



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

5. Beispiele für konvexes Längsprofil.

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

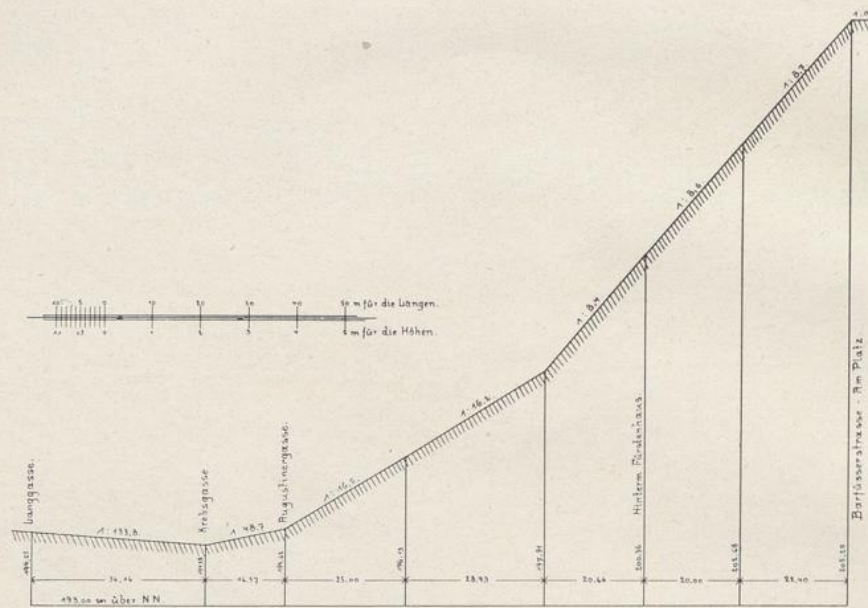


Abb. 20. Konkaves Längsprofil (Marburg, Lahnstraße).

und hinter der Brücke verläuft die Straße wieder in sanfter konkaver Neigung (Abb. 23)¹⁾. Diese Anordnung wiederholt sich bei vielen alten Stadtbrücken (Heidelberg, Nürnberg, Coblenz [Moselbrücke]). Wer über die Brücke zur Stadt hereinkommt, überschaut die Straße und das Treiben auf ihr. Das ergibt sich ungekünstelt aus der starken Wölbung der Brücken und der natürlichen Gestaltung der Straßen, die vom tiefgelegenen Flusse die Uferabhänge emporsteigen. Verstärkt wird diese konkave Wirkung häufig durch die Anlage der Brückentrampen. 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)¹⁾. 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)²⁾ 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

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 2.

²⁾ 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.



Abb. 21. Gesamtbild einer konkaven Straße (Marburg, Lahnstraße).

man nur das Dach und einen Teil der Obergeschosse. Doch weder in der Wirklichkeit noch hier auf dem Bilde tritt dies als Unschönheit besonders stark hervor. Die Straße überwindet einen vorhandenen Höhenrücken; das Konvexe hat darin seine Erklärung, man möchte sagen Entschuldigung. Es finden sich aber in alten Städten sehr häufig nach oben gebogene Straßenprofile auch dort, wo es sich tatsächlich nur um die Verbindung zweier ungleich hoch gelegener Punkte handelt, wo also die gerade oder selbst konkave Schräglage unschwer herzustellen gewesen wäre. Der Längsschnitt durch den Petersberg in Nordhausen könnte als Beispiel für eine Gestaltung gelten, die zu vermeiden wäre (Abb. 27)¹⁾. Das

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 19.

