



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Steigende Straßen

Rappaport, Philipp

Berlin, 1911

5. Bebauung auf der Straße.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-81815](#)

größere Bauteile oder überragende Bauten auf die höchste Stelle und ließ die kleineren Bauten staffelförmig emporsteigen¹⁾ (Abb. 52)²⁾.

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 Straßenwandungen¹⁾. 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 Brunnen dort von beiden Straßenteilen gleich gut erreicht werden konnte, und insbesondere daß er für Feuerlöschzwecke auf dem höchsten Punkte am besten stand. Nützlichkeit und Schönheit decken sich!³⁾ — Bei steigenden Straßen mit konkavem oder mehrfach wechseln-

4. Einseitige Bebauung.

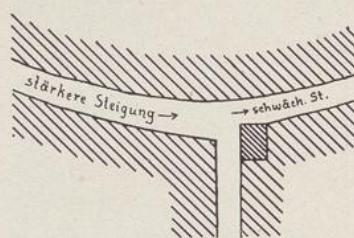
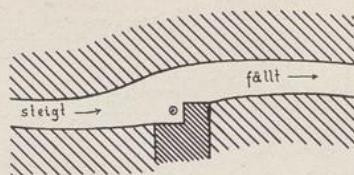


Abb. 48. Verschiebungen in der Straßenwandung (Schema).

5. Bebauung auf der Straße.

¹⁾ Vgl. F. Genzmer a. a. O. S. 22 u. 45.

²⁾ Vgl. Anmerkung zu Abb. 28.

