

Fig. 78.

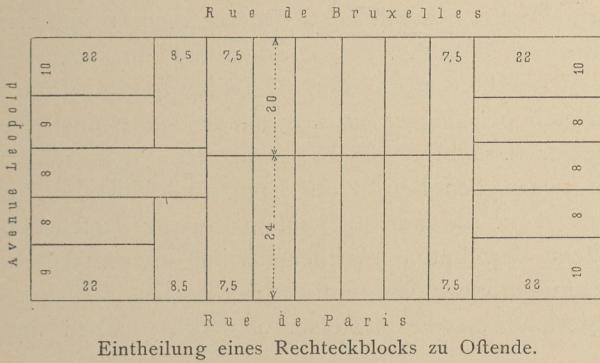


Fig. 79.

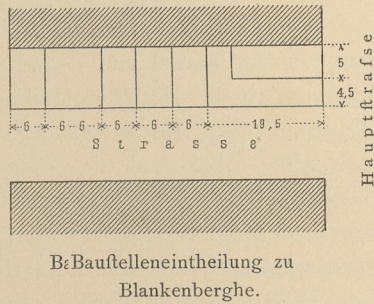
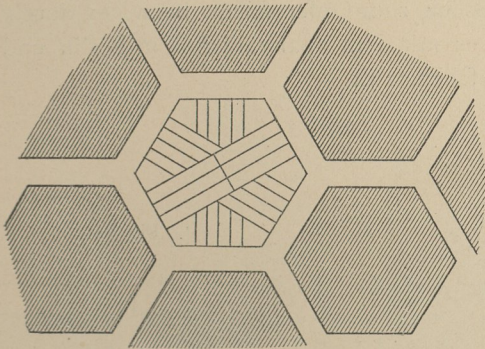


Fig. 80.



Amerikanische Sechseckblöcke. — 1/5000 n. Gr.

Zwecke benutzt ist, welcher der Straßensfront nicht bedarf. Einen in größere Baugrundstücke (für Miethhäuser) eingetheilten Block aus Budapest stellt Fig. 76 dar. (Vergl. auch Fig. 11 bis 16, S. 10.)

Nur der Sonderbarkeit wegen soll erwähnt werden, daß es in Amerika auch Stadttheile nach dem Sechseckmuster (Fig. 80) geben soll, was selbstredend, da durchgehende Verkehrsstraßen hierbei nicht möglich sind, eine Thorheit ist.

138.  
Sechseckige  
Blöcke.

#### 4. Kapitel.

### Die verschiedenen Straßenarten, ihre Breiten und Längen.

#### a) Straßenarten.

Die im Stadtplane nach Verkehrs-, Bbauungs-, Gefundheits- und Schönheits-Rücksichten fest gestellten sowohl, als auch die geschichtlich gewordenen Straßen unterscheiden sich schon äußerlich durch die ihnen beigelegten Namen, in welchen ihre Eigenart und Bedeutung theilweise zum Ausdruck gelangt. In den Straßennamen finden wir Bezeichnungen wie: Gasse, Gäschen, Hof, Kloster, *Cité*, Passage, Galerie, *Lane*, *Row*, *Terrace*, *Back-road*, Weg, Damm, Garten, Ufer (Staden, Quai, Kade, Lände, Stapel, Gracht, Rakpart, Werft), Twiete, Gang, Graben, Wall, Straßchen, Straße, Allee, Promenade, Ring (Cingel, Bollwerk, *Boulevard*), *Avenue*, *Corso* (*Cours*).

Diese Bezeichnungen sind gewissermaßen die Familiennamen, während die Glieder derselben Familie durch Vornamen unterschieden werden (Elstergasse, *Gereonshof*, Breiter Weg, Fuhlen-Twiete, *Luisen-Ufer*, *Kolorwrat*-Ring u. f. w.). Ausnahmsweise sind Vor- und Familiennamen in Eines verschmolzen, z. B. der »Graben«

139.  
Straßennamen.



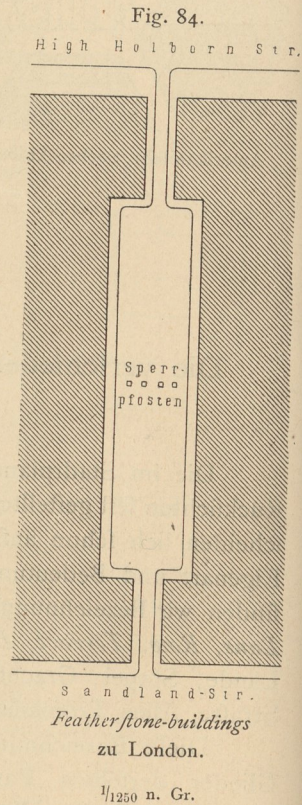
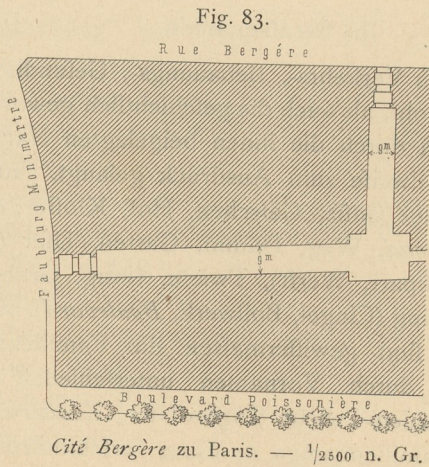
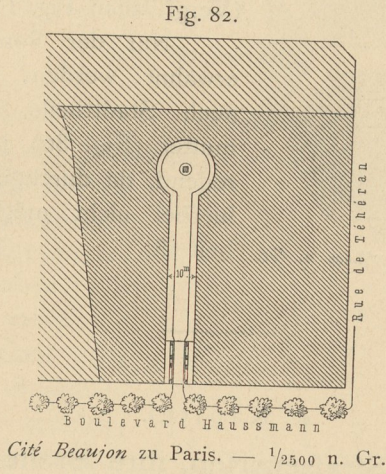
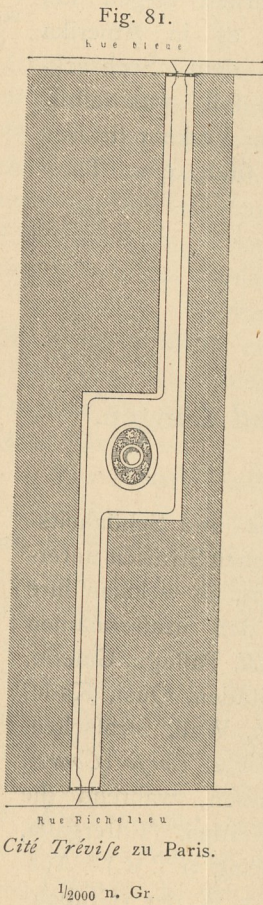
in Wien und Prag, die »Linden« in Berlin, die »Kukelke« in Dortmund, »Unter Fettehennen«, »Im Laach« zu Köln, der »Büchel« in Aachen, die »Zeil« in Frankfurt, die »Treille« zu Genf, die »Canébière« in Marseille, der »Corso« in Rom. *u. Straß.*

140.  
Gassen.

Der Familienname der Gassen, so geachtet er in allen deutschen Städten früher war, in Süddeutschland und Oesterreich (in Ungarn *útcza* genannt) heute noch ist, erfreut sich in Norddeutschland keiner Beliebtheit mehr, weil man dort irriger Weise mit der Bezeichnung »Gasse« gern den Begriff der Enge und Unsauberkeit verbindet. Während die Sackgassen, d. h. die nur mit einem Zugang versehenen Gassen, eben so die zahlreichen nicht bewohnten Zwischengäßchen in mittelalterlichen Städten mit Recht allmählig zum Verschwinden gebracht werden (die Zwischengäßchen durch Absperren, durch Verkauf an die Anstößer u. dergl.), haben sich die »Höfe« noch vielfach erhalten.

