



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Steigende Straßen

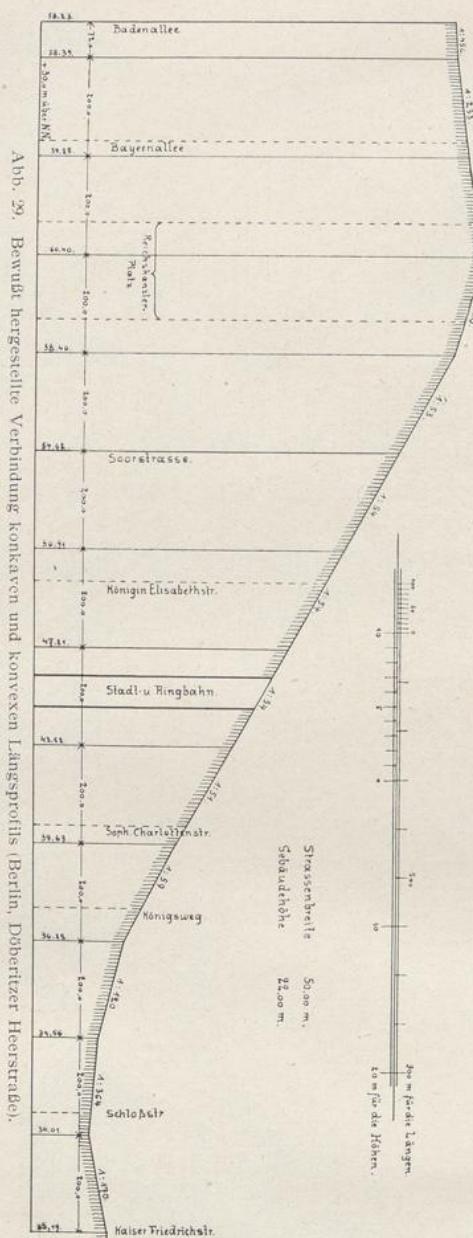
Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

Querprofil.

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

Querprofil.



(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

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 entsprechen^{1).}

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 schmäler 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 anspruchslosen 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 »Engelsgäßche« in Wetzlar, bei dem die Fahrbahn durch eine Böschung in zwei ungleich hohe Streifen geteilt ist

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

²⁾ Vgl. Genauereres hierüber bei Stübben, Städtebau, S. 111 ff.

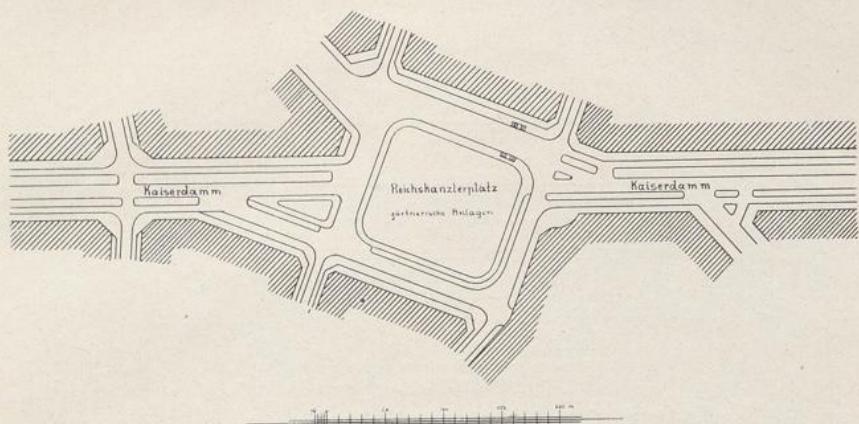


Abb. 30. Unterbrechung gerader Straße durch quergelegten Platz (Berlin-Charlottenburg, Reichskanzlerplatz).