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

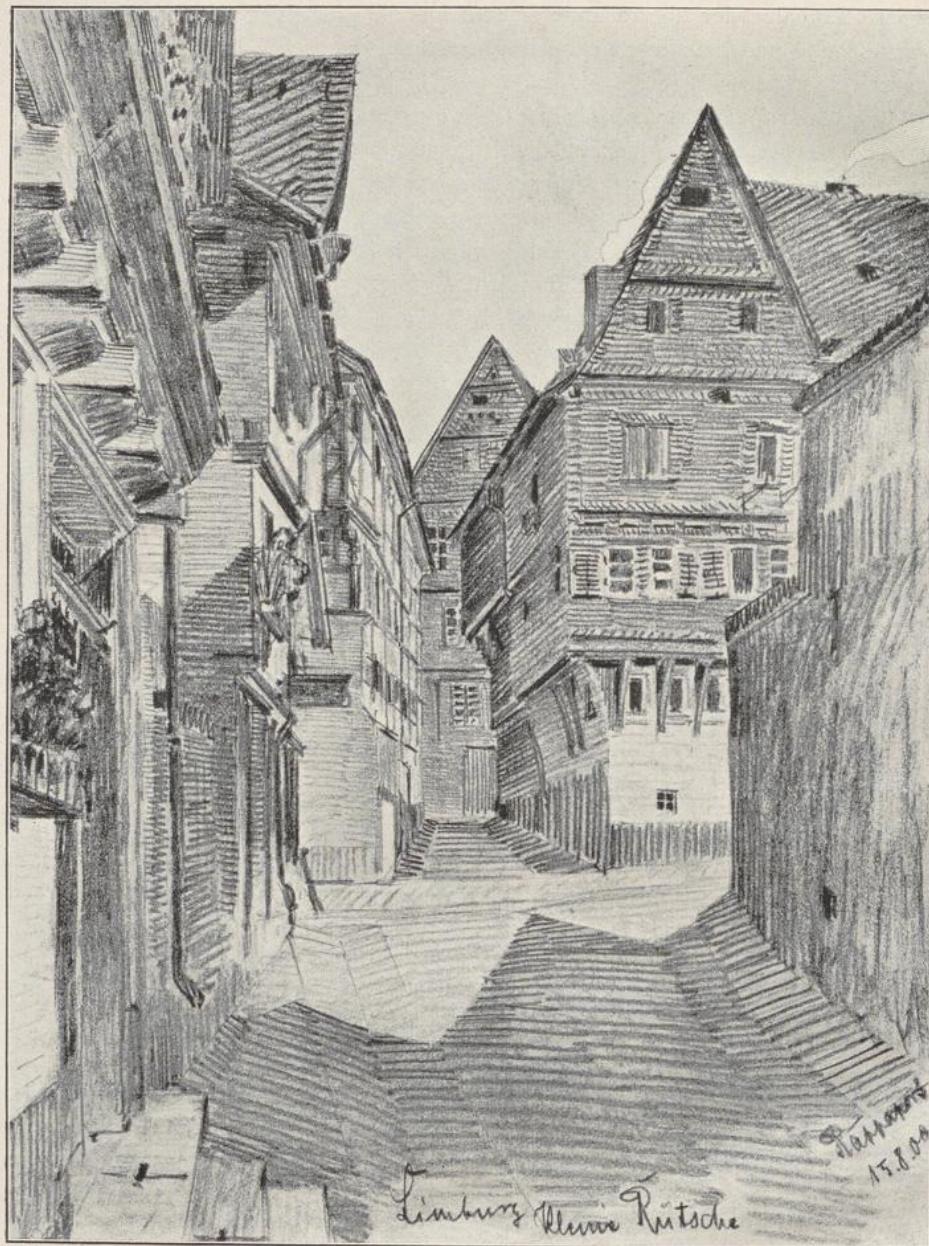


Abb. 49. Versetzung bei Durchdringung zweier Straßen (Limburg, Kleine Rütsche).

dem Längsprofil treten Baumreihen besonders deutlich wirksam hervor. Allerdings ist die reihenweise Straßenbepflanzung erst verhältnismäßig jung und war dem Mittelalter wohl ganz fremd. Zur vollen Bedeutung und planmäßig künstlerischen An-

davon, daß man sämtliche Beispiele auf die zwei Grundbegriffe des Hochgestellten und Tiefgestellten zurückführen könne. Bei geschlossenen Platzanlagen wird man im Verhältnis zur gesamten Grundflächengestaltung vielleicht von hochgestellt und tiefgestellt sprechen können. Für fortlaufende, steigende Straßenzüge ist der Begriff je nach dem Auge des Beschauers zu relativ.

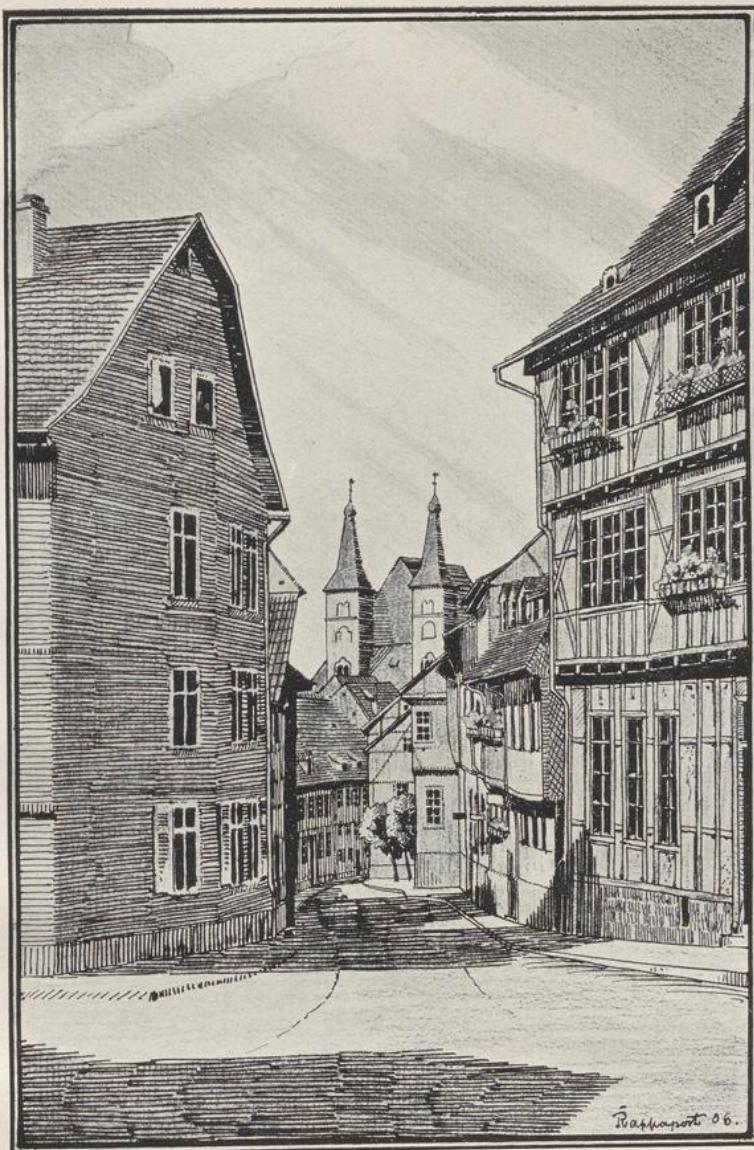


Abb. 50. Straße mit bedeutendem Bauwerk als Abschluß (Nordhausen, Blasiistraße).

wendung brachte sie erst die Barockzeit. — Auch die Laternen wirken des Abends auf steigenden, vor allem auf konkaven Straßen besonders freundlich, wenn die ferneren die nahen überragen und die ganze Kette sich einer fein geschwungenen Girlande gleich abhebt¹⁾. Eine allgemeine Straßenbeleuchtung, selbst primitivster Art, war aber im Mittelalter gänzlich unbekannt. — Wichtig für das Aussehen alter Straßen sind auch die zahlreichen »Freitreppe, Vordächer, Lauben, Ruhesitze u. dgl.«²⁾. Sie brachten selbst in die steilsten Straßen häufige Horizontalunterbrechungen hinein.

