



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

Bebauung.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81815](#)

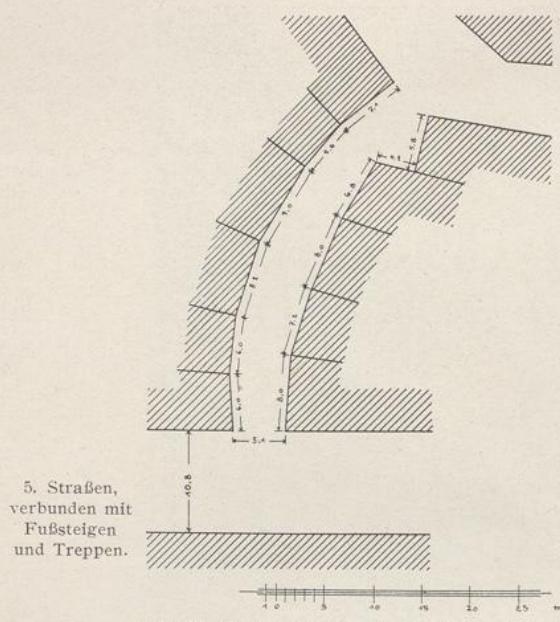


Abb. 39. Starke Straßenwindung infolge schmaler Einzelhäuser (Schema).

der Blick die Gassen hinauf und hinab zeigt erfreuliche Bilder. Besonders der Blick abwärts gehört zu dem Reizvollsten, was alte Straßenanlagen uns bieten können (Abb. 44. Wetzlar, Liebfrauenberg). Wohl gehen die Straßen steil hinab, auch der Höhenrücken ist deutlich erkennbar. Die starke Steigung von 1:5,1 an der steilsten Stelle ist für die heutigen Verkehrsverhältnisse wenig zweckentsprechend. Aber soweit leichter Wagenverkehr in Frage kommt, entspricht die Art der Straßenführung auch heute praktischen Anforderungen. Als Verkehrswege waren diese Gäßchen nie gedacht.

Diese deutliche Unterscheidung in der Ausbildung städtischer Wege geht in unseren neuen Stadtplänen mehr und mehr verloren. Man kennt nur noch den Begriff »Straße«. All das andere, wie Gang und Gasse, Steig und Stiege, Gracht und Graben¹⁾, gibt es nicht mehr. Aber nicht allein die Namen, auch die

entsprechenden Anordnungen sind verloren gegangen. Der praktische Sinn und das tatsächliche Bedürfnis, aus dem heraus jene früheren Anlagen entstanden sind, gab dem Stadtplane eine der jeweiligen Benutzung entsprechende Ausgestaltung. Mit den breiten Straßen verband man kleine Gäßchen (Abb. 45). Besonders bei Verkehrsstraßen, die zur Überwindung großer Höhen weite Bogen beschreiben müssen, legte man Gänge und Treppen ein, die für den Fußgänger ausreichen und ihn schneller zum Ziel führen. Ganz steil zwängen sie sich zwischen den Häusern empor; oft liegen an ihnen gar keine Hauseingänge, sondern nur die Seitengebäude und Höfe der oberen bzw. unteren Straße. Zuweilen finden sie ihre Begründung in der allgemeinen Engigkeit solcher Altstädte, zuweilen auch sind sie durch planloses Bauen verschiedener Zeiten entstanden. Häufig aber ist die bewußte Absicht des Städtebauers gar nicht zu erkennen. Fußwege und Stiege sind mit den Straßen verbunden, da diese Vereinigung am bequemsten den verschiedenen Verkehrsanforderungen entsprach. Daß mit dem Verlust dieser Anlagen auch eine Fülle künstlerischer Motive genommen wurde, ist offensichtlich. Gerade der Wechsel der Straßenbreiten und die Verschiedenheit der Straßensteigungen ergab in der Bebauung eine Fülle von Abwechslung, brachte jene Unterbrechungen und Überschneidungen in das Straßenbild, die zu dem zweckmäßig Notwendigen das malerisch Schöne gesellen.

Bebauung.

1. Zweiseitige Bebauung.

Dazu kommt, daß die Bebauung alter steigender Straßen nur in den seltensten Fällen unter dem Zeichen einer absichtlichen Gesamtwirkung steht. Die Freiheit in der Ausbildung der einzelnen Häuser trägt wesentlich zu dem charakteristischen Aussehen alter Straßen bei. Neben der Gestalt der Straßengrundfläche ist die Ausgestaltung der Straßenwandungen der wesentlichste Faktor im Straßenganzen. Man

¹⁾ Vgl. Stübben, Städtebau. S. 62.

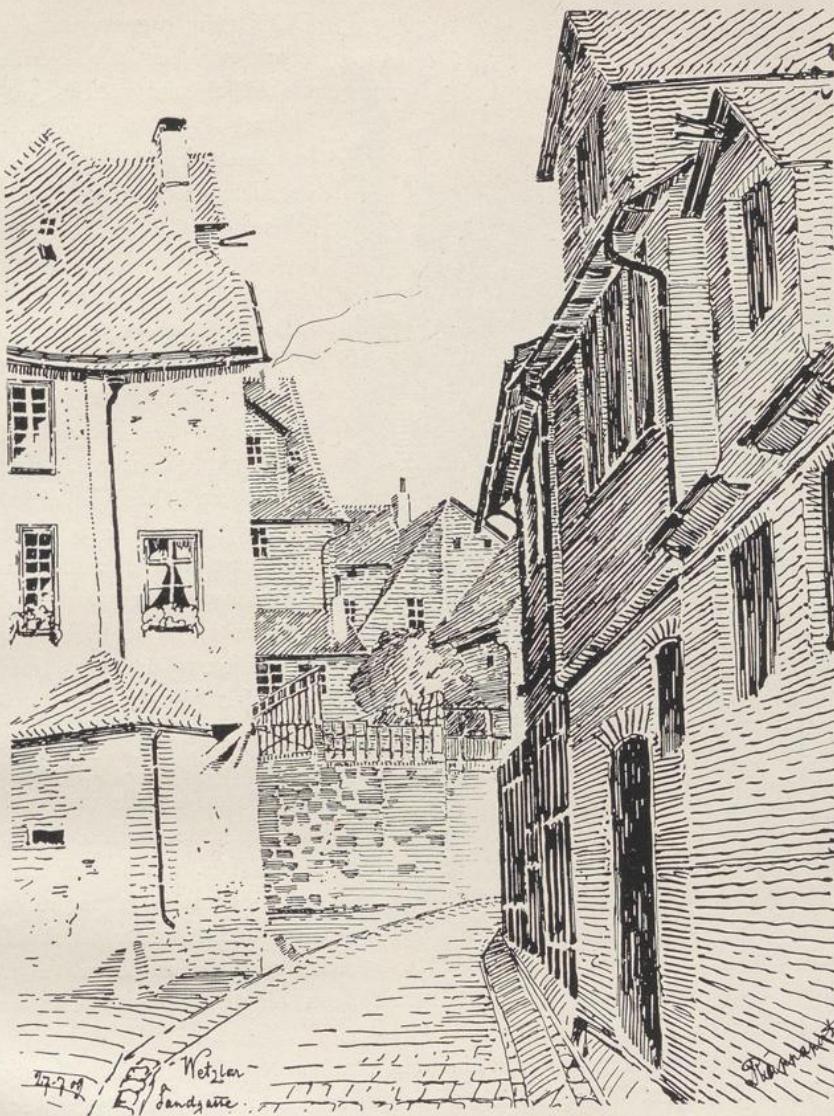


Abb. 40. Kurvierte Straßenführung bei nicht anschließender Bebauung (Wetzlar, Sandgasse).

