



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

4. Zickzackführung.

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

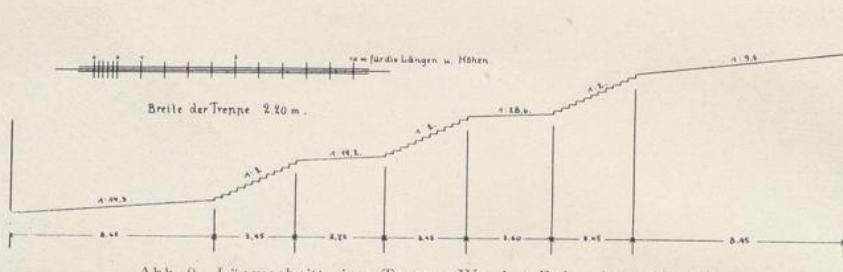


Abb. 9. Längsschnitt einer Treppe (Wetzlar, Reformierte Treppe).

des Ruhigen und Rhythmischen (Abb. 10). Eine besonders im südwestlichen Deutschland oft anzutreffende Anordnung ist der Einbau von Treppen zwischen hohen Mauern und Futtermauern. Aber es ist stets zu beobachten, mit welchem Geschick und mit welch bescheidenen Mitteln den Mauern eine ansprechende Gestaltung gegeben ist (Abb. 11). Einer Eigenart sei gedacht, daß nämlich die Treppenabsätze die einzigen Zugänge zu den Wohnhäusern sind. Man findet das in alten Stadtteilen nicht selten (Marburg, Cochem). Noch eigenartiger ist es, wenn die allgemein zugängliche Straßentreppe den Zugang zu übereinanderliegenden Geschossen ein und desselben Hauses bildet (Stolberg im Harz).

4. Zickzack-führung.

In den Fällen, wo die Treppen als alleiniges Zugangsmittel zu den Häusern dienen, wird sich der Mangel eines fahrbaren Zuweges stark fühlbar machen. In

neueren Stadtteilen findet man zumeist, daß solche an Treppen liegenden Grundstücke von einer der anderen Seiten her eine Anfahrtmöglichkeit haben. Erwähnt mag eine Anordnung werden, die in deutschen Städten nie getroffen ist, deren praktische und schönheitliche Vorzüge auch recht fraglich sind: nämlich die Zufahrt zu jedem einzelnen Hause durch Anlage einer Zickzackfahrbahn innerhalb einer Straße (Abb. 12¹). Diese Anordnung war für San Francisco vorgesehen; der Straße, die eine stärkste Steigung von 1:5,5 hat, sollte mit Hilfe des Zickzackweges eine Fahrbahn mit Steigung von 1:10,1 gegeben werden. Anstatt zu solch schwierigen Hilfsmitteln zu greifen, sollte man erkennen, daß Steigungen von 1:5,5 für Großstadtstraßen von 26 m Breite ungeeignet sind. Man sollte sie bei einer Neuregelung jedenfalls vermeiden. Vom rein ästhetischen Stand-

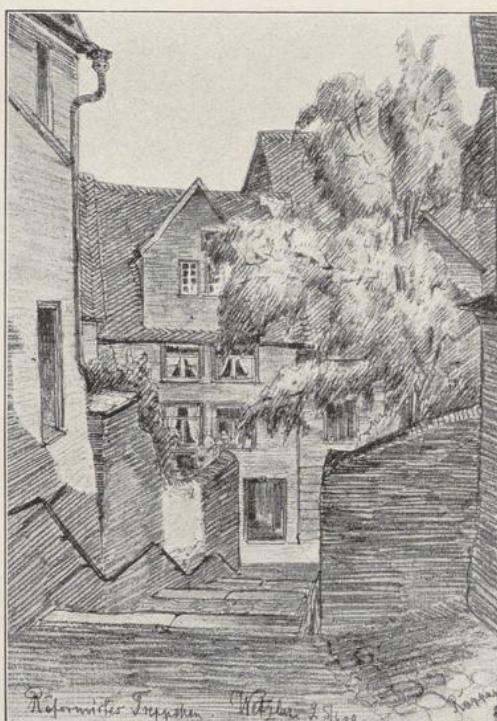


Abb. 10. Blick von oben her auf eine Treppe (Wetzlar, Reformierte Treppe).

¹) Vgl. Engineering Record, 1905, Nr. 27 und Deutsche Bauzeitung, 1906, Nr. 34.



Abb. 11. Treppe zwischen Mauern (Wetzlar, Reformierte Treppe).

punkte ist zu bedenken, wie unschön die breiten Großstadthäuser von der Straßenschräge angeschnitten werden. Der Maßstab des Horizontalen vergrößert das Übel.

Wie Gelände mit solch starken Steigungen zweckmäßig bebaut werden kann, dafür finden sich in unseren deutschen Städten beste Beispiele. Die Straßen werden in zwei, zuweilen drei oder mehr Parallelle verschiedener Steigung eingeteilt (Abb. 13), die mittlere Fahrbahn überwindet mit etwa gleichmäßigem Gefälle die Höhe. Die seitlichen Fahrbahnen haben eine für die Bebauung geeigneter, flachere Neigung. Zum Ausgleich beginnen sie mit ganz starker, kaum befahrbarer Schräge (Punkt *a* auf Abb. 13), oder sie enden in Treppenführung (Punkt *b*). Für den Durchgangsverkehr ist nur die mittlere Fahrbahn geeignet. Man wird den einzelnen Streifen

5. Parallel
Vereinigung.