



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

5. Parallele Vereinigung.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81815](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-81815)



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 Parallele verschiedener Steigung eingeteilt (Abb. 13), die mittlere Fahrbahn überwindet mit etwa gleichmäßigem Gefälle die Höhe. Die seitlichen Fahrbahnen haben eine für die Bebauung geeignetere, flachere Neigung. Zum Ausgleich beginnen sie mit ganz starker, kaum befahrbarer Schräge (Punkt *a* auf Abb. 13), oder sie enden in Treppenföhrung (Punkt *b*). Für den Durchgangsverkehr ist nur die mittlere Fahrbahn geeignet. Man wird den einzelnen Streifen

5. Parallele
Vereinigung.

zuweilen den Charakter selbständiger, einseitig bebauter Straßen zuerkennen können, oft aber ist die Einheitlichkeit so gewahrt, daß man von einer Straße reden muß, die mehrere Fahrbahnen ungleicher Höhe hat. Freilich, gewaltige Erdarbeiten sind

hierbei nicht geleistet.

Die Anordnung wurde gewählt, wenn das Gelände auch in der Quer- richtung so fällt, daß die verschiedenen Höhen der Fahrbahn sich unschwer herstellen lassen. Der- artige mehrgeschossige Straßen finden sich in den abwechslungsreichsten Anordnungen (Abb. 14)¹⁾. Die vielen kleinen Stie- gen, die die ungleich hohen Wege verbinden, die mannigfache Aus- gestaltung der Stütz- mauern, die hochgestell- ten Häuser der oberen Seite geben diesen Aus- bildungen besonderen

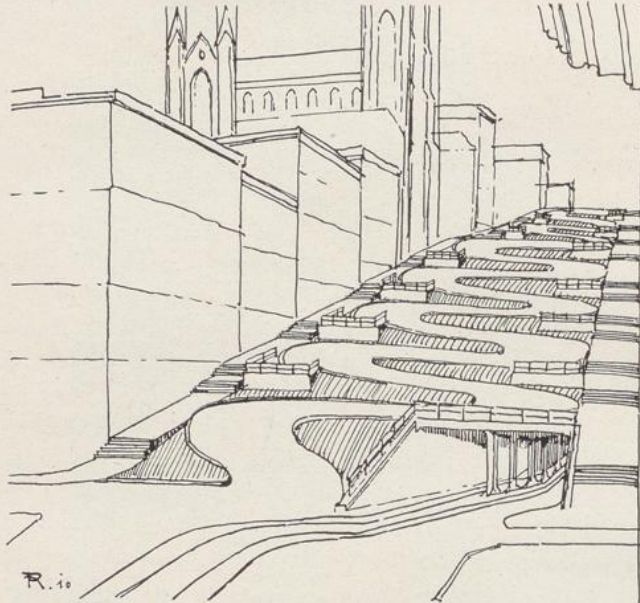


Abb. 12. Fahrbahn im Zickzack (San Francisco).

Reiz. Alle diese Anlagen bieten den Vorteil, daß die Straße vor dem Hause weniger steil wird. Aus diesem Grunde sind in manchen Städten die Fußwege als Treppen

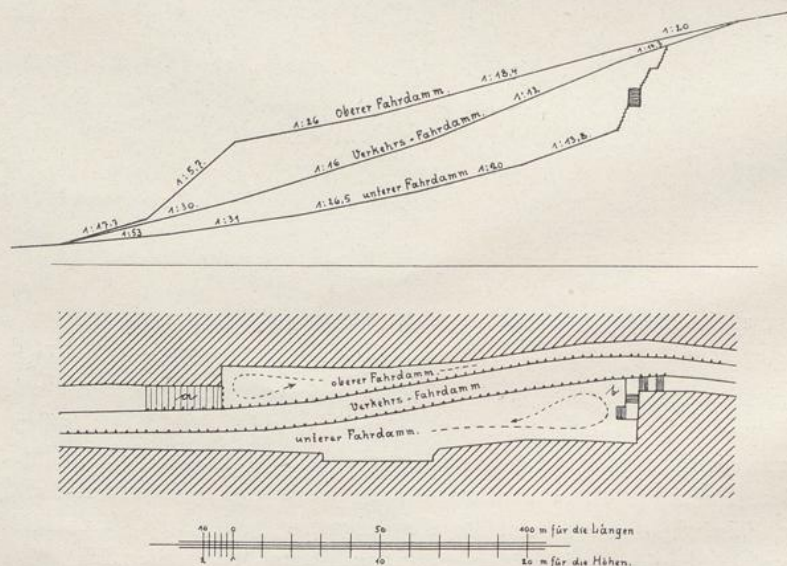


Abb. 13. Parallele Vereinigung verschiedener Steigungen (Schema).