war sich dessen wohl bewußt und machte von der Freiheit in der Formgebung der Häuser weisen und sparsamen Gebrauch. Wohl sind die einzelnen Häuser nicht alle gleich, aber sie suchen auch nicht in Absonderlichkeiten eines das andere zu übertrumpfen. »Ein großer Teil der Schönheit liegt in der Einheitlichkeit der Ausdrucksmittel, in der Gleichförmigkeit der Erscheinungen«¹⁾. Die einzelnen Häuser sind bescheiden, nehmen Rücksicht auf Nachbar und Gegenüber. Und doch sind sie zumeist in recht verschiedenen Zeiten gebaut, haben keiner gleichmachenden Einengung durch bauliche Vorschriften unterlegen. Aber alle Bauten bringen die heimischen Gewohnheiten zum Ausdruck, sind in heimischen Materialien erbaut.

¹⁾ Vgl. Caesar, Alte und neue Baukunst.

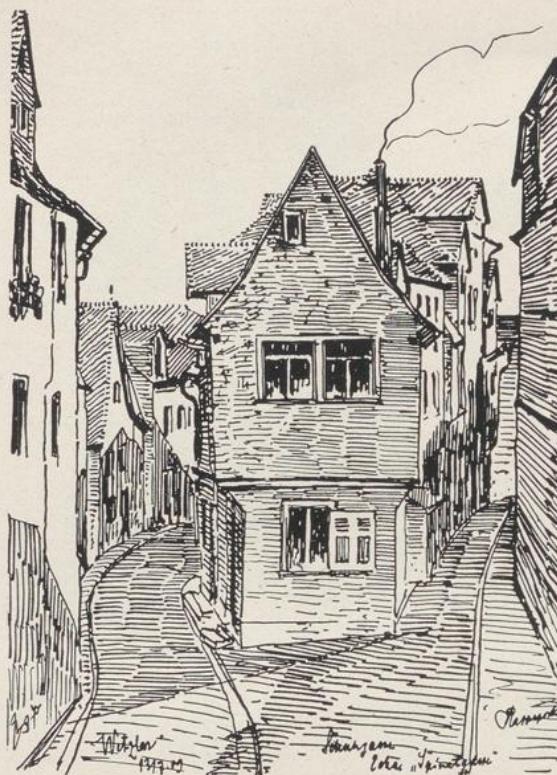


Abb. 41. Spitzwinkelige Straßengabelung (Wetzlar, Spinatgasse).

Das ist ihnen gemeinsam, darum erscheinen uns alte Straßen so einheitlich und anheimelnd (Abbildung 46). Bei steilen Gassen, in denen jedes Haus besonders deutlich hervortritt, ist diese Übereinstimmung in der Bebauung besonders wohltuend. Schmale, hohe Häuser eignen sich weit besser zur Bebauung steiler Straßen als langgestreckte, behäbig gelagerte Bauten¹⁾. Das Haus des Mittelalters und der Frührenaissance, das der Straße den hohen Giebel zukehrt, erscheint uns darum besonders zweckentsprechend. Die aus dem Einzelanwesen entwickelte Grundrißform legt den Hauptwert auf die Hofgestaltung, während die schmalen Frontgiebel zuweilen in ganzen Straßenzügen fast gleich ausgebildet sind. Freilich allzu luftig sind solche zweiseitig bebauten Gassen mit hohen Häusern sein sollte, macht den Eindruck

nicht (Abb. 47). Die Straße, die luftig und hell eines überengen Raumes mit Oberlicht. Vom gesundheitlichen Standpunkte ist die Anlage keineswegs ohne Tadel. Der häufig geforderte und zuweilen durchgeführte Abbruch der schlimmsten Gassen ist daher gerechtfertigt. Man kann den schönheitlichen Verlust bedauern, aber es wäre falsch, um seinetwillen das »Risanamento« ungesunder Stadtteile aufzuhalten.

2. Unterbrechungen usw.
in der
Bebauung.

Arm an Abwechslung waren die alten Straßen gewiß nicht, auch die steilsten nicht. Vorsprünge und Rücksprünge, Überkragungen und Laubengänge wechseln. Oft sind es nur kleine Verschiebungen oder Versetzungen in der Straßenwandlung (Abb. 48)²⁾, aber sie genügen, die anmutigsten Bilder zu erzielen (Abb. 49). Besonders günstige Wirkungen ergeben sich, wenn man steigende Straßen hinauf- oder hinabschaut, und über den Häusern und Häuschen der Gasse erblickt man einen Monumentalbau, ragen die Türme der stadtbeherrschenden Kirche empor (Abb. 50)³⁾.

3. Zweiseitig
ungleiche Be-
bauung.

Wenn das Terrain eine zweiseitig gleiche Bebauung nicht gestattet, dann scheut man auch vor ungleichen Anordnungen nicht zurück. Aber nicht, daß man das Ungleiche absichtlich gesucht hätte. Weniger noch als bei den ganzen Stadtanlagen ging man bei einzelnen Straßen oder gar bei einzelnen Häusern geflissentlich

¹⁾ Vgl. F. Genzmer, Städtebauliche Vorträge II. I, S. 45.

²⁾ Entnommen aus Henrici, Ästhetik. S. 102.

³⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 28.

