



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

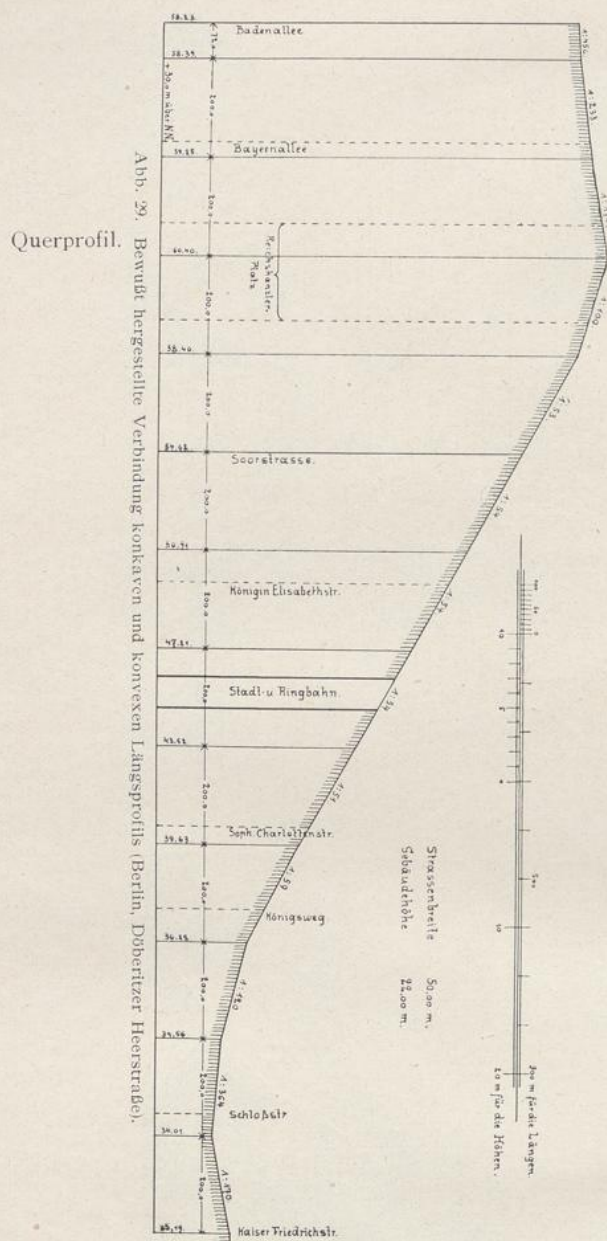
Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

Querprofil.

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



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.

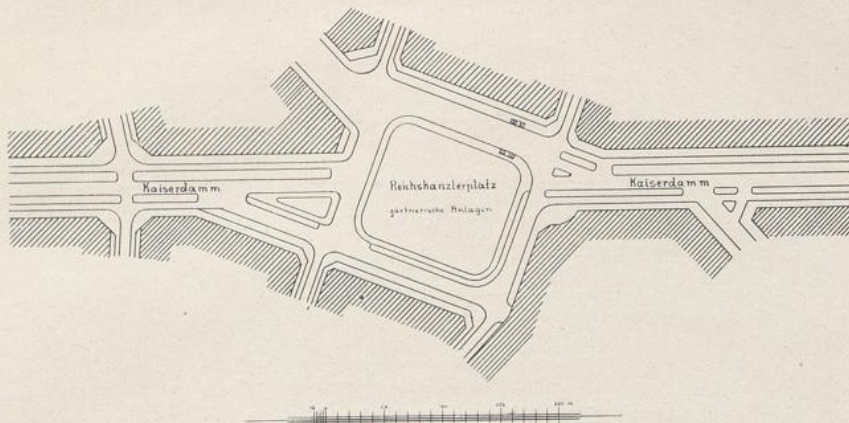


Abb. 30. Unterbrechung gerader Straße durch quergelegten Platz (Berlin-Charlottenburg, Reichskanzlerplatz).

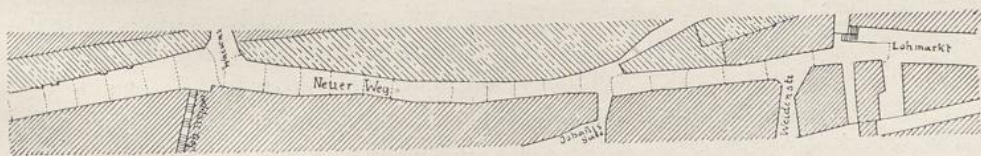
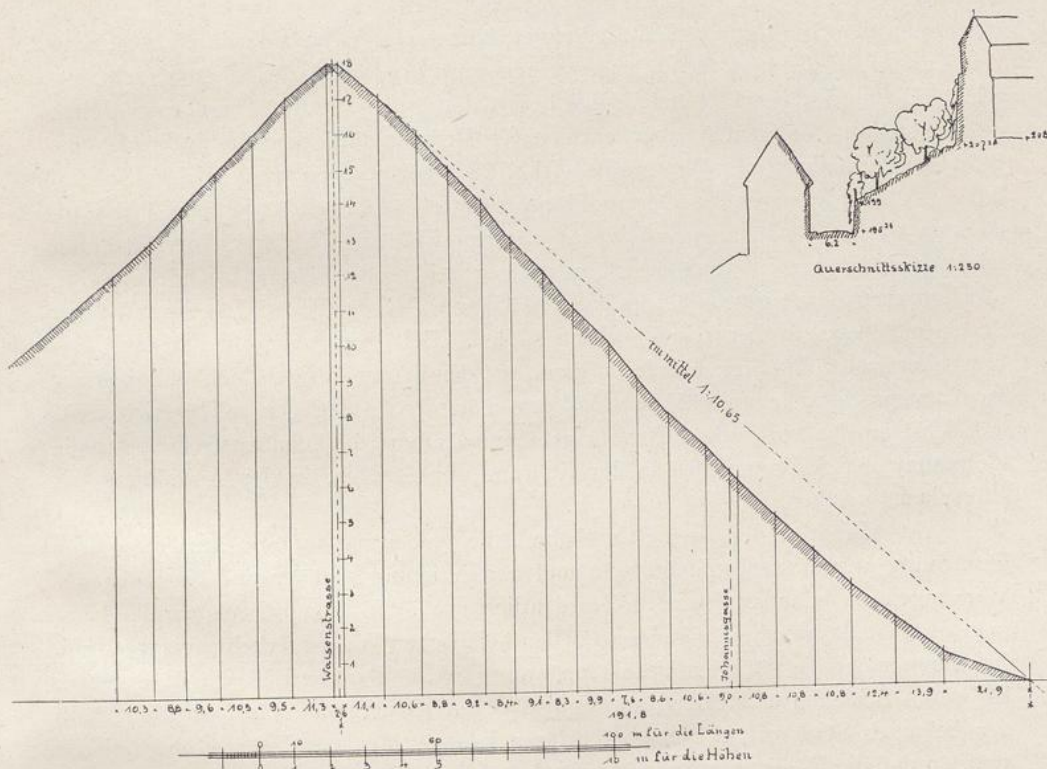


Abb. 31. Stark gebrochenes Längsprofil (Nordhausen, Neuer Weg).