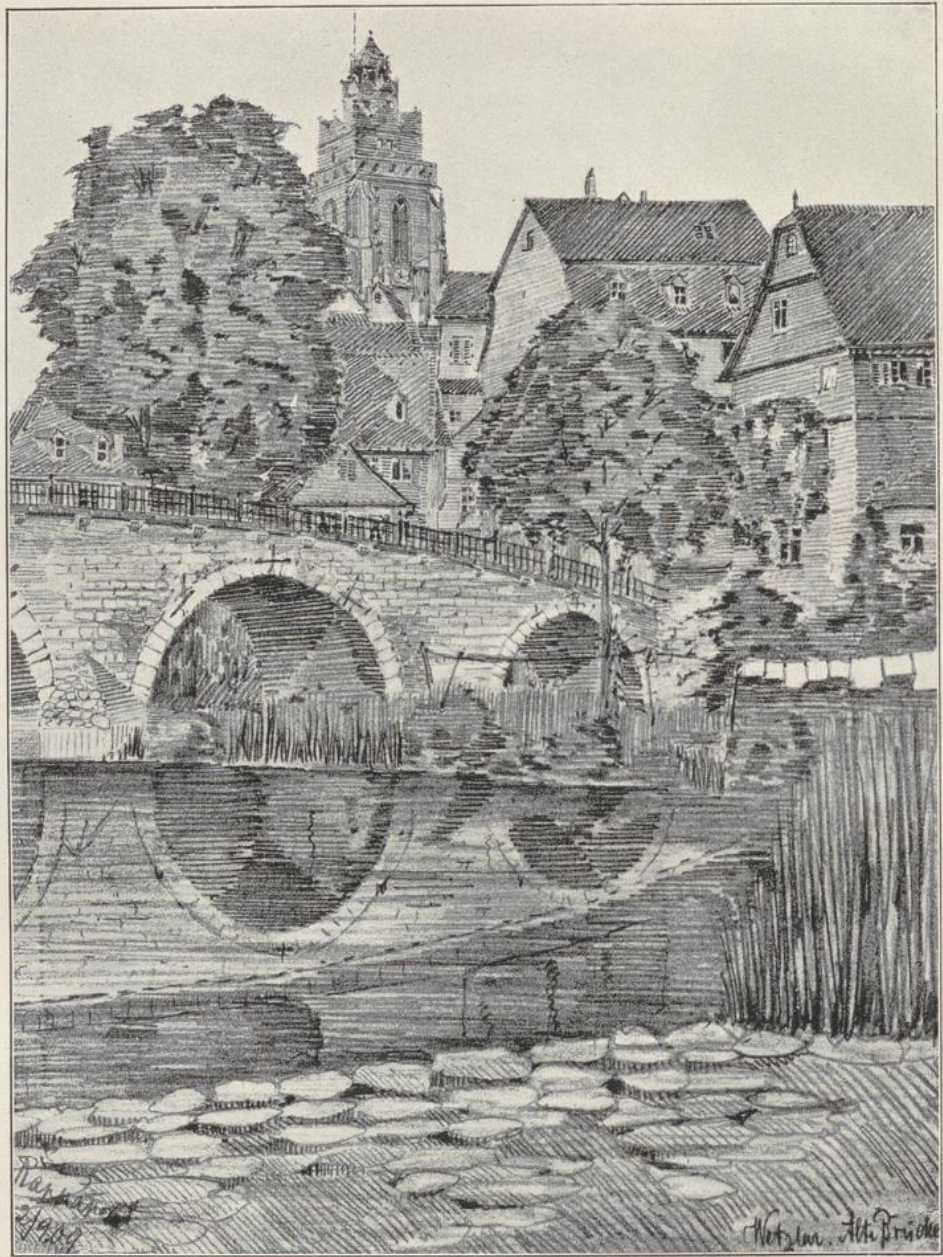


Abb. 22. Konkave Gestalt der Brücken (Wetzlar, Alte Lahnbrücke).

Straßenprofil steigt anfangs ganz steil an und wird nach oben flacher. Man kann das auch im Bilde deutlich erkennen (Abb. 28)¹⁾; aber man kann nicht sagen, daß sich die theoretischen Fehler konvexer Straßen stark fühlbar machen. Sowohl bei der vorhergezeigten Straße aus Wetzlar wie bei dieser Straße ist ein

¹⁾ Entnommen aus Rappaport, Eine alte Reichsstadt.

