



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Städtebaukunst**

**Ehlgötz, Hermann**

**Leipzig, 1921**

## 3. Ausbildung der Straßenquerschnitte

---

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

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.

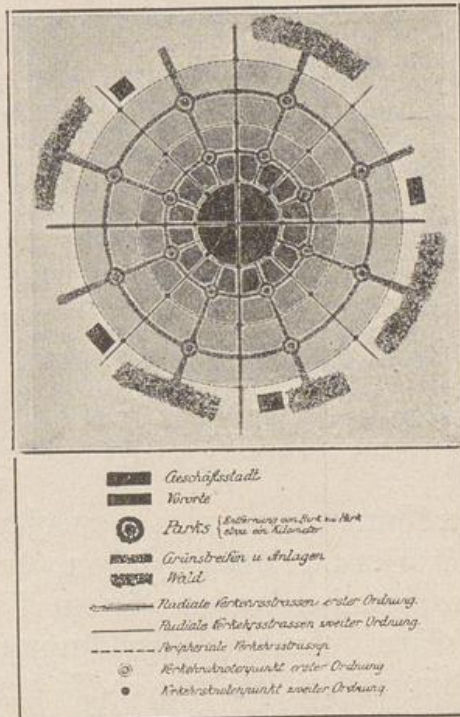


Abb. 42. Idealschema der wachsenden Stadt.

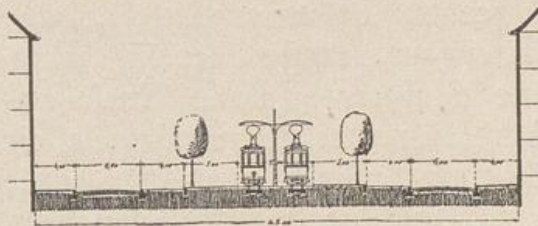


Abb. 43. Verkehrsstraße erster Ordnung.



Bahnkörpers für die Straßenbahn. Als oberste Grenze für die Breite werden wir hier 35 m annehmen können. Wir erhalten bei diesem Breitenmaß ein ähnliches Profil wie oben; jedoch

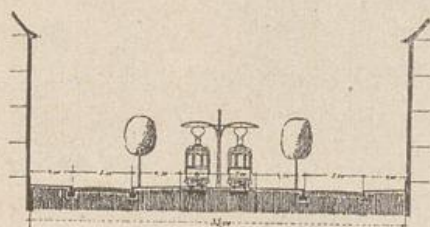


Abb. 44. Verkehrsstraße zweiter Ordnung.

sind die Fahrbahnen auf 5,50 m verkleinert; die gewonnene Breite ermöglicht die Ausgestaltung des Straßenbahnkörpers mit Mittelmaststellung (Abb. 44).

Bei den peripheralen Verkehrsstraßen wird man im allgemeinen den Querschnitt der radialen Verkehrsstraßen zweiter Ordnung wäh-

len können; nur wird man hier immer die reicheren Querschnitte mit Baumreihe vorziehen, da diese Straßen auch sehr oft als Promenadenstraßen dienen können.

Eine besondere Erwähnung verdienen noch diejenigen Verkehrsstraßen, die innerhalb der Städte bei Straßendurchbrüchen ausgeführt werden müssen, oder diejenigen, die durch teures Außengelände führen. Hier können naturgemäß nicht die oben angegebenen Breiten in Betracht kommen, da dies wirtschaftlich eine Unmöglichkeit darstellt. Da die genannten Straßen außerdem in der Regel Geschäftsstraßen sind, ist aus Geschäftsrücksichten ebenfalls eine Einschränkung in der Breite erwünscht; denn eine Geschäftsstraße soll nicht durch ihre Breite als solche auffallen, sondern durch das geschäftliche Treiben auf ihr. Eine Verzettlung dieses Lebens bei großer Breite würde sie eines großen Teiles ihres charakteristischen Aussehens berauben. Außerdem ist es erwünscht, daß die Schaufenster von beiden Seiten der Straße überblickt werden können, wodurch ebenfalls eine Steigerung ihres Aussehens stattfindet. Bei reichlicher Ausstattung erhalten wir für eine solche Straße eine Breite von 26 m, wovon 12 m auf die Straßenbahn mit Fahrbahn und je 7 m auf die beiden Gehwege mit Baumreihen entfallen.

Bei den Grünverbindungen (Promenadenstraßen) lassen sich die abwechslungsreichsten Anordnungen treffen. Man wird insbesondere unterscheiden zwischen Grünverbindungen, die gleichzeitig als Straßen und solchen, die mitten durch Baublöcke führen und nur dem Fußverkehre dienen. Die letztere Art wird besonders durch die Gebiete der offenen Bauweise zu bevorzugen sein, da hier die anschließenden Gartenanlagen die Grünlinien in



ihren Breiten und Raumwirkungen erhöhen. Weiterhin werden Grünlinien mit Verkehrsbedeutung zu nennen sein, die unter Umständen auch eine Straßenbahn aufzunehmen haben.

