



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

7. Gebrochenes Längsprofil mit Kamm.

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

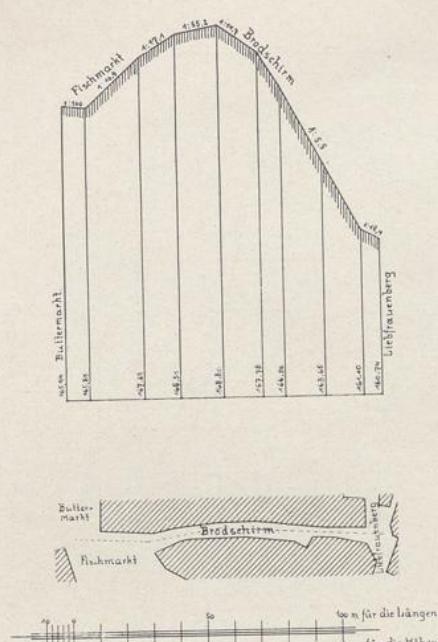


Abb. 24. Konvexes Längsprofil (Wetzlar, Brodschirm).

wandungen, die von beiden Straßenrichtungen weithin sichtbar sind, eine sehr wohlzuende 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 hinauf 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.

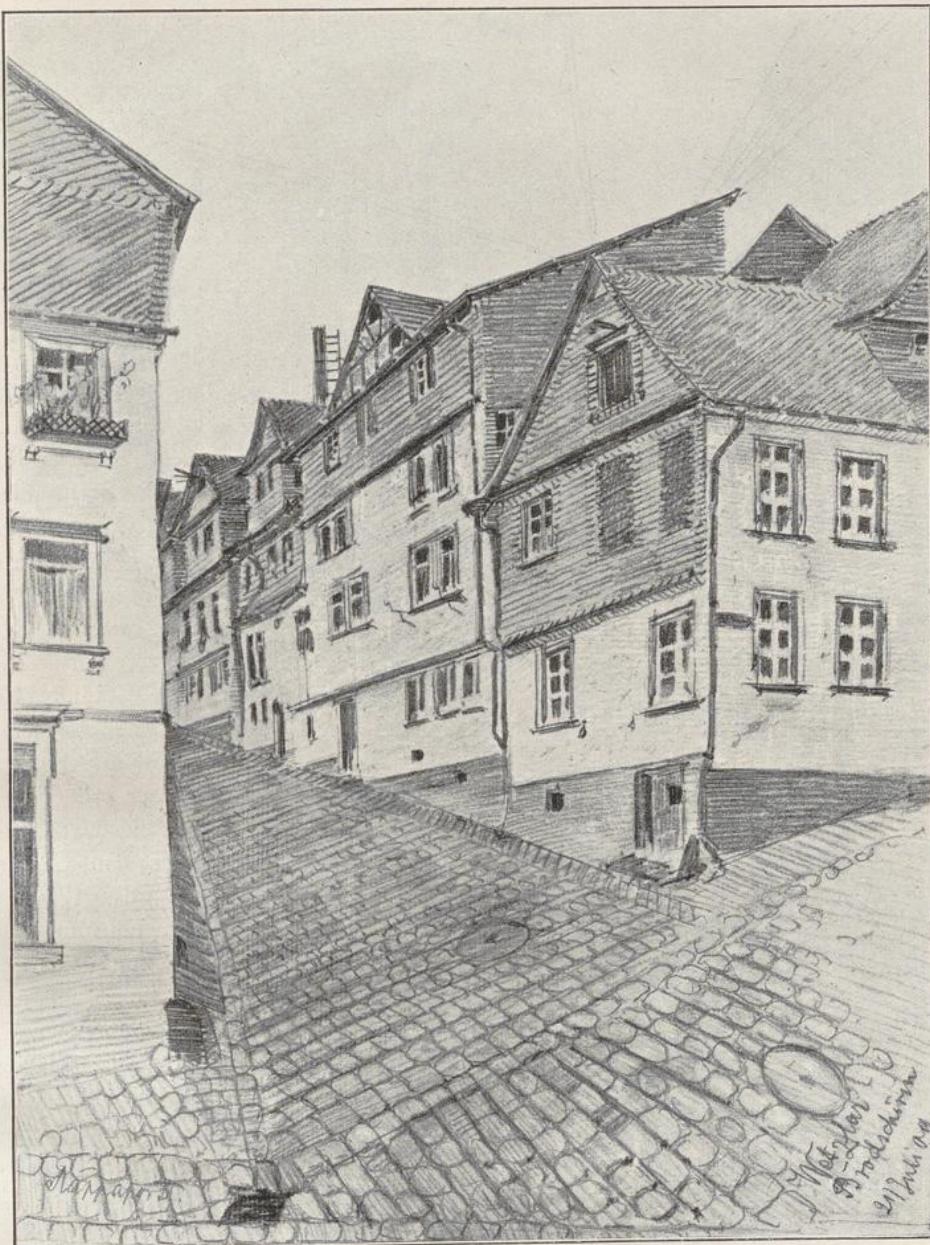


Abb. 25. Blick auf den unteren Teil einer konvexen Straße (Wetzlar, Brodschirm).