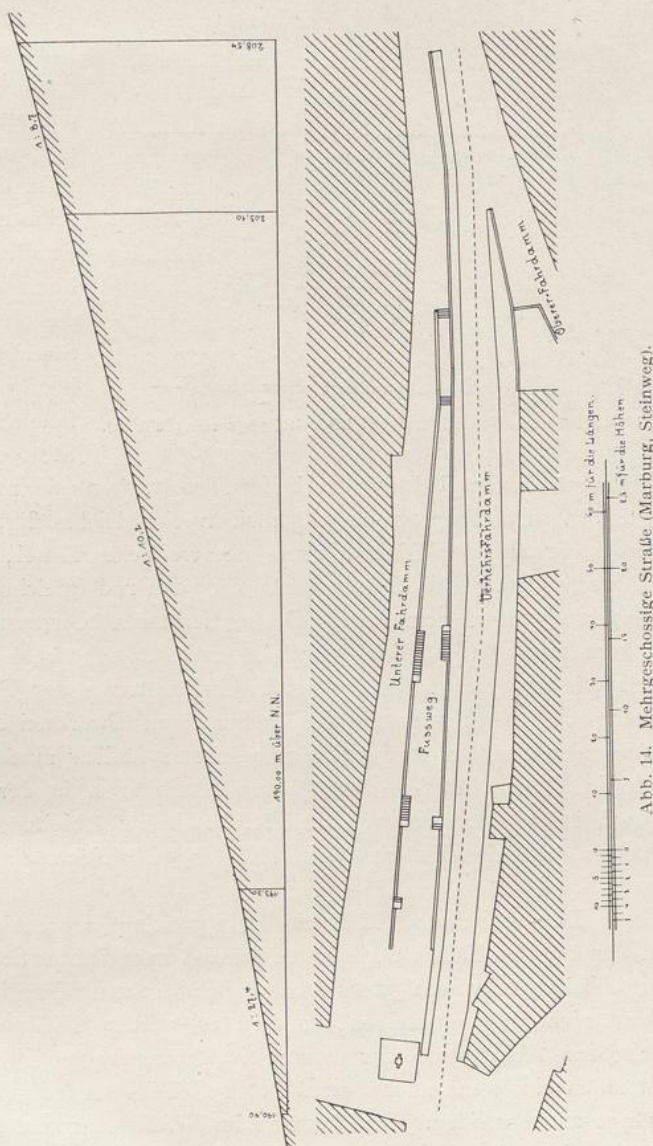
¹⁾ Nach den vom Stadtbauamt zu Marburg zur Verfügung gestellten Originalplänen gezeichnet.

oder Stufenwege, der Fahrdamm als Schräge ausgebildet (Abb. 15)¹⁾. Die Absätze der Treppen bieten eine günstigere Arbeitsfläche vor dem Hause wie die steilen Straßen; auch sind die Treppen für den Fußverkehr geeigneter.

Praktische Bedürfnisse haben häufig dazu geführt, diese Vereinigung gleichlaufender verschiedener Steigungsarten zu verwenden.

Die bei weitem meist verwendete Steigungsart der Schräge ergibt bei den zahlreichen Möglichkeiten der Gestaltung die mannigfachsten Längsprofile. Die Steigung einer Straßengrundfläche »kann gleichmäßig oder wechselnd sein; die Grundfläche kann auch in der schrägen Lage eine Ebene bilden, sie kann windschief, konvex, konkav sein«²⁾. Genauere Zusammenstellungen von Längsprofilen alter Stadtstraßen fehlen fast gänzlich³⁾, und doch könnten eingehende Vergleiche am besten lehren, wie die

häufig recht große Eintönigkeit bei neu angelegten steigenden Straßen vermieden werden kann. Ein Längsprofil, das man in alten Städten wohl nie findet, ist die gleichmäßige Steigung auf längere Strecken, besonders wenn auch die Richtung der Straße gerade ist. Die natürliche Neigung im Gelände wird gewöhnlich einen ständigen Wechsel aufweisen. Unsere deutschen Städte sind



Längsprofil.
1. Gleichmäßig
steigend.

Abb. 14. Mehrgeschossige Straße (Marburg, Steinweg).

¹⁾ Entnommen aus Stübgen, Städtebau. S. 122.

²⁾ Vgl. F. Genzmer, Städtebauliche Vorträge II. I. Seite 11, 15 u. 16.

³⁾ In der einschlägigen Literatur ist kaum ein Straßenlängsschnitt enthalten. Das hier zusammengestellte Material konnte nur so beschafft werden, daß die einzelnen Stadtbauämter in entgegenkommender Weise die Originalpläne zur Verfügung stellten oder Kopien der in Betracht kommenden Straßenpläne übersandten.