



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

6. Vereinigung konkaven und konvexen Längsprofils.

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

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 auftreten, 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 (Abb.

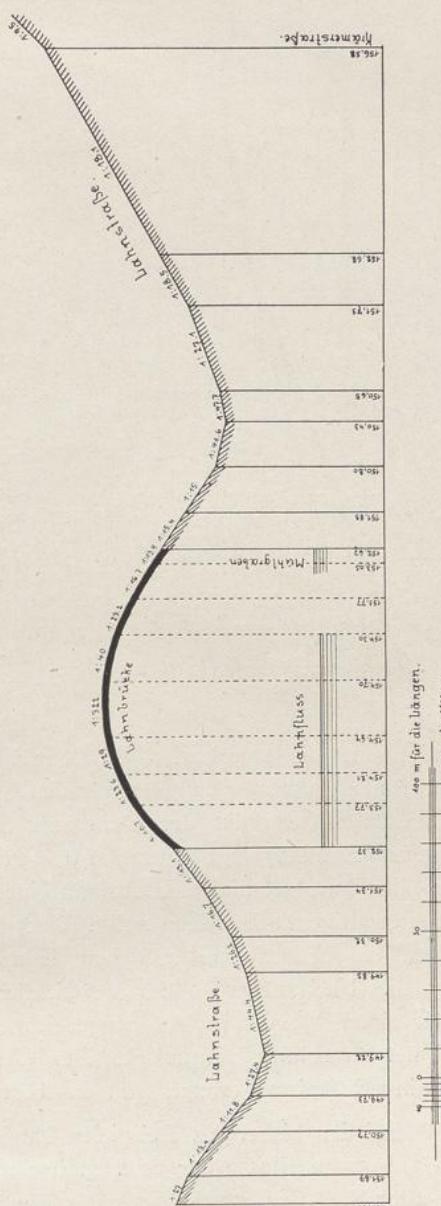


Abb. 23. Verbindung der Brücke mit den Zufahrtsstraßen (Wetzlar, Lahnstraße).

6. Vereinigung
konkaven und
konvexen
Längsprofils.

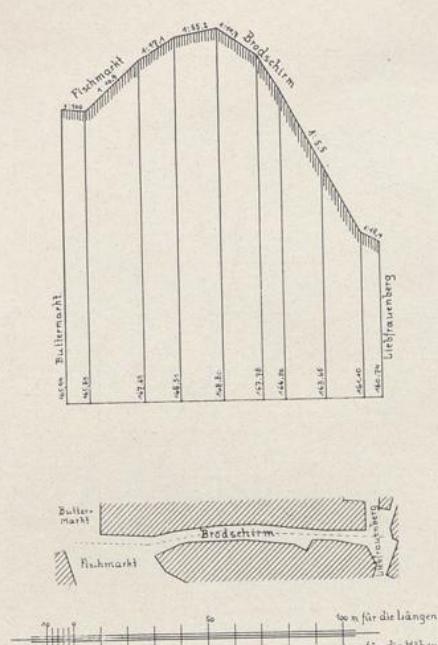


Abb. 24. Konvexes Längsprofil (Wetzlar, Brodschirm).

wandungen, die von beiden Straßenrichtungen weithin sichtbar sind, eine sehr wohltuende Unterbrechung der geraden Straße bilden. Es sei erwähnt, daß man für diesen Höhenpunkt der Döberitzer Straße das auch sonst auf den Buckeln konvexer Straßen angewandte Mittel zur Abschwächung unschöner Wirkungen empfohlen hat, nämlich den Aufbau eines großen, alles überragenden Denkmals. Auf gewaltigem Unterbau sollte eine Germania von gewaltigen Abmessungen stehen, die Kaiserkrone auf dem Haupte und das siegreiche Schwert in der Rechten. Nach neueren, der Verwirklichung wohl näheren Plänen soll die Stelle durch einen großen Torbau ausgezeichnet werden²⁾). Gewiß ist die Stelle recht geeignet für solch ein Bauwerk. Der »Arc de Triomphe« zu Paris, unter ähnlichen Terrainverhältnissen erbaut, gibt das beste Vorbild.

7. Gebrochenes Längsprofil mit Kamm.

Bei den bisherigen Beispielen handelte es sich zumeist um Straßen, die aus dem Tale, vom Flusse her usw. zu hochgelegenen Punkten der Stadt hinaufführen. Die alten Städtebauer schreckten aber auch keineswegs davor zurück, innerhalb der Stadt die Straßen von Senkung zu Senkung über Höhenrücken fortzuführen, ohne durch große Erdarbeiten ein flacheres Längsprofil anzustreben. Die Straßen steigen richtig den Berg hinan und an der Gegenseite wieder hinab. Man kann das kaum noch eine konvexe Gestaltung der Straßengrundfläche nennen, es ist eher als »gebrochenes« Längsprofil anzusehen. Der Längsschnitt des Neuen Weges in Nordhausen, der hier als Beispiel angeführt sein mag, macht den Eindruck eines steilen

¹⁾ Nach den vom städtischen Tiefbauamte zu Charlottenburg zur Verfügung gestellten Plänen.

²⁾ Schon der erste Entwurf zur Döberitzer Heerstraße (Ludwig Hercher, Berlin 1899) zeigt auf diesem Höhepunkt ein turmartiges Denkmal.