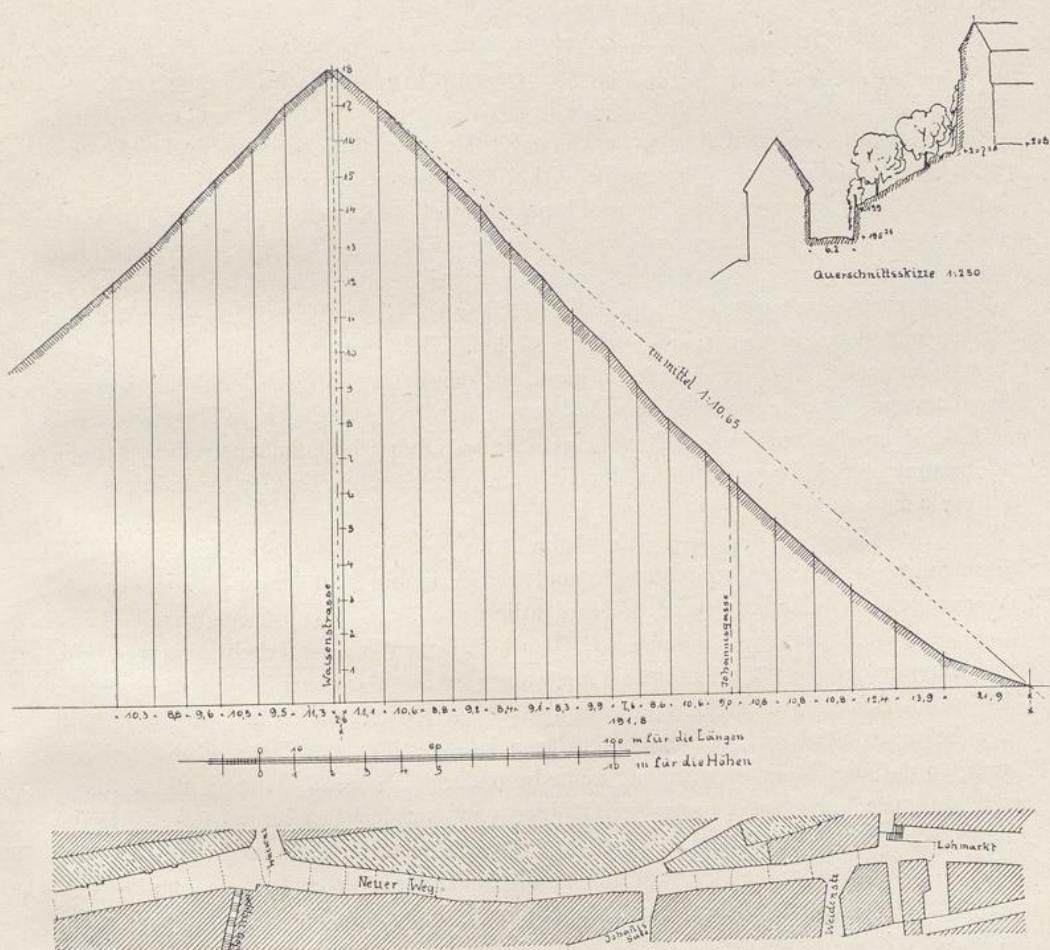
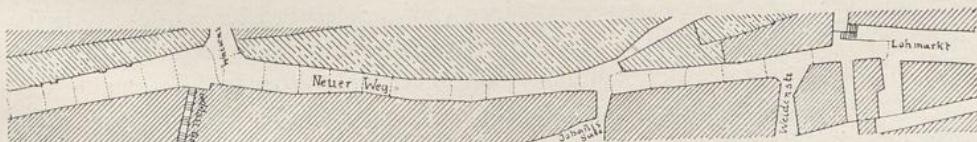


Abb. 31. Stark gebrochenes Längsprofil (Nordhausen, Neuer Weg).