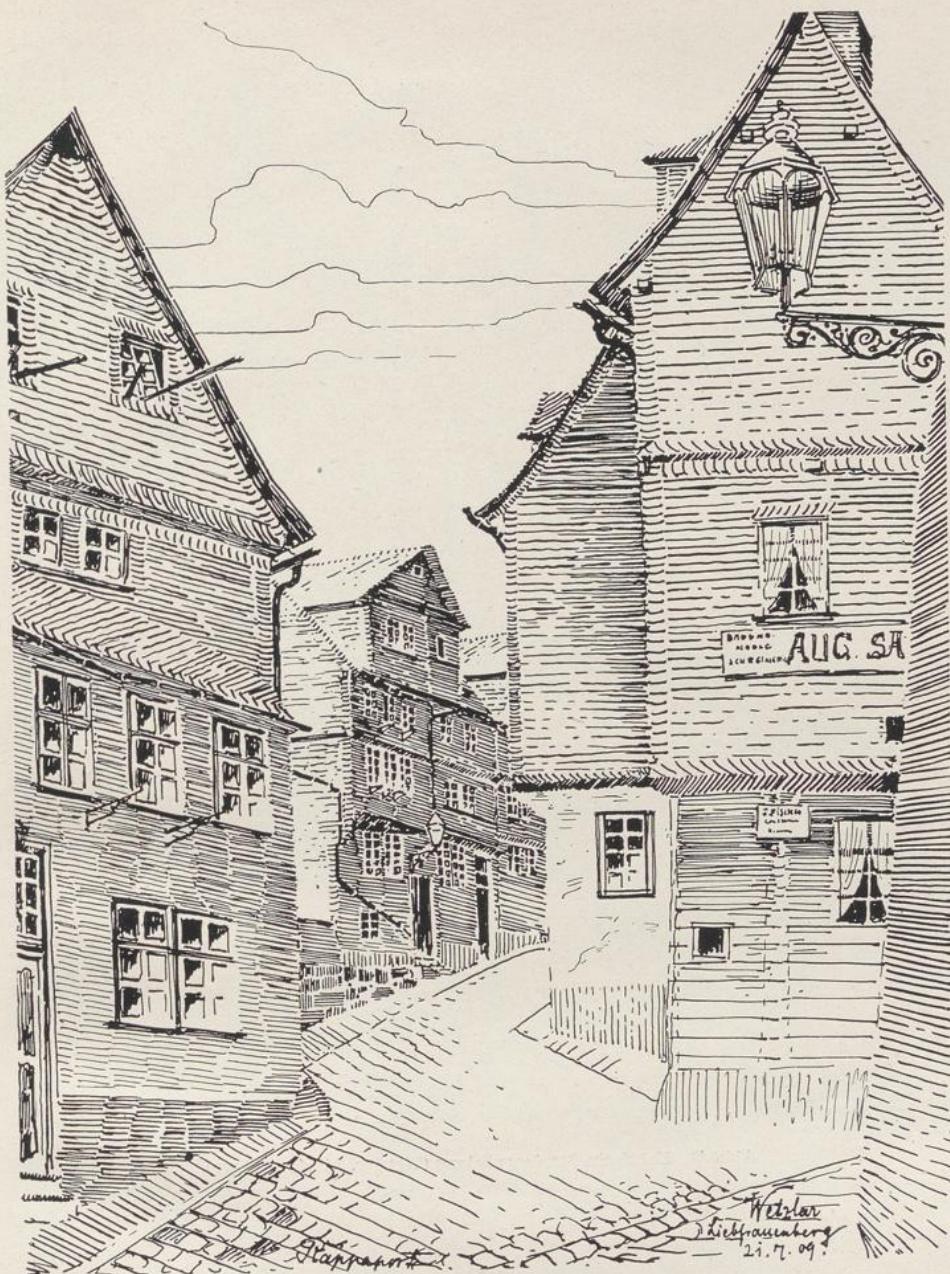


Abb. 42. Straßenerweiterung bei sich teilenden Straßen (Wetzlar, Liebfrauenberg).

darauf aus, eine wechselvolle »malerische« Wirkung zu schaffen. Man verließ die Symmetrie nur, »wenn es unvernünftig gewesen wäre, bei ihr zu beharren«¹⁾. Dann freilich ließ man jene Straßenanlagen erstehen, die die künstlerischen Vorteile des Unregelmäßigen bewußt zum Ausdruck bringen. Eine Straßenseite wird hoch auf Rampen oder Felsenhang bebaut, die andere in Straßenhöhe. Wenn auch

¹⁾ Vgl. Caesar a. a. O.

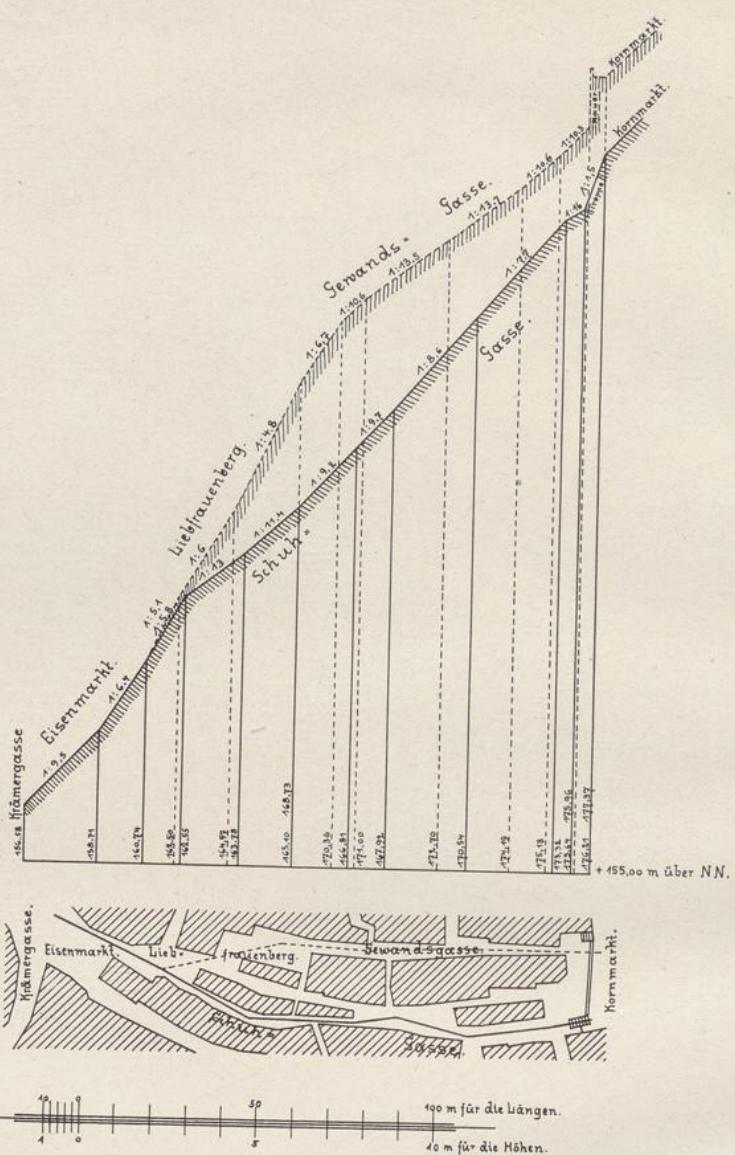


Abb. 43. Mehrfache Straßengabelung (Wetzlar, Liebfrauenberg).

