusammenziehung mehrerer Straßen auf einen einzigen Schnittpunkt). Ich möchte indes zuvor eine Form der Straßenverzweigung besprechen, die uns im älteren Städtebau mit vortrefflichen Wirkungen vielfach begegnet; es ist die Straßengabelung.

Häufig finden wir in der mittelalterlichen Stadt einen Verkehrsstraßenzug, dem an hervorragender Stelle ein bedeutendes Bauwerk

entgegentritt; wie eine Barre lagert es sich dem Verkehr entgegen und zwingt diesen, sich in zwei Richtungen zu teilen, die meist endgültig auseinander gehen, mitunter aber auch sich später wieder vereinigen. Als Beispiel der Anwendung in der Praxis sei zunächst eine Straßengabelung aus Ochsenfurt wiedergegeben (Abb. 25). Die Hauptstraße wird von Westen her in einer leichten Krümmung heraufgeführt; an einer Ausbiegung stellt sich breit das Rathaus entgegen und teilt den Straßenzug in eine südöstliche und nordöstliche Linie. Die Wirkung



Abb. 25. Straßengabelung in Ochsenfurt a. M.

ist infolge der richtigen Bewertung der Abmessungen, eine ästhetisch ebenso befriedigende, wie sie verkehrstechnisch günstig ist (vgl. den Stadtplan, oben S. 29).

Als Beispiel von Straßengabelungen seien noch genannt: Münster i. W., Einführung der Hammerstraße, der sich die Ludgerikirche entgegenstellt; Gabelung in Ludgeristraße und Königstraße. Lübeck, Gabelungen der Abb. 6 S. 30). Halberstadt, zahlreiche Straßen in der Altstadt. Berlin, Gertraudenstraße—Mühlendamm, Gabelung in Spandauerstraße und Stralauerstraße. Augsburg, doppelte Gabelung der Ludwigstraße und Karlstraße, u. a. m.

Die Straßengabelung hat nicht nur den Erfolg, daß sie die Monumentalbauten gut in die Erscheinung treten läßt; sondern auch für private Geschäftsgrundstücke werden günstige Stellen geschaffen. Die an den Straßengabelungen gelegenen Grundstücke sind für Geschäftszwecke stets gesucht.

Doch nicht allein in den breiten Verkehrsstraßen ist die Straßenteilung anwendbar; auch in den Wohn- und Nebenstraßen kann die alte Verzweigung gute Anwendung finden. Gerade hier möchte ich auf ältere Vorbilder zurückgreifen, da die Belebung und Gliederung der Wohnstraßen besonders erwünscht und notwendig ist. Einförmigkeit und Schablone sollen vor allem vermieden werden in den Wohnbezirken, die den größten Teil unserer Stadtanlagen ausmachen. Die Voraus-