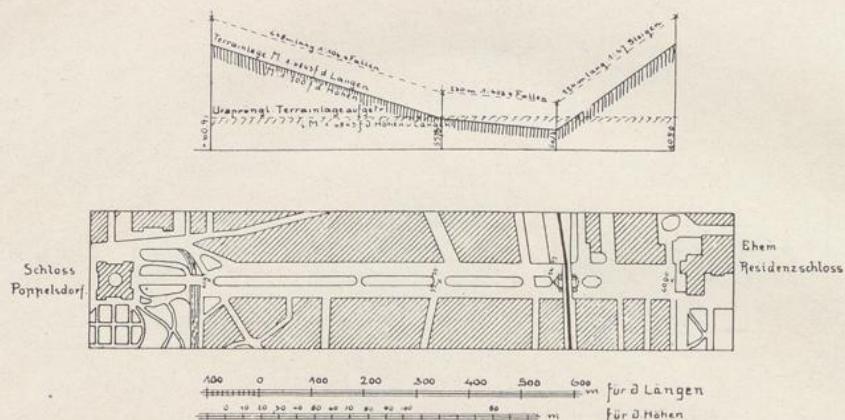


Abb. 32. Bewußt geschaffenes muldenförmiges Längsprofil (Bonn, Poppelsdorfer Allee).

Knickpunkten steigender gerader Straßen kann das Querprofil bzw. die Änderung an dieser Stelle viel beitragen. Am vorteilhaftesten für das Auge wird es sein, wenn man den Straßenquerschnitt verengen kann, oder wenn sich durch Anlegung von Laubengängen über den Bürgersteigen eine Änderung der Gesamtbreite erreichen läßt (das beste Mittel, die Überbrückung der Straße, wird nur selten möglich sein). Es genügt aber auch unter Beibehaltung der Gesamtbreite eine geänderte Einteilung des Querprofils (Abb. 34). Abgesehen von solchen Sonderfällen ist aber weniger das Querprofil an sich als die Breite zwischen den Baufluchten wesentlich für die Gestalt des Längsprofils. Der Eindruck der Steigung wird kaum geändert, wenn die Bürgersteige breiter oder schmäler sind, einseitig oder symmetrisch angeordnet werden. Man kann Querprofil und Längsprofil einer Straße nicht ohne weiteres in Vergleich stellen. Bei dem Querprofil hat der Planbearbeiter fast völlig freie Hand; er kann aus den mannigfaltigen Möglichkeiten die zweckentsprechendste auswählen. Bei dem Längsprofil dagegen soll er sich weitmöglichst an das vorhandene Terrain gebunden halten; die Schaffensfreiheit für die Gestaltung der Steigungen ist in der Führung der Straßen, in der Anordnung des Lageplanes gelegen.

Führung
steigender
Straßen.
1: Gerade
Straßen.

Das Geschick der alten Städtebauer, die Änderung der Straßenrichtung zur Erreichung angemessener Steigungen und zur Erzielung schöner und geschlossener Wirkungen zu benutzen, war außerordentlich groß. In langer Beobachtung hatte man festgestellt, welche Steigungen für den heimischen Wagenverkehr geeignet sind. Es waren nicht die nächsten Verbindungswege zweier Punkte, die sich da ergaben. Es waren Schleifen und Bogen notwendig, deren Entstehung man heute innerhalb der bebauten Stadt oft nicht mehr erklären kann. War das Gelände aber milder steil, so daß die Höhenüberwindung keine besonderen Schwierigkeiten bereitete, dann scheute man keineswegs vor regelmäßigen und geraden Straßen zurück. Hierfür finden sich zahlreiche Beispiele in den spätmittelalterlichen Stadtanlagen östlich der Elbe¹⁾. Zumeist sind diese Städte nicht allmählich um vorhandene Festpunkte entstanden, sondern sie stellen sich in rechtlicher und baulicher Beziehung als Neugründungen dar. Hier, wo es sich um einheitlich entworfene und oft in kurzer

¹⁾ Vgl. Fritz, Deutsche Stadtanlagen; Planbeilagen.