



## **Steigende Straßen**

**Rappaport, Philipp**

**Berlin, 1911**

3. Zweiseitig ungleiche Bebauung.

---

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

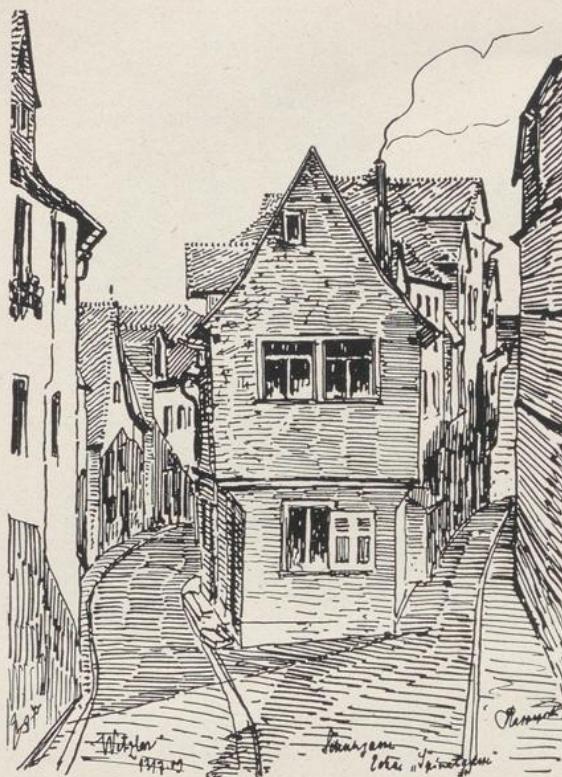


Abb. 41. Spitzwinkelige Straßengabelung (Wetzlar, Spinatgasse).

Das ist ihnen gemeinsam, darum erscheinen uns alte Straßen so einheitlich und anheimelnd (Abbildung 46). Bei steilen Gassen, in denen jedes Haus besonders deutlich hervortritt, ist diese Übereinstimmung in der Bebauung besonders wohltuend. Schmale, hohe Häuser eignen sich weit besser zur Bebauung steiler Straßen als langgestreckte, behäbig gelagerte Bauten<sup>1)</sup>. Das Haus des Mittelalters und der Frührenaissance, das der Straße den hohen Giebel zukehrt, erscheint uns darum besonders zweckentsprechend. Die aus dem Einzelanwesen entwickelte Grundrißform legt den Hauptwert auf die Hofgestaltung, während die schmalen Frontgiebel zuweilen in ganzen Straßenzügen fast gleich ausgebildet sind. Freilich allzu luftig sind solche zweiseitig bebauten Gassen mit hohen Häusern sein sollte, macht den Eindruck

nicht (Abb. 47). Die Straße, die luftig und hell eines überengen Raumes mit Oberlicht. Vom gesundheitlichen Standpunkte ist die Anlage keineswegs ohne Tadel. Der häufig geforderte und zuweilen durchgeführte Abbruch der schlimmsten Gassen ist daher gerechtfertigt. Man kann den schönheitlichen Verlust bedauern, aber es wäre falsch, um seinetwillen das »Risanamento« ungesunder Stadtteile aufzuhalten.

2. Unterbrechungen usw.  
in der  
Bebauung.

Arm an Abwechslung waren die alten Straßen gewiß nicht, auch die steilsten nicht. Vorsprünge und Rücksprünge, Überkragungen und Laubengänge wechseln. Oft sind es nur kleine Verschiebungen oder Versetzungen in der Straßenwandlung (Abb. 48)<sup>2)</sup>, aber sie genügen, die anmutigsten Bilder zu erzielen (Abb. 49). Besonders günstige Wirkungen ergeben sich, wenn man steigende Straßen hinauf- oder hinabschaut, und über den Häusern und Häuschen der Gasse erblickt man einen Monumentalbau, ragen die Türme der stadtbeherrschenden Kirche empor (Abb. 50)<sup>3)</sup>.

3. Zweiseitig  
ungleiche Be-  
bauung.

Wenn das Terrain eine zweiseitig gleiche Bebauung nicht gestattet, dann scheut man auch vor ungleichen Anordnungen nicht zurück. Aber nicht, daß man das Ungleiche absichtlich gesucht hätte. Weniger noch als bei den ganzen Stadtanlagen ging man bei einzelnen Straßen oder gar bei einzelnen Häusern geflissentlich

<sup>1)</sup> Vgl. F. Genzmer, Städtebauliche Vorträge II. I, S. 45.

