



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

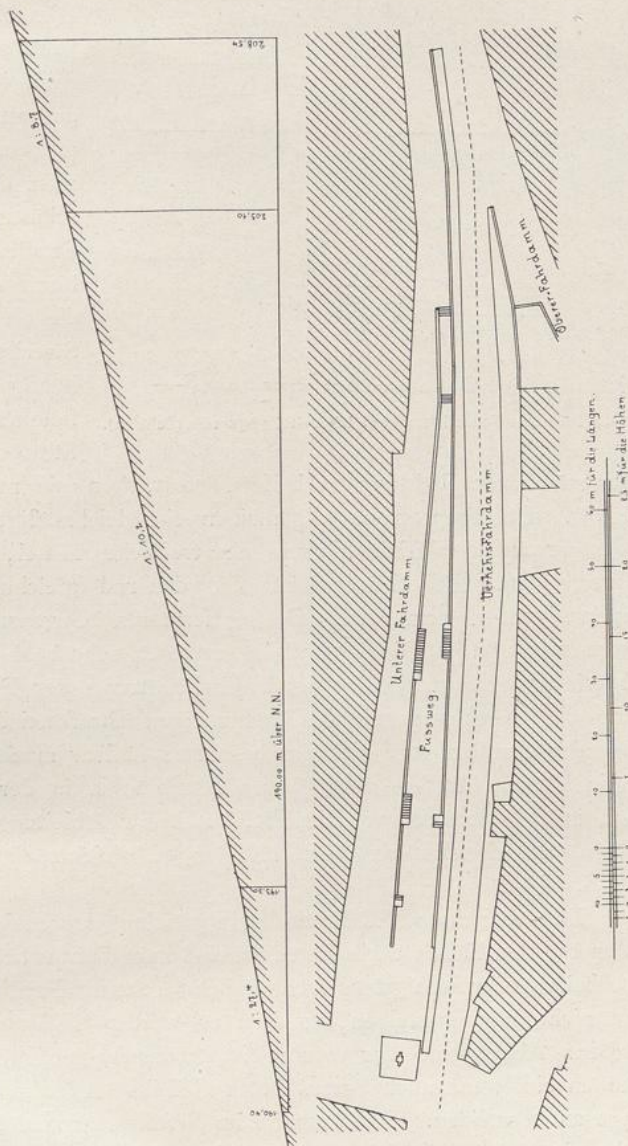
Längsprofil.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81815](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-81815)

oder Stufenwege, der Fahrdamm als Schräge ausgebildet (Abb. 15)¹⁾. Die Absätze der Treppen bieten eine günstigere Arbeitsfläche vor dem Hause wie die steilen Straßen; auch sind die Treppen für den Fußverkehr geeigneter. Praktische Bedürfnisse haben häufig dazu geführt, diese Vereinigung gleichlaufender verschiedener Steigungsarten zu verwenden.

Die bei weitem meist verwendete Steigungsart der Schräge ergibt bei den zahlreichen Möglichkeiten der Gestaltung die mannigfachsten Längsprofile. Die Steigung einer Straßengrundfläche »kann gleichmäßig oder wechselnd sein; die Grundfläche kann auch in der schrägen Lage eine Ebene bilden, sie kann windschief, konvex, konkav sein«²⁾. Genauere Zusammenstellungen von Längsprofilen alter Stadtstraßen fehlen fast gänzlich³⁾, und doch könnten eingehende Vergleiche am besten lehren, wie die

häufig recht große Eintönigkeit bei neu angelegten steigenden Straßen vermieden werden kann. Ein Längsprofil, das man in alten Städten wohl nie findet, ist die gleichmäßige Steigung auf längere Strecken, besonders wenn auch die Richtung der Straße gerade ist. Die natürliche Neigung im Gelände wird gewöhnlich einen ständigen Wechsel aufweisen. Unsere deutschen Städte sind



Längsprofil.
1. Gleichmäßig steigend.

Abb. 14. Mehrgeschossige Straße (Marburg, Steinweg).

¹⁾ Entnommen aus Stübgen, Städtebau. S. 122.

²⁾ Vgl. F. Genzmer, Städtebauliche Vorträge II. I. Seite 11, 15 u. 16.

³⁾ In der einschlägigen Literatur ist kaum ein Straßenlängsschnitt enthalten. Das hier zusammengestellte Material konnte nur so beschafft werden, daß die einzelnen Stadtbauämter in entgegenkommender Weise die Originalpläne zur Verfügung stellten oder Kopien der in Betracht kommenden Straßenpläne übersandten.

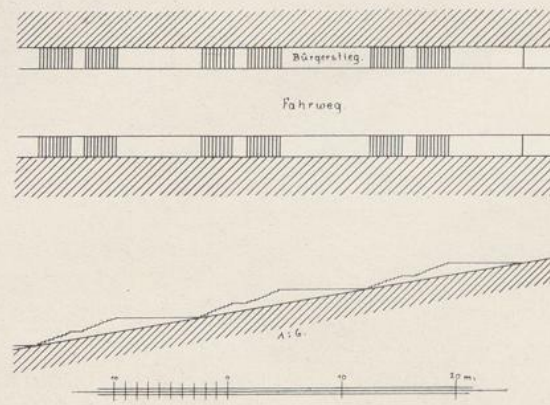


Abb. 15. Parallele Vereinigung ungleicher Steigungsarten (Schema).

in ungeänderter Richtung verlaufen, so wirken sie nur zu leicht »rutschbahnartig«¹⁾. Da Treppen im allgemeinen ein gleichmäßiges Gefälle haben, so lag in der gewundenen Linienführung ein treffliches Mittel, leiterartige²⁾ Wirkungen zu vermeiden. Bei Straßen ist eine dauernd gleichmäßige Neigung für den Emporsteigenden ermüdend. Die entfernteren Gegenstände werden durch die näheren verdeckt³⁾. Die Sehstrahlen erreichen sehr bald die Parallele zur Steigung, und wie in ebenen Straßen wird die Schätzung der Entfernung erschwert und damit die Geschlossenheit des raumartigen Straßeneindrucks geschwächt. Bei steigenden Straßen wird sich das besonders fühlbar machen, da man nicht so oft wie in ebenen Straßen mit höheren Abschlüssen in der Sehachse rechnen kann. Auch in rein technischer Hinsicht, z. B. für Ableitung des Regenwassers oder Anlage von Kanalisation bietet das lange, gleichmäßige Gefälle keine Vorteile (vgl. S. 50).

2. In verschiedenen Neigungen steigend.

Das einfachste Mittel, zu lange gleichmäßige Steigung zu vermeiden, wird in den meisten Fällen darin bestehen, daß man die vorhandenen Geländeverhältnisse beläßt oder wenigstens weitmöglichst schont. Freilich werden solche Straßen dann nicht ständig steigen, sondern es werden sich auch fallende Strecken einschalten. Aber gerade der Wechsel ist für das Auge erfreulich: zwischen steigenden Strecken ein, wenn auch kurzes Stück Gefälle. Allerdings sind allzusehr Übergänge zu vermeiden. »Knickpunkte im Nivellement sind ebenso störend wie Knickpunkte in der Straßenführung⁴⁾. Wie im Straßennetz alter Städte die feingeschwungene Linienführung, die ständigen Windungen vorherrschen und dem Auge stets weiche, harmonische Straßenausschnitte zeigen, so muß auch die Steigung einer Straße, die Linienführung in der Höhenrichtung, eine stetige, nicht sprunghafte sein. Gut ist es, wenn die Winkel, die die einzelnen Straßenstrecken in sich bilden, nicht allzusehr voneinander abweichen. Reihen sich die Straßenstrecken in ständiger, aber ungleich starker Steigung aneinander, so verringert sich die Größe der Winkel nach oben. Sind dabei die Winkel $< 2 R.$, so entsteht ein annähernd konkaves Längs-

¹⁾ Vgl. F. Genzmer, Städtebauliche Vorträge II. I. S. 16.

