



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

1. Gleichmäßig steigend.

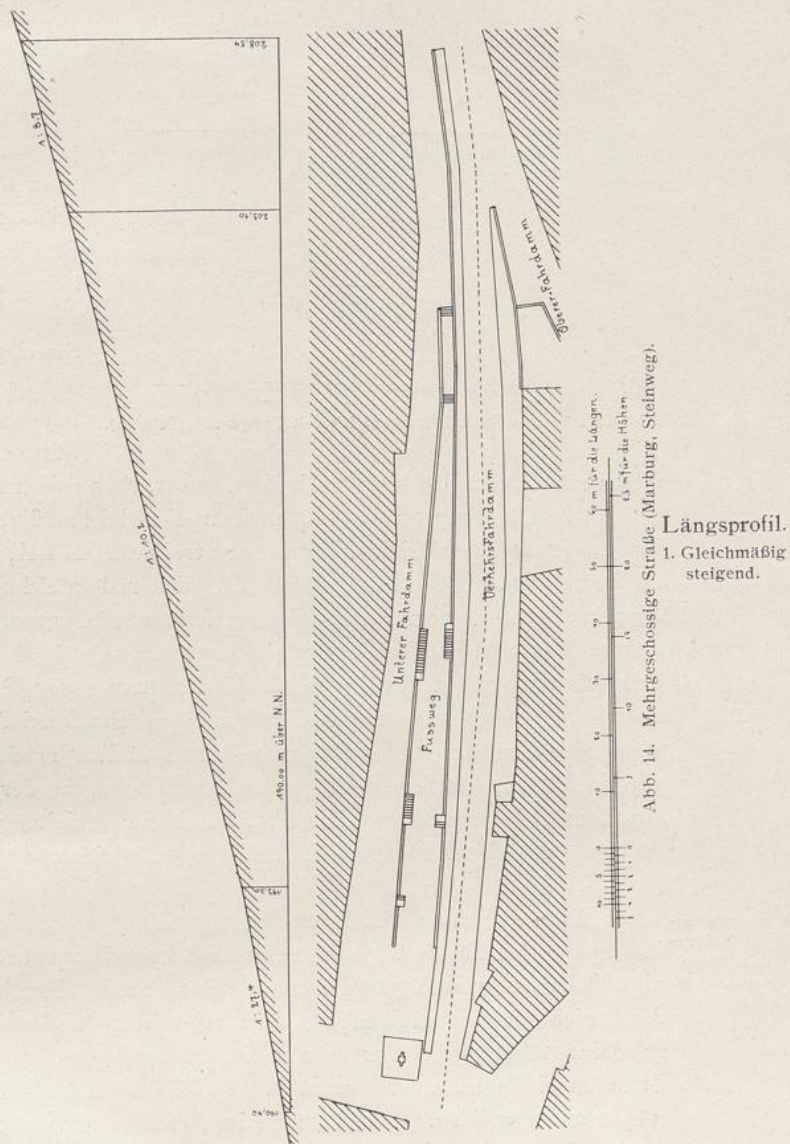
[urn:nbn:de:hbz:466:1-81815](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-81815)

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



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.

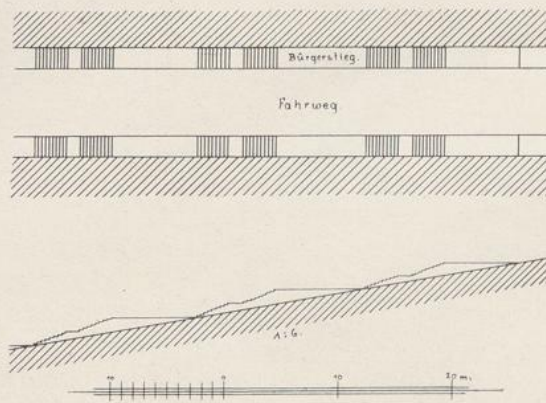


Abb. 15. Parallele Vereinigung ungleicher Steigungsarten (Schema).

in ungeänderter Richtung verlaufen, so wirken sie nur zu leicht »rutschbahnartig«¹⁾. Da Treppen im allgemeinen ein gleichmäßiges Gefälle haben, so lag in der gewundenen Linienführung ein treffliches Mittel, leiterartige²⁾ Wirkungen zu vermeiden. Bei Straßen ist eine dauernd gleichmäßige Neigung für den Emporsteigenden ermüdend. Die entfernten Gegenstände werden durch die näheren verdeckt³⁾. Die Sehstrahlen erreichen sehr bald die Parallele zur Steigung, und wie in ebenen Straßen wird die Schätzung der Entfernung erschwert und damit die Geschlossenheit des raumartigen Straßeneindrucks geschwächt. Bei steigenden Straßen wird sich das besonders fühlbar machen, da man nicht so oft wie in ebenen Straßen mit höheren Abschlüssen in der Sehachse rechnen kann. Auch in rein technischer Hinsicht, z. B. für Ableitung des Regenwassers oder Anlage von Kanalisation bietet das lange, gleichmäßige Gefälle keine Vorteile (vgl. S. 50).

2. In verschiedenen Neigungen steigend.

Das einfachste Mittel, zu lange gleichmäßige Steigung zu vermeiden, wird in den meisten Fällen darin bestehen, daß man die vorhandenen Geländeverhältnisse beläßt oder wenigstens weitmöglichst schont. Freilich werden solche Straßen dann nicht ständig steigen, sondern es werden sich auch fallende Strecken einschalten. Aber gerade der Wechsel ist für das Auge erfreulich: zwischen steigenden Strecken ein, wenn auch kurzes Stück Gefälle. Allerdings sind allzuschärfe Übergänge zu vermeiden. »Knickpunkte im Nivellement sind ebenso störend wie Knickpunkte in der Straßenführung⁴⁾. Wie im Straßennetz alter Städte die fein geschwungene Linienführung, die ständigen Windungen vorherrschen und dem Auge stets weiche, harmonische Straßenausschnitte zeigen, so muß auch die Steigung einer Straße, die Linienführung in der Höhenrichtung, eine stetige, nicht sprunghafte sein. Gut ist es, wenn die Winkel, die die einzelnen Straßenstrecken in sich bilden, nicht allzusehr voneinander abweichen. Reihen sich die Straßenstrecken in ständiger, aber ungleich starker Steigung aneinander, so verringert sich die Größe der Winkel nach oben. Sind dabei die Winkel $< 2 R.$, so entsteht ein annähernd konkaves Längs-

¹⁾ Vgl. F. Genzmer, Städtebauliche Vorträge II. I. S. 16.

²⁾ Vgl. Henrici, Ästhetik. S. 104.

³⁾ Vgl. Stübgen, Städtebau. S. 80.

⁴⁾ Vgl. E. Genzmer, Städtische Straßen. S. 68.