<sup>2)</sup> Entnommen aus Henrici, Ästhetik. S. 102.

<sup>3)</sup> Vgl. Anmerkung zu Abb. 28.

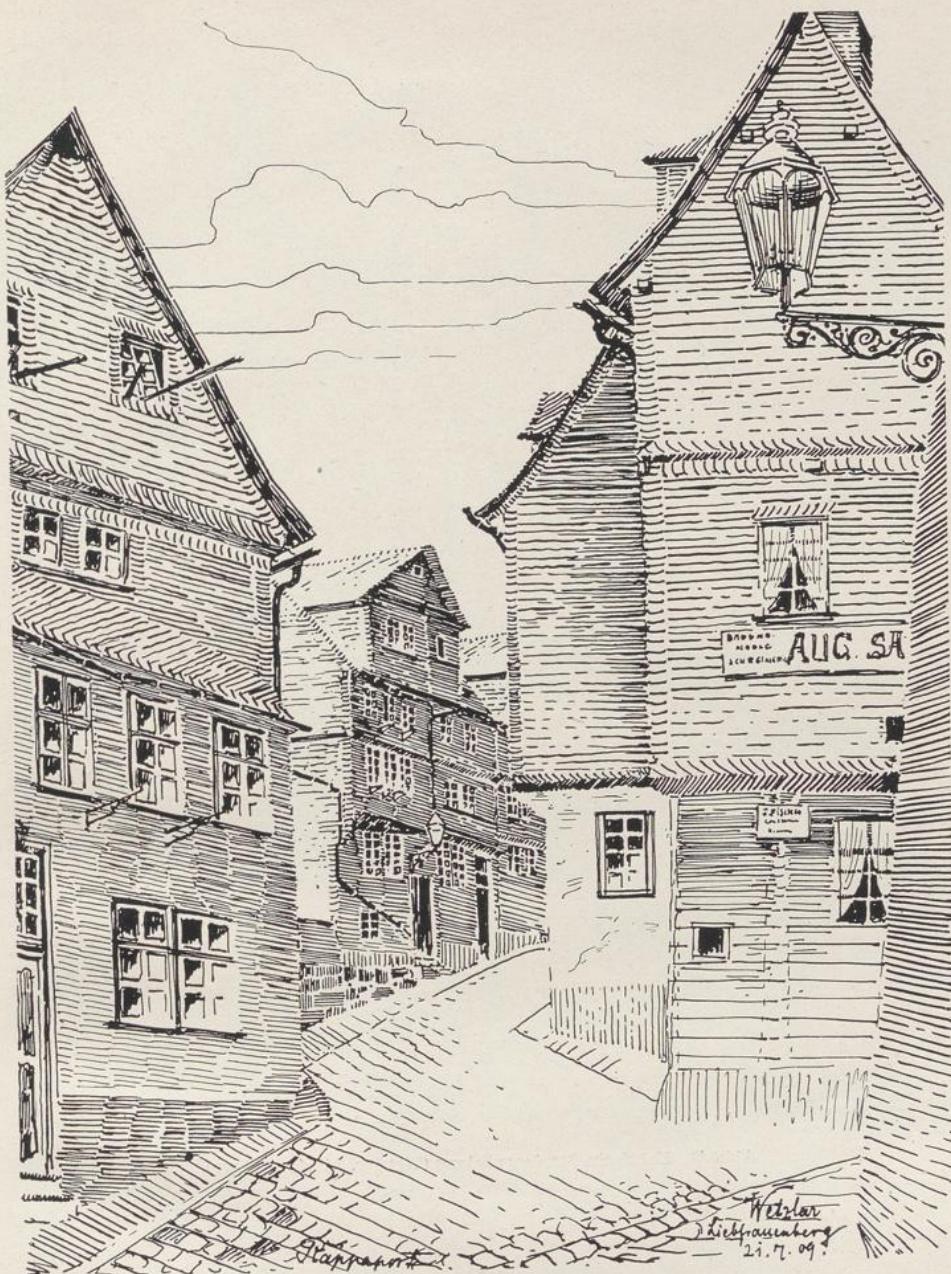


Abb. 42. Straßenerweiterung bei sich teilenden Straßen (Wetzlar, Liebfrauenberg).

darauf aus, eine wechselvolle »malerische« Wirkung zu schaffen. Man verließ die Symmetrie nur, »wenn es unvernünftig gewesen wäre, bei ihr zu beharren«<sup>1)</sup>. Dann freilich ließ man jene Straßenanlagen erstehen, die die künstlerischen Vorteile des Unregelmäßigen bewußt zum Ausdruck bringen. Eine Straßenseite wird hoch auf Rampen oder Felsenhang bebaut, die andere in Straßenhöhe. Wenn auch

<sup>1)</sup> Vgl. Caesar a. a. O.

