



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

8. Gebrochenes Längsprofil mit Mulde.

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

8. Gebrochenes
Längsprofil
mit Mulde.

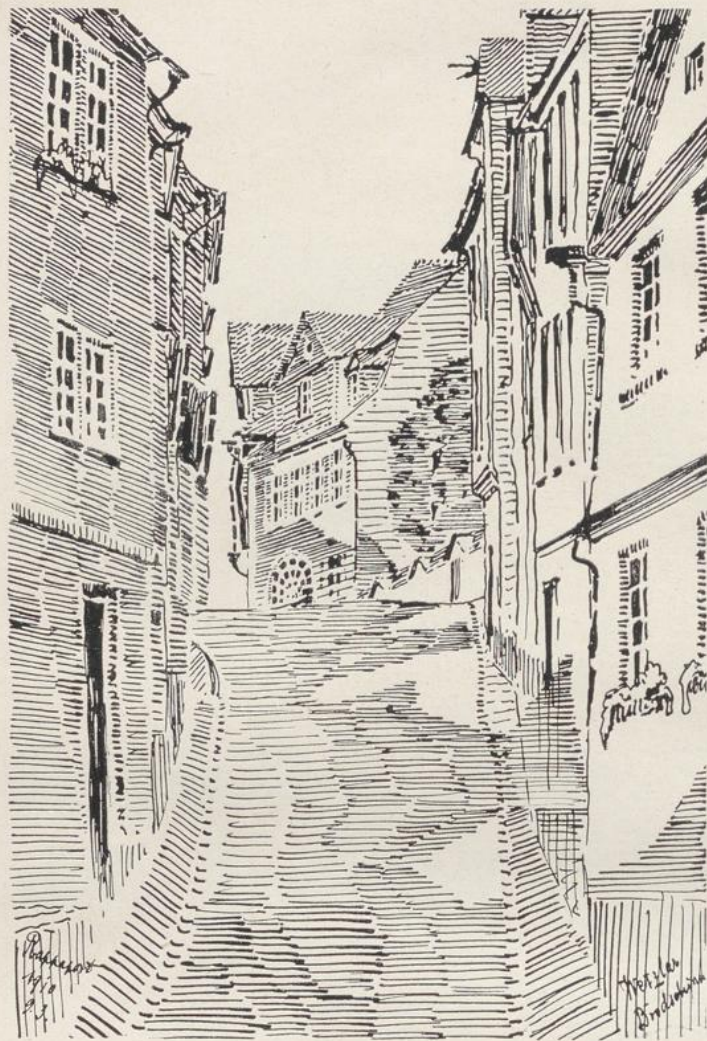


Abb. 26. Blick auf den Buckel einer konvexen Straße (Wetzlar, Brodschirm).

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 ab-sprechend urteilen. Man kann auch hier das Straßenbild im besten Sinne male-risch nennen. Das wird im wesent-lichen an dem eigen-artigen 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 Stadtumwal-lung (vgl. den Quer-schnitt auf Abb. 31).

Ganz andere Wege ging die spätere Kunst im Städte-bau, das 17. und 18. Jahrhundert. Man duldet nicht das Malerische, nur das Monumentale gilt. Die Straße muß sich den Bau-