Die Mehrzahl der Straßen wird als Wohnstraßen auszubilden sein. In der Querschnittsanordnung dieser Straßen wird dem Charakter des Bauquartiers und der Bauweise sehr weitgehend Rechnung getragen werden müssen. In den Kleinwohnungs-vierteln ist sparsamste Querschnittsbemessung am Platze. Hier kommen Querschnitte von 5 m Breite in Frage, wobei auf die Fahrbahn 2 m und die beiden Gehwege je 1,5 m entfallen. Bei einer solchen Breite ist naturgemäß nur eine Wagenspur bei dreiteiligem Straßenquerschnitt möglich; auch muß die Fahrbahn mit Kleinpflaster usw. befestigt werden. Durch Anlage eines einseitigen Gehweges mit oder ohne Überhöhung kann auch hier eine Vergrößerung der Fahrbahn erfolgen. Wesentlich günstiger gestaltet sich die Querschnittsgestaltung bei einer Gesamtbreite von 6,5 m mit einseitigem Gehwege; hier entfallen schon auf die Fahrbahn 4,70 m, also ausreichend für zwei Wagen, und auf einen einseitigen Gehweg 1,80 m; durch den Wegfall eines Gehweges stellt sich dieser Querschnitt sehr billig (Abb. 45).

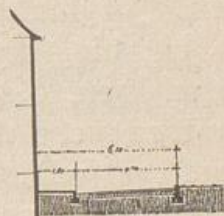


Abb. 45. Wohnstraße mit einseitigem Gehweg.

Schließlich werden sich auch in einzelnen Fällen Gehwege als entbehrlich erweisen können; lassen wir in solchen Wohnwegen nur Verkehr in einer Richtung zu oder sehen Ausweichstellen in Abständen von

100 m vor, so genügt eine Breite von 3 bis 3,5 m (Abb. 46). Bei Zu-

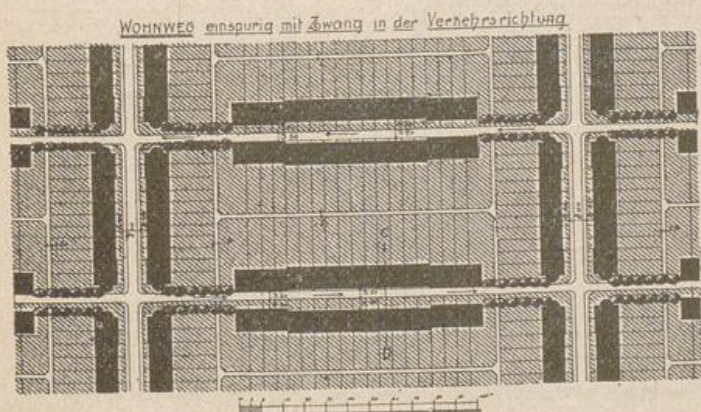
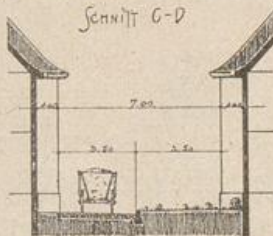


Abb. 46. Wohnstraße ohne Gehweg.



lassung von Wagenverkehr in zwei Richtungen muß man die Straße, bzw. Fahrbahn mit einer Breite von 5 m festsetzen;



die seitlichen Randsteine von geringem Querschnitte dienen dann gleichzeitig als Abschluß gegen den Vorgarten.

Bei besseren Kleinhausfiedelungen lassen sich die Abmessungen reichlicher gestalten; als untere Grenze dürfte die Breite von 8 oder 9 m zu betrachten sein; wir zerlegen die letztere Breite in zwei Gehwege von je 2 m und eine Fahrbahn von 5 m (Abb. 47).

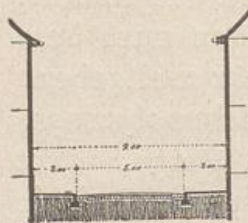


Abb. 47. Wohnstraße mit zwei Gehwegen.

Für vornehme Wohnviertel ist eine Straßenbreite von mindestens 10 m anzunehmen; diese Straßenbreite kann auch noch für bessere Kleinhausfiedelungen in Betracht kommen. Die Fahrbahn erhält 5 m, die Gehwege je 2,50 m Breite. Schon stattlicher wirken die Straßen von 12 m Breite, bei einer Fahrbahn von 6 m und zwei Gehwegen von 3 m. Ist starker Kraftwagenverkehr zu erwarten, so empfiehlt es sich, die Fahrbahn von 6 auf 7 m, die Straße also auf 13 m zu erhöhen. Dem Charakter derartiger Wohngebiete entspricht es aber mehr noch, durch Baumreihen, Rasenstreifen den Eindruck zu erhöhen; wir werden deshalb in solchen Gebieten Querschnittsanordnungen wie bei den Grünverbindungen benützen können.

Die Straßenbreiten der Wohnstraßen reichen nun in vielen Fällen nicht aus, um den anstoßenden Gebäuden die nötige Luft- und Lichtzuführung sicherzustellen. Zur Vergrößerung des Gebäudeabstandes ist die Anlage von Vorgärten, Rasenstreifen vor den Häusern erwünscht. Die Tiefe dieser Vorgärten, Rasenstreifen wird sich einmal nach dem zur Licht- und Luftzufuhr erforderlichen Gebäudeabstande, zum anderen nach der Höhe der Gebäude zu richten haben.

#### IV. Plätze.

Nach Wesen und Zweck kann man die Plätze einteilen in: Architekturplätze, Marktplätze, Verkehrsplätze, Denkmal-, Schmuck- und Gartenplätze, die sich jedoch nicht immer scharf auseinander halten lassen. Oft liegen zwei Plätze als Doppelpätze oder mehrere als Platzgruppen nebeneinander.

Im Mittelalter wurden die Plätze, wie es das Bedürfnis er-