141.  
Höfe.

Es sind meist ehemalige Privatstraßen oder Privatgrundstücke, die der allmählichen Umbauung eines gemeinschaftlichen geräumigen Hofes mit zwei untergeordneten Zugängen oder nur einem Zugange ihre Entstehung verdanken. Auch diese »Höfe« werden der verkehrsverbessernden Zeit schliesslich zum Opfer fallen, bezw. in durchgehende Straßen umgewandelt werden, wie es mit dem Sparwaldshof in Berlin und dem Gereonshof in Köln in neuerer Zeit geschehen ist.





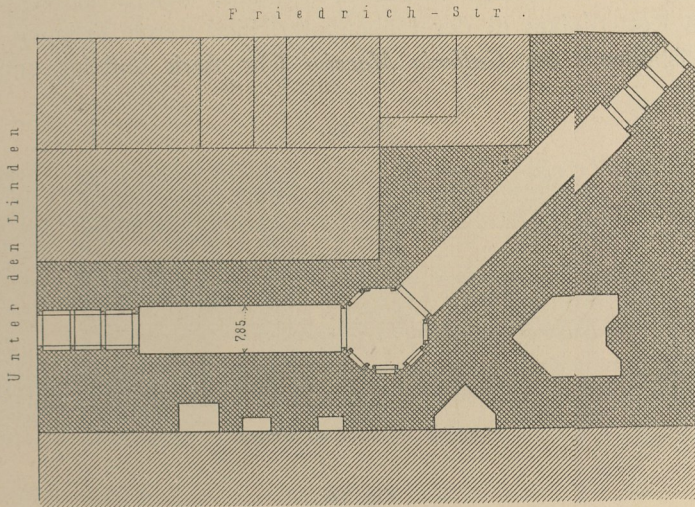
Mit den »Höfen« verwandt sind die in alten Städten noch vielfach vorhandenen »Klöfter«, die auf gleiche Art aus der Umbauung ehemaliger Klosterhöfe oder unmittelbar aus Klostergebäuden und Kloftergärten entstanden sind, während zwischenzeitlich die ehemaligen Klosterzugänge und das Klosterinnerere die Eigenschaft öffentlicher Strafsen oder Plätze erhalten haben.

142.  
Klöfter.

Weniger in deutschen, als in französischen und englischen Städten kommt es noch vor, dass solche Sackgassen, »Höfe« und »Klöfter« als Privatunternehmungen neu angelegt werden. Besonders in Paris giebt es zahlreiche sog. *Cités*, in London unzählige *Courts*, *Places*, *Buildings* u. dergl., welche in die Baublöcke als Sackgassen, hakenförmig oder in ähnlicher Gestalt einschneiden, tagsüber öffentlich zugänglich sind, Nachts aber meist durch Thore geschlossen werden. Fig. 81 bis 84 zeigen als Beispiele die *Cités Beaujon*, *Bergère* und *Trévise* zu Paris und die *Featherstone-Buildings* zu London. Der Zweck solcher Anlagen besteht in der vollkommeneren baulichen Ausnutzung größerer Grundflächen, deren Strafsenfront zu einer ergiebigen Bebauung nicht ausreicht. In Paris ist es meist die zu großem bemessene Ausdehnung vieler Baublöcke, welche die Bildung der *Cités* hervorgerufen hat. Wichtig ist eine

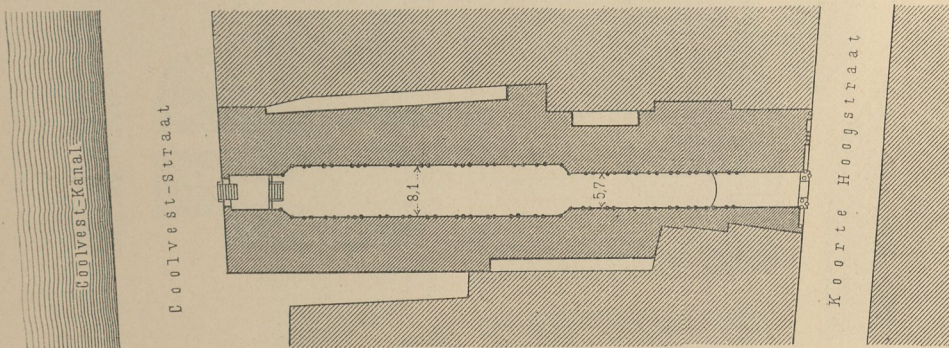
143.  
*Cités, Courts,*  
*Buildings.*

Fig. 85.



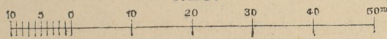
Kaiser-Galerie  
zu  
Berlin.

Fig. 86.



Passage zu Rotterdam.

1:1250



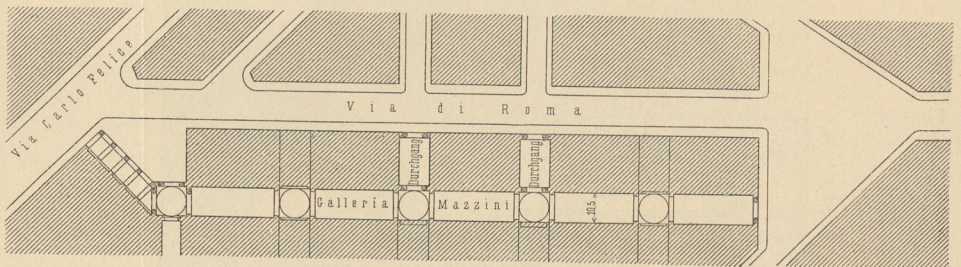


folche Anordnung derselben, das den Fuhrwerken das Wenden ermöglicht wird. Oft sind die Zugänge der französischen *Cités* und der englischen *Courts* überbaut, was aber weder für die Bewohner angenehm, noch gesundheitlich zuträglich ist. Die haken- oder knieförmige Grundrissgestalt, welche man bei diesen Privatanlagen häufig findet, pflegt man bei öffentlichen Strafsen für unzulässig zu halten, obwohl sie auch hier zuweilen vorkommt (*Nowack-Anlage* zu Karlsruhe, *Quirin-Straße* zu Köln).

