



## **Steigende Straßen**

**Rappaport, Philipp**

**Berlin, 1911**

4. Beispiele für konkaves Längsprofil.

---

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

die Sehstrahlen zu den Gegenständen auf der Straße um so kürzer, mit je steilerer Senkung die Straße von oben her beginnt (Abb. 17); der Sehstrahl  $a-x$  ist kürzer als der Sehstrahl  $a-y$  bei horizontal gleichem Abstande  $a-b$ . Auch dieser Umstand weist darauf hin, daß man von oben her, mit steilerer Neigung beginnend, in flachere Neigung übergehen soll, d. h. konkaves Gefälle <sup>1)</sup>. Tatsächlich kann man vom schönheitlichen Standpunkte den Straßen mit konkavem Längsprofil eine größere Längenausdehnung im Verhältnis zur Breite geben als gleichmäßig steigenden Straßen <sup>2)</sup>. Die Anordnung selbst einer schwachen hohlseitigen Ausbuchtung wird ganz wesentlich zur Belebung einer langen Straße beitragen.

Während die konkav gebogene Straße mit matter Steigung beginnt, um allmählich in immer stärkere überzugehen, beginnt die konvex gebogene Straße mit starker Steigung und wird nach oben schnell flacher. Das Auge vermag daher von der Straße stets nur ein Stück zu übersehen (vgl. Abb. 16). Die Winkel zwischen den Sehstrahlen verringern sich ungleich und sehr schnell. Die Gegenstände an oder auf der Straße verschwinden in der Entfernung; die vorderen Gegenstände verdecken die weiter abstehenden. Von den Häusern hinter dem Buckel der konvexen Straße gucken nur die Obergeschosse hervor. Man hat das mit dem Schiff verglichen, von dem man auf dem Meere je nach der Entfernung die Mastspitzen, das Toppsegel, das Großsegel sieht. Aber bei dem Schiff rechnet man auf die Bewegung, man harrt des Näherkommens. Bei einem Gebäude ist das Feststehende, das Fundament, das Wichtigste. Was dort erhaben wirkt, kann hier zu den unschönsten Erscheinungen führen. Allerdings findet sich in alten Städten eine große Zahl konvexer Straßenlängsprofile; es wird näher festzustellen sein, warum die theorettischen Mängel dort nicht so in die Erscheinung treten, wie das bei Neuanlagen häufig der Fall ist. Für Straßen freilich, die einen starken Verkehr, insbesondere Wagenverkehr, aufzunehmen haben, scheint man die konvexe Grundfläche geflissentlich gemieden zu haben.

<sup>4</sup> Beispiele für  
konkaves  
Längsprofil.

Die Hauptverkehrsstraßen in unseren mittelalterlichen deutschen Städten, soweit diese nicht völlig im Flachland liegen, weisen häufig ein hohlgeschwungenes Längsprofil auf. Die Fleethörn in Kiel (Abb. 18<sup>3</sup>), die Rautenstraße in Nordhausen (Abb. 19<sup>4</sup>), die Lahnstraße in Marburg (Abb. 20<sup>5</sup>) seien als Beispiele genannt.

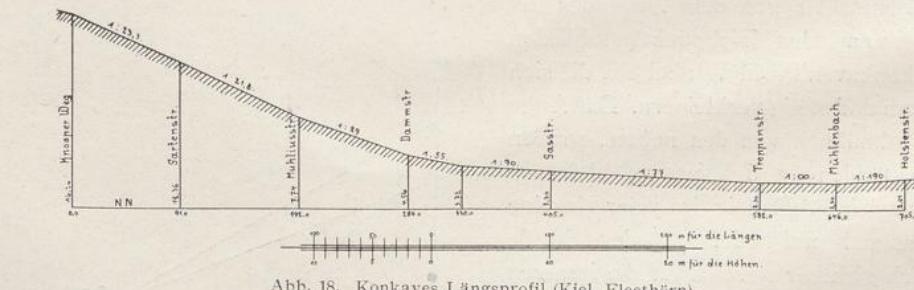


Abb. 18. Konkaves Längsprofil (Kiel, Fleethörn).

<sup>1)</sup> Vgl. Genauereres hierüber bei Henrici, Ästhetik, S. 88 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. Stübben, Bau der Städte usw., im: Z. d. B. 1885, S. 120.

<sup>3)</sup> Nach den vom Stadtbauamt zu Kiel übermittelten Nivellements.