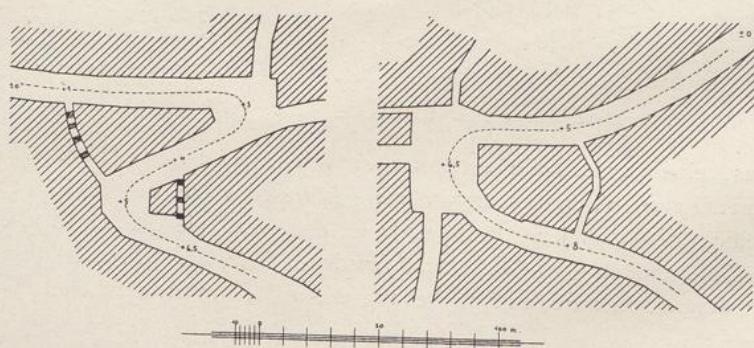
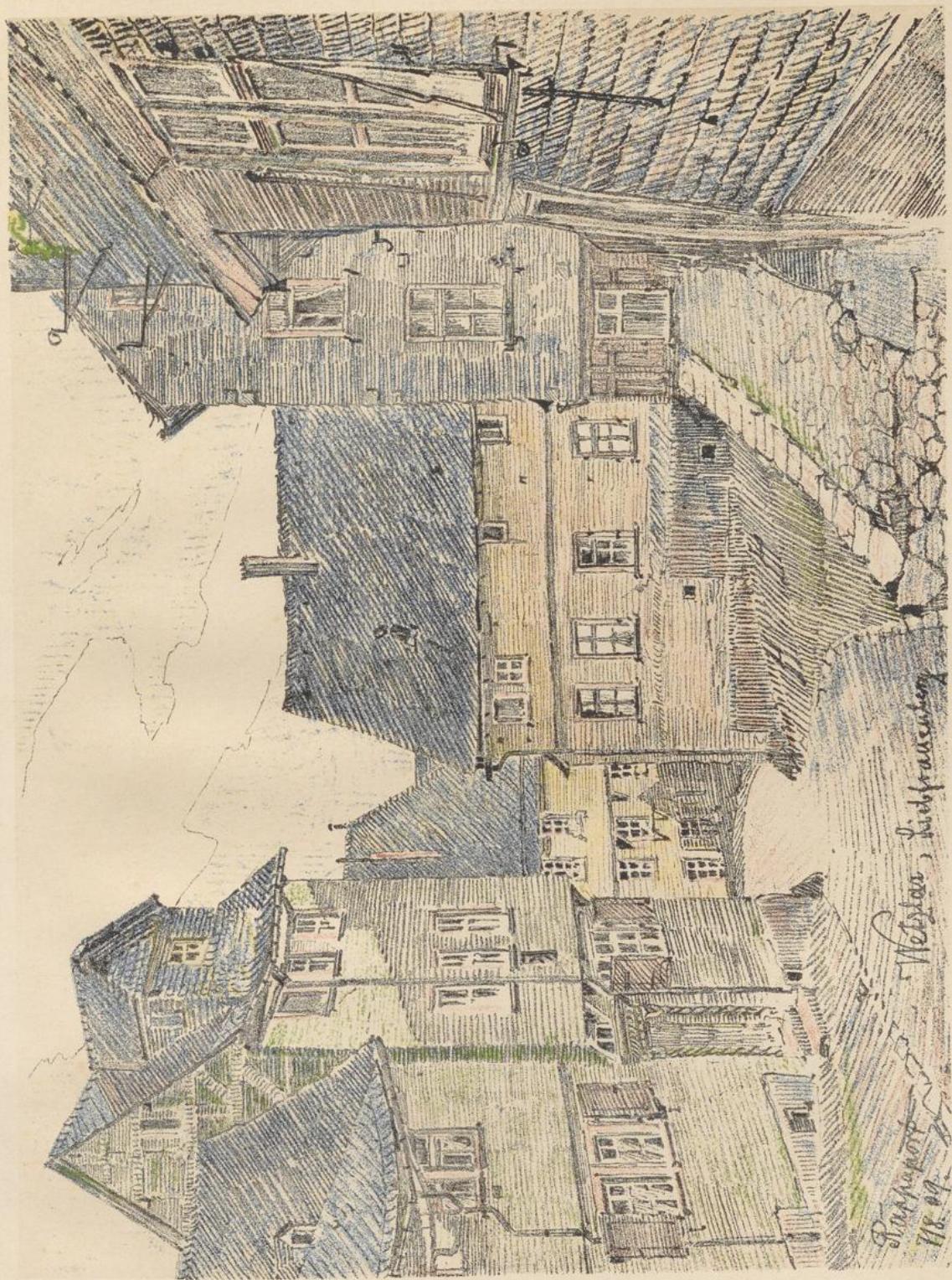


Abb. 45. Verbindung von Verkehrsstraßen mit Fußgängerwegen (Schema).



Der Liebfrauenberg in Wetzlar

Gezeichnet und verlebt bei Ernst Waormuth St. S. Berlin.