²⁾ Vgl. Henrici, Ästhetik. S. 104.

³⁾ Vgl. Stübgen, Städtebau, S. 80.

⁴⁾ Vgl. E. Genzmer, Städtische Straßen, S. 68.

allmählich entstanden, wenigstens zum größten Teile in Westdeutschland. Bei dem Weiterausbau einer Straße ist man nicht auf den Gedanken gekommen, durch Abtragen oder Aufschütten ein der vorhandenen Straßenstrecke gleiches Gefälle herzustellen. Bei neuen Straßen, die oft mit einem Male auf lange Strecken angelegt werden, wird häufig völlig gleichmäßiges Gefälle ausgeführt. Wenn derartige Straßen besonders steil sind und

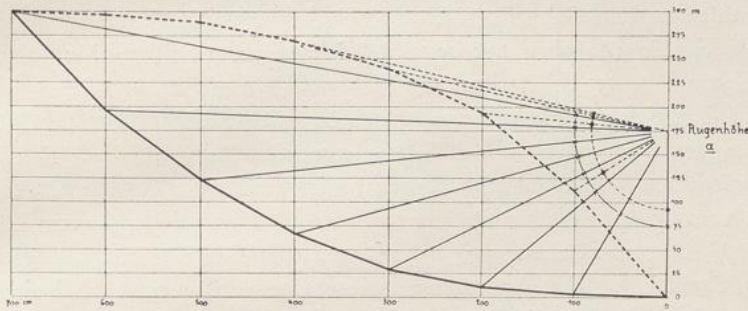


Abb. 16. Konkaves und konvexes Längsprofil (Schema).

profil, sind die Winkel $> 2 R.$, so entsteht annähernd ein konvexes Längsprofil (Abb. 16). Man hat sich gewöhnt, für Angaben im Städtebau die Begriffe konkav und konvex nicht streng mathematisch zu gebrauchen. Tatsächlich sind die Längsschnitte nicht ununterbrochen nach innen gerichtete Kurven — konkav — oder ununterbrochen nach außen gerichtete Kurven — konvex. In der Regel handelt es sich um gebrochene Linienzüge, die in der Gesamterscheinung hohl (konkav) oder gewölbt (konvex) wirken. In diesem Sinne sollen die Ausdrücke auch im folgenden gebraucht werden.

Die allgemein angewendete (und daher auch hier beibehaltene) zeichnerische Darstellung von Straßennivellements ist für eine städtebauliche Betrachtung wenig geeignet. Man sieht von oben oder seitlich auf die Straßenfläche; es kommt nicht darauf an, wie viele Meter die einzelnen Punkte senkrecht im undurchsichtigen Erdinnern von einer angenommenen Horizontalen über NN. entfernt liegen. Wichtig ist nur, wie die Straßenfläche den Straßenraum nach unten abschließt, d. h. in welcher Neigung die einzelnen Straßenstrecken liegen, welche Winkel sie mit einander bilden, und am wichtigsten, welchen Abstand die einzelnen Punkte der Straße von einem im Straßenraum befindlichen Festpunkte (Augpunkte) haben (vgl. Abb. 16). Man muß beachten, daß der gezeichnete Schnitt nicht dem Erdreich, sondern dem Straßenraum darüber gilt. Eine Eigenheit des konkaven Längsprofils liegt nun darin, daß der Beschauer von einer Stelle aus (a in Figur 16) sämtliche Knickpunkte des Nivellements sehen kann, daß er die ganze Straßengrundfläche zu überschauen vermag. Die Sehstrahlen von dem Auge des Beschauers nach den Knickpunkten schließen beim konkaven Profil Winkel ein, die sich langsam und stetig verkleinern. Das Auge kann allmählich von den nahen, großen Gegenständen zu den fernen, kleineren hinübergleiten. Dabei wird jeder einzelne Gegenstand auf oder an der Straße deutlich sichtbar werden, da die fernerer die näheren überragen. Die fernerer Gegenstände werden also beim Gesamtanblick voll mitwirken, das Bild wird etwas Geschlossenes, Übersichtliches erhalten. Oberhalb der Augenhöhe sind

3. Konkaves und konvexes Längsprofil.

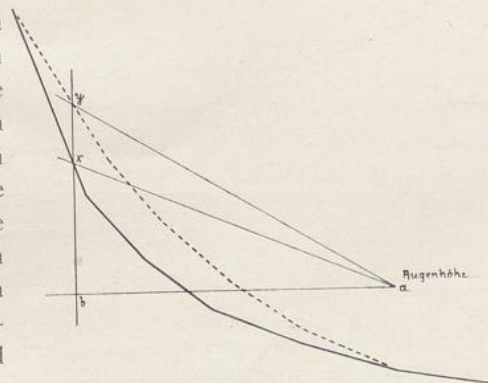


Abb. 17. Verschieden starke Konvexität der Straße (Schema).

die Sehstrahlen zu den Gegenständen auf der Straße um so kürzer, mit je steilerer Senkung die Straße von oben her beginnt (Abb. 17); der Sehstrahl $a-x$ ist kürzer als der Sehstrahl $a-y$ bei horizontal gleichem Abstände $a-b$. Auch dieser Umstand weist darauf hin, daß man von oben her, mit steilerer Neigung beginnend, in flachere Neigung übergehen soll, d. h. konkaves Gefälle anwenden. Die konkaven Straßen erscheinen kürzer als Straßen mit gleichmäßigem Gefälle¹⁾. Tatsächlich kann man vom schönheitlichen Standpunkte den Straßen mit konkavem Längsprofil eine größere Längenausdehnung im Verhältnis zur Breite geben als gleichmäßig steigenden Straßen²⁾. Die Anordnung selbst einer schwachen hohlseitigen Ausbuchtung wird ganz wesentlich zur Belebung einer langen Straße beitragen.

Während die konkav gebogene Straße mit matter Steigung beginnt, um allmählich in immer stärkere überzugehen, beginnt die konvex gebogene Straße mit starker Steigung und wird nach oben schnell flacher. Das Auge vermag daher von der Straße stets nur ein Stück zu übersehen (vgl. Abb. 16). Die Winkel zwischen den Sehstrahlen verringern sich ungleich und sehr schnell. Die Gegenstände an oder auf der Straße verschwinden in der Entfernung; die vorderen Gegenstände verdecken die weiter abstehenden. Von den Häusern hinter dem Buckel der konvexen Straße gucken nur die Obergeschosse hervor. Man hat das mit dem Schiff verglichen, von dem man auf dem Meere je nach der Entfernung die Mastspitzen, das Toppsegel, das Großsegel sieht. Aber bei dem Schiff rechnet man auf die Bewegung, man harret des Näherkommens. Bei einem Gebäude ist das Feststehende, das Fundament, das Wichtigste. Was dort erhaben wirkt, kann hier zu den unschönsten Erscheinungen führen. Allerdings findet sich in alten Städten eine große Zahl konvexer Straßenschnittprofile; es wird näher festzustellen sein, warum die theoretischen Mängel dort nicht so in die Erscheinung treten, wie das bei Neuanlagen häufig der Fall ist. Für Straßen freilich, die einen starken Verkehr, insbesondere Wagenverkehr, aufzunehmen haben, scheint man die konvexe Grundfläche geflissentlich gemieden zu haben.