<sup>4)</sup> Nach den Originalplänen des Stadtbauamts zu Nordhausen.

<sup>5)</sup> Nach den vom Stadtbauamt zu Marburg zur Verfügung gestellten Plänen.

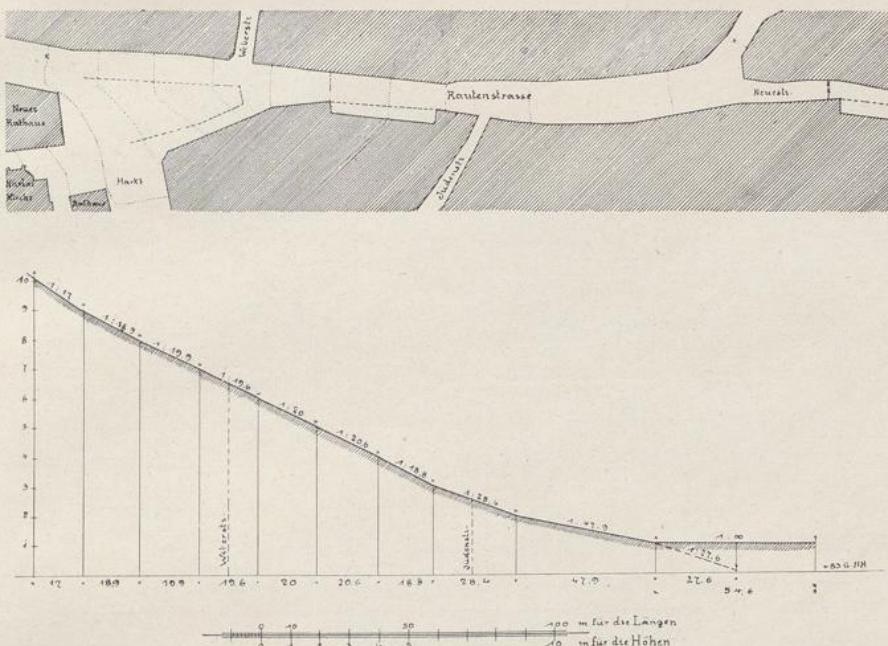


Abb. 19. Konkaves Längsprofil (Nordhausen, Rautenstraße).

Bei der allmählichen Entstehung solcher Hauptstraßen kann gewiß nicht angenommen werden, daß diese Gestaltung das Ergebnis sorgsamer Erörterungen ist, daß die Ausführung auf Grund lang erwogener Pläne erfolgt sei. Aber man wird doch unterscheiden müssen zwischen einer Bebauung ohne Plan und einer planlosen Bebauung. Die bewußte Absicht bei der Weiterführung des Bestehenden ist doch zu deutlich erkennbar. Ein Straßenbild von so einheitlicher Schönheit, wie das der Lahnstraße in Marburg (Abb. 21), könnte nicht entstanden sein, wenn ohne Rücksicht auf das Vorhandene Neues angelegt wäre. Die ganze Straßengrundfläche ist bis zum Abschluß sichtbar, die Straßenwandlung folgt bis zu dem vorgeschobenen Hause einer leichten Biegung. Der Straßenraum verengt sich nach oben und hinten. Das große, quergelagerte Haus bildet einen trefflichen Abschluß; der einfache und doch so malerische Aufbau der Häuserreihe gibt eine einheitliche seitliche Begrenzung.

Noch eines konkaven Längsprofils im Städtebilde sei hier Erwähnung getan: das der Brücken. Bei der Straße ist der Straßenraum das Wirksame, die ihn nach unten abschließende Grundfläche muß zur Erzielung eines wohltuenden Anblickes hohl geschwungen sein. Bei den Brücken umgekehrt ist die Masse als solche maßgebend, sie wirkt im Städtebilde. Konkav ist die Abschlußlinie im Sinne der oberen Begrenzung des körperlichen Brückenbaues. Die fein gewölbte Linie der alten Lahnbrücke in Wetzlar, die in der Spiegelung des Wassers sich umgekehrt wiederholt, mag als Beispiel besonders trefflicher Wirkung genannt sein (Abb. 22). Längs der Brücke stehen ja auch keine Häuser, deren Aussehen unter der — im Luftraum gerechneten — Konvexität der Brücke leiden könnte. Aber für den Besucher vom Ufer aus türmen sich die Häuser hinter der kräftig ansteigenden Rundung der Brücke in prächtiger Gruppierung auf. Unmittelbar vor

Rappaport, Steigende Straßen.