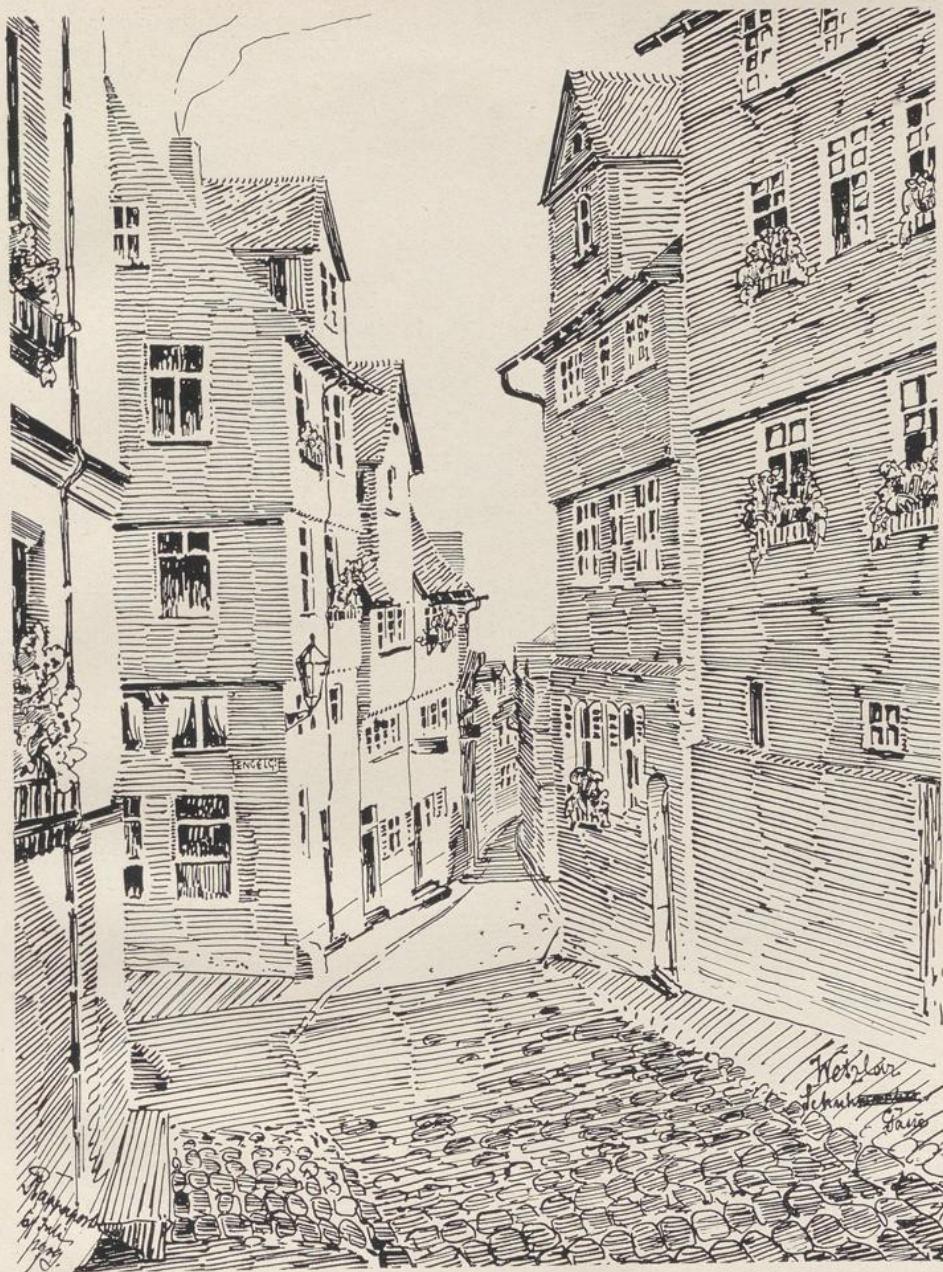


Abb. 46. Zweiseitig bebaute Straße (Wetzlar, Schuhgasse).

die Geschlossenheit bei solch unmittelbarer Benutzung des vorhandenen Geländes nicht immer gewahrt bleiben kann, so ist doch die Gruppierung bei solchen Straßen oft besonders geschickt und eigenartig (Abb. 51). Gerade wenn die Straßen nicht geschlossen bebaut sind, oder wenn an steilen Straßen einzelne Bauten größeren Umfangs stehen, ist es von Wichtigkeit, wie diese Bauten zur Straße in Beziehung gebracht sind. Bei der mannigfachen Bebauung in alten Straßen läßt sich aus dem

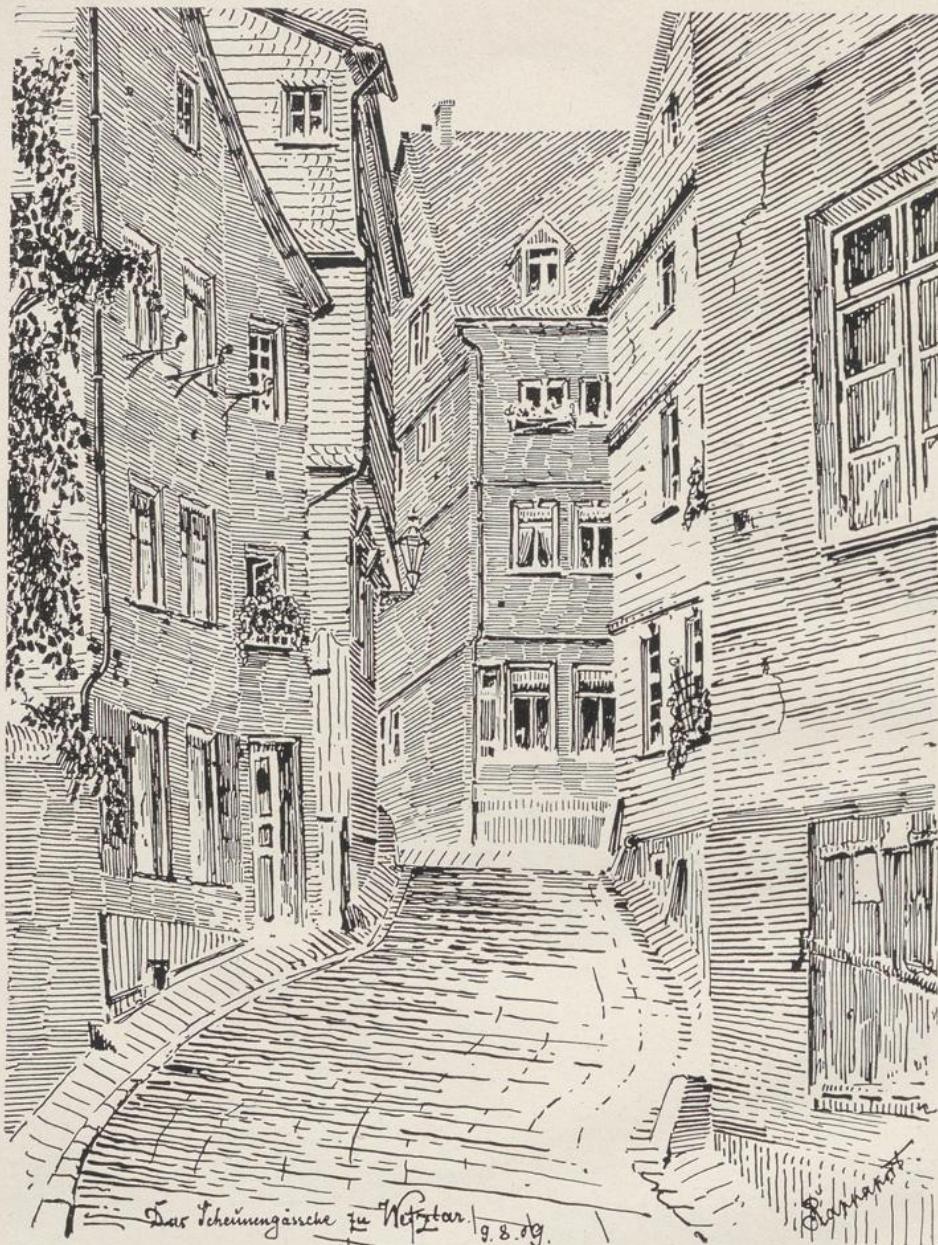


Abb. 47. Zweiseitig bebaut zu enge Straße (Wetzlar, Scheunengasse).

Vorhandenen kaum ableiten, was etwa grundsätzlich richtig ist. Es kann alles richtig sein. Die ungleiche Gestaltung der Bauten, die Verwendung quergerichteter Giebel, die Anordnung steiler Dächer ergab bei gleicher Voraussetzung ganz verschiedene Wirkungen. Immerhin läßt sich feststellen, daß man es vermied, langgestreckte und horizontal betonte Bauten an steile Straßen zu stellen. Soweit nicht die ganzen Straßen mit schmalen Einzelhäusern bebaut waren, stellte man gern

größere Bauteile oder überragende Bauten auf die höchste Stelle und ließ die kleineren Bauten staffelförmig emporsteigen¹⁾ (Abb. 52)²⁾.

