



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

1. Gerade Straßen.

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

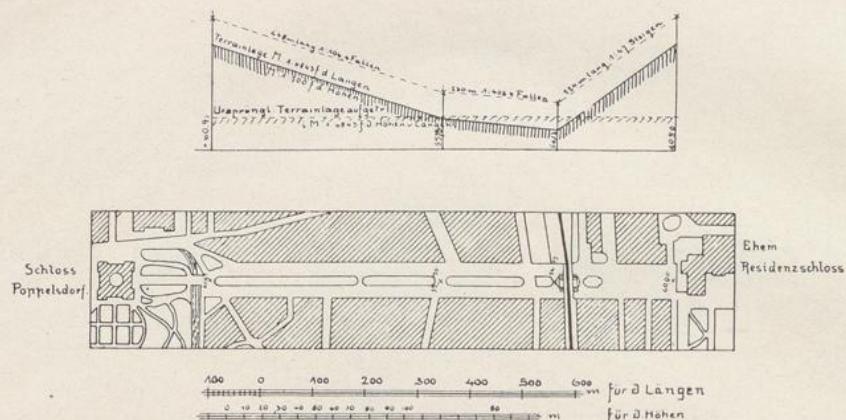


Abb. 32. Bewußt geschaffenes muldenförmiges Längsprofil (Bonn, Poppelsdorfer Allee).

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.

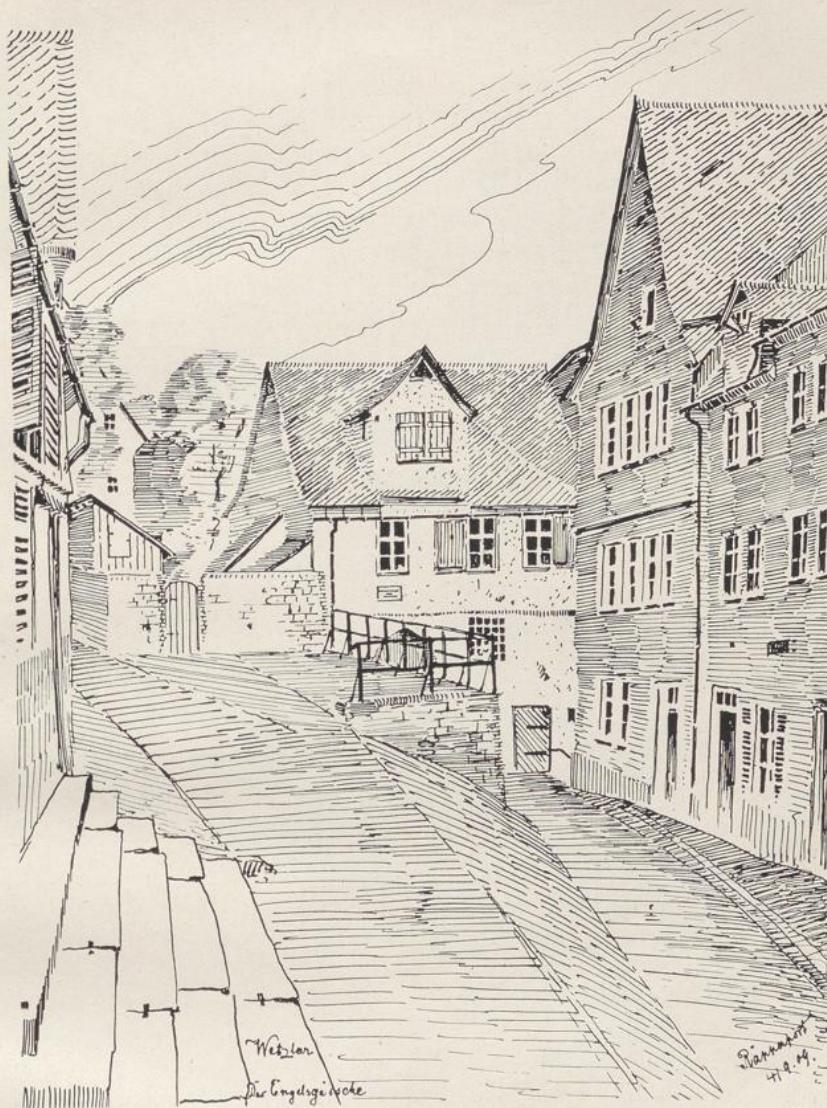


Abb. 33. Querprofil mit ungleich hohen Fahrbahnen (Wetzlar, Engelsgasse).