4 Beispiele für konkaves Längsprofil.

Die Hauptverkehrsstraßen in unseren mittelalterlichen deutschen Städten, soweit diese nicht völlig im Flachland liegen, weisen häufig ein hohlgeschwungenes Längsprofil auf. Die Fleethörn in Kiel (Abb. 18)³⁾, die Rautenstraße in Nordhausen (Abb. 19)⁴⁾, die Lahnstraße in Marburg (Abb. 20)⁵⁾ seien als Beispiele genannt.

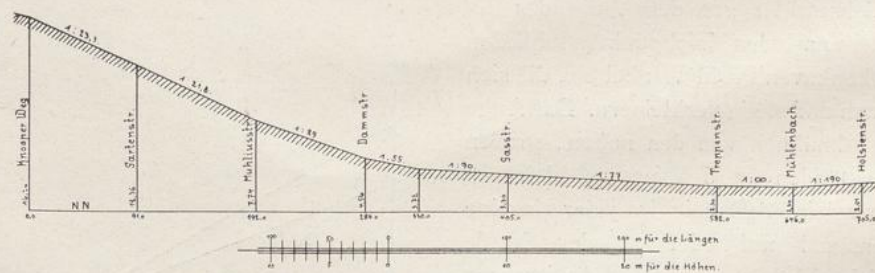


Abb. 18. Konkaves Längsprofil (Kiel, Fleethörn).

¹⁾ Vgl. Genaueres hierüber bei Henrici, Ästhetik. S. 88 ff.

²⁾ Vgl. Stübßen, Bau der Städte usw., im: Z. d. B. 1885, S. 120.

³⁾ Nach den vom Stadtbauamt zu Kiel übermittelten Nivellements.

⁴⁾ Nach den Originalplänen des Stadtbauamts zu Nordhausen.

⁵⁾ Nach den vom Stadtbauamt zu Marburg zur Verfügung gestellten Plänen.

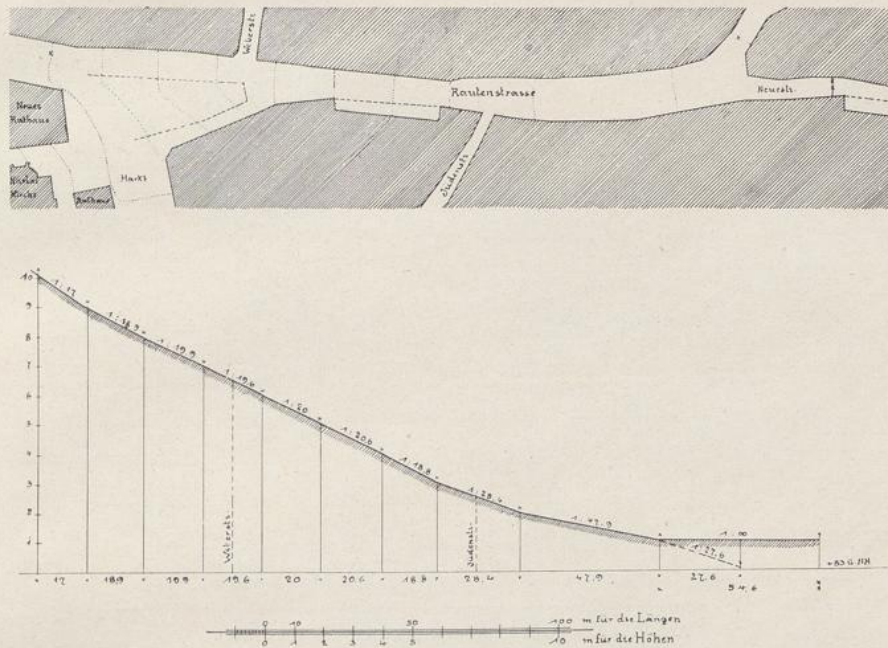


Abb. 19. Konkaves Längsprofil (Nordhausen, Rautenstraße).

Bei der allmählichen Entstehung solcher Hauptstraßen kann gewiß nicht angenommen werden, daß diese Gestaltung das Ergebnis sorgsamer Erörterungen ist, daß die Ausführung auf Grund lang erwogener Pläne erfolgt sei. Aber man wird doch unterscheiden müssen zwischen einer Bebauung ohne Plan und einer planlosen Bebauung. Die bewußte Absicht bei der Weiterführung des Bestehenden ist doch zu deutlich erkennbar. Ein Straßenbild von so einheitlicher Schönheit, wie das der Lahnstraße in Marburg (Abb. 21), könnte nicht entstanden sein, wenn ohne Rücksicht auf das Vorhandene Neues angelegt wäre. Die ganze Straßengrundfläche ist bis zum Abschluß sichtbar, die Straßenwandung folgt bis zu dem vorgeschobenen Hause einer leichten Biegung. Der Straßenraum verengt sich nach oben und hinten. Das große, quergelagerte Haus bildet einen trefflichen Abschluß; der einfache und doch so malerische Aufbau der Häuserreihe gibt eine einheitliche seitliche Begrenzung.

Noch eines konkaven Längsprofils im Städtebilde sei hier Erwähnung getan: das der Brücken. Bei der Straße ist der Straßenraum das Wirksame, die ihn nach unten abschließende Grundfläche muß zur Erzielung eines wohltuenden Anblickes hohl geschwungen sein. Bei den Brücken umgekehrt ist die Masse als solche maßgebend, sie wirkt im Städtebilde. Konkav ist die Abschlußlinie im Sinne der oberen Begrenzung des körperlichen Brückenbaues. Die fein gewölbte Linie der alten Lahnbrücke in Wetzlar, die in der Spiegelung des Wassers sich umgekehrt wiederholt, mag als Beispiel besonders trefflicher Wirkung genannt sein (Abb. 22). Längs der Brücke stehen ja auch keine Häuser, deren Aussehen unter der — im Luftraum gerechneten — Konvexität der Brücke leiden könnte. Aber für den Beschauer vom Ufer aus türmen sich die Häuser hinter der kräftig ansteigenden Rundung der Brücke in prächtiger Gruppierung auf. Unmittelbar vor

Rappaport, Steigende Straßen.

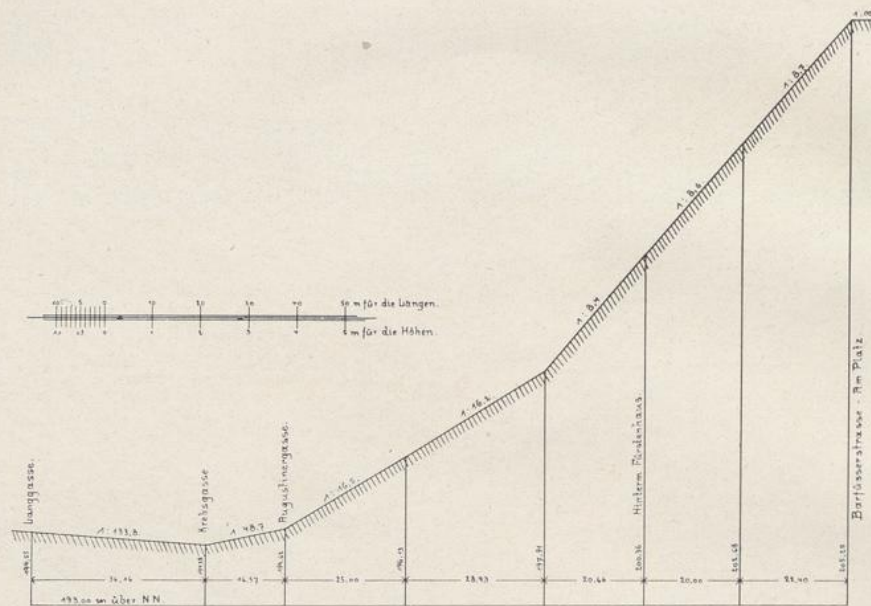


Abb. 20. Konkaves Längsprofil (Marburg, Lahnstraße).

und hinter der Brücke verläuft die Straße wieder in sanfter konkaver Neigung (Abb. 23)¹⁾. Diese Anordnung wiederholt sich bei vielen alten Stadtbrücken (Heidelberg, Nürnberg, Coblenz [Moselbrücke]). Wer über die Brücke zur Stadt hereinkommt, überschaut die Straße und das Treiben auf ihr. Das ergibt sich ungekünstelt aus der starken Wölbung der Brücken und der natürlichen Gestaltung der Straßen, die vom tiefgelegenen Flusse die Uferabhänge emporsteigen. Verstärkt wird diese konkave Wirkung häufig durch die Anlage der Brückenrampen. Diese neigen sich von der gewölbten Brücke zum Niveau am Flußufer herab. Daran schließen sich die Straßen, die der steigenden Richtung der Uferböschungen folgen (alte Mainbrücken in Würzburg und Frankfurt, Lahnbrücke in Limburg).