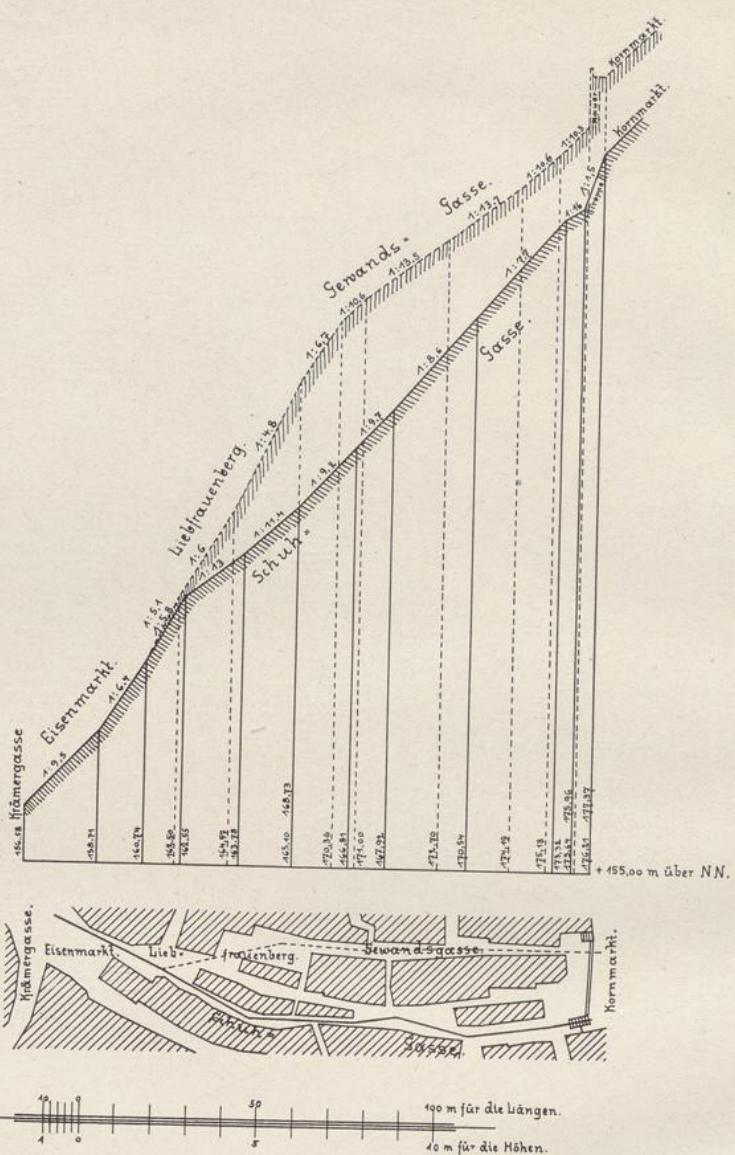


Abb. 43. Mehrfache Straßengabelung (Wetzlar, Liebfrauenberg).

