



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Steigende Straßen**

**Rappaport, Philipp**

**Berlin, 1911**

3. In Kurven geführte Straßen.

---

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

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<sup>2</sup> 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)<sup>1</sup>). 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 langsamen 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

<sup>1</sup>) Vgl. Anmerkung zu Abb. 29.

<sup>2</sup> Straßen mit einmaligem Richtungswechsel.

<sup>3</sup> In Kurven geführte Straßen.

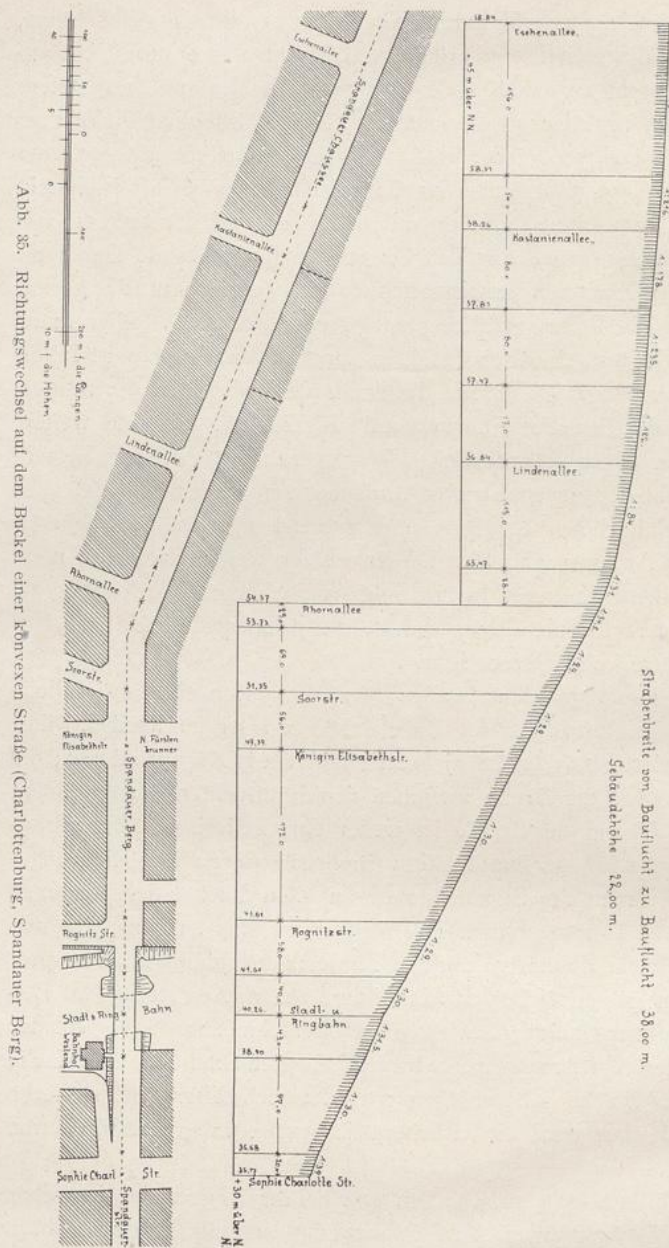


Abb. 35. Richtungswechsel auf dem Buckel einer konvexen Straße (Charlottenburg, Spandauer Berg).

nach und nach hinzugefügten Straßenstrecken einen Straßenzug ergaben, erhöht das Verdienst der einzelnen Erbauer. Der Hauptstraßenzug der alten Stadt Wetzlar (Abb. 37) <sup>1)</sup> zeigt eine beständige, feine Biegung; eine feingeschwungene Kurve schließt sich an die andere an. Es ist im Grundriß und Aufriß ein dauerndes Auf und Ab, aber keine harten Übergänge, keine scharfen Knicke. Gerade durch die Weichheit der Biegungen erhalten die alten Straßenschnitte ihren reizvollen Anblick. Die einzelnen Häuser sind meist außerordentlich einfach, das Ganze wirkt abgeschlossen und einheitlich (Abbildung 38). Man wird sich bei solchen Straßenschnitten weniger schön oder selbst unschön finden. Die Grundfläche einer ganz gleichmäßig ansteigenden Straße wird bei geschwungener Führung schon einen konkaven Eindruck machen, und

selbst bei stark konvexen Flächen wird der Blick von dieser Unschönheit durch die Kurve des Grundrisses wesentlich abgelenkt. Aber scharfe Knicke oder gar technisch fast unmögliche Verzerrungen sind nicht schön. Die Häuser hatten in den alten Gassen aber meist nur geringe Breite, von 4 m an aufwärts, oft ganze Straßenzüge nicht über 8—10 m. Mit solchen schmalen Häuschen lassen sich

<sup>1)</sup> Vgl. Anmerkung zu Abb. 2.

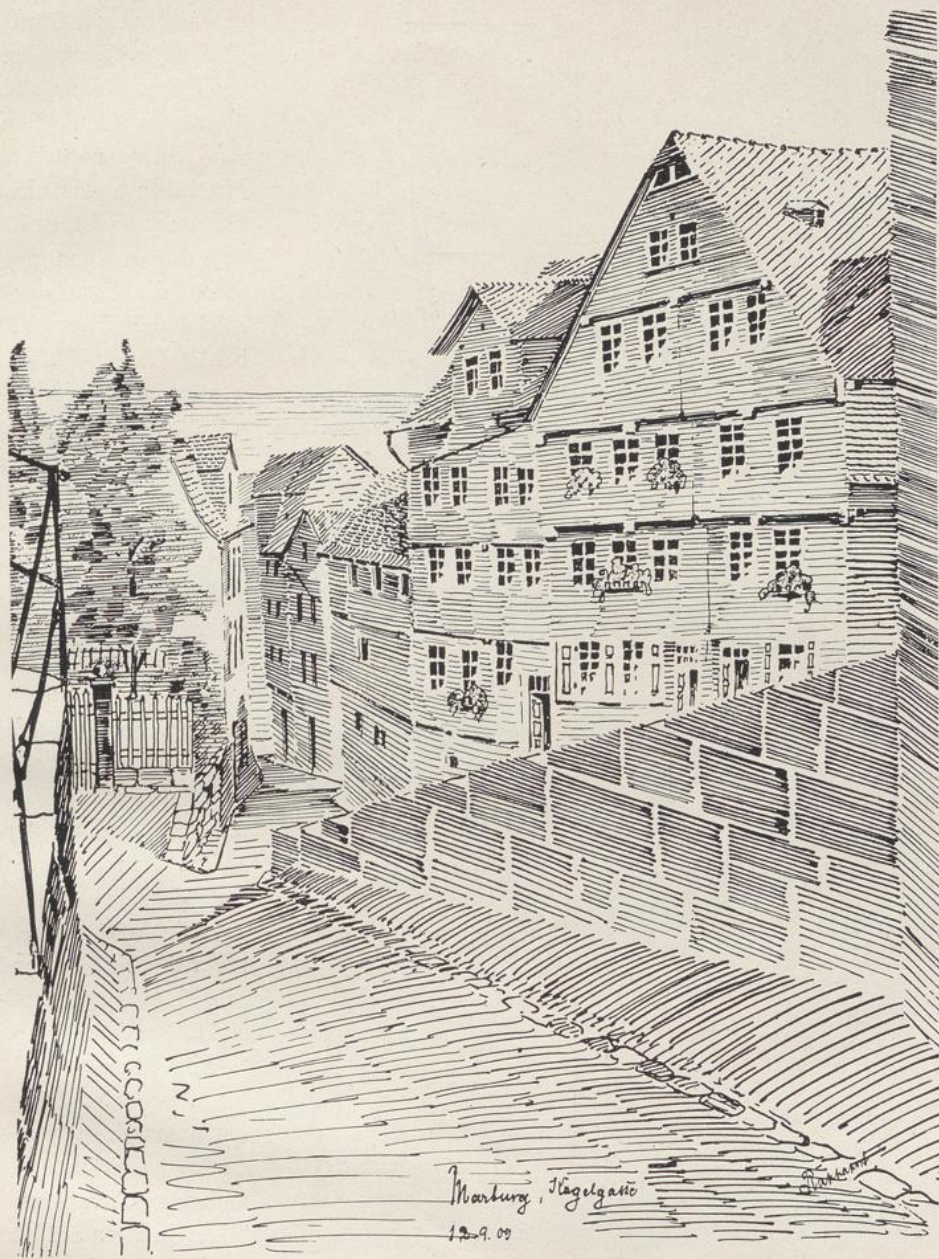


Abb. 36. Spitzwinkelliger Richtungswechsel einer stark steigenden Straße (Marburg, Kegelgasse).

ohne Zwang engere Kurven erzielen wie mit modernen Mietsbauten, die selbst in kleineren Städten eine Breite von 12—18 m haben (Abb. 39). Ein Mittel, das bei großen Anlagen der Barockzeit recht häufig angewendet wurde, nämlich die einzelnen Hausfronten in Kurven auszubilden, kommt für steigendes Gelände höchstens ausnahmsweise in Anwendung. Die Bauten des Barock aber meiden das Steile, suchen das Ebene. Für das Auge ist es am angenehmsten, wenn alle Häuser

Rappaport, Steigende Straßen.

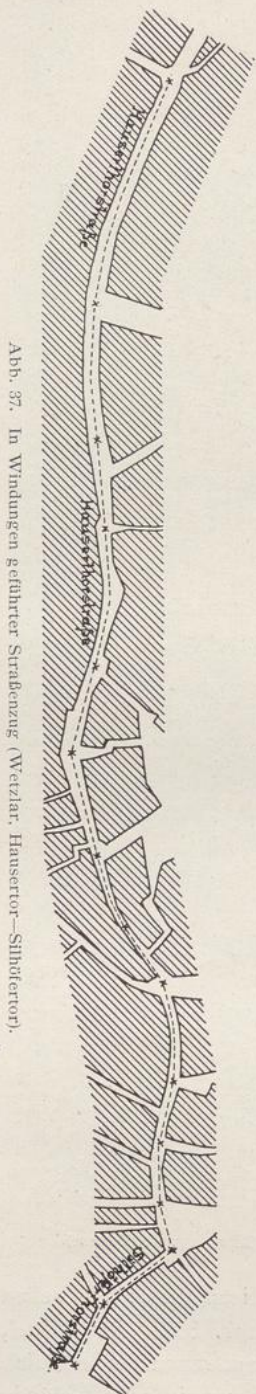
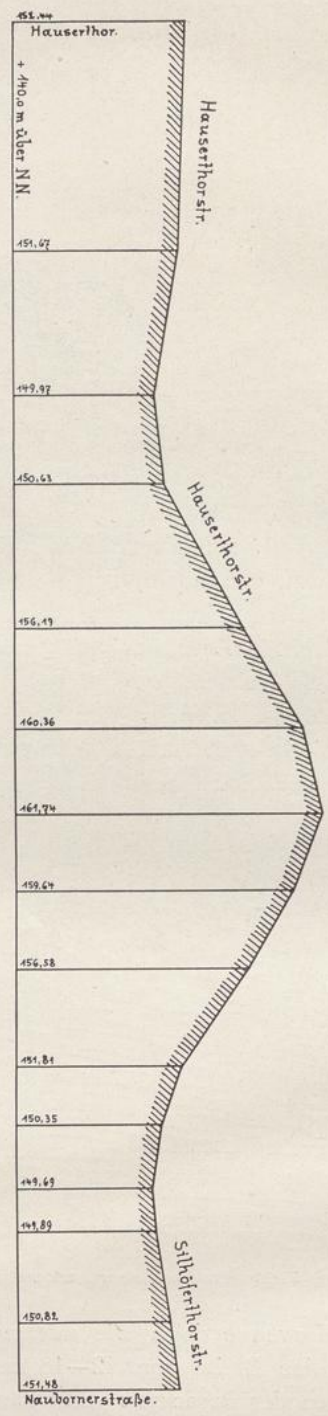


Abb. 37. In Windungen geführter Straßenzug (Weizlar, Hausertor—Silbhartor).

4. Sich teilende Straßen.



einer kurvierten Straße sich dieser Kurve anschließen. Wenn aber ältere bestehende Bauten oder natürliche Hindernisse das nicht zulassen, so ist es für das Auge schon gut, wenn die Straße als solche die Kurve beibehält (Abb. 40). Es genügt schon die geschwungene Führung der Bordsteine; besser bringt es die Stellung der Bäume, der Laternen usw. zum Ausdruck. Freilich entstehen dann die heute so vielfach geschmähten Ecken und Winkel; und doch gehören sie zu dem Reizvollsten, das alte Städte haben. Dabei ist daran zu erinnern, daß der Verkehr sich in Wirklichkeit nicht in rechten Winkeln und scharfen Knicken vollzieht, sondern in stetigen Kurven.

Auch der Übergang von einer Straße zur anderen bzw. die Gabelung einer Straße bildet in alten Städten häufig schlanke Kurven. Man kann verfolgen, wie die Wege mit ihrer natürlichen Verkehrsrichtung bebaut und allmählich

zu Straßen geworden sind. Bei spitzwinkligen Gabelungen werden die ersten Häuser allerdings recht eng (Abb. 41). Häufig findet man daher an solch Straßenteilungen die Einschaltung einer »Straßenerweiterung«; die Bezeichnung Platz würde größere