



Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

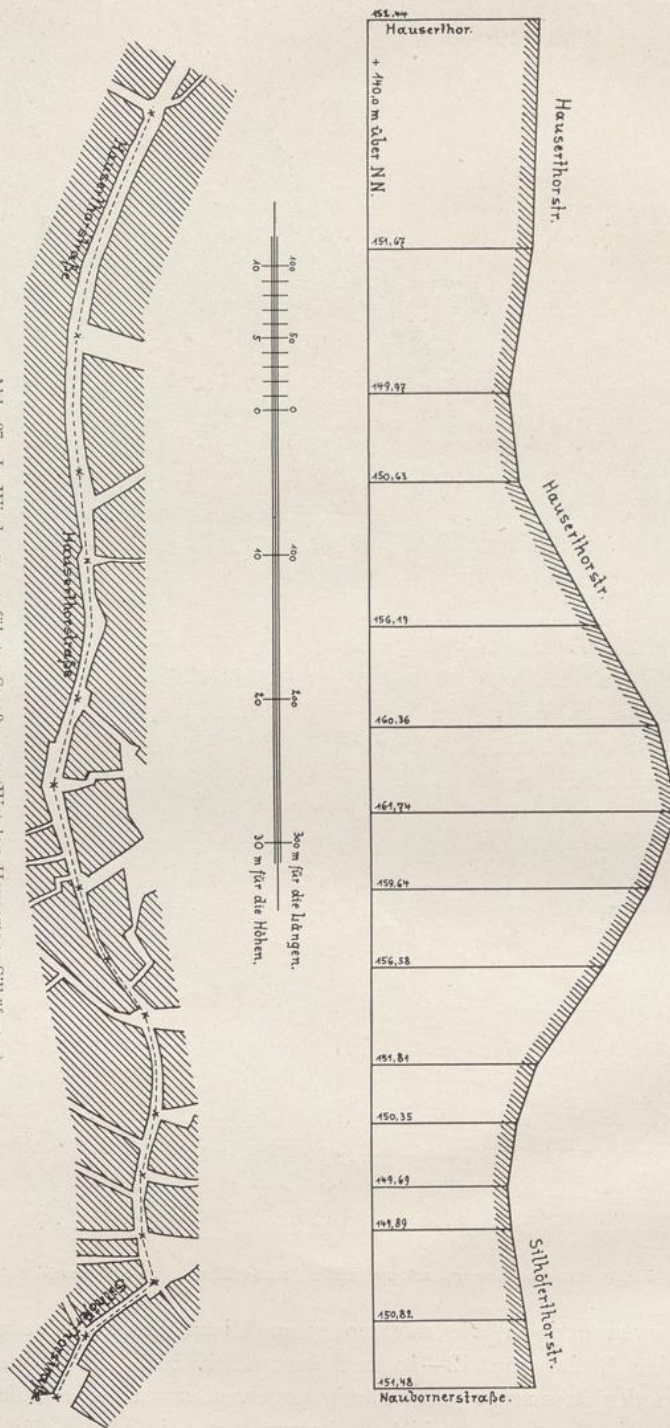
Berlin, 1911

4. Sich teilende Straßen.

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

Abb. 37. In Windungen geführter Straßenzug (Weizlar, Hauserthor—Silbthor).

4. Sich teilende Straßen.



zu Straßen geworden sind. Bei spitzwinkeligen 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