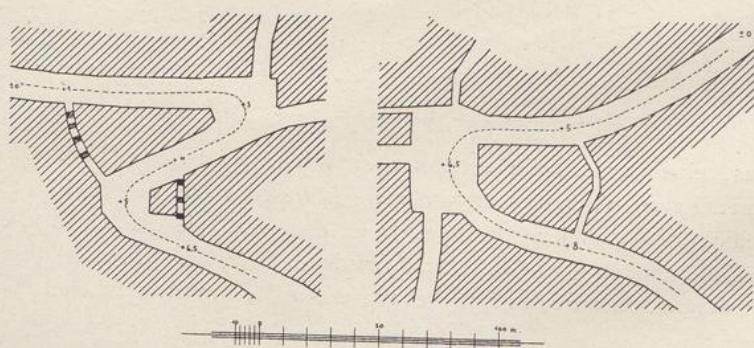
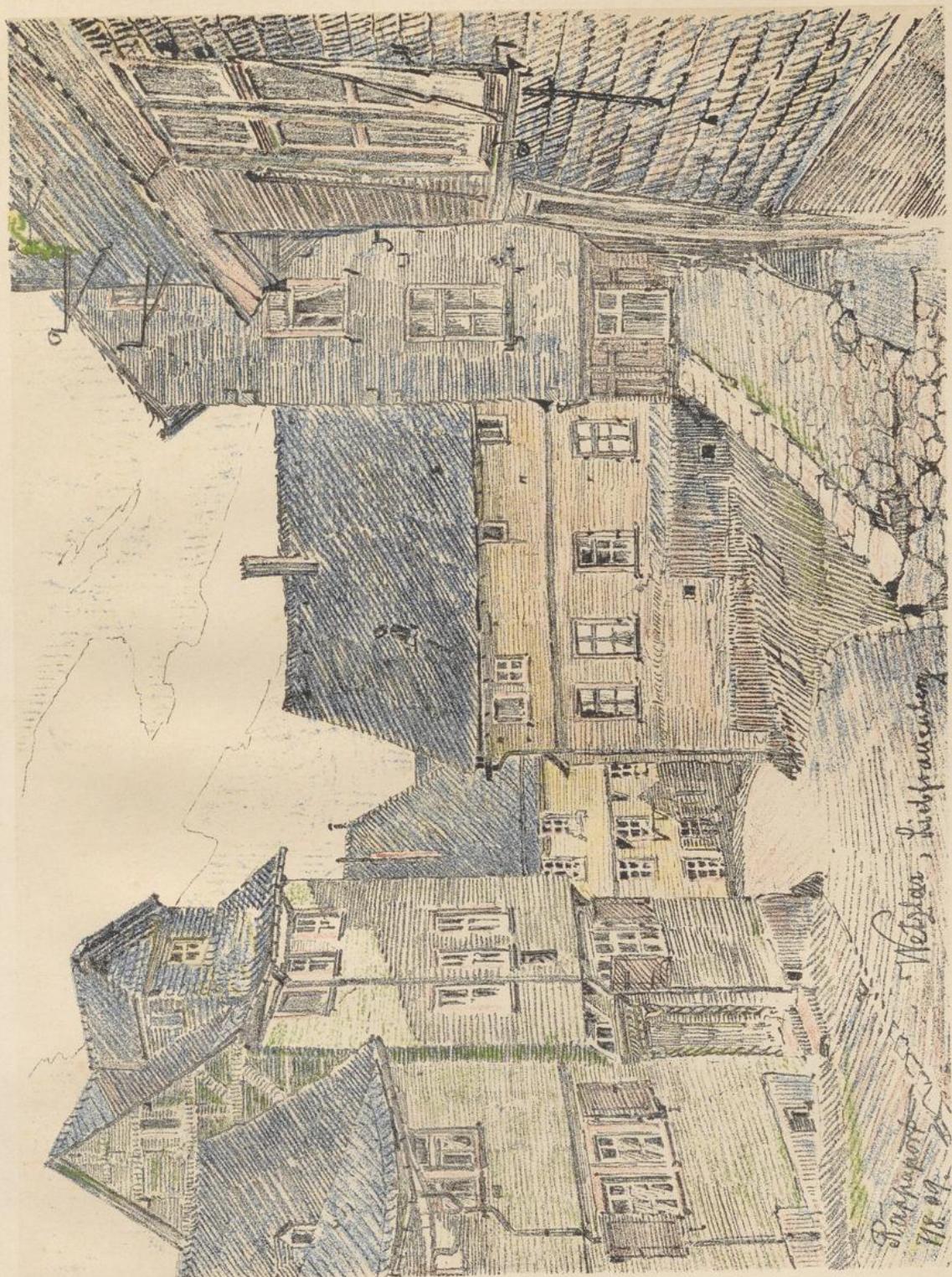


Abb. 45. Verbindung von Verkehrsstraßen mit Fußgängerwegen (Schema).



Der Liebfrauenberg in Wetzlar

Gezeichnet und verlebt bei Ernst Waormuth St. S. Berlin.



