



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Städtebaukunst

Ehlgötz, Hermann

Leipzig, 1921

2. System des Verkehrsnetzes

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79535](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79535)

bei der Bebauung entsteht, eine feine raumkünstlerische Wirkung nicht entstehen kann. Ein wesentlich schönerer Querschnitt der Straße wird erreicht, wenn man etwa das Verhältnis 3:5 wählt. Nimmt man dieses Verhältnis 3:5 so an, daß die Gebäudehöhe überwiegt, so entsteht ein wesentlich schöneres Bild als das, in dem Straßenbreite gleich Haushöhe ist. Es wird nur in älteren Stadtteilen mit hohen Grundstückswerten in vorhandenen Straßen zulässig sein. In den Stadterweiterungsgebieten ist, die Verkehrsstraßen selbstverständlich ausgenommen, auf dasjenige Profil hinzuarbeiten, das ästhetisch einwandfreie Lösungen gibt und gleichzeitig gesundheitlich ohne Bedenken ist, nämlich die Verhältniszahl 5 in die Straßenfläche gelegt. Es soll dies kein Schema sein, denn es lassen sich noch viele andere Variationen finden, wodurch die Einheitlichkeit eines Straßenbildes nicht gestört zu werden braucht.

2. System des Verkehrsnetzes.

Es ist behufs guter Orientierung in einer Stadt von größter Wichtigkeit, daß in dem Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit die Hauptstraßenzüge klar hervortreten und eine entschieden ausgesprochene Richtung nach einem bestimmten Ziele haben. Die einfachste und natürlichste Lösung ist, wenn von allen Hauptrichtungen her vom Rande zum Kerne der Stadt Hauptstraßenzüge als Radiale führen, die den Verkehr in diesen Richtungen aufnehmen, während Straßen senkrecht auf letztere (peripheriale Straßen), den Verkehr der nebeneinander liegenden Stadtteile vermitteln.

In erster Linie sind es die Forderungen des Verkehrs, die der Stadt der Neuzeit die wesentlichsten Richtlinien für ihren Ausbau geben müssen, des Verkehrs auf den Straßen und auf den sonstigen Verkehrswegen. Im weiteren sind zu beachten die Regeln der Gesundheitslehre und der Wirtschaftlichkeit, endlich hat die Ausgestaltung noch den Anforderungen zu genügen, die das städtebaukünstlerische und das schönheitliche Gefühl an alles zu stellen berechtigt ist, was Menschenhand schafft.

Das Wachstum einer Stadt setzt ein an den Straßen, die vom Lande her in die Stadt ziehen und in der Regel im Mittelpunkt der Stadt oder in dessen Nähe sich schneiden. In dieser Richtung, also der radialen, ist der stärkste Verkehr einer Stadt. Zur Be-

wältigung dieses Radial-Verkehrs sind Radialstraßen in den Stadtkern oder dessen Nähe zu führen. Diese Radial- oder Ausfallstraßen divergieren nach außen und begrenzen ausgedehnte Sektorflächen, deren Teilung durch Einschaltung weiterer Radialen von geringerer Verkehrsbedeutung ein Bedürfnis ist. Außer dem Radialverkehr ist noch Sorge zu treffen für Verbindung der Radialen untereinander. Die Straßen haben außerdem noch den Verkehr zwischen den an den Radialen bestehenden oder entstehenden Stadtvierteln und Vororten zu vermitteln. Die peripherialen Straßenverbindungen sind vom durchgehenden Verkehr nicht stark in Anspruch genommen; sie können neben ihrer Aufgabe als Verkehrsstraßen sehr oft noch als Promenadenstraßen dienen. Diese Straßen werden häufig als Ringstraßen ausgebildet werden können, womit nicht gesagt sein soll, daß sie in strengem oder gar geschlossenem Kreise um die Stadt herumzuführen sind.

Mit Ausnahme des eigentlichen Stadtkernes, der Geschäftsstadt und den Geschäftsmittelpunkten in den einzelnen neuen Stadtteilen, sind zwischen den radialen und peripherialen Verkehrsstraßen die Wohnviertel, Landhausviertel, Kleinwohnungs- viertel nach dem Bedürfnisse des Wohnungsmarktes anzulegen. Zur Aufschließung sind hier ausgesprochene Wohnstraßen anzulegen, die nach dem Wohncharakter eine bessere oder einfachere Ausgestaltung zu erfahren haben; auch ist hier die Höhe der Gebäude für die Gebäudeabstände und Straßenbreiten von Einfluß, die bei den Verkehrsstraßen mit ihren großen Breitenabmessungen kaum von einer nennenswerten Bedeutung für die zu wählende Breite sind.