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

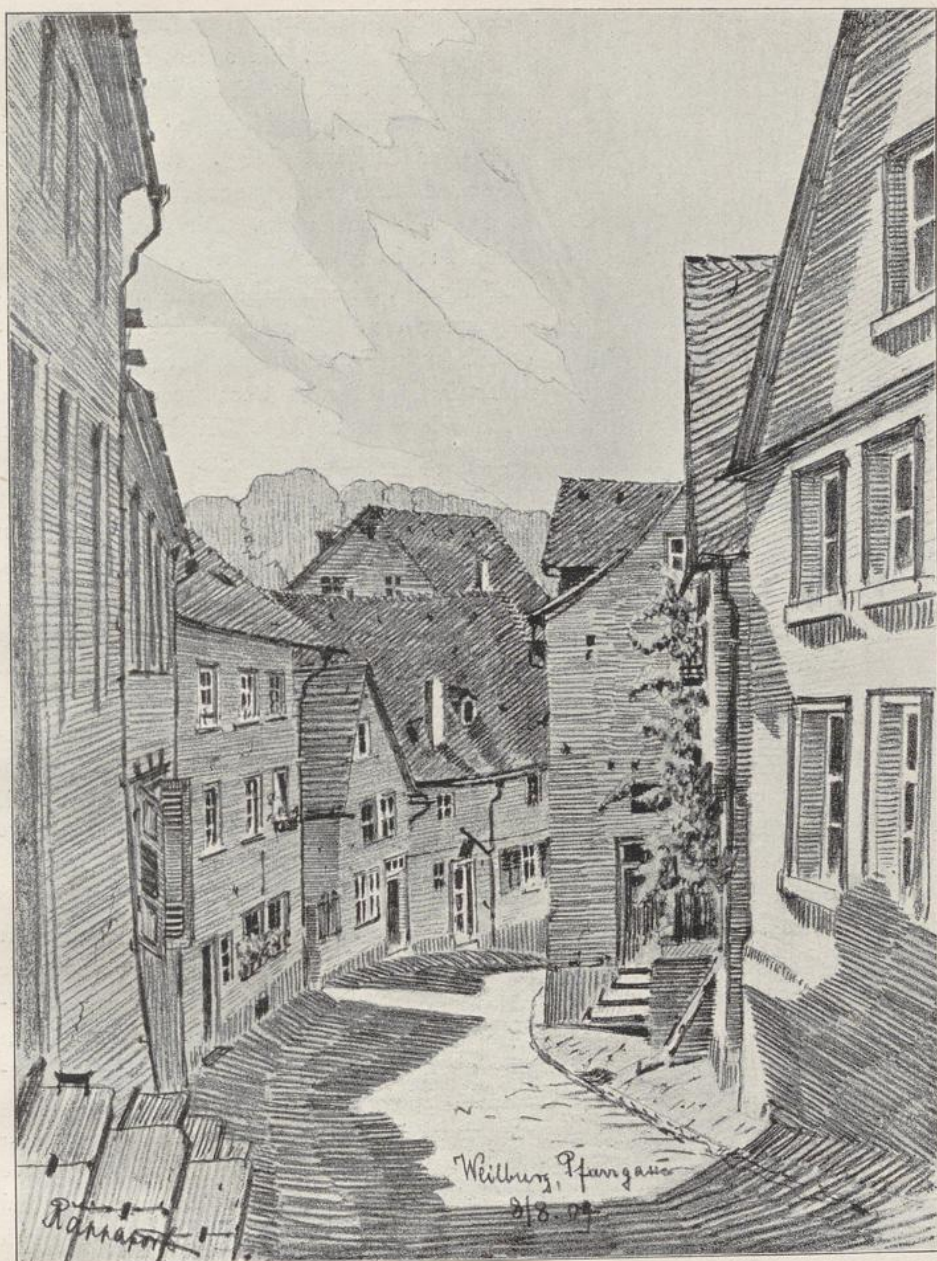


Abb. 38. Blick auf eine in Bogen geführte Straße (Weilburg, Pfarrgasse).

Masse voraussetzen. Derartige Anordnungen bieten mit ihren, wenn auch schmalen, Fronten senkrecht zur Richtung des Emporsteigenden dem Auge einen Ruhepunkt, der bei steilen Straßen besonders erwünscht ist (Abb. 42). Als Beispiel einer mehrfachen Straßengabelung sei der »Liebfrauenberg« in Wetzlar genannt (Abb. 43)¹⁾. Das Längsprofil beider vom Liebfrauenberg ausgehenden Gassen ist scharf konvex. Aber

¹⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 2.