144.  
Passagen  
und  
Galerien.

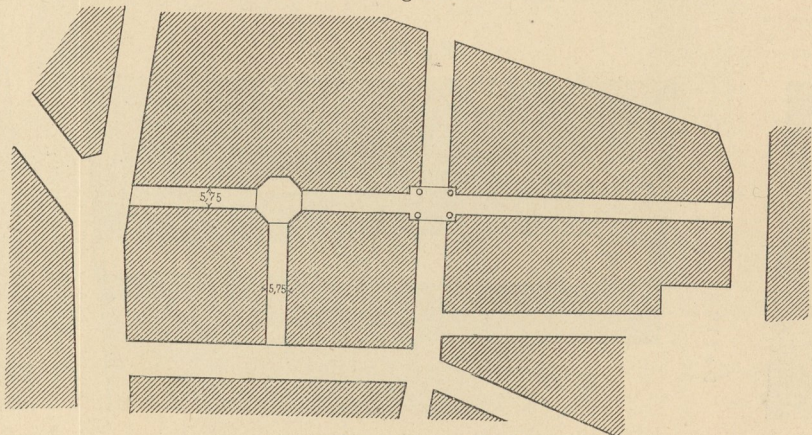
Eine Abart der *Cités* sind die »Passagen« oder »Galerien«, die auch in deutschen Städten eine Rolle zu spielen anfangen. Sie pflegen nur für Fußgänger bestimmt, an den Eingängen überbaut, mit Glasdächern versehen und beiderseits von Verkaufsläden, Kaffeehäusern u. dergl. eingefasst zu sein. Zu den bedeutendsten Passagen gehören die Kaiser-Galerie zu Berlin, von knieförmigem Grundriss, 7,85 m breit und 125 m lang (Fig. 85); die Passage zu Rotterdam, 8,1 m, bzw. 5,7 m breit und 95 m lang (Fig. 86); die *Galleria Mazzini* zu Genua, 10,5 m breit und 190 m lang (Fig. 87) und die *Galleria Vittorio Emanuele* zu Mailand (Fig. 89), 14,5 m breit, in Gestalt eines Kreuzes, dessen Schenkel 210 m, bzw. 105 m lang sind. Sowohl die Rotterdammer, als die Genueser Passage verbinden Strafsen, welche in sehr verschiedener Höhe liegen. In Rotterdam ist der Höhenunterschied durch Treppen überwunden, während der Fußboden der *Galleria Mazzini* sehr stark ansteigt und die Seiten-

Fig. 87.



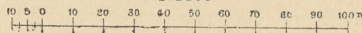
Galerie Mazzini zu Genua.

Fig. 88.



Galerie St. Hubert zu Brüssel.

1:2500





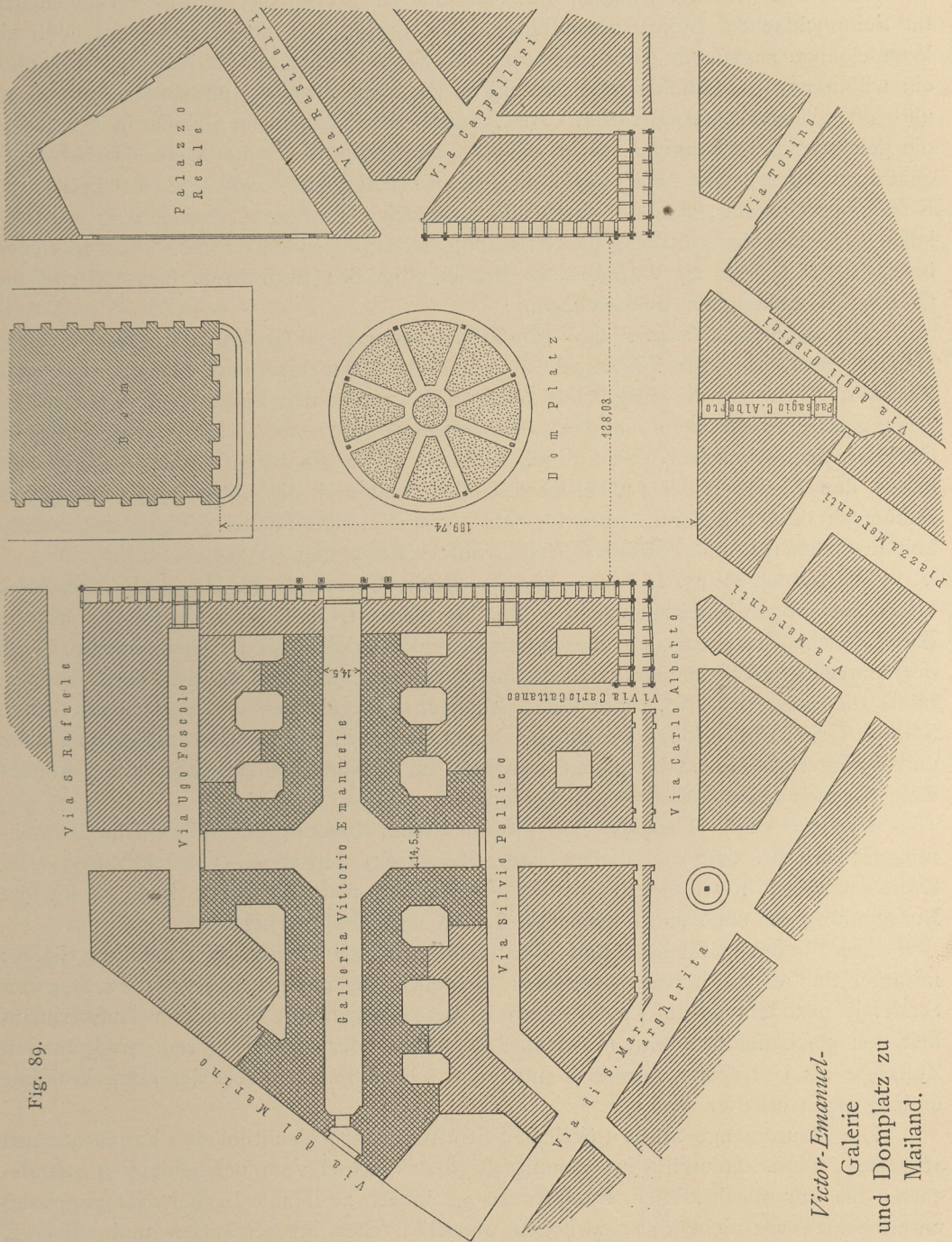
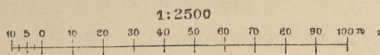


Fig. 89.

Victor-Emanuel-Galerie und Domplatz zu Mailand.





façaden in einzelnen Theilen abgesetzt sind, deren Höhenlagen durch eingeschaltete Kuppeln, welche die wagrechten Firfte des Glasdaches unterbrechen, vermittelt werden.