Frist ausgeführte Bebauungspläne handelt, findet sich ein fast starr angewendetes Rechteckschema, dessen Straßen zum großen Teil völlig gerade verlaufen (Demmin in Pommern, Templin in Brandenburg, Brieg in Schlesien und viele andere). Es ist deutlich erkennbar, daß der Planbearbeiter nicht aus schönheitlichen Gründen gewundene und abwechselungsreiche Straßenführungen suchte¹⁾. Für diese Städte, die sofort ausgebaut wurden und einer großen Zahl neuer Ansiedler Wohnung bieten mußten, war die ebene Lage das Gegebene. Die gerade Straßenführung ist hier

¹⁾ Auch für die einheitlich gegründeten mittelalterlichen Städte Südfrankreichs macht A. E. Brinckmann a. a. O. auf die völlig regelmäßigen Straßenanlagen aufmerksam. Es scheint aber doch, als ob bei dem besonders hervorgehobenen Plane von Montauban (am Tarn) das nie vergessene Vorbild des römischen Castrums von starkem Einflusse gewesen sei.

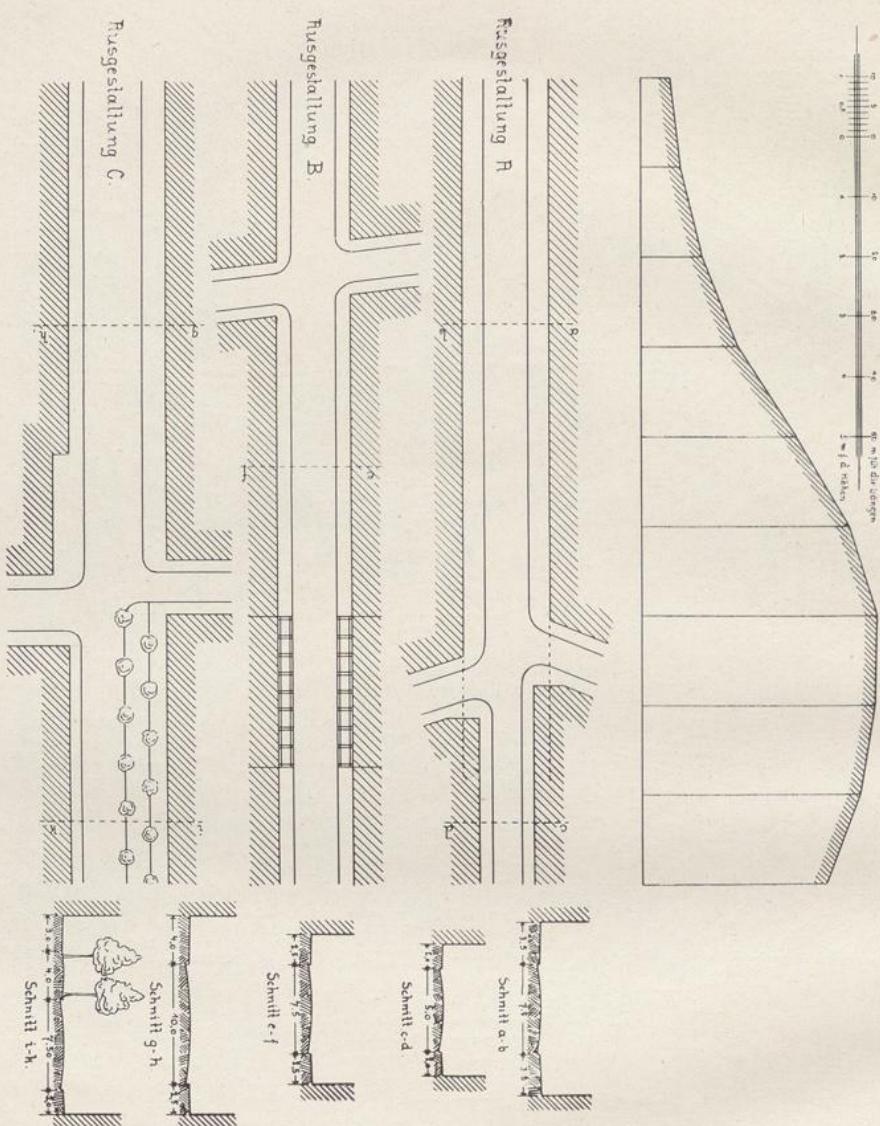


Abb. 34. Änderung des Querprofils auf den Buckel konvexer, gerader Straßen (Schema).