Seltener findet man in alten Städten steigende Straßen, die nur einseitig bebaut sind. Innerhalb der Mauern war der Platz kostbar, man mußte jede Stelle ausnutzen. Nur bei solchen Straßen begnügte man sich mit einer Häuserreihe, die an besonders steilen Hängen entlangführten. Hier würde die talseitige Bebauung zu große Schwierigkeiten ergeben haben. Dann pflegen wohl Gärten talwärts angelegt zu sein (Abb. 53). Nur die Anordnung der bebauten Seite, die Windungen der Straße lassen selbst solche Bilder als geschlossenes Ganze erscheinen. Dazu kommt die Verwendung kräftiger Mauern zum Gartenabschluß. Sie geben auch der unbebauten Seite etwas Festes und Abgeschlossenes. Solche Mauern mit ihrem überragenden Grünersetzen trefflich die sonst aus Hausfronten bestehenden Straßenwandungen¹⁾. Ein gutes Beispiel ist die steile Straße der »Jäcksburg« in Wetzlar, an der mehrere Straßeneinmündungen nur durch Gartenmauern gebildet werden (Abb. 54). Die Straße hat nichts von dem Engen, Raumartigen der Gassen im Stadtinnern; es ist wie der Ausschnitt aus einer freundlichen, sonnigen Gartenstadt. Aber auch hier ist das Bürgerlich-Beschauliche in der Art der Bebauung gewahrt. Ob Häuser, ob Gartenmauern: die Straßenwandungen machen zwar einen durchaus geschlossenen und doch zugleich malerischen Eindruck.

Neben der umrahmenden Ausgestaltung der Straßenwandungen ist auch die Bebauung auf der Straße selbst nicht unwesentlich. Mehr noch wie bei ebenen Straßen werden bei steigenden Straßen Brunnen, Denkmäler, Bäume, Laternen u. dgl. in die Erscheinung treten. Wichtig waren in unseren alten Städten die zahlreichen Brunnen auf der Straße; zuweilen auch die Marien- und Heiligsäulen. Mitten in die Straße hinein stellt man sie seltener, sondern zur Seite, in Rücksprünge oder kleine Ausbuchtungen. Besonders für Brunnen sucht man gern möglichst ebene Stellen. Durch Rampen und Futtermauern schafft man geeignete Punkte. Bei spitzwinkeligen Straßenschneidungen spart man das Dreieck für sie aus; bei steilen Steigungen stellt man sie oben an der Stelle des Gefällwechsels. Man kann hier wohl mit Bestimmtheit sagen, daß der mittelalterliche Baumeister nicht daran gedacht hat, durch die Stellung des Brunnens eine ästhetische Unschönheit des Straßenlängsprofils zu verdecken. Maßgebend war, daß der Brunnens dort von beiden Straßenteilen gleich gut erreicht werden konnte, und insbesondere daß er für Feuerlöschezwecke auf dem höchsten Punkte am besten stand. Nützlichkeit und Schönheit decken sich!³⁾ — Bei steigenden Straßen mit konkavem oder mehrfach wechseln-

4. Einseitige Bebauung.

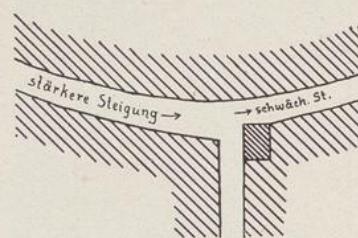
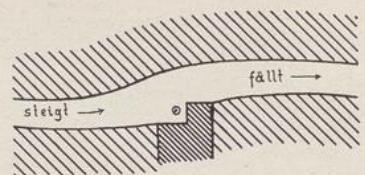


Abb. 48. Verschiebungen in der Straßenwandung (Schema).

5. Bebauung auf der Straße.

¹⁾ Vgl. F. Genzmer a. a. O. S. 22 u. 45.

²⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 28.

³⁾ Chr. Klaiber spricht in seinem Aufsatze über »Die Bedeutung des Geländeunterschiedes für die Aufstellung von Schmuckbrunnen und Denkmälern« (vgl. »Denkmalpflege« 1910, Nr. 10)

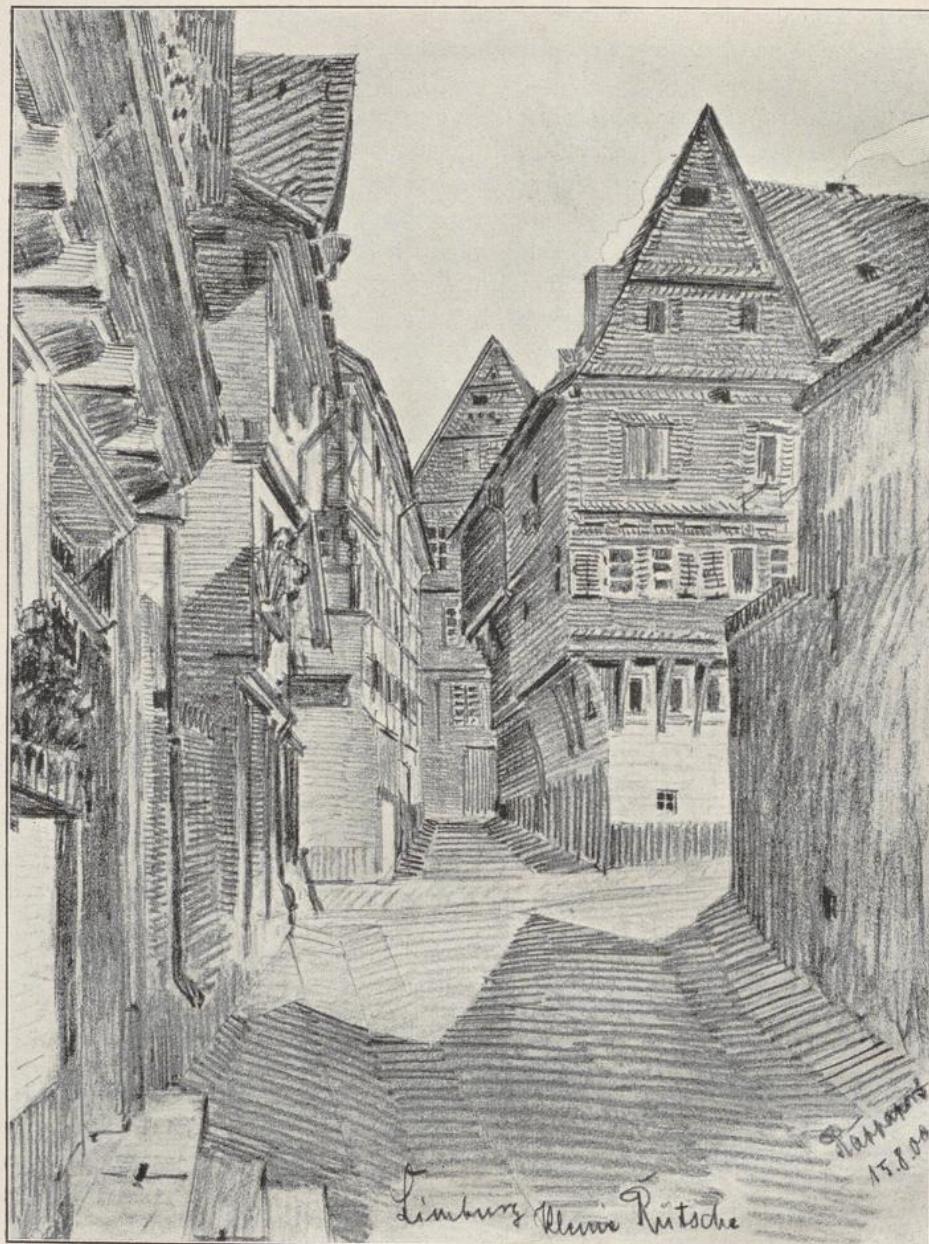


Abb. 49. Versetzung bei Durchdringung zweier Straßen (Limburg, Kleine Rütsche).