Berges, bildet einen richtigen Kamm (Abb. 31¹). Wenn man in Wirklichkeit auf der kaum 3 m breiten Kammfläche steht, macht es tatsächlich einen etwas beängstigenden Eindruck: die Straße fällt rechts und links steil ab. Vollends ungemütlich wird es, wenn man bei nassem Wetter oder gar bei Glatteis aus der Querstraße auf diese Stelle tritt. Aber vom rein schönheitlichen Standpunkte kann

¹) Vgl. Anmerkung zu Abb. 19.

8. Gebrochenes
Längsprofil
mit Mulde.

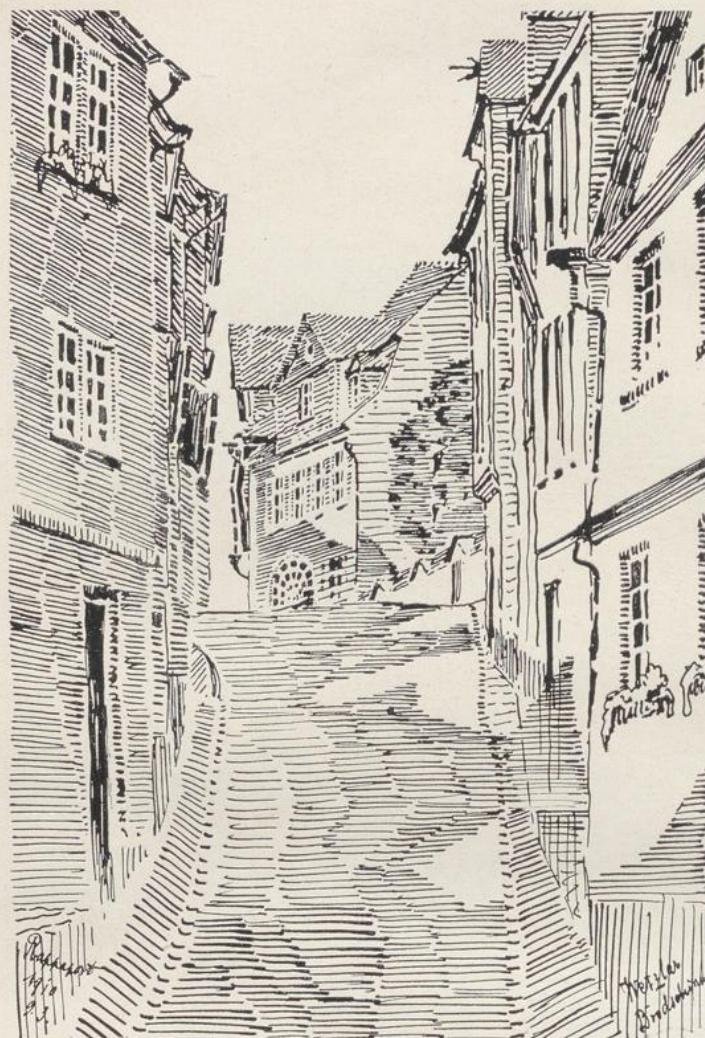


Abb. 26. Blick auf den Buckel einer konvexen Straße (Wetzlar, Brodschirm).

plänen einfügen; für die Auffahrtstraßen der axialen und streng symmetrischen Anlagen ist nicht jedes beliebige Längsprofil zu gebrauchen. Die stetige Steigung auf einen Zielpunkt zu ist zur Betonung des Bauwerkes erforderlich (Kassel—Wilhelmshöhe, Ludwigsburg, Karlsruhe)¹⁾. Wenn das durch natürliche Lage nicht zu erreichen ist, scheut man selbst gewaltige Erdarbeiten nicht, um durch Schaffung einer Mulde, eines hohlgeschwungenen Längsprofils, die gewollte Wirkung zu erzielen. Die Poppelsdorfer Allee zu Bonn, die das ehemalige Residenzschloß mit dem Poppelsdorfer Schloß verbindet, ist ein treffliches Beispiel. Man vergleiche die alte Terrainlage mit der mühsam geschaffenen (Abb. 32)¹⁾. Freilich scharf ge-

¹⁾ Eine ungewöhnliche Lage hat das Schloß (heutige Kadettenanstalt) zu Oranienstein bei Diez; es liegt an der tiefsten Stelle einer langen, geraden, aber völlig konvex gestalteten Auffahrt-, besser Abfahrtstraße. Man sieht von obenher auf die Dächer des Schlosses und die Grundfläche des »cour d'honneur« hinab.

man auch über diese Straße nicht absprechend urteilen. Man kann auch hier das Straßenbild im besten Sinne malerisch nennen. Das wird im wesentlichen an dem eigenartigen Querprofil der Straße liegen: an der Talseite eine geschlossene Reihe kleiner Häuser, an der Bergseite eine Futtermauer mit grün bewachsenem Hange darüber, überragt von den Wehrtürmen der alten Stadtmumwallung (vgl. den Querschnitt auf Abb. 31).

Ganz andere Wege ging die spätere Kunst im Städtebau, das 17. und 18. Jahrhundert.

Man duldet nicht das Malerische, nur das Monumentale gilt. Die Straße muß sich den Bau-