als eine durchaus ungekünstelte Anpassung an das aus praktischen Gründen gewählte Gelände anzusehen. Man ging davon nur ab, wenn die Terrainverhältnisse es ratsam erscheinen ließen. Wo bewegtes Gelände zur Stadtanlage mitbenutzt wird, werden die geraden und gleichmäßig verlaufenden Straßen im Anschluß an das Gelände kurviert, oder es wird eine Richtungsänderung zur Vermeidung zu großer Steigungen angeordnet (Lübeck, Stettin). In den steil gelegenen und von Verteidigungswerken eingeengten Städten Westdeutschlands war für lange, gerade Straßen kaum Platz. Bei der oft außerordentlichen Steilheit alter Stadtteile würden abfallende und dabei ganz gerade Straßen auch keinen sonderlich erfreulichen Anblick gewähren. Es ist oben eingehend dargestellt, daß steigende Straßen mit konvexem Längsprofil, wenn sie gerade geführt sind, selten günstig wirken. Bei

steilen Straßen mit konkavem Längsprofil kann aber, wenn sie gerade geführt sind, leicht das letzte Stück zu starke Steigung erhalten. Ob man das erstere Übel auf Grund schönheitlicher Erwägungen mied, mag dahingestellt bleiben; das letztere mied man jedenfalls aus rein praktischen Gesichtspunkten. Tatsächlich findet man in alten Städten selten eine stark steigende, völlig gerade geführte Straße; seltener noch findet man die Anordnung, daß solche Straße auf ein Bauwerk als Zielpunkt gerichtet ist. Bei den langen geraden Straßen mit mehr oder minder starkem Gefälle, die in der Zeit der Renaissance und des Barock geschaffen sind, liegen die Verhältnisse anders. Man schuf sich gewissermaßen das Terrain für die gerade Straßenanlage, indem man die Bodengestaltung entsprechend änderte. Hier findet sich ein absichtliches, überlegtes Abwägen des Längsprofils, das jenen mittelalterlichen Städtebauern wohl fern lag. Die Breite dieser Straßen, die Höhe der Bauten, die Art der Bepflanzung, die bewußte Führung auf ein Ziel zu, das sind weitere Momente, die diesen Straßen einen künstlerischen Wert verleihen. Schlimm bestellt ist es aber um die Mehrzahl der neuen Straßen ähnlicher Art, denen das natürlich Gewordene so vieler mittelalterlicher Straßen, aber zumeist auch die beabsichtigte zentrale Wirkung späterer Anlagen abgeht. Dieser Fehler wegen darf man nicht allgemein die geraden Straßen schelten. In richtiger Weise ausgebildet, haben sie bei den heutigen Bedingungen für die Stadtplanung, die jenen spätmittelalterlichen ostelbischen sehr ähneln, ihre volle Berechtigung.

Man hat bei den neueren, geraden Straßen versucht, durch eine absichtliche starke Ablenkung an bestimmter Stelle der Unschönheiten Herr zu werden. Der »Spandauer Berg« in Charlottenburg weist ein stark konvexes Längsprofil auf; die Straße verläuft völlig gerade, die Breite zwischen den Baufluchten beträgt 38 m (Abb. 35)¹⁾. Die Gesamtwirkung der Straße ist weder eine malerische noch monumental schöne. Gemildert wird der ungünstige Eindruck durch die Richtungsänderung nach Norden, die man der Straße gerade auf dem Buckel der konvexen Längsbildung gegeben hat. Derartig scharfe Ablenkungen, bis zu den spitzesten Winkeln, sind in alten deutschen Städten häufig. Die Eckausbildung mit Rampen, Stützmauern und ähnlichem geben solchen Straßenbildern besonderen Reiz. Das Beispiel der Kegelgasse zu Marburg zeigt die wirksamen Überschneidungen bei solcher Anordnung (Abb. 36). Selten findet man innerhalb der bebauten Städte die mehrfache Zickzacklage der Straßen. Solche Straßenführung findet sich öfters bei späteren italienischen Anlagen, und zwar nach einheitlichem Entwurfe, in großzügiger und symmetrischer Anordnung.

Derartige einheitliche Anlagen zu schaffen, war bei der Enge vieler deutscher Städte und bei der oft sehr langsam Ausdehnung zumeist nicht möglich. Man gewöhnte sich an das mehr Zufällige der allmählichen Entstehung; man vertraute dem guten Geschmack jeder Zeit und jedes Bauherrn. Das »Malerische«, das so in die Straßengestaltung hineinkam, ist ein Ergebnis des Werdeganges, ist nicht planmäßige Absicht. Oft mögen die vielen Windungen und Unregelmäßigkeiten gegen den Willen der Städte entstanden sein; aber deshalb darf man den Faktor des Malerischen, der nun tatsächlich vorhanden ist, nicht geringer bewerten. Daß das getrennt Geschaffene ein einheitliches Ganzes ward, daß die

^{2.} Straßen mit einmaligem Richtungswechsel.

^{3.} In Kurven geführte Straßen.

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 29.