5. Beispiele für
konvexes
Längsprofil.

Umgekehrt finden sich in jeder alten Stadt zahlreiche Straßen, bei denen nach oben gebogene Grundflächen bis zu den schärfsten Buckeln unbedenklich belassen sind. Der sogenannte Brodschirm zu Wetzlar weist als Längsprofil eine im städtebaulichen Sinne direkt unschöne Kurve auf (Abb. 24)¹⁾. Die Straße steigt anfangs in gleichmäßiger Neigung an, die eine Häuserflucht ist dabei verhältnismäßig gerade; weiter oben zeigt die Straße einen scharfen Buckel. Und nun das Straßenbild! Der untere Teil (Abb. 25)²⁾ wirkt nicht häßlich, die einzelnen Häuser sind sehr schmal, die Sockel steigen staffelförmig und können sich der Straßensteigung unschwer anschließen. Ständen an gleicher Stelle moderne Häuser von 20 m Front, würde das Bild ein wesentlich anderes sein. Diese Häuschen haben von der Ecke an Breiten von 5,5, 8 und 4 m usw. Bei dem oberen Straßenteil (Abb. 26) wird man die vorher theoretisch erörterten Mängel gewiß feststellen müssen. Die Häuser steigen wie aus der Versenkung auf. Von dem großen Patrizierhaus sieht

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 2.

²⁾ Die Straße fällt auch in der Querrichtung sehr beträchtlich; die Pflasterung ist nicht senkrecht zu den Hausfluchten. Daher erscheint in der Skizze die Straßengrundfläche verzerrt.

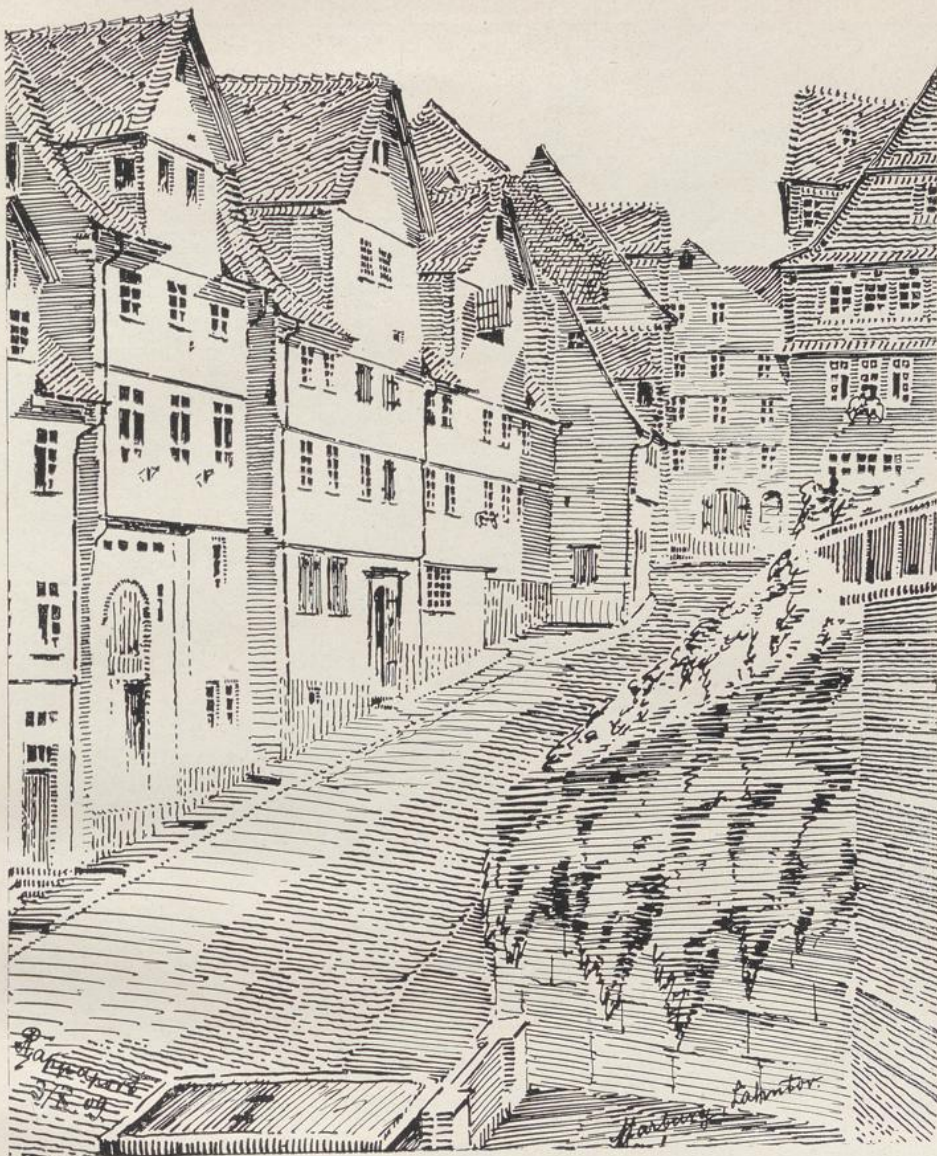


Abb. 21. Gesamtbild einer konkaven Straße (Marburg, Lahnstraße).

man nur das Dach und einen Teil der Obergeschosse. Doch weder in der Wirklichkeit noch hier auf dem Bilde tritt dies als Unschönheit besonders stark hervor. Die Straße überwindet einen vorhandenen Höhenrücken; das Konvexe hat darin seine Erklärung, man möchte sagen Entschuldigung. Es finden sich aber in alten Städten sehr häufig nach oben gebogene Straßenprofile auch dort, wo es sich tatsächlich nur um die Verbindung zweier ungleich hoch gelegener Punkte handelt, wo also die gerade oder selbst konkave Schräglage unschwer herzustellen gewesen wäre. Der Längsschnitt durch den Petersberg in Nordhausen könnte als Beispiel für eine Gestaltung gelten, die zu vermeiden wäre (Abb. 27)¹⁾. Das

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 19.