2

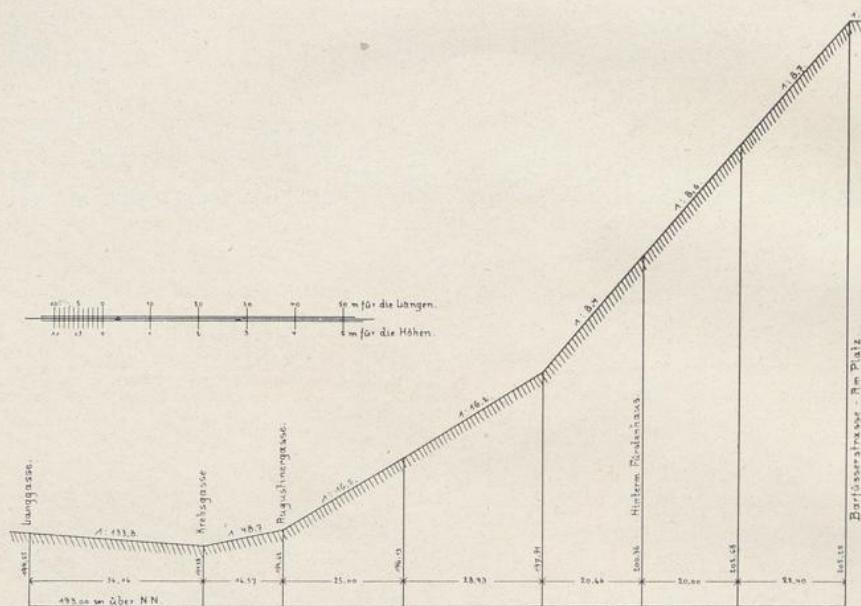


Abb. 20. Konkaves Längsprofil (Marburg, Lahnstraße).

und hinter der Brücke verläuft die Straße wieder in sanfter konkaver Neigung (Abb. 23)<sup>1)</sup>. Diese Anordnung wiederholt sich bei vielen alten Stadtbrücken (Heidelberg, Nürnberg, Coblenz [Moselbrücke]). Wer über die Brücke zur Stadt herein kommt, überschaut die Straße und das Treiben auf ihr. Das ergibt sich ungestellt aus der starken Wölbung der Brücken und der natürlichen Gestaltung der Straßen, die vom tiefgelegenen Flusse die Uferhänge emporsteigen. Verstärkt wird diese konvexe Wirkung häufig durch die Anlage der Brücken r a m p e n. Diese neigen sich von der gewölbten Brücke zum Niveau am Flußufer herab. Daran schließen sich die Straßen, die der steigenden Richtung der Uferböschungen folgen (alte Mainbrücken in Würzburg und Frankfurt, Lahnbrücke in Limburg).

##### 5. Beispiele für konvexes Längsprofil.

Umgekehrt finden sich in jeder alten Stadt zahlreiche Straßen, bei denen nach oben gebogene Grundflächen bis zu den schärfsten Buckeln unbedenklich belassen sind. Der sogenannte Brodschirm zu Wetzlar weist als Längsprofil eine im städtebaulichen Sinne direkt unschöne Kurve auf (Abb. 24)<sup>1)</sup>. Die Straße steigt anfangs in gleichmäßiger Neigung an, die eine Häuserflucht ist dabei verhältnismäßig gerade; weiter oben zeigt die Straße einen scharfen Buckel. Und nun das Straßenbild! Der untere Teil (Abb. 25)<sup>2)</sup> wirkt nicht häßlich, die einzelnen Häuser sind sehr schmal, die Sockel steigen staffelförmig und können sich der Straßensteigung unschwer anschließen. Ständen an gleicher Stelle moderne Häuser von 20 m Front, würde das Bild ein wesentlich anderes sein. Diese Häuschen haben von der Ecke an Breiten von 5,5, 8 und 4 m usw. Bei dem oberen Straßenteil (Abb. 26) wird man die vorher theoretisch erörterten Mängel gewiß feststellen müssen. Die Häuser steigen wie aus der Versenkung auf. Von dem großen Patrizierhaus sieht

<sup>1)</sup> Vgl. Anmerkung zu Abb. 2.

<sup>2)</sup> Die Straße fällt auch in der Querrichtung sehr beträchtlich; die Pflasterung ist nicht senkrecht zu den Hausfluchten. Daher erscheint in der Skizze die Straßengrundfläche verzerrt.