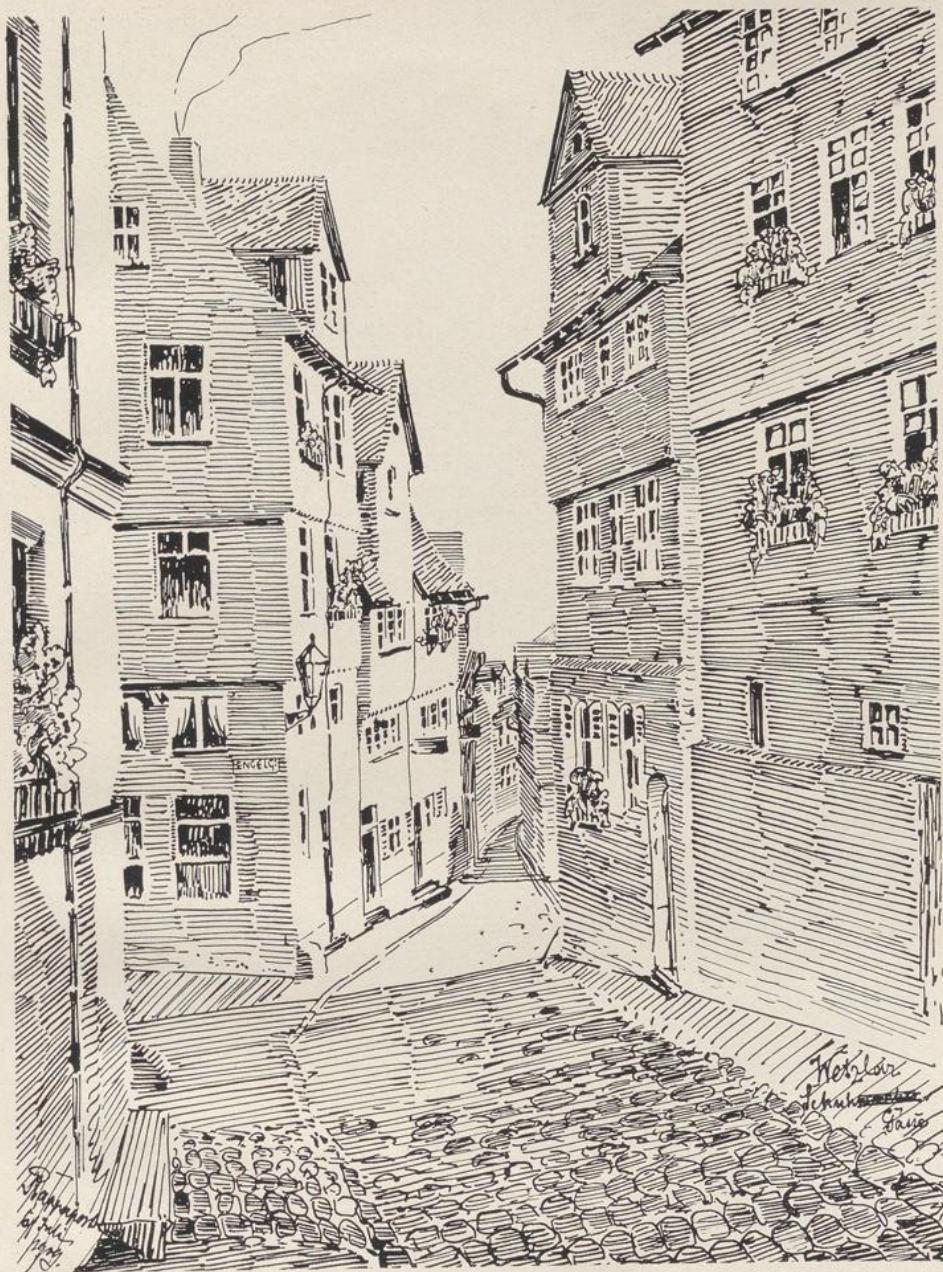


Abb. 46. Zweiseitig bebaute Straße (Wetzlar, Schuhgasse).

die Geschlossenheit bei solch unmittelbarer Benutzung des vorhandenen Geländes nicht immer gewahrt bleiben kann, so ist doch die Gruppierung bei solchen Straßen oft besonders geschickt und eigenartig (Abb. 51). Gerade wenn die Straßen nicht geschlossen bebaut sind, oder wenn an steilen Straßen einzelne Bauten größeren Umfangs stehen, ist es von Wichtigkeit, wie diese Bauten zur Straße in Beziehung gebracht sind. Bei der mannigfachen Bebauung in alten Straßen läßt sich aus dem