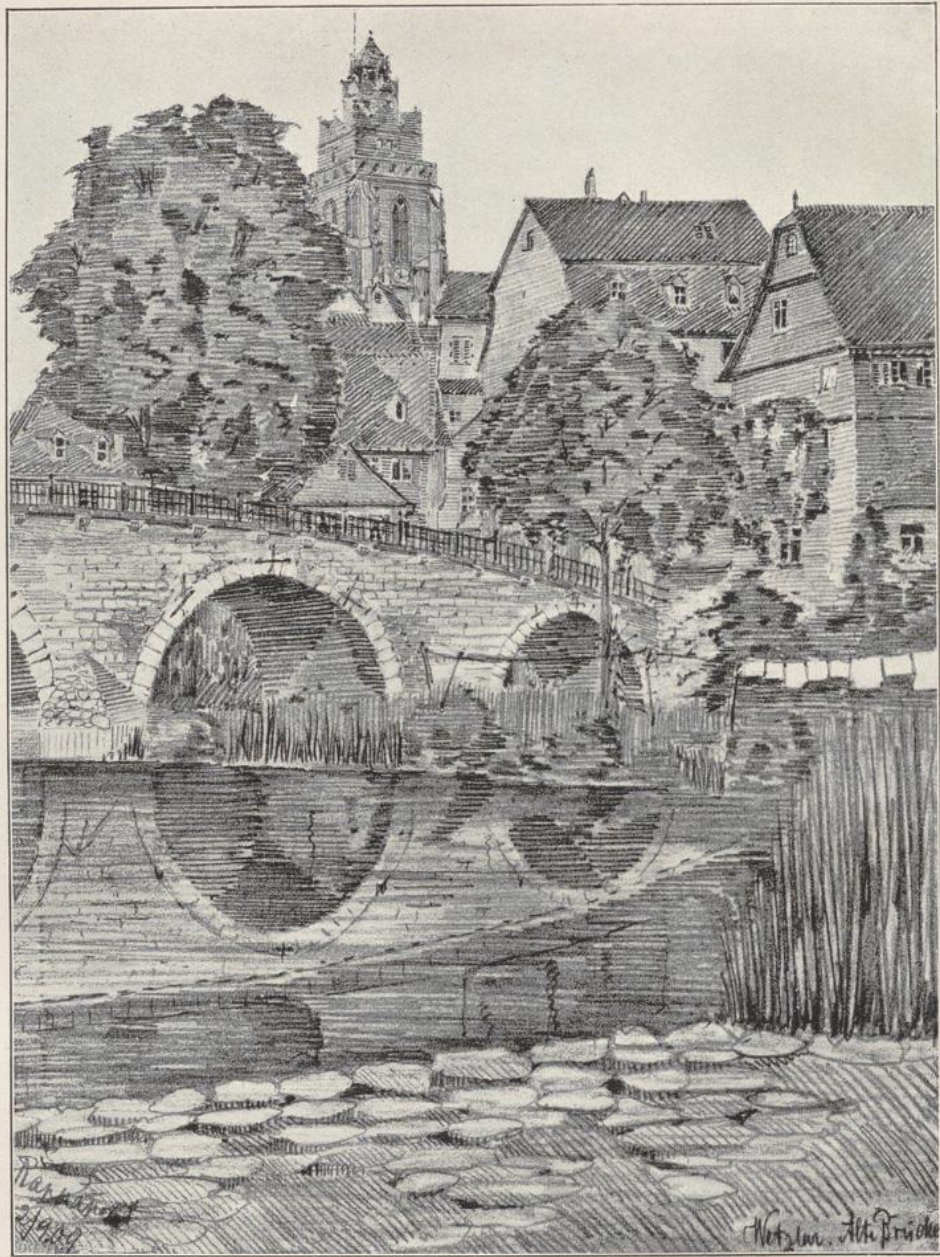


Abb. 22. Konkave Gestalt der Brücken (Wetzlar, Alte Lahnbrücke).

Straßenprofil steigt anfangs ganz steil an und wird nach oben flacher. Man kann das auch im Bilde deutlich erkennen (Abb. 28)¹⁾; aber man kann nicht sagen, daß sich die theoretischen Fehler konvexer Straßen stark fühlbar machen. Sowohl bei der vorhergezeigten Straße aus Wetzlar wie bei dieser Straße ist ein

¹⁾ Entnommen aus Rappaport, Eine alte Reichsstadt.

Faktor vorhanden, der jene Mängel zum großen Teil aufhebt: es ist das Male-rische. Vor allem sind die Straßen nicht völlig gerade, es gibt Vorsprünge und Ausbuchtungen. Und dann haben die Straßen einen Abschluß, verlieren sich nicht hinter dem Steigungswechsel ins Endlose. Das große Patrizierhaus oder der hohe Kirchturm beherrschen die Straße, bieten dem Auge einen Ruhepunkt. Zudem ist an den einzelnen Häusern so viel Reizvolles und Abwechselndes, daß das Auge gefesselt wird. Die Straßen sind eng, klein, geschlossen; man übersieht wenig Straßenfläche mit einem Male, so daß die Nachteile des gewölbten Profils nicht störend hervortreten können. Die Konvexität der Straßengrundfläche, die bei neueren Anlagen, bei der ganz geraden Führung und der beträchtlichen Breite der Straßen so leicht unschön wirkt, bildet bei der Eigenheit mittelalterlicher Straßen keine nennenswerte Beeinträchtigung. Inwieweit Schönheitsabsicht oder Schönheitsgefühl der Erbauer auch solcher Schwierigkeiten Herr wurden, ist dabei schwer zu entscheiden.

Ein wesentlicher Grund, daß die konvexen Straßengrundflächen in unseren alten deutschen Städten nicht störend auffallen, liegt auch darin, daß diese meist in unmittelbarer Beziehung zu konkaven Straßenstrecken stehen. Es ist ein ständiger Gefällwechsel, ein Auf und Ab in der Höhenlage und zugleich ein ständiges Hin und Her in der Straßenrichtung (vgl. Abb. 37). Der Kurven und Überschneidungen sind so viele, daß die eine Kurve der Straßengrundfläche nicht allein bestimmend wirkt. Ganz anders ist das bei neuen Straßen. Die Häuser stehen zumeist ganz gerade nach dem Lineal in der Bauflucht; auch die Höhen haben das gleiche zulässige Größtmaß. Da bleibt oft als einziges Mittel zur schönheitlichen Ausgestaltung die fein geschwungene Kurve der Straßengrundfläche. Die richtige Vereinigung konkaven und konvexen Längsprofils tritt besonders deutlich in die Erscheinung und ist zur Erzielung schönheitlicher Wirkungen daher besonders geeignet. Als neueres Beispiel sei die »Döberitzer Heerstraße« bzw. der Kaiserdamm in Berlin genannt (Ab-

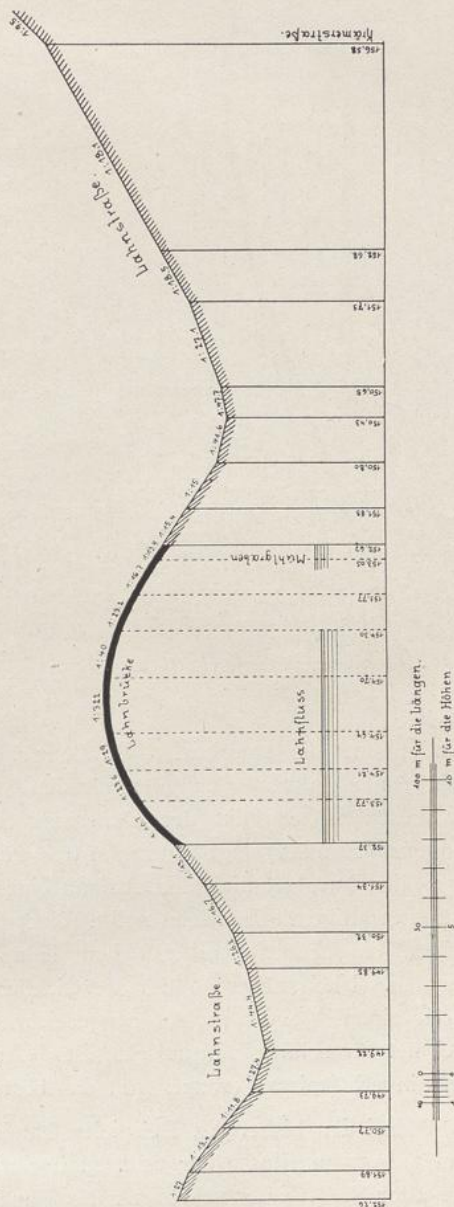


Abb. 23. Verbindung der Brücke mit den Zufahrtsstraßen (Wezlar, Lahnstraße).