Solche bedeckte Passagen sind im Inneren großer Städte als Verkaufshallen für Schmuckfächer, Luxusgegenstände, Photographien u. dergl. und mehr noch als Wandelgänge angenehm und zweckmäßig. Sie sind vom künstlerischen Standpunkte ein willkommenes, anziehendes Mittelding zwischen Strafen- und Innen-Architektur und oft glänzend ausgestattet. Als Kapitalanlage haben sie jedoch in der Regel die gehegten Erwartungen nicht erfüllt. Die geringste Breite sollte 6 m betragen; engere Passagen, wie diejenigen zu Amiens (*Galerie du commerce*, 4 m breit), zu Köln (*Augusta-Halle*, 3,2 m breit) und zu Lüttich (*Passage Lemonnier*, 3,8 m breit), lassen bezüglich der Lüftung und Erhellung der anstossenden Räume viel zu wünschen übrig. Die *Galerie St. Hubert* zu Brüssel (Fig. 88) dürfte mit 5,75 m Breite die Grenze der Zulässigkeit bezeichnen.

<sup>145.</sup>  
Lanes, Rows,  
Terraces,  
Places,  
Back-roads.  
Die englischen *Lanes* sind gewöhnlich einspurige Gassen, die *Rows* einseitig bebaute Strafen, die *Terraces* abgeforderte Häusergruppen (vergl. Fig. 302). *Terraces*, *Places* und die englischen *Back-roads*, welche den hinteren untergeordneten Zugang zu Grundstücken bilden, deren Hauptfronten an anderen Strafen liegen, sind auf dem Continent wenig gebräuchlich. Die *Back-roads* oder Hinterstraßen haben den Nachtheil der nächtlichen Unsicherheit und des verstärkten polizeilichen Aufsichtsbedürfnisses, sonst aber so viele Vortheile, daß sie bei geeigneter Oertlichkeit in Geschäfts- und Fabrikvierteln wohl in Erwägung zu ziehen sind.

<sup>146.</sup>  
Bezeichnung  
nach der Orts-  
beschaffenheit.  
Die Namen »Weg, Damm, Bleiche, Bahn, Garten, Berg, Hügel, Brücke, Infel, Ufer« entspringen unmittelbar aus der Oertlichkeit, in so fern als »Weg, Damm, Bahn, Bleiche, Garten« aus früheren Landwegen, Eindeichungen, Seilerbahnen u. dergl. oder parcellirten Wiesen und Gärten entstanden sind, während »Berg, Hügel, Brücke, Infel« die jetzige oder frühere Ortsbeschaffenheit bezeichnen und endlich mit »Ufer, Staden, Quai, Kade, Lände, Stapel, Gracht, Rakpart, Werft« Uferstraßen an Flüssen und sonstigen Gewässern benannt werden. Im 6. Kapitel dieses Abschnittes werden diese Strafen näher besprochen werden.

<sup>147.</sup>  
Twieten  
und Gänge.  
»Twiete« und »Gang« sind norddeutsche, besonders Hamburgische Bezeichnungen; erstere, den englischen *Lanes* verwandt, für enge Zwischenstraßen oder Zwischengassen, in welchen zwei Fuhrwerke sich nicht begegnen können, letztere Bezeichnung für enge und winkelige Gassen ohne Fahrverkehr.

<sup>148.</sup>  
Gräben  
und Wälle.  
Die Namen »Graben« und »Wall« erinnern an ehemalige Befestigungslinien; mitunter sind es die hervorragendsten, zuweilen die untergeordnetsten Strafen der Stadt, je nachdem sie auf geschleiften Festungswerken mit besonderer Aufmerksamkeit neu geschaffen wurden (Krefeld, Dortmund) oder aber in ihrem mangelhaften Zustande als Unterkunft armer Leute oder schlechten Gefindels der alten Walllinie entlang noch erhalten sind.

<sup>149.</sup>  
Straßen  
schlechthin.  
Die Hauptmenge aller städtischen Strafen trägt schlechthin den Familiennamen »Straße«, ohne dadurch im mannigfaltigsten Wechsel vom bescheidensten »Straßchen« bis zur stattlichsten Prunkstraße gehindert zu sein. In der Namengebung unterscheiden wir nicht klar zwischen innerstädtischen Pflasterstraßen und äußeren, in das Land hinausführenden, meist macadamisirten Strafen, wenn auch die Namen »Steinweg, Landstraße« u. f. w. vorkommen. Bei den Franzosen sind die inneren *Rues* und die äußeren *Routes* besser unterschieden, eben so die englischen *Streets* und *Roads*.



Der Fahrweg in der Mitte, die Fußwege (Bürgersteige, Trottoirs) zu beiden Seiten, dies ist die übereinstimmende Eintheilung aller dieser »Straßen«, so lange nicht das Pflanzen von Baumreihen zu anderen Anordnungen führt.

In Italien ist diejenige Straßenart verbreitet, welche den Bürgersteig als bedeckten Bogengang in die Erdgeschosse der Häuser hineinlegt oder den Häusern vorlegt. Auch in Süd-Frankreich sind solche schattige Bürgersteig-Hallen, hier und da auch »Lauben« genannt, beliebt; stellenweise finden sie sich auch in der Schweiz, in Deutschland und in Oesterreich (Bern, München, Münster, Straßburg, Lübeck, Prag u. s. w.).

Einer reichen Ausbildung sind die breiten Straßen fähig, sobald sie zum Spaziergehen, Spazierenfahren und Reiten dienen sollen und theils des Schmuckes, theils des Schattens wegen mit Bäumen bepflanzt werden. Dadurch entstehen diejenigen Straßen, die unter dem Namen »Allee« oder »Promenade« bekannt sind, die auch ihrer Oertlichkeit entsprechend »Graben, Wall, Bollwerk, *Boulevard*« genannt werden, wenn sie den Platz ehemaliger Festungswerke einnehmen, oder »Ring«, »Cingel«, falls der die Stadt umschließende Verlauf derselben besonders betont werden soll. Die französische, auch bei uns zuweilen benutzte Bezeichnung *Avenue* drückt dagegen meistens die radiale Richtung aus; man hat darunter in der Regel eine mit Bäumen besetzte Zugangsstraße von einem Vorort oder einem äußeren Stadttheile zur Innenstadt oder den Zugang zu einem Stadtthor, einem Park, einem Palaß oder dergl. zu verstehen.

In New-York heißen die Straßen der Längsrichtung *Avenues*, diejenigen der Querrichtung *Streets*. In Ungarn überträgt man die strahlenförmige oder ringförmige Richtung der Straße auch ausdrücklich auf den Straßennamen; die Radialstraßen heißen *Sugárút*, z. B. *Vásárhelyi Sugárút*, die Ringstraßen *Körút*, z. B. *Váci Körút*.