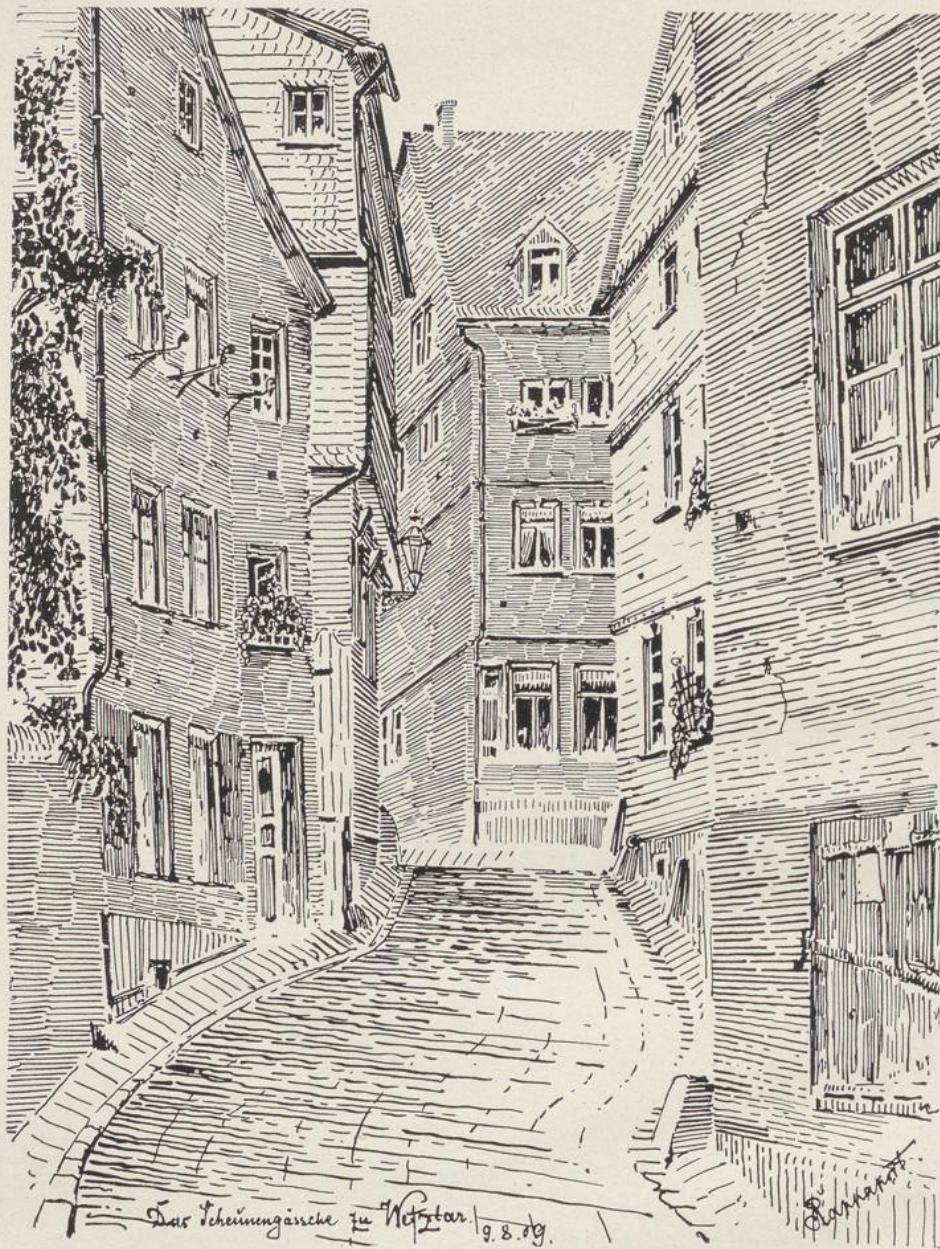


Abb. 47. Zweiseitig bebaut zu enge Straße (Wetzlar, Scheunengasse).

Vorhandenen kaum ableiten, was etwa grundsätzlich richtig ist. Es kann alles richtig sein. Die ungleiche Gestaltung der Bauten, die Verwendung quergerichteter Giebel, die Anordnung steiler Dächer ergab bei gleicher Voraussetzung ganz verschiedene Wirkungen. Immerhin läßt sich feststellen, daß man es vermied, langgestreckte und horizontal betonte Bauten an steile Straßen zu stellen. Soweit nicht die ganzen Straßen mit schmalen Einzelhäusern bebaut waren, stellte man gern

größere Bauteile oder überragende Bauten auf die höchste Stelle und ließ die kleineren Bauten staffelförmig emporsteigen<sup>1)</sup> (Abb. 52)<sup>2)</sup>.

