



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Städtebau

Stübben, Josef

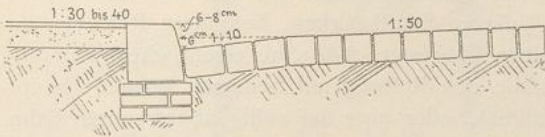
Stuttgart, 1907

b) Reitwege

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

Die Pflastersteindecke soll nicht etwa wie ein Gewölbe wirken; sondern das Quer-
gefälle dient nur zur Ansammlung des Wassers in den Rinnen; statt der besser ab-

Fig. 767.



wässernden Sattelform wird nur
aus Schönheitsgefühl meistens
eine Bogenlinie gewählt. In
einigen Städten, so namentlich
in Paris, ist es üblich, das Quer-
gefälle in der Nähe der Rinne
zu verstärken (Fig. 767). Bei

Holzpflaster sinkt das Quergefälle auf 1:80, bei Asphalt auf 1:100 und weniger
hinab. Für Steinschlagstraßen ist ein stärkeres Quergefälle, nämlich 1:40 bis 1:25,
letzteres bei geringem Längengefälle, erforderlich.

An den Straßenabzweigungen oder -kreuzungen bilden sich, da beide zusammen-
tretende Straßen nach der Quere zu profilieren sind, kreuzkappenähnliche Straßen-
oberflächen von regelmäßiger Gestalt, solange beide Straßen wagrecht sind: einhüftig,
sobald die eine Straße ansteigt; windschief und verschoben, wenn beide Straßen-
kronen steigend sind. Schon, wenn die eine der Straßen ansteigt, z. B. auf 10 m
Länge um 20 cm, so muß die Seitenrinne eines einmündenden, 10 m breiten wag-
rechten Fahrweges in der Nähe der Kreuzung nach der Bergseite hin um 10 cm
gehoben, nach der Talseite hin um 10 cm gesenkt werden. Verwickelt werden die
Höhenverhältnisse der Kreuzung, wenn beide Straßen ansteigen, daher beide in der
Nähe der Kreuzung allmählich ihr Querprofil verändern müssen. Die neben den
Fahrwegen liegenden Bürgersteigflächen erhalten hierbei an der Kreuzung eine
spiralförmige Gestalt. Auch das Längenprofil einer der beiden Straßen verlangt
zuweilen Hebungen und Senkungen, um sich den Höhenverhältnissen der Kreuzungs-
fläche anzuschließen. Näheres ergibt sich aus dem auf der nebenstehenden Tafel
dargestellten Beispiel, sowohl aus den Horizontalkurven des Grundrisses, als aus den
verzerrten Längenprofilen der Bürgersteighinterkanten, der Bürgersteigvorderkanten
und der Fahrtrichtungen.

Werden bei einer derartigen Ausbildung der Straßenkreuzung die in den
einzelnen Teilen der Straßenoberfläche entstehenden Gefälle für den Verkehr zu
stark, so ist es unerläßlich, die Gradienten entweder beider Straßen oder einer der-
selben so zu ändern, daß in der Kreuzung selbst ein schwächeres Gefälle oder eine
Horizontale eingelegt wird. Dies gibt aber der Straße, wenn sie geradlinig über
die Kreuzung fortgeht, ein unschönes Aussehen und muß daher bei durchgehenden
Hauptstraßen vermieden werden.

Die Straßenvermittelungen und Verkehrsplätze (vergl. Abschn. 2, Kap. 7 u. 8)
sind bezüglich ihrer Befestigung wie die Straßenkreuzungen zu behandeln; nur die
Fußweginseln sind ausgenommen. Bei den Markt-, Garten- und Architekturplätzen
werden nur diejenigen Flächen mit der Fahrstraßendecke versehen, welche ausdrück-
lich zur Benutzung durch das Fuhrwerk bestimmt sind; vorwiegend kommen also
bei diesen größeren Platzanlagen die gärtnerische Behandlung und die nachstehend
besprochenen Arten der Fußwegbefestigung zur Anwendung.

b) Reitwege.

Zur Benutzung als Reitweg eignet sich Steinpflaster und Asphalt überhaupt
nicht; der Reiter muß auf den so befestigten Fahrstraßen sein Pferd Schritt gehen

556.
Kreuzungen.

557.
Platzflächen.

558.
Allgemeines.

lassen. Holzpflaster und Steinschlag sind für den Reiter weniger störend; hier darf er schon einen leichten Trab wagen. Lieber ist ihm die Kiesbahn, obwohl auch diese für stark bewegte Pferde noch zu hart ist.