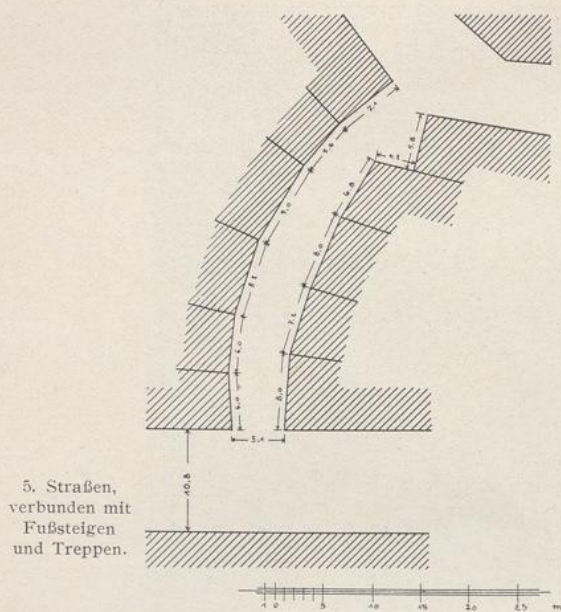


Abb. 39. Starke Straßenwindung infolge schmaler Einzelhäuser (Schema).

der Blick die Gassen hinauf und hinab zeigt erfreuliche Bilder. Besonders der Blick abwärts gehört zu dem Reizvollsten, was alte Straßenanlagen uns bieten können (Abb. 44. Wetzlar, Liebfrauenberg). Wohl gehen die Straßen steil hinab, auch der Höhenrücken ist deutlich erkennbar. Die starke Steigung von 1:5,1 an der steilsten Stelle ist für die heutigen Verkehrsverhältnisse wenig zweckentsprechend. Aber soweit leichter Wagenverkehr in Frage kommt, entspricht die Art der Straßenführung auch heute praktischen Anforderungen. Als Verkehrswege waren diese Gäßchen nie gedacht.

Diese deutliche Unterscheidung in der Ausbildung städtischer Wege geht in unseren neuen Stadtplänen mehr und mehr verloren. Man kennt nur noch den Begriff »Straße«. All das andere, wie Gang und Gasse, Steig und Stiege, Gracht und Graben¹⁾, gibt es nicht mehr. Aber nicht allein die Namen, auch die

entsprechenden Anordnungen sind verloren gegangen. Der praktische Sinn und das tatsächliche Bedürfnis, aus dem heraus jene früheren Anlagen entstanden sind, gab dem Stadtplane eine der jeweiligen Benutzung entsprechende Ausgestaltung. Mit den breiten Straßen verband man kleine Gäßchen (Abb. 45). Besonders bei Verkehrsstraßen, die zur Überwindung großer Höhen weite Bogen beschreiben müssen, legte man Gänge und Treppen ein, die für den Fußgänger ausreichen und ihn schneller zum Ziel führen. Ganz steil zwängen sie sich zwischen den Häusern empor; oft liegen an ihnen gar keine Hauseingänge, sondern nur die Seitengebäude und Höfe der oberen bzw. unteren Straße. Zuweilen finden sie ihre Begründung in der allgemeinen Engigkeit solcher Altstädte, zuweilen auch sind sie durch planloses Bauen verschiedener Zeiten entstanden. Häufig aber ist die bewußte Absicht des Städtebauers gar nicht zu verkennen. Fußwege und Stiege sind mit den Straßen verbunden, da diese Vereinigung am bequemsten den verschiedenen Verkehrsanforderungen entsprach. Daß mit dem Verlust dieser Anlagen auch eine Fülle künstlerischer Motive genommen wurde, ist offensichtlich. Gerade der Wechsel der Straßenbreiten und die Verschiedenheit der Straßensteigungen ergab in der Bebauung eine Fülle von Abwechslung, brachte jene Unterbrechungen und Überschneidungen in das Straßenbild, die zu dem zweckmäßig Notwendigen das malerisch Schöne gesellen.

Bebauung. Dazu kommt, daß die Bebauung alter steigender Straßen nur in den seltensten Fällen unter dem Zeichen einer absichtlichen Gesamtwirkung steht. Die Freiheit in der Ausbildung der einzelnen Häuser trägt wesentlich zu dem charakteristischen Aussehen alter Straßen bei. Neben der Gestalt der Straßengrundfläche ist die Ausgestaltung der Straßenwandungen der wesentlichste Faktor im Straßenganzen. Man

¹⁾ Vgl. Stübßen, Städtebau. S. 62.