dem Längsprofil treten Baumreihen besonders deutlich wirksam hervor. Allerdings ist die reihenweise Straßenbepflanzung erst verhältnismäßig jung und war dem Mittelalter wohl ganz fremd. Zur vollen Bedeutung und planmäßig künstlerischen An-

davon, daß man sämtliche Beispiele auf die zwei Grundbegriffe des Hochgestellten und Tiefgestellten zurückführen könne. Bei geschlossenen Platzanlagen wird man im Verhältnis zur gesamten Grundflächengestaltung vielleicht von hochgestellt und tiefgestellt sprechen können. Für fortlaufende, steigende Straßenzüge ist der Begriff je nach dem Auge des Beschauers zu relativ.

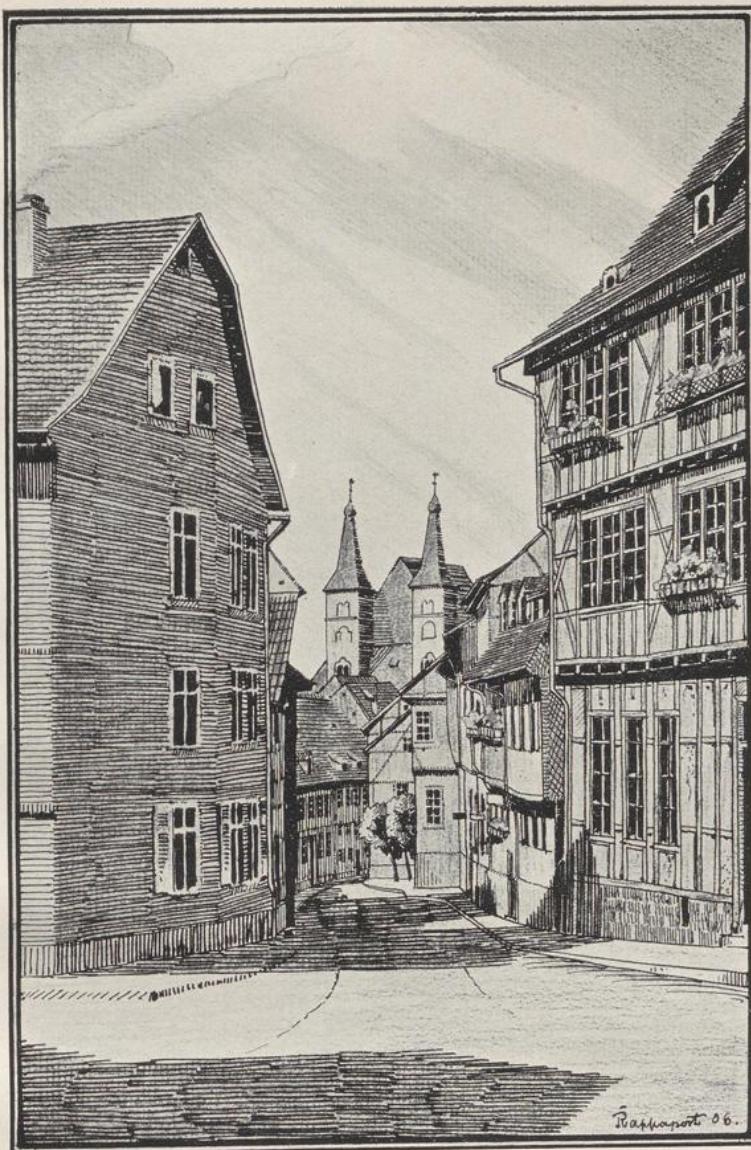


Abb. 50. Straße mit bedeutendem Bauwerk als Abschluß (Nordhausen, Blasiistraße).

wendung brachte sie erst die Barockzeit. — Auch die Laternen wirken des Abends auf steigenden, vor allem auf konkaven Straßen besonders freundlich, wenn die ferneren die nahen überragen und die ganze Kette sich einer fein geschwungenen Girlande gleich abhebt¹⁾. Eine allgemeine Straßenbeleuchtung, selbst primitivster Art, war aber im Mittelalter gänzlich unbekannt. — Wichtig für das Aussehen alter Straßen sind auch die zahlreichen »Freitreppen, Vordächer, Lauben, Ruhesitze u. dgl.«²⁾. Sie brachten selbst in die steilsten Straßen häufige Horizontalunterbrechungen hinein.

¹⁾ Vgl. Stübben, Städtebau. S. 80.

²⁾ Vgl. ebenda. S. 476.