6. Vereinigung konkaven und konvexen Längsprofils.

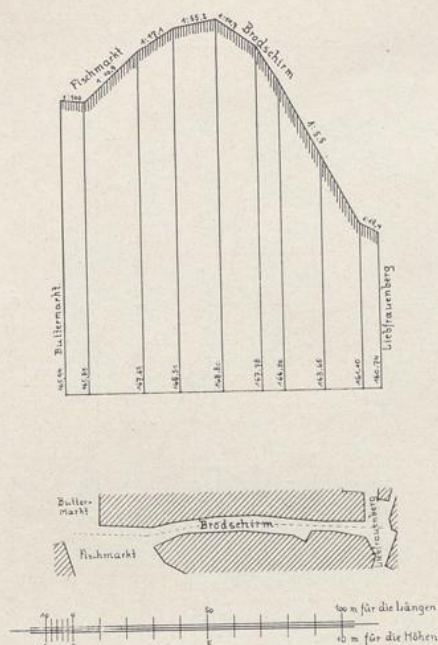


Abb. 24. Konkaves Längsprofil (Wetzlar, Brotschirm).

bildung 29)¹⁾. Die Straße verläuft bekanntlich fast absolut gerade mit der gleichen Breite von 50 m und mit Gebäudereihen von 22 m Höhe. Was der Straße in Schönheitlichem Sinne Bedeutung verleiht, ist das feingeschwungene Längsprofil. Selbst die Ringbahnbrücke macht die verhältnismäßig starke Steigung von 1:54 mit. Man vergleiche mit diesem Profil das der Spandauer Chaussee, die wenig nordwärts fast dieselben Terrainunterschiede überwindet (vgl. Abb. 35). Daß der Kaiserdamm auf Strecken von 2—3 km völlig gerade ist, hat monumentale Bedeutung. An der gefährlichen Stelle, dem Übergang von Steigung zur Senkung, hat man die langen, geraden Häuserfluchten durch den quergelegten Reichskanzlerplatz unterbrochen (Abb. 30)¹⁾. Ohne Kenntnis der Höhenordinaten, nur im üblichen Stadtplane gesehen, wirkt diese Schräglage fast willkürlich. Aber nach gänzlichem Ausbau werden diese Platz-

wandungen, die von beiden Straßenrichtungen weithin sichtbar sind, eine sehr wohlthuende Unterbrechung der geraden Straße bilden. Es sei erwähnt, daß man für diesen Höhenpunkt der Döberitzer Straße das auch sonst auf den Buckeln konvexer Straßen angewandte Mittel zur Abschwächung unschöner Wirkungen empfohlen hat, nämlich den Aufbau eines großen, alles überragenden Denkmals. Auf gewaltigem Unterbau sollte eine Germania von gewaltigen Abmessungen stehen, die Kaiserkrone auf dem Haupte und das siegreiche Schwert in der Rechten. Nach neueren, der Verwirklichung wohl näheren Plänen soll die Stelle durch einen großen Torbau ausgezeichnet werden²⁾. Gewiß ist die Stelle recht geeignet für solch ein Bauwerk. Der »Arc de Triomphe« zu Paris, unter ähnlichen Terrainverhältnissen erbaut, gibt das beste Vorbild.

7. Gebrochenes Längsprofil mit Kamm.

Bei den bisherigen Beispielen handelte es sich zumeist um Straßen, die aus dem Tale, vom Flusse her usw. zu hochgelegenen Punkten der Stadt hinaufführen. Die alten Städtebauer schreckten aber auch keineswegs davor zurück, innerhalb der Stadt die Straßen von Senkung zu Senkung über Höhenrücken fortzuführen, ohne durch große Erdarbeiten ein flacheres Längsprofil anzustreben. Die Straßen steigen richtig den Berg hinan und an der Gegenseite wieder hinab. Man kann das kaum noch eine konvexe Gestaltung der Straßengrundfläche nennen, es ist eher als »gebrochenes« Längsprofil anzusehen. Der Längsschnitt des Neuen Weges in Nordhausen, der hier als Beispiel angeführt sein mag, macht den Eindruck eines steilen

¹⁾ Nach den vom städtischen Tiefbauamte zu Charlottenburg zur Verfügung gestellten Plänen.

²⁾ Schon der erste Entwurf zur Döberitzer Heerstraße (Ludwig Hercher, Berlin 1899) zeigt auf diesem Höchspunkte ein turmartiges Denkmal.