Der anspruchsvollste, in Deutschland nicht gebräuchliche Straßename ist *Corso* oder *Cours*. Die Italiener verbinden mit *Corso* kaum einen anderen Sinn als den der städtischen Fahr-Promenade (die Fuß-Promenade oder der Parkfahrweg heißt *Passeggio*); der *Corso* zu Rom hat sogar: nur 12 bis 15<sup>m</sup> Breite. Die Franzosen jedoch verlangen von einem *Cours*, daß es besonders breit und reich ausgebildet sei, mindestens eine besondere Equipagen-Straße und abgetrennte Reitwege enthalte. Der Italiener gebraucht im letzteren Falle die Bezeichnungen *Largo* oder *Viale*. Der Name drückt indess hier, wie in allen Verhältnissen des Lebens, die Bedeutung eines Gegenstandes nur in unvollkommener Weise aus. Wir haben uns nur aus dem Grunde ausführlicher mit den Straßennamen beschäftigt, weil sich uns dabei ein Ueberblick über die große Verschiedenartigkeit städtischer Straßen darbot. Maßgebend für die wirkliche Bedeutung einer Straße sind — neben der Verkehrslage, Bebauung, Profilierung und Ausschmückung — vor Allem die Breite und Länge derselben.

## b) Straßenbreite.

Im Hinblick auf den Verkehr sind die Straßen nach ihrer Breite in den Ausführungsbestimmungen des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zum Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875 (siehe Anhang) eingetheilt in Nebenstraßen von 12 bis 20<sup>m</sup> Breite, in Verkehrsstraßen mittleren Ranges von 20 bis 30<sup>m</sup> Breite und in Hauptverkehrsstraßen von 30<sup>m</sup> und mehr Breite. Für die lebhaften Theile der Millionenstädte ist diese Eintheilung unzweifelhaft zutreffend. Für verkehrsreiche Mittelstädte, wie Leipzig, Frankfurt, Hannover etc., sind jene Maße schon

150.  
Bedeckte  
Seitengänge.

151.  
Alleen,  
*Boulevards*,  
Ringe,  
*Avenues*.

152.  
Amerikanische  
u. ungarische  
Bezeichnungen.

153.  
*Corso*, *Cours*.

154.  
Breitenabstufung  
bez. des  
Verkehres.



reichlich groß; für diese würde eine Eintheilung in die drei Classen von 12 bis 18 m, von 18 bis 26 m, von 26 bis 36 m wohl zweckentsprechender sein. Bei gewöhnlichen Verhältnissen aber genügen bezüglich des Verkehrs geringere Maße; daneben sind aber auch die Rücksichten auf Gesundheit, Schönheit und Ausschmückung für die Bestimmung der Breite maßgebend.

Obige Maße gelten zudem nur für neu anzulegende Stadttheile, da in alten Stadttheilen die Straßensbreiten, sogar bei Hauptstraßen, viel tiefer hinabgehen und auch bei Straßendurchbrüchen geringere Ansprüche gemacht werden müssen, als im freien Felde.

<sup>155.</sup>  
Mindestmaße.

Als eine der engsten städtischen Hauptstraßen sei die Hochstraße in Köln genannt, welche streckenweise nicht breiter, als 5,5 m ist und jetzt erst durch allmähliches Zurücktreten der Neubauten auf 8,16 m Breite gebracht wird. Zu den engsten Nebenstraßen gehören die 1,53 m breite, beiderseits mit neungeschoßigen Häusern eingefasste Friedensgasse (*Vico della pace*) in Genua und die nur 0,72 m breite *Calle stretta* zu Venedig, an der die Häuser sechsgeschoßig sind! Nicht unter dem südlichen und noch viel weniger unter dem nördlichen Himmel sind solche Gassen und enge Straßen zu billigen; man wird vielmehr darauf Bedacht nehmen, bei Zulassung von Neubauten auch die engsten Straßen auf wenigstens 6 bis 7 m zu verbreitern und neue Straßenanlagen auch bei der ungünstigsten Raumbeschränkung nicht unter 10 m Breite zu gestatten. Bei Straßendurchbrüchen von größerer Verkehrsbedeutung sollte man aber eine Breite von 13 bis 15 m als Mindestmaß fest halten. Für Durchbrüche ersten Ranges sind Breiten von 20 bis 25 m erforderlich; die Kaiser-*Wilhelm*-Straße in Berlin hat beispielsweise 22, bzw. 26 m Breite erhalten.

<sup>156.</sup>  
Normalmaße.

Für die neuen Stadttheile von Düsseldorf wurden durch ein Sachverständigen-Gutachten (siehe Anhang) Straßenbreiten von 15, 20 und 26 m empfohlen, außerdem jedoch Ringstraßen von 30 m Breite und mehr.

In der Stadterweiterung von Köln sind folgende Abstufungen bezüglich der Straßenbreite gebildet: 12, 14, 16, 18, 20, 22, 26, 30 m, ferner eine abwechselnde Ringstraßenbreite von 32 bis 70 m.

Bremen begnügt sich mit den Abstufungen 10, 14 und 18 m als Mindestmaße.

In Leipzig werden für Nebenstraßen wenigstens 13 m, für Hauptstraßen wenigstens 17 m gefordert. Das letztgenannte Maß gilt auch als Mindestbreite für Verkehrsstraßen in Hamburg. Für neue Straßen in Wien gelten die Maße 15, 19 und 23 m als zweckmäßig, selbstredend von Promenaden- und Luxusstraßen abgesehen.

Das Maß von 26 m bezeichnet nach § 15 des Preussischen Fluchtlinien-Gesetzes diejenige Breite, bis zu welcher die beiderseitigen Anlieger, jeder bis zur Straßenmitte, die Straßenanlage-Kosten bestreiten müssen; es ist zugleich unter gewöhnlichen Verhältnissen das größte Breitenmaß, welches der geschäftliche Straßenverkehr überhaupt verlangt.

<sup>157.</sup>  
Promenaden-  
Straßen.

Ueber dieses Maß hinaus beginnt der Luxus, übrigens ein durchaus berechtigter und nützlicher Luxus, da Baumreihen und Promenaden der ganzen Bevölkerung zu statten kommen und auch Reitwege und Equipagen-Fahrwege für den wohlhabenden Theil der Bürgerschaft so lange nicht für entbehrlich gelten dürfen, als man diesen Bevölkerungstheil selbst nicht für überflüssig hält.

Die geringste Breite einer Promenadenstraße ist 26 m, da man erst bei dieser Breite im Stande ist, auf jeder Straßenseite eine haltbare Baumreihe in wenigstens 6,5 bis 7,0 m Entfernung von den Häusern zu pflanzen; die Breite kann bis auf 100 m wachsen, wie wir dies im nächsten Kapitel bei Besprechung der Querprofile näher betrachten werden.