Hiernach ist es erwünscht, auf den breiten, von Reitern viel benutzten Hauptstraßen, namentlich solchen in den äußeren Stadtbezirken, besondere Reitwege anzulegen, entweder auf dem allgemeinen Fahrwege ohne eine eigentliche Trennung, so daß die Fuhrwerke im Bedarfsfalle den Reitweg mit benutzen können (hauptsächlich zum Ausweichen und Anfahren), oder aber auf völlig abgetrennter Bahn. Das letztere ist zwar das Vollkommenere, aber leider auf den meisten Straßen nicht ausführbar.

559.
Abgetrennte
Reitwege.

Ein völlig abgetrennter Reitweg kann nur bei bestimmten Straßenprofilen ausgeführt werden, da man die Wohnhäuser vom allgemeinen Fuß- und Fahrwege nicht durch einen Reitweg trennen darf. Somit ist der abgeforderte Reitweg auf beiderseits bebauten Straßen nur dann zulässig, wenn demselben ein mittlerer Streifen angewiesen werden kann, während auf einseitig bebauten Straßen die nicht bebaute Seite zur Anlage eines Reitweges sich eignet. Fig. 770 bis 773 zeigen vier derartige Straßenprofile. In Fig. 771 u. 772 ist in der Baumlinie eine Grenzscheidung zwischen Reitweg und Fußweg erwünscht, welche durch hübsch ausgebildete Schranken, durch Pfoften mit Ketten (Fig. 768) oder dadurch hergestellt werden kann, daß die Baumreihen auf ein 1,60 bis 2,00 m breites Rasenband mit entsprechender Einfassung gesetzt werden (Fig. 769). Die Decke solcher Reitwege ist so einzurichten, daß die Pferde einige Centimeter tief losen Boden finden. Angewandt wird oft eine Mischung von Sand, Gerberlohe und Sägemehl in annähernd gleichen, durch Versuch zu ermittelnden Teilen. Besser noch ist bloßer Kiesand oder Kies von geeigneter Beschaffenheit. Wichtig ist eine durchlässige, gut entwässerte Unterbettung.

560.
Nicht
abgetrennte
Reitwege.

Die nicht abgetrennten Reitwege, d. h. solche, welche in der Ebene des allgemeinen Fahrweges liegen, sind im Inneren der Stadt und überhaupt bei starkem Fahrverkehre nicht haltbar. Sie müssen zwar so beschaffen sein, daß man zur Not darüber fahren kann; immerhin aber sind sie für den Fuhrwerksverkehr wegen der geringen Tragfähigkeit und für den Fußverkehr quer über die Fahrstraße wegen der Schmutzbildung mit Störungen verbunden. Sie werden zweckmäßig als Kiesbahnen, deren oberste Schicht sehr sandreich ist, auf einem Schotterbette hergestellt (Fig. 774). Meist ist die Anlage solcher im Fahrdamm liegender Reitwege beschränkt auf breite Ring- und Promenaden- oder Parkstraßen, sowie auf besonders gepflegte

Fig. 768.

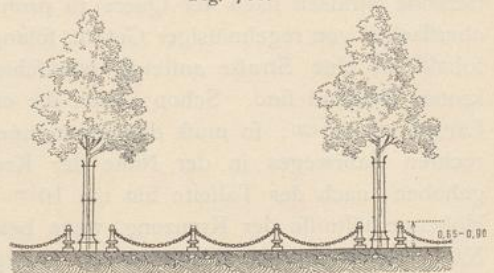
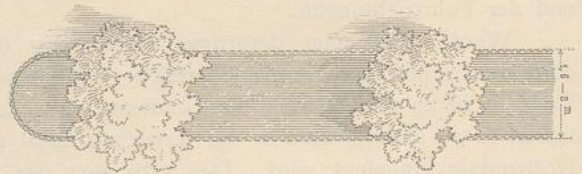


Fig. 769.



Rasenband zwischen Reitweg und Fußweg.

Fig. 770.



Fig. 771.



Fig. 772.



Fig. 773.



Fig. 774.



Fig. 775.



Fig. 776.

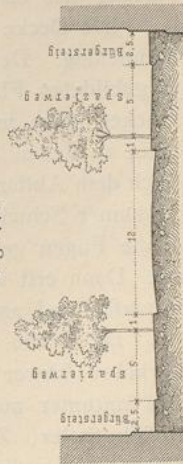


Fig. 777.



Fig. 778.



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