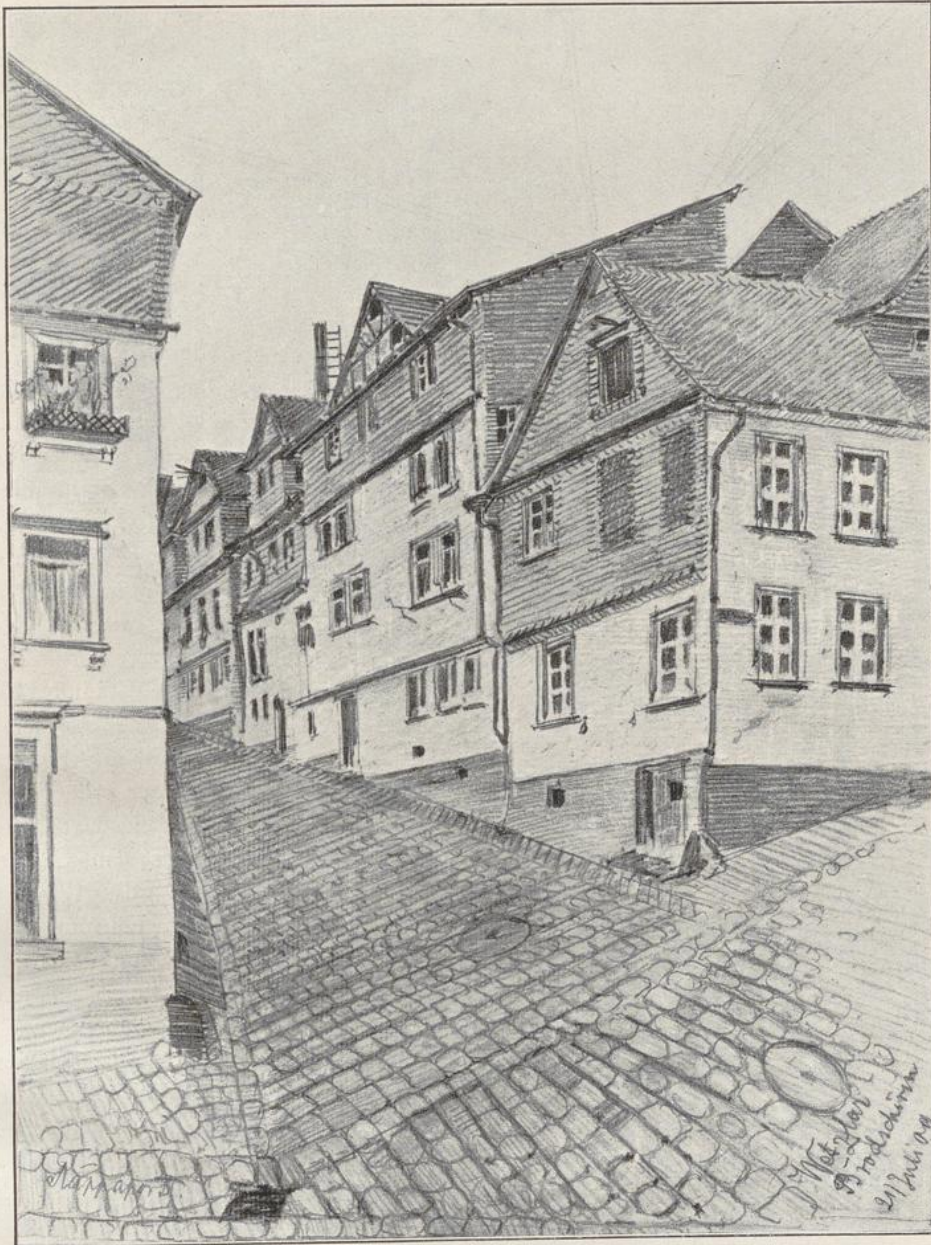
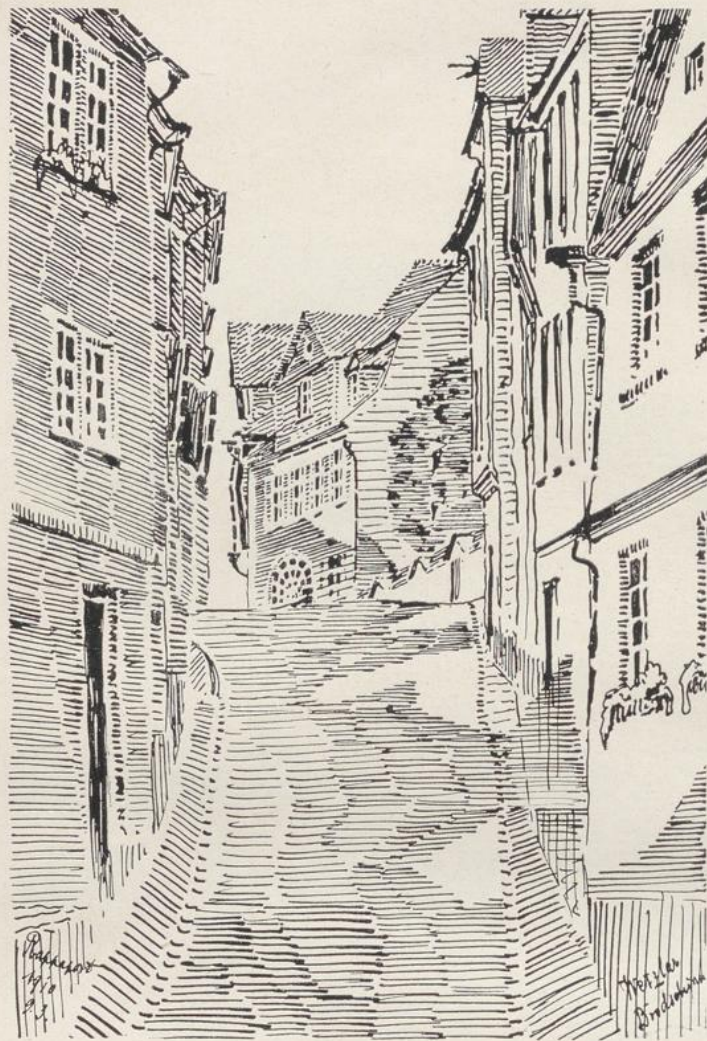


Abb. 25. Blick auf den unteren Teil einer konvexen Straße (Wetzlar, Brodschirm).

Berges, bildet einen richtigen Kamm (Abb. 31)¹⁾. Wenn man in Wirklichkeit auf der kaum 3 m breiten Kammfläche steht, macht es tatsächlich einen etwas beängstigenden Eindruck: die Straße fällt rechts und links steil ab. Vollends ungemütlich wird es, wenn man bei nassem Wetter oder gar bei Glatteis aus der Querstraße auf diese Stelle tritt. Aber vom rein schönheitlichen Standpunkte kann

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 19.



8. Gebrochenes
Längsprofil
mit Mulde.

Abb. 26. Blick auf den Buckel einer konvexen Straße (Wetzlar, Brodschirm).

plänen einfügen; für die Auffahrtstraßen der axialen und streng symmetrischen Anlagen ist nicht jedes beliebige Längsprofil zu gebrauchen. Die stetige Steigung auf einen Zielpunkt zu ist zur Betonung des Bauwerkes erforderlich (Kassel—Wilhelmshöhe, Ludwigsburg, Karlsruhe)¹⁾. Wenn das durch natürliche Lage nicht zu erreichen ist, scheut man selbst gewaltige Erdarbeiten nicht, um durch Schaffung einer Mulde, eines hohlgeschwungenen Längsprofils, die gewollte Wirkung zu erzielen. Die Poppelsdorfer Allee zu Bonn, die das ehemalige Residenzschloß mit dem Poppelsdorfer Schloß verbindet, ist ein treffliches Beispiel. Man vergleiche die alte Terrainlage mit der mühsam geschaffenen (Abb. 32)¹⁾. Freilich scharf ge-

¹⁾ Eine ungewöhnliche Lage hat das Schloß (heutige Kadettenanstalt) zu Oranienstein bei Diez; es liegt an der tiefsten Stelle einer langen, geraden, aber völlig konvex gestalteten Auffahrt-, besser Abfahrtstraße. Man sieht von obenher auf die Dächer des Schlosses und die Grundfläche des »cour d'honneur« hinab.

man auch über diese Straße nicht ab-sprechend urteilen. Man kann auch hier das Straßenbild im besten Sinne male-risch nennen. Das wird im wesent-lichen an dem eigen-artigen Querprofil der Straße liegen: an der Talseite eine geschlossene Reihe kleiner Häuser, an der Bergseite eine Futter-mauer mit grün bewachsenem Hange darüber, überragt von den Wehrtürmen der alten Stadumwal-lung (vgl. den Quer-schnitt auf Abb. 31).

Ganz andere Wege ging die spätere Kunst im Städte-bau, das 17. und 18. Jahrhundert. Man duldet nicht das Malerische, nur das Monumentale gilt. Die Straße muß sich den Bau-

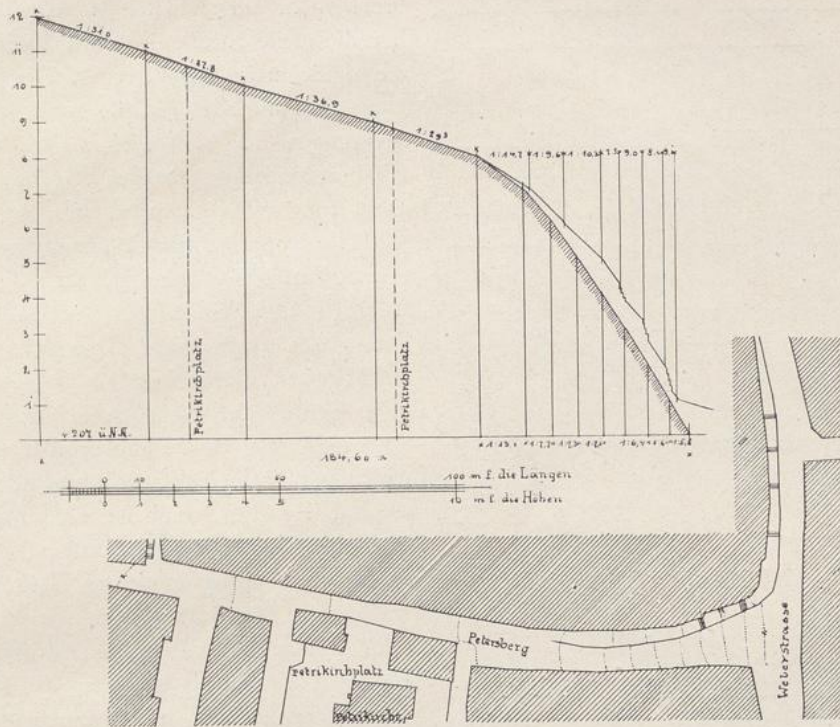


Abb. 27. Stark konvexes Längsprofil (Nordhausen, Petersberg).