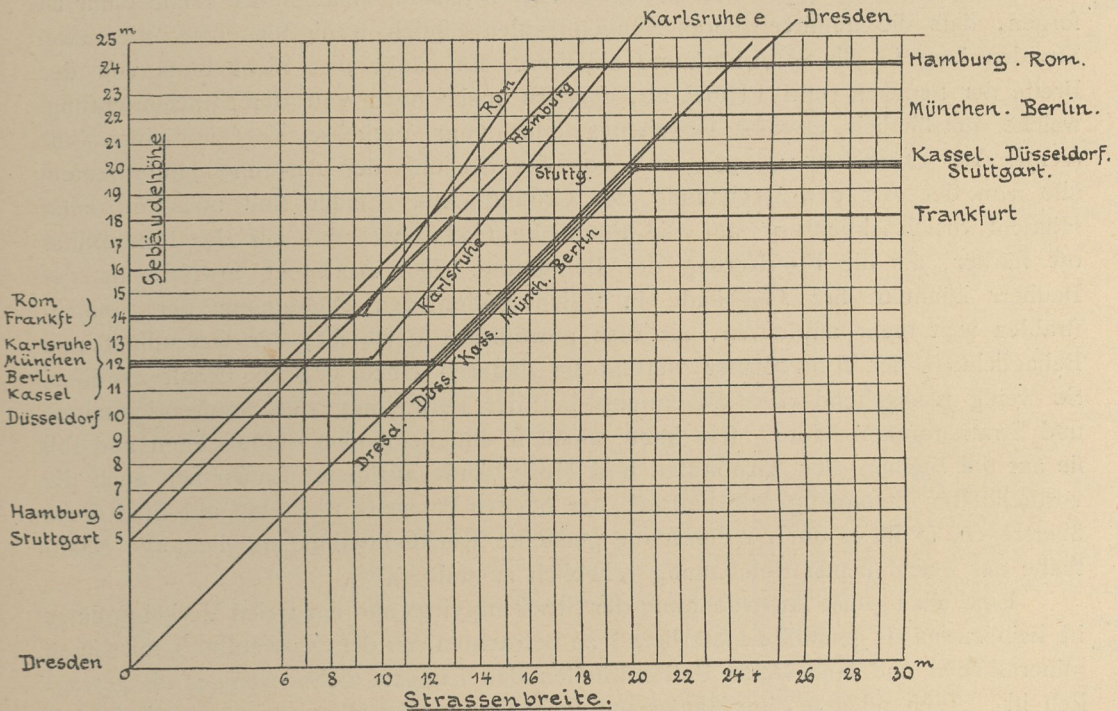
Die Strafen amerikanischer Städte pflegen, auch ohne Baumreihen, in sehr erheblichen Breiten angelegt zu werden. Für bloße Wohnstraßen sind 20 bis 30 m, für Verkehrs- und Geschäftsstraßen 40 bis 50 m gebräuchliche Breiten; allerdings überläßt man in der Regel einen beträchtlichen Theil oder Bürgersteig-Breite der privaten Benutzung der anstossenden Geschäftshäuser.

158.  
Amerikanische  
Straßen.

Die Anforderungen der Gesundheit an die Breite einer Straße werden durch die richtige Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse gleichfalls erfüllt sein, vorausgesetzt, daß die zulässige Haushöhe, wie dies in den meisten Bauordnungen der Fall ist, zur Straßenbreite in einem angemessenen Verhältnisse steht. Einige Bauordnungen (z. B. diejenige von Dresden) setzen den einfachen Grundsatze fest, daß

159.  
Gesundheitliche  
Anforderungen.

Fig. 90.



Verhältniß zwischen Straßenbreiten und Gebäudehöhen in verschiedenen Städten.

ein Haus vom Bürgersteig bis zum Dachgesims nicht höher sein soll, als die Straße breit ist.

Andere Bauordnungen vereinigen mit dieser Vorschrift die Bestimmung, daß auch für engere Straßen eine Haushöhe von beispielsweise 10 oder 12 m immer zulässig ist, daß ferner über eine gewisse Höhe, z. B. 20) oder 22 m, hinaus Wohngebäude überhaupt nicht aufgeführt werden dürfen (München, Berlin, Kassel, Düsseldorf). Die Mehrzahl der Städte schlägt indes einen Mittelweg ein (vergl. Fig. 90), indem sie bestimmt, daß zwischen den zulässigen absoluten Grenzzahlen die Haushöhe einige Meter (3 bis 6 m) mehr betragen darf, als die Straßensbreite (Frankfurt, Stuttgart, Köln, Hamburg). In Karlsruhe ist die größte zulässige Höhe zwischen den äußersten Grenzzahlen gleich der 1 1/4-fachen, im sonnigeren Rom gleich der 1 1/2-fachen Straßensbreite. Trélat verlangt, daß die Straßen behufs ausreichender

160.  
Beziehungen  
zwischen  
Haushöhe und  
Straßenbreite.



Beleuchtung der Wohnräume eine Breite erhalten, welche der  $1\frac{1}{2}$ -fachen Gebäudehöhe gleich ist<sup>27)</sup>.

161.  
Himmelslicht.

Ein leitender Gesichtspunkt ist oft derjenige, daß in jeden Wohnraum das Himmelslicht unter 45 Grad bis an die Rückwand des Zimmers einfallen soll. Obwohl diese Forderung an Straßen und Höfen anscheinend ziemlich leicht erfüllt werden kann, da die Lichtstrahlen von allen Theilen des Himmelsgewölbes ausgehen, haben doch die meisten Bauordnungen sich genöthigt gesehen, Höfe von so geringen Abmessungen zuzulassen, daß den unteren Geschossen der genannte Licht-Einfallswinkel durchaus nicht gewährt wird (vergl. Fig. 11 bis 16 u. 76). Sehr häufig wird die Forderung nicht einmal für die Erdgeschofs-Zimmer an der StraÙe erfüllt.

162.  
Sonnenstrahlen.

Weit schwieriger, ja oft unmöglich, ist es jedoch, in ähnlicher Weise dafür zu sorgen, daß die unmittelbaren Sonnenstrahlen täglich wenigstens eine oder zwei Stunden lang in alle Wohnräume einfallen. Es hängt dies nicht bloß von der Breite der Straßen (und Höfe) ab, sondern mehr noch von der Straßenrichtung, welche gewöhnlich etwas Gegebenes oder vom Verkehre Vorge schriebenes ist (vergl. Art. 12, S. 49 u. 50), und von der Stellung der An- und Hinterbauten, also von der Art der Bebauung des Grundstückes. Leider sind auch in dieser Hinsicht die Rücksichten auf die räumliche Gestaltung und auf die Rentabilität oft stärker, als die Forderung der Besonnung. Der Architekt sowohl, als der Bauherr könnten ihre Gebäude in vielen Fällen den Richtungen der Sonnenstrahlen weit mehr anpassen, als dies gewöhnlich geschieht; der Gesundheit und Behaglichkeit der Einwohner würden sie dadurch einen großen Dienst erweisen. So wenig maßgebend die Besonnung bei der Feststellung der Straßenrichtungen und Straßenbreiten leider sein kann, einen so entscheidenden Einfluß kann und soll sie auf die Stellung der Anbauten und Hofgebäude ausüben. Lassen sich auch die vortheilhaften Besonnungsverhältnisse der offenen Bauweise nicht auf alle Stadttheile übertragen, so ist es doch durch die gedachte Rücksichtnahme möglich, die Nachteile der geschlossenen Bebauung erheblich zu mildern<sup>28)</sup>.

163.  
Uebertriebene  
Straßenbreiten.

Eine allzu große Ausdehnung der Straßenbreiten und der freien Verkehrsplätze ist keineswegs als gesundheitsfördernd zu betrachten, da der Straßenstaub mit seinen mineralischen und faulenden Bestandtheilen den Lungen nichts weniger als zuträglich ist. Auch pflegen die Häuser um so höher emporgeführt zu werden, je breiter die Straßen sind; Licht und Sonnenschein werden also in fast demselben Verhältniß beschränkt, wie in weniger breiten Straßen, während die Unbequemlichkeit des Wohnens und die Nachteile der Bevölkerungsdichtigkeit gesteigert werden. In der Regel soll daher der Flächeninhalt des freien Straßenkörpers nicht über das zu erwartende Verkehrsbedürfniß und das einer mäßigen Gebäudehöhe entsprechende Lichtbedürfniß hinausgehen.

164.  
Bepflanzungen.

Da, wo aus besonderen Gründen sehr breite Straßen und Plätze angelegt werden, ist es eine Forderung der öffentlichen Gesundheitspflege, den nicht für den Verkehr nöthigen Flächen durch Bepflanzung oder Beraffung die schädlichen

<sup>27)</sup> Vergl.: VI. Internationaler Congress für Hygiene und Demographie zu Wien 1887. Arbeiten der hygienischen Sectionen. Heft Nr. XI: Mittel, die Gebäude mit Sonnenlicht und Sonnenwärme zu versorgen. Berichte von E. Clément & E. Trélat. Wien 1887 — ferner Baumeister's Referat über die betreffenden Congress-Verhandlungen in: Deutsche Viert. f. öff. Gesundheitspf. 1888, S. 220 — endlich die im Anhange dieses Halbbandes abgedruckten Münchener Leitätze des »Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege«.

<sup>28)</sup> Siehe auch: *De la hauteur des bâtiments en dehors de voies publiques. Gaz. des arch. et du bât.* 1878, S. 1.

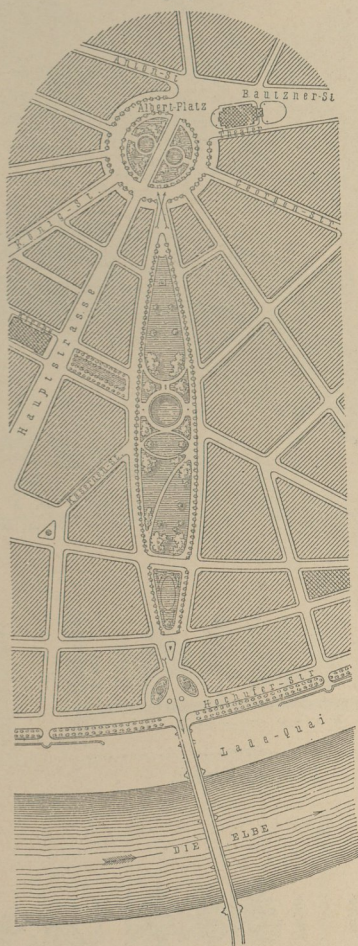


Eigenschaften zu nehmen, zugleich aber durch Polizei-Vorschriften der Gebäudehöhe ein angemessenes Ziel zu setzen.

Der Antheil der Strafsen- und Platzflächen am ggefammten Stadtfelde pflegt zwischen 25 und 50 Procent zu schwanken; ein gutes: Mittelmafs ist 35 Procent. Die untere Grenze von 25 Procent pflegt auf Unvollständigkei: des Planes, auf zu schmale Strafsen oder zu sparsame Anordnung von freien Plätzen hinzudeuten. Die obere Grenze von 50 Procent zeugt von starker Eintheilung des Strafsennetzes und kleinen Blöcken bei geschlossener Bebauung; in manchen neuen Theilen französischer Städte, z. B. in Genf, dessen Bauart einen durchaus 1 französischen Charakter hat, wird der Satz von 50 Procent sogar überschritten. Eine Vorschrift, das überhaupt Strafsen- und Platzflächen einen bestimmten geringsten 1 procentualischen Antheil des Bebauungsgebietes bilden müssen, wäre von keinem entscheidenden Werthe, da sie für Bebauungspläne, in denen nur die Hauptlinien festgelegt werden, nicht anwendbar ist und da grössere Parkanlagen, Gärten und (Gewerbeniederlassungen auch bei der Untertheilung die Rechnung vereiteln.

165.  
Antheil der  
Strafsen etc.  
am  
Gefammtenfelde.

Fig. 91.



Aus einem Bebauungsplan für  
Dresden-Neustadt.

$\frac{1}{1000}$  n. Gr.

Auch die Schönheit verlangt Mafshalten in der Strafsenbreite. So 0 unfreundlich und bedrückend Strafsen und Gassen von weniger als 8 oder gar 5 m sind, eben so unbehaglich und langweilig sind unnöthig weit angelegte, verkehrssarme Strafsen von 20 oder 30 m Breite mit niedrigen, d. h. ein- oder zweigeschossigen Häuserreihen. Es ist deshalb eine aufmerksame Abstufung der Strafsenbreiten, je nach der Bedeutung des Verkehrs und des Anbaues, erforderlich. Zwischen einem freien Platze und den abzweigenden Strafsen muss ein wohlthuendes Verhältniss, ein geordnetes Gleichgewicht bestehen; eine bepflanzte Ringstrasse, eine Promenadenstrasse, kurz jede Hauptstrasse muss sich in ihrer ganzen Anlage deutlich von Zweig- und Nebenstrassen unterscheiden.

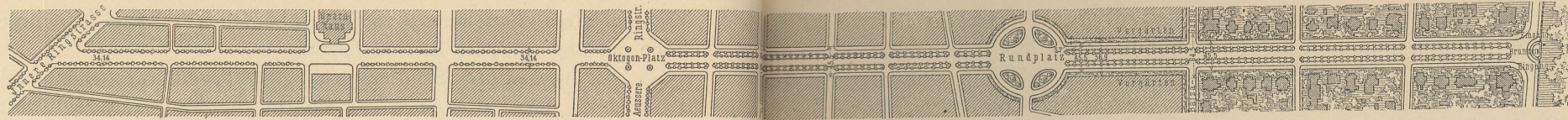
166.  
Mafshalten  
in der Breite.

Die Oertlichkeit kann zuweilen Anlass geben, eine Strasse keilförmig zu gestalten, d. h. die Breite einer geraden Strasse von einem Ende zum anderen allmählig abnehmen zu lassen. Ein bekanntes Beispiel ist die Neustädtische Hauptstrasse zu Dresden (Fig. 91). Man könnte es für einen schönheitlichen Vortheil halten, das, wie in mittelalterlichen Choranlagen, durch die Verjüngung der Breite die perspectivische Wirkung gesteigert wird. Aber diese Steigerung tritt nur in der einen Richtung ein und findet in der flauerer Wirkung nach der anderen Richtung ihre Schattenseite. Deshalb wird die Verjüngung der Strafsenbreite, so zweckmässig sie in manchen Fällen ist, z. B. bei der Ueberleitung verschiedenartiger Fluchtlinien oder bei der Mündung breiter Strafsen auf einen Knotenpunkt, immer nur ausnahmsweise anzuwenden sein.

167.  
Keilförmige  
Strafsen.

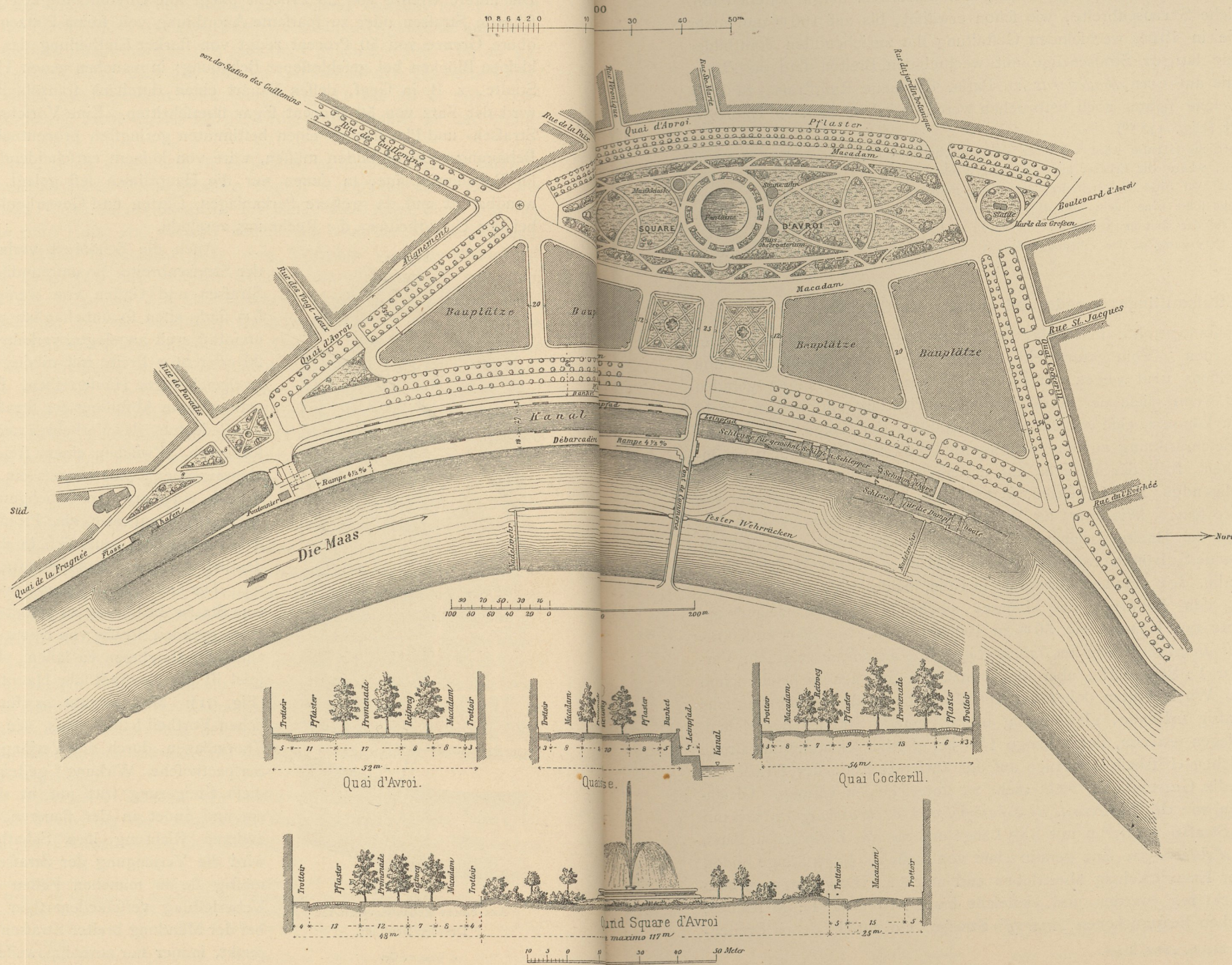


Fig. 92.



Andrassy-Strasse  
zu Budapest.

Fig. 93.



Gekrümmte  
Strafsenanlagen  
zu Lüttich<sup>30)</sup>.



168.  
Wechsel.

Eine der vornehmsten Forderungen der Schönheit ist der Wechsel in der Straßenausbildung, sowohl bezüglich der allgemeinen Form, als hinsichtlich der Breite, der Profilierung und der Ausschmückung. Je nachdem die letztere in bloßen Baumreihen, oder in Rasenbändern mit Ziergesträuch, oder in größeren gärtnerischen Anlagen, in Zierteichen, Springbrunnen, Denkmälern u. dergl. bestehen soll, kann die erforderliche Straßbreite, wie schon erwähnt, bis auf 100 m und mehr wachsen, indem sie in ihrer wechselnden Gestaltung die anziehendsten Stadtbilder hervorruft. Beispiele langer Straßenzüge mit wechselnden Breiten sind die *Boulevards* zu Brüssel, die äußeren *Boulevards* zu Paris, die neue Ringstraße zu Köln (vergl. Kap. 12), welche später noch besprochen werden wird, endlich die *Andrassy*-Straße zu Budapest (Fig. 92<sup>29</sup>).

Diese jetzt so herrliche Straße wäre bei ihrer außergewöhnlichen Länge von 2320 m eine langweilige Anlage geworden, wenn die Erbauer nicht für den Wechsel der Breite, der Profilierung und der Bebauung gesorgt hätten. Auf eine 34,14 m breite, aus einem Fahrweg und zwei baumbefetzten Bürgersteigen bestehende Strecke folgt eine solche von 45,5 m Breite, deren Profil zwei Mittelalleen zwischen drei Fahrstraßen zeigt; auf der dritten Strecke sind diesem Profil beiderseits Vorgärten von je 5,7 m Tiefe hinzugefügt, welche den Uebergang zu der Villenbebauung der in den Stadtpark mündenden Schlusstrecke vorbereiten.

### c) Straßlänge; gerade und gekrümmte Straßen.

169.  
Beschränkung  
der Länge.

Vom Verkehrsstandpunkte sollte eine Straße so lang als möglich in gerader Linie fortgeführt werden. Vom gesundheitlichen Standpunkte empfiehlt sich schon wegen des Staubtreibens und wegen der scharfen Winde, die in langen geraden Straßen, besonders wenn diese der herrschenden Windrichtung entsprechen, recht unangenehm