Faktor vorhanden, der jene Mängel zum großen Teil aufhebt: es ist das Male-rische. Vor allem sind die Straßen nicht völlig gerade, es gibt Vorsprünge und Ausbuchtungen. Und dann haben die Straßen einen Abschluß, verlieren sich nicht hinter dem Steigungswechsel ins Endlose. Das große Patrizierhaus oder der hohe Kirchturm beherrschen die Straße, bieten dem Auge einen Ruhepunkt. Zudem ist an den einzelnen Häusern so viel Reizvolles und Abwechselndes, daß das Auge gefesselt wird. Die Straßen sind eng, klein, geschlossen; man übersieht wenig Straßenfläche mit einem Male, so daß die Nachteile des gewölbten Profils nicht störend hervortreten können. Die Konvexität der Straßengrundfläche, die bei neueren Anlagen, bei der ganz geraden Führung und der beträchtlichen Breite der Straßen so leicht unschön wirkt, bildet bei der Eigenheit mittelalterlicher Straßen keine nennenswerte Beeinträchtigung. Inwieweit Schönheitsabsicht oder Schönheitsgefühl der Erbauer auch solcher Schwierigkeiten Herr wurden, ist dabei schwer zu entscheiden.

Ein wesentlicher Grund, daß die konvexen Straßengrundflächen in unseren alten deutschen Städten nicht störend auffallen, liegt auch darin, daß diese meist in unmittelbarer Beziehung zu konkaven Straßenstrecken stehen. Es ist ein ständiger Gefällwechsel, ein Auf und Ab in der Höhenlage und zugleich ein ständiges Hin und Her in der Straßenrichtung (vgl. Abb. 37). Der Kurven und Überschneidungen sind so viele, daß die eine Kurve der Straßengrundfläche nicht allein bestimmend wirkt. Ganz anders ist das bei neuen Straßen. Die Häuser stehen zumeist ganz gerade nach dem Lineal in der Bauflucht; auch die Höhen haben das gleiche zulässige Größtmaß. Da bleibt oft als einziges Mittel zur schönheitlichen Ausgestaltung die fein geschwungene Kurve der Straßengrundfläche. Die richtige Vereinigung konkaven und konvexen Längsprofils tritt besonders deutlich in die Erscheinung und ist zur Erzielung schönheitlicher Wirkungen daher besonders geeignet. Als neueres Beispiel sei die »Döberitzer Heerstraße« bzw. der Kaiserdamm in Berlin genannt (Ab-

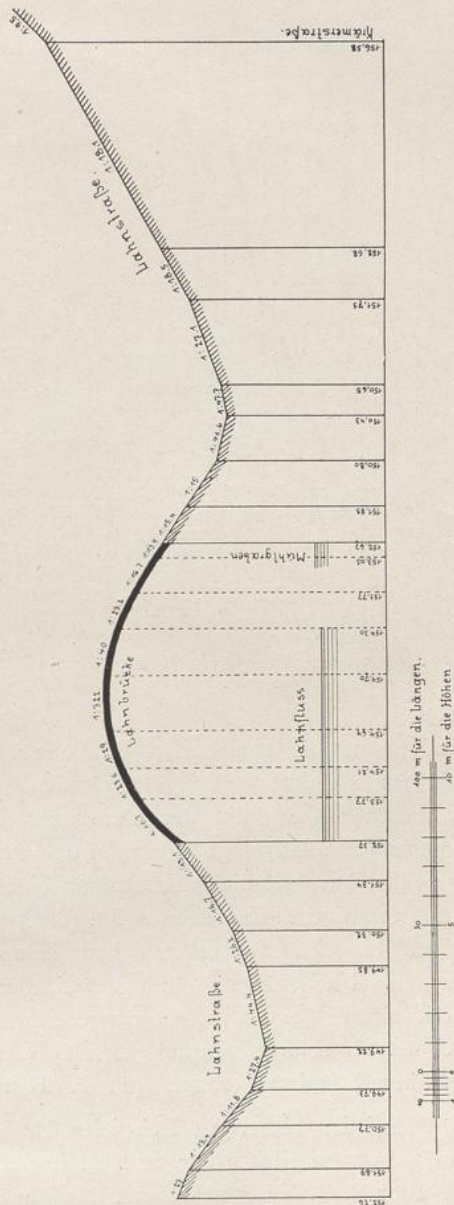


Abb. 23. Verbindung der Brücke mit den Zufahrtsstraßen (Weizlar, Lahnstraße).

6. Vereinigung konkaven und konvexen Längsprofils.