Seltener findet man in alten Städten steigende Straßen, die nur einseitig bebaut sind. Innerhalb der Mauern war der Platz kostbar, man mußte jede Stelle ausnutzen. Nur bei solchen Straßen begnügte man sich mit einer Häuserreihe, die an besonders steilen Hängen entlangführten. Hier würde die talseitige Bebauung zu große Schwierigkeiten ergeben haben. Dann pflegen wohl Gärten talwärts angelegt zu sein (Abb. 53). Nur die Anordnung der bebauten Seite, die Windungen der Straße lassen selbst solche Bilder als geschlossenes Ganze erscheinen. Dazu kommt die Verwendung kräftiger Mauern zum Gartenabschluß. Sie geben auch der unbebauten Seite etwas Festes und Abgeschlossenes. Solche Mauern mit ihrem überragenden Grünersetzen trefflich die sonst aus Hausfronten bestehenden Straßenwandungen<sup>1)</sup>. Ein gutes Beispiel ist die steile Straße der »Jäcksburg« in Wetzlar, an der mehrere Straßeneinmündungen nur durch Gartenmauern gebildet werden (Abb. 54). Die Straße hat nichts von dem Engen, Raumartigen der Gassen im Stadtinnern; es ist wie der Ausschnitt aus einer freundlichen, sonnigen Gartenstadt. Aber auch hier ist das Bürgerlich-Beschauliche in der Art der Bebauung gewahrt. Ob Häuser, ob Gartenmauern: die Straßenwandungen machen zwar einen durchaus geschlossenen und doch zugleich malerischen Eindruck.

Neben der umrahmenden Ausgestaltung der Straßenwandungen ist auch die Bebauung auf der Straße selbst nicht unwesentlich. Mehr noch wie bei ebenen Straßen werden bei steigenden Straßen Brunnen, Denkmäler, Bäume, Laternen u. dgl. in die Erscheinung treten. Wichtig waren in unseren alten Städten die zahlreichen Brunnen auf der Straße; zuweilen auch die Marien- und Heiligsäulen. Mitten in die Straße hinein stellt man sie seltener, sondern zur Seite, in Rücksprünge oder kleine Ausbuchtungen. Besonders für Brunnen sucht man gern möglichst ebene Stellen. Durch Rampen und Futtermauern schafft man geeignete Punkte. Bei spitzwinkeligen Straßenschneidungen spart man das Dreieck für sie aus; bei steilen Steigungen stellt man sie oben an der Stelle des Gefällwechsels. Man kann hier wohl mit Bestimmtheit sagen, daß der mittelalterliche Baumeister nicht daran gedacht hat, durch die Stellung des Brunnens eine ästhetische Unschönheit des Straßenlängsprofils zu verdecken. Maßgebend war, daß der Brunnens dort von beiden Straßenteilen gleich gut erreicht werden konnte, und insbesondere daß er für Feuerlöschezwecke auf dem höchsten Punkte am besten stand. Nützlichkeit und Schönheit decken sich!<sup>3)</sup> — Bei steigenden Straßen mit konkavem oder mehrfach wechseln-

4. Einseitige Bebauung.

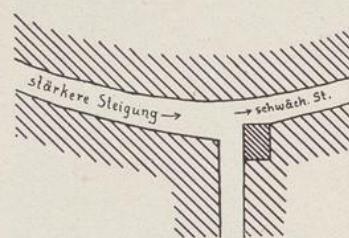
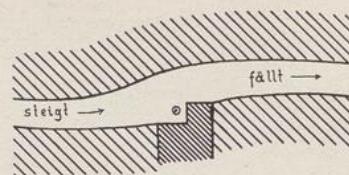


Abb. 48. Verschiebungen in der Straßenwandung (Schema).

5. Bebauung auf der Straße.

<sup>1)</sup> Vgl. F. Genzmer a. a. O. S. 22 u. 45.

<sup>2)</sup> Vgl. Anmerkung zu Abb. 28.

<sup>3)</sup> Chr. Klaiber spricht in seinem Aufsatze über »Die Bedeutung des Geländeunterschiedes für die Aufstellung von Schmuckbrunnen und Denkmälern« (vgl. »Denkmalspflege« 1910, Nr. 10)