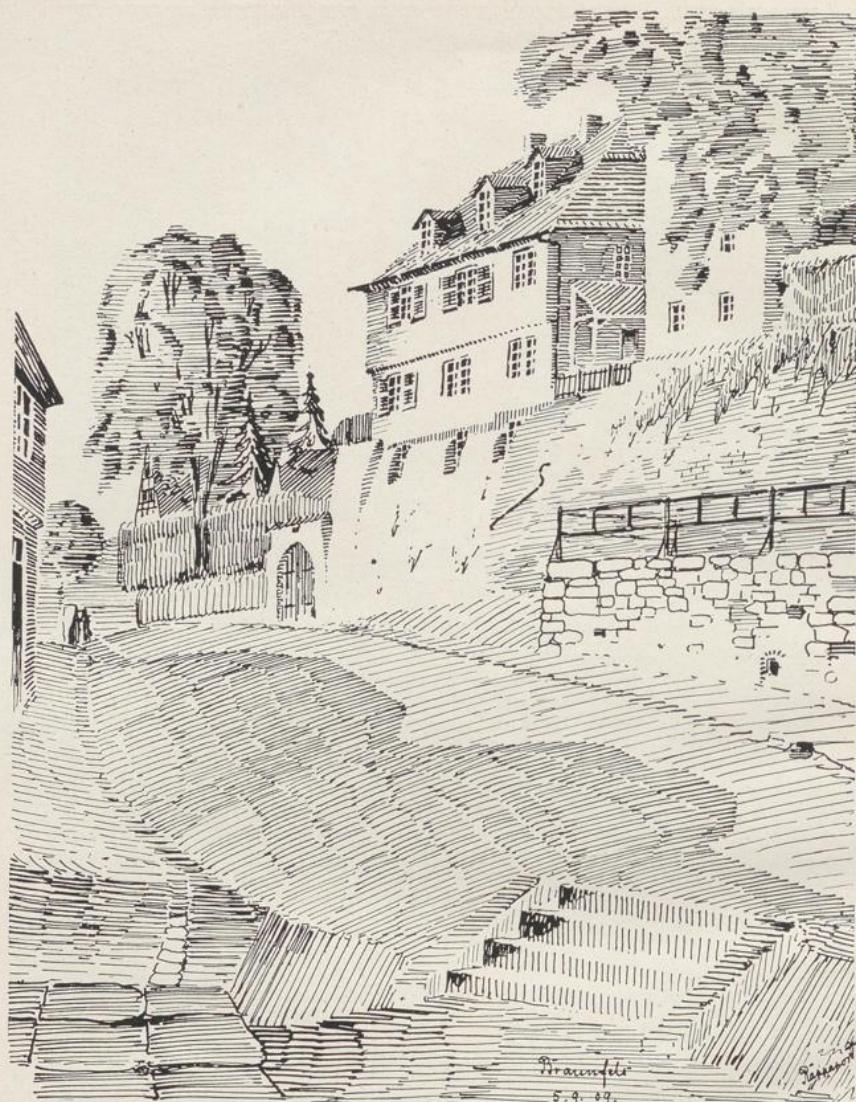


Abb. 51. Straße mit zweiseitiger, aber ungleich hoher Bebauung (Braunfels).

Weit mehr als heute war der Vorplatz vor dem Hause Aufenthalts- und Beschäftigungs-ort der Hausbewohner. Ungestört konnten die Alten vor dem Hause plaudern, die Jüngeren dort arbeiten, die Jüngsten ungestört spielen. Dies alles ist bei Beurteilung der alten Straßen nicht zu unterschätzen. Erinnert sei nur an das Treiben, das wir noch heute an schönen Sommerabenden auf den (nicht befahrbaren) Wohngängen in Lübeck finden¹⁾.

6. Unbebaute Straßen.

Schließlich müssen hier auch unbebaute Straßen eine kurze Erwähnung finden. Die alten Städte setzen sich oft aus Ober- und Unterstadt zusammen; oder es liegt im Tale nur eine Einzelansiedelung, oben die geschlossene Stadt. Da führen straßen-

¹⁾ Vgl. Eberstadt, Wohnungswesen. S. 188.

artig ausgebildete Wege empor, z. B. im Anschluß an Brücken. Oft stehen unmittelbar an diesen Straßen keine Häuser; zu den Landstraßen draußen wird man sie auch nicht rechnen können. Man steigt hinauf und hat immer das prächtige Stadtbild vor sich. Mauern und Rampen geben der Straße einen geschlossenen Eindruck. Genannt seien als Städte, zu denen solche Straßen führen: Luxemburg auf dem Felsen über dem Petrustal; Rothenburg auf dem Bergrücken über der Tauber, Naumburg auf der Hochebene über der Saale. Die dreimalige Kennzeichnung »Burg« deutet Entstehung von Stadt und Straße hinlänglich an.

Für die Herstellung der Straßendecke ist das Steigungsverhältnis einer Straße nicht ohne Bedeutung. Von den sogenannten geräuschlosen Pflastern ist Holzpflaster nur bis zu einer Steigung von 1:40, Stampfaspalat sogar nur bis zur Steigung 1:70 ausführbar¹⁾. Allerdings wird die technische Nichtausführbarkeit bei steileren Steigungen kaum vermißt werden. Denn je steiler eine Straße ist, um so größer und ungleicher muß das Pflaster sein. Man ist in den steilen Gassen alter Städte oft erstaunt über das »schlechte« Pflaster. Aber gleichmäßiges, glattes Pflaster wäre dort gar nicht verwendbar. Das Pflaster ist einfach aus der Notwendigkeit heraus entstanden, den Pferden durch rundköpfige Steine einen möglichsten Anhalt zu gewähren²⁾. Steigungen von 1:12 bis 1:8, wie sie sich tatsächlich in alten deutschen Städten oft finden, sind gar nicht befahrbar, wollte man sie asphaltieren oder mit großen, platten Steinen pflastern. Je kleiner die Steine, und je mehr

Befestigung usw. steigender Straßen.

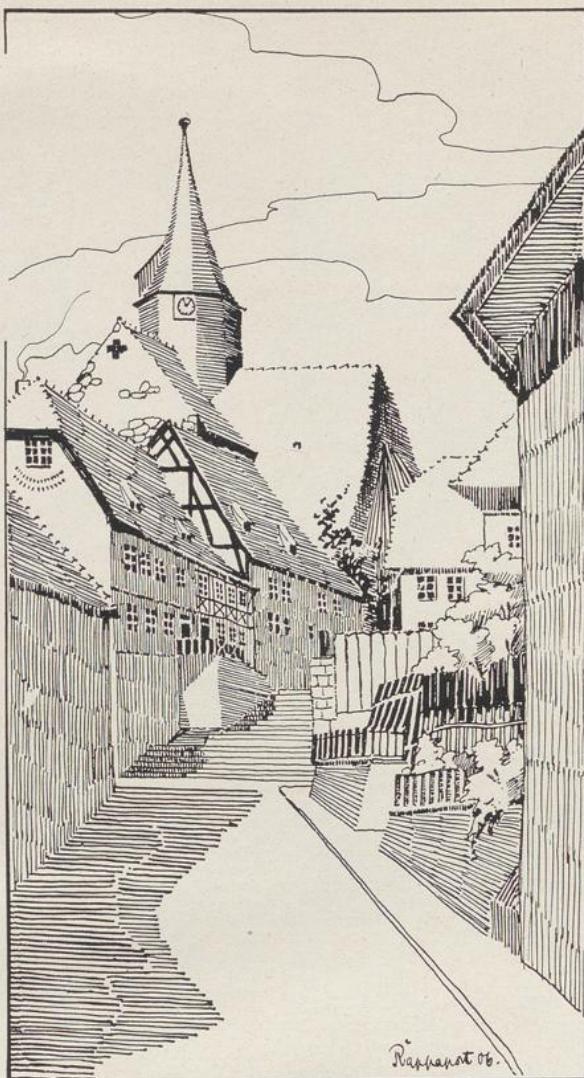


Abb. 52. Stellung betonter Bauten in steilen Straßen (Nordhausen, Frauenberg).

¹⁾ Vgl. E. Genzmer a. a. O. S. 65.

²⁾ Bei sehr steilen Straßen im Gebirge findet man als äußerstes Mittel eine schräggelegte Schichtung rundköpfiger Steine, da sich nur so für die Maultiere hinreichende Auftrittsfläche schaffen läßt; als Beispiel sei die steile Straße vom Durontal zum Seiser Alpenhaus genannt.