Vom gesundheitlichen und schönheitlichen Standpunkte aus ist es wichtig, daß eine Stadt nicht ausschließlich aus Gebäudemassen, aus Platz- oder Straßenflächen bestehe, sondern daß sie in ihrem Innern reichlich Pflanzenwuchs in Form von öffentlichen und privaten Grünanlagen besitze. Die öffentlichen Grünanlagen (Parks, Stadtwälder, Stadtgärten, Vorgärten, Baumstraßen) sind architektonisch in Beziehung zum Stadtplane zu bringen. Die Grünflächen müssen organisch in den Stadtplan eingefügt werden, um außer den Wäldern, Wiesen und Feldern vor der Stadt auch innerhalb der Stadt den Bewohnern Gelegenheit zu bieten, sich in erreichbarer Nähe der Wohnstätten in Parkanlagen und Promenaden erholen zu können. Die Grün-

flächen innerhalb der einzelnen Quartiere müssen durch Grünstreifen unter sich und mit den Wäldern, Wiesen und Feldern verbunden werden. Die Grünflächen, Grünstreifen werden in der Hauptsache in radialer Richtung liegen müssen, damit sie nicht durch die Ausfallstraßen zerschnitten werden. Wir erhalten auf diese Weise das Idealschema der wachsenden Stadt (Abb. 42).

3. Ausbildung der Straßenquerschnitte.

Am deutlichsten prägt sich der Wert und die Bedeutung einer städtischen Straße in der Behandlung des Querschnittes aus. Seine Wahl ist deshalb eine wichtige Aufgabe, bei deren Lösung allen örtlichen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen werden muß.

Den radialen Verkehrsstraßen erster Ordnung wird man eine stattliche Breite geben müssen, weil der Verkehr auf ihnen sehr stark ist oder mit dem Wachsen der Stadt wird. In diesen Straßen wird man immer mit der Anlage einer Schnell- und Straßenbahn, mit zwei Fahrbahnen rechnen müssen; den wesentlichsten Teil der Straßenbreite werden die Fahrbahnen und die Gleisanlagen in Anspruch nehmen. Wir erhalten als zweckentsprechendes Profil die radiale Verkehrsstraße erster Ordnung mit einer Breitenabmessung von 45 m (Abb. 43).

Bei der radialen Verkehrsstraße zweiter Ordnung empfiehlt sich ebenfalls die Anlage zweier Fahrbahnen und eines eigenen

Ehlgösz, Städtebaukunst.

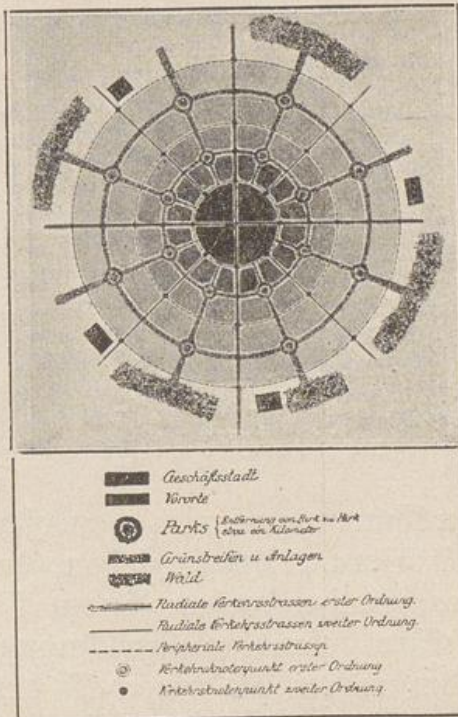


Abb. 42. Idealschema der wachsenden Stadt.

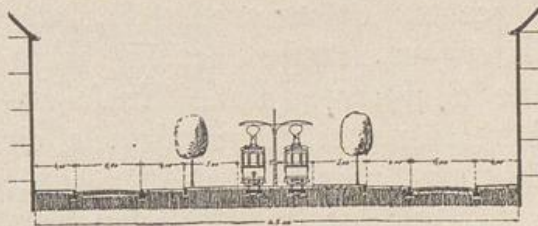


Abb. 43. Verkehrsstraße erster Ordnung.