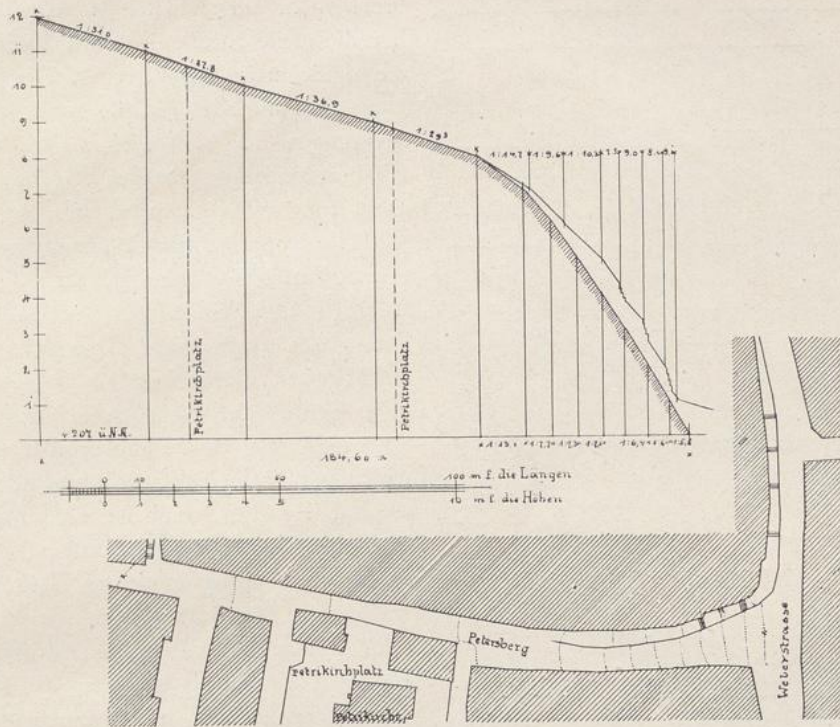
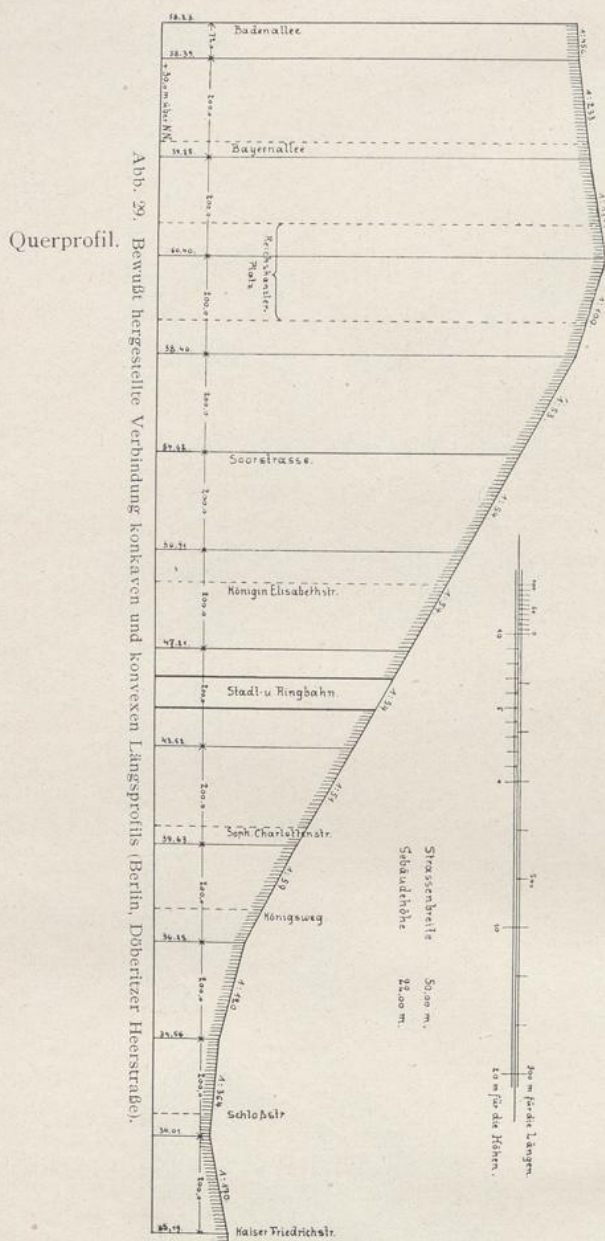


Abb. 27. Stark konvexes Längsprofil (Nordhausen, Petersberg).



Abb. 28. Geschickte Bebauung stark konvexer Straßen (Nordhausen, Petersberg).



brochen im umgekehrten Sinne, wie vorher die steile Straße in Nordhausen, ist die muldenartige Straße nicht. Der Übergang vom stärksten Gefälle zur stärksten Steigung würde steif wirken, würde der fein berechnenden Art einer künstlerischen Gestaltung nicht entsprechen¹⁾.

Die Poppelsdorfer Allee in Bonn ist etwa 60 m breit; die Mehrzahl der erwähnten älteren Straßen ist 8—12 m breit. Dieser außerordentliche Unterschied in der Breitenausdehnung ist keineswegs ohne Einfluß auf das Aussehen bzw. die Ausgestaltung des Längsprofils. Man wird im allgemeinen feststellen können: je schmaler eine Straße ist, um so steiler kann sie sein; für breite Straßen ist eine zu starke Steigung ungünstig. Bei Stadtanlagen in bergigem Gelände wird man stets finden, daß die breiten Straßen in mäßigem Verhältnis steigen; sie haben ein Querprofil, wie es für entsprechend verkehrsreiche Straßen in ebenem Gelände erforderlich ist. Daneben aber finden sich steilere und steilste Straßen mit weit anspruchsloseren Querprofilen bis hinab zum Verbindungsgang von 1,0 m Breite. Erinnert sei an mancherlei solcher Gäßchen in Marburg, Cochem, Basel usw. Oft wird es bei steigenden Straßen nicht möglich sein, das Querprofil in einer Höhenlage herzustellen. Erwähnt wurde schon die Hauptstraße des alten Marburg, deren Querprofil mehrfach abgestuft ist. Zur bildlichen Veranschaulichung diene das »Engelsgäßchen« in Wetzlar, bei dem die Fahrbahn durch eine Böschung in zwei ungleich hohe Streifen geteilt ist

(Abb. 33). Insbesondere bei Straßen, die längs des Berghanges emporsteigen, wird zur Erzielung eines praktischen und schönen Querschnitts mancherlei Abweichung von der normalen, ebenen Straße notwendig sein. Häufig ist Böschung der Bergseite, Höherlegung des bergseitigen Bürgersteiges, Rampenbildung an der Talseite u. a. m.²⁾. Zur Vermeidung unschöner Wirkungen an den konvexen

¹⁾ Vgl. E. Genzmer, Städtische Straßen, woher auch die Abbildung entnommen ist.

²⁾ Vgl. Genauerer hierüber bei Stübgen, Städtebau, S. 111 ff.