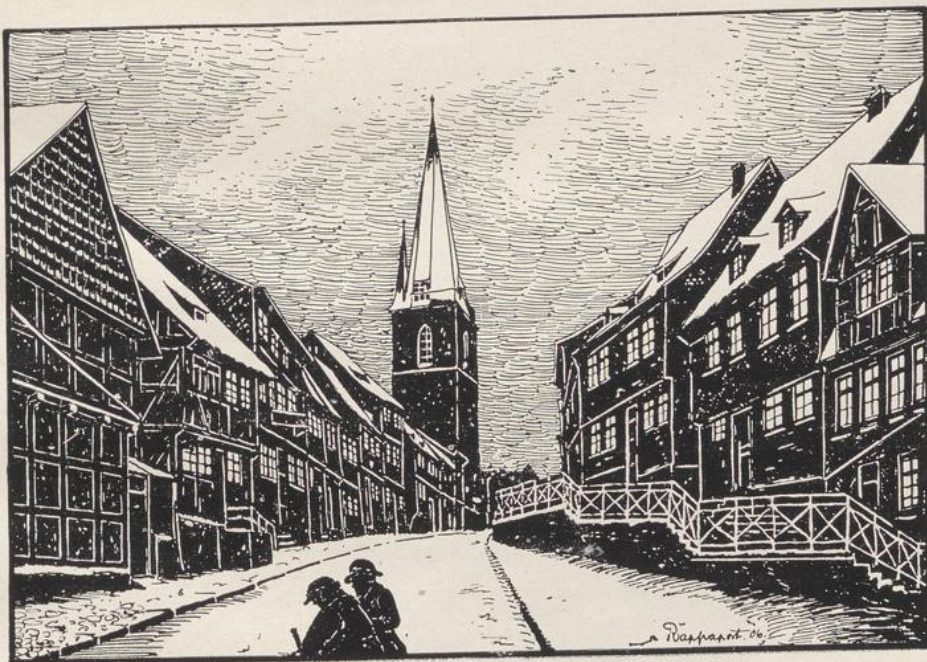
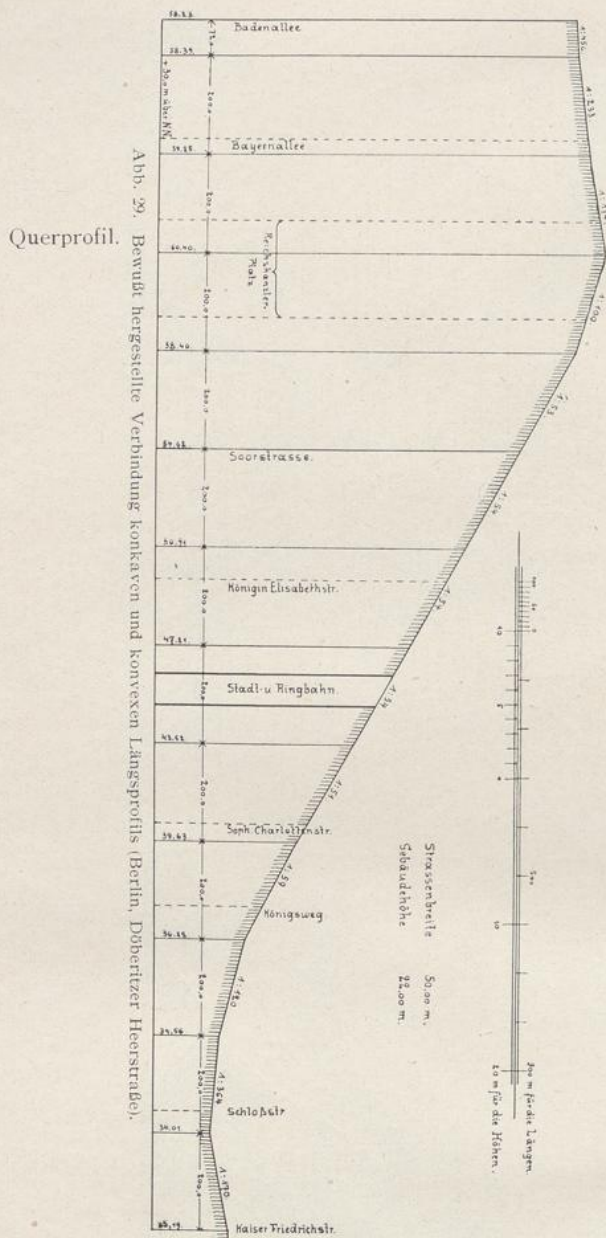


Abb. 28. Geschickte Bebauung stark konvexer Straßen (Nordhausen, Petersberg).



(Abb. 33). Insbesondere bei Straßen, die längs des Berghanges emporsteigen, wird zur Erzielung eines praktischen und schönen Querschnitts mancherlei Abweichung von der normalen, ebenen Straße notwendig sein. Häufig ist Böschung der Bergseite, Höherlegung des bergseitigen Bürgersteiges, Rampenbildung an der Talseite u. a. m.²⁾. Zur Vermeidung unschöner Wirkungen an den konvexen

brochen im umgekehrten Sinne, wie vorher die steile Straße in Nordhausen, ist die muldenartige Straße nicht. Der Übergang vom stärksten Gefälle zur stärksten Steigung würde steif wirken, würde der fein berechnenden Art einer künstlerischen Gestaltung nicht entsprechen¹⁾.

Die Poppelsdorfer Allee in Bonn ist etwa 60 m breit; die Mehrzahl der erwähnten älteren Straßen ist 8—12 m breit. Dieser außerordentliche Unterschied in der Breitenausdehnung ist keineswegs ohne Einfluß auf das Aussehen bzw. die Ausgestaltung des Längsprofils. Man wird im allgemeinen feststellen können: je schmaler eine Straße ist, um so steiler kann sie sein; für breite Straßen ist eine zu starke Steigung ungünstig. Bei Stadtanlagen in bergigem Gelände wird man stets finden, daß die breiten Straßen in mäßigem Verhältnis steigen; sie haben ein Querprofil, wie es für entsprechend verkehrsreiche Straßen in ebenem Gelände erforderlich ist. Daneben aber finden sich steilere und steilste Straßen mit weit anspruchsloseren Querprofilen bis hinab zum Verbindungsgang von 1,0 m Breite. Erinnert sei an mancherlei solcher Gäßchen in Marburg, Cochem, Basel usw. Oft wird es bei steigenden Straßen nicht möglich sein, das Querprofil in einer Höhenlage herzustellen. Erwähnt wurde schon die Hauptstraße des alten Marburg, deren Querprofil mehrfach abgestuft ist. Zur bildlichen Veranschaulichung diene das »Engelsgäßchen« in Wetzlar, bei dem die Fahrbahn durch eine Böschung in zwei ungleich hohe Streifen geteilt ist

¹⁾ Vgl. E. Genzmer, Städtische Straßen, woher auch die Abbildung entnommen ist.

²⁾ Vgl. Genauerer hierüber bei Stübgen, Städtebau, S. 111 ff.