¹⁾ Vgl. Stübben, Städtebau. S. 80.

²⁾ Vgl. ebenda. S. 476.

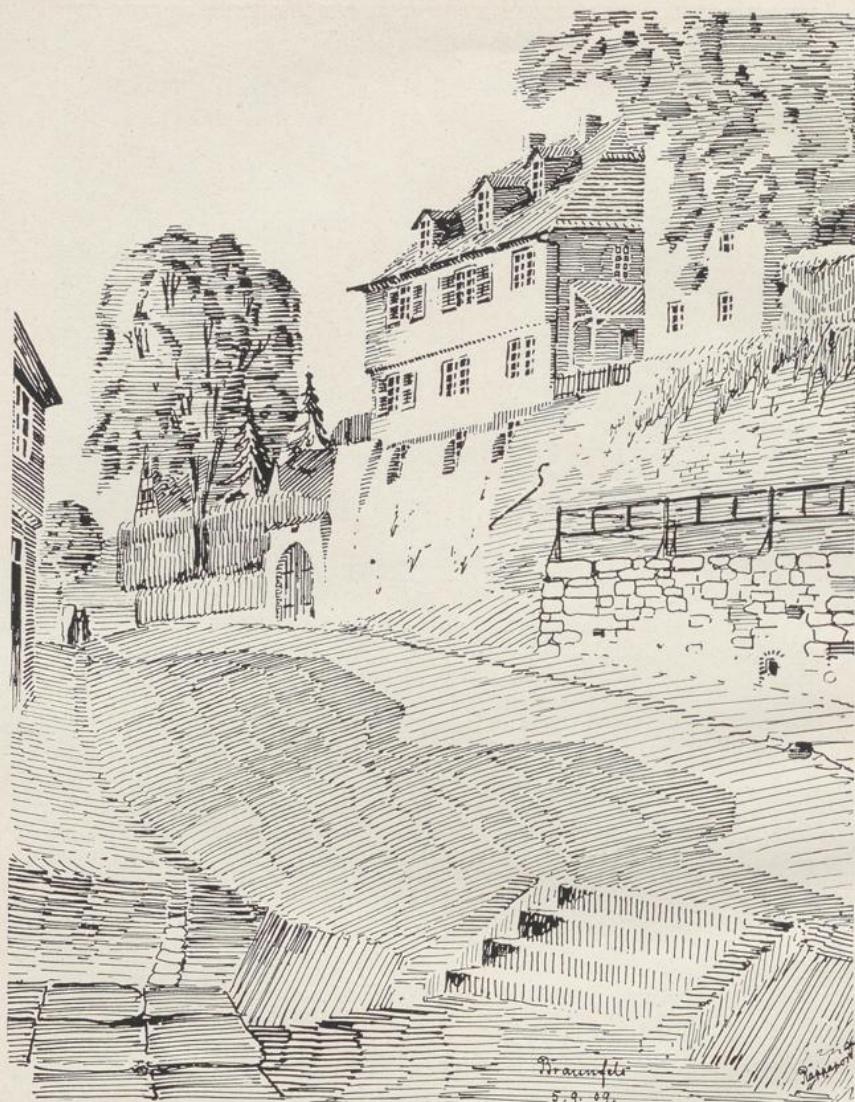


Abb. 51. Straße mit zweiseitiger, aber ungleich hoher Bebauung (Braunfels).

Weit mehr als heute war der Vorplatz vor dem Hause Aufenthalts- und Beschäftigungs-ort der Hausbewohner. Ungestört konnten die Alten vor dem Hause plaudern, die Jüngeren dort arbeiten, die Jüngsten ungestört spielen. Dies alles ist bei Beurteilung der alten Straßen nicht zu unterschätzen. Erinnert sei nur an das Treiben, das wir noch heute an schönen Sommerabenden auf den (nicht befahrbaren) Wohngängen in Lübeck finden¹⁾.

6. Unbebaute
Straßen.

Schließlich müssen hier auch unbebaute Straßen eine kurze Erwähnung finden. Die alten Städte setzen sich oft aus Ober- und Unterstadt zusammen; oder es liegt im Tale nur eine Einzelansiedelung, oben die geschlossene Stadt. Da führen straßen-

¹⁾ Vgl. Eberstadt, Wohnungswesen. S. 188.