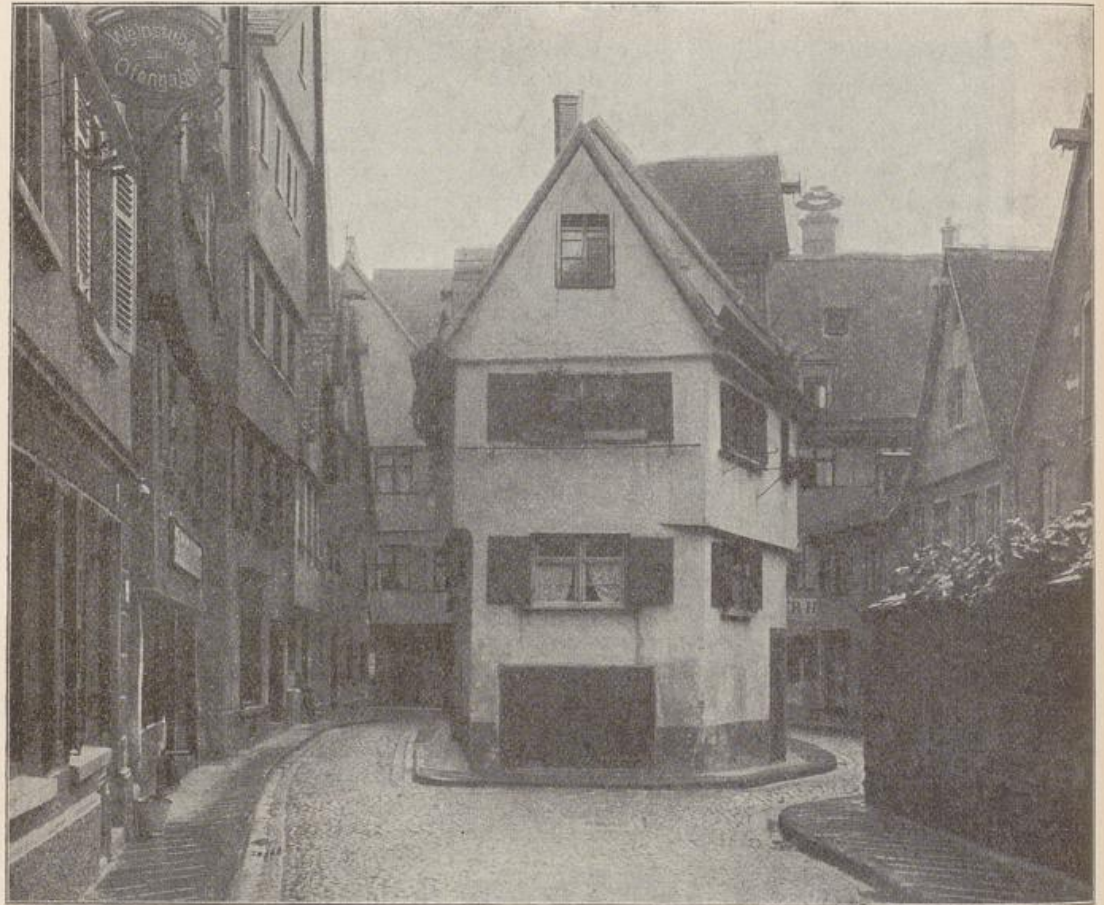


Abb. 26. Straßengabelung in Ulm.

setzungen der Straßengabelung sind hier allerdings andere als in den Verkehrsstraßen.

Als Beispiel der Straßengabelung in einer Nebenstraße sei die Abb. 26 aus der Innenstadt von Ulm wiedergegeben. Die Verzweigung wirkt in den kleinen Abmessungen der Nebenstraßen äußerst anmutig und hat zunächst etwas von der freien Willkür des Waldpfades an sich.

Zugleich aber werden, ohne jede Aufdringlichkeit, die Gebäude mit vielem Geschick herausgehoben. Nicht allein das in der Mitte gelegene Haus, sondern auch die seitlichen Straßenwände — vgl. insbesondere die Ecke rechts — gelangen gut zur Geltung. Das Auge des Beschauers wird zunächst durch das in der Mitte stehende Gebäude angezogen, nimmt aber dann sofort die ganze Straßenanlage in den Blick auf.

Für die Wohnstraßen der Gegenwart liegen die Voraussetzungen für die Anwendung der Straßengabelung und -verzweigung noch günstiger als in der mittelalterlichen Innenstadt. Die Lösung empfiehlt sich insbesondere dann, wenn man eine im wesentlichen gerade Richtung der Straßenzüge beibehalten und nicht in hypermoderner Manier zu übermäßig gekünstelten Krümmungen und Windungen greifen will.

Für die zuvor besprochenen Einzelheiten der Straßenführungen ist indes ein allgemeiner Grundsatz aufzustellen: das wesentliche an allen diesen Wirkungen sind die Abmessungen. Das beste Vorbild verliert seinen Wert, wenn der richtige Maßstab der Verhältnisse verfehlt wird. Hieraus ergibt sich wiederum, daß auch für die künstlerisch-technischen Aufgaben der zuvor betonte, unlösbare Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Hausformen besteht. Der Städtebauer kann durch die Straßenführung dem einzelnen Architekten die Erzielung guter Wirkungen im Häuserbau ermöglichen und erleichtern, oder auch erschweren und versperren; er kann die Bautätigkeit zu einfachen harmonischen Lösungen lenken, oder sie auf Künstelei und Mißgestaltung hindrängen.

Die Straßengabelung muß, um günstig zu wirken, an der Verzweigungsstelle eine breite Hausfläche schaffen, die, wie in den Abb. 25 und 26, dem Beschauer ein vollständig ausgebildetes Bauwerk zeigt. Fehlerhaft und hier natürlich nicht in Betracht gezogen sind dagegen die spitzwinkligen Straßenabzweigungen, an denen spitze Grundstücke entstehen, die etwa die Form eines Bügeleisens haben, d. h. an der Verzweigungsstelle in eine scharfe Spitze auslaufend und sich dann allmählich verbreiternd.

Auch für die zuvor (oben S. 190) erwähnten, neuerdings viel erörterten Formen des Straßensterns und der Straßenversetzung gilt der Satz, daß ihr städtebautechnischer Wert von den Abmessungen abhängt. Das Vorbild des häufig nachgeahmten Straßensterns ist die place de l'Etoile in Paris, wo auf einem Platz von riesigen Abmessungen 12 Straßenzüge zusammengeführt sind. Der Verkehr wickelt sich hier glatt ab; die Anlage ist — über ihre Schönheit läßt sich streiten — verkehrstechnisch unbedenklich. Die entgegengesetzte Wirkung aber muß eintreten, wenn, wie in deutschen Nachahmungen, auf einen kleinen Sternplatz von 50 m Durchmesser 8 Straßen zusammengezogen werden; daß hier fortwährend Verkehrsstockungen und Zusammenstöße stattfinden müssen, ist wohl selbstverständlich. Ähnlich verhält es sich mit der

Straßenversetzung, die von einer Seite (Camillo Sitte) empfohlen, von anderer Seite (Jos. Stübben) abgelehnt wird.

Als Straßenversetzung ist zu bezeichnen die Verbindung zweier Straßen, die in der Weise bewirkt wird, daß die eine der eingeführten Straßen nicht in ihrer Richtung, sondern gebrochen weitergeführt, also in ihrer Fortführung „versetzt“ wird. Verkehrstechnisch günstig wirkt die Straßenversetzung nur dann, wenn zwischen Eintritt und Austritt der Querstraße eine solche Ausdehnung für die Längsstraße verbleibt, daß der Verkehr sich in die Längsrichtung einfügen und mit ihr verschmelzen kann. Vgl. die beiden Schemata Abb. 27 und 28.

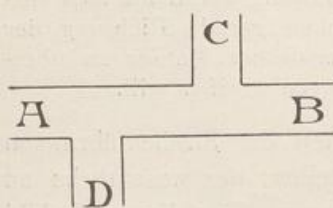


Abb. 27.

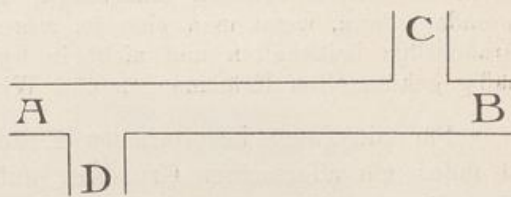


Abb. 28.

Im Fall der Abb. 27 wird die Anlage allerdings für den Wagenführer unübersichtlich und bietet gegenüber der rechtwinkligen Straßenkreuzung kaum einen Vorteil. Bei der Anordnung der Abb. 28 dagegen kann sich der Verkehr von C und D mit der Richtung A—B verschmelzen, und für die Abwicklung mögen sich manche Erleichterungen ergeben. Doch wird sich eine solche Anlage nicht immer ermöglichen lassen.

Auf eine Einzelheit der alten Straßenanlagen ist schließlich noch hinzuweisen; es ist die Anordnung der Baufuchten, die wir als „Staffelstellung“ bezeichnen können. Die einzelnen Häuser sind so gestellt, daß das folgende Haus jeweils um einen oder mehrere Schritte über das vorherstehende Haus vorrückt. Das Maß der Verschiebung ist verschieden, gestattet jedoch meist die Anbringung eines Fensters in der vorgeschobenen Wandfläche, für Geschäftshäuser ein Vorteil. Vom Beginn der Staffel gesehen, hebt sich jedes einzelne Haus deutlich ab. Vgl. in der Abb. 25 S. 191 die rechts abzweigende Straße, in der den hinter dem Rathaus gelegenen Häusern die Staffelstellung gegeben ist. Besonders ansprechende Beispiele der Staffelstellung finden sich in Nürnberg in der Königstraße und deren Seitenstraßen.

### 3. Grundformen der Stadtanlage.

§ 31. Betrachten wir das städtische Straßensystem als Einheit, so finden wir, daß der Entwicklung unserer kontinentalen Städte in vielen, wohl in den meisten Fällen ein bestimmtes Schema zugrunde liegt; es ist das Schema der konzentrischen Stadtanlage, bei dem sich die Stadterweiterung durch Ansetzen von Ringen oder Herum-