



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

2. Straßen mit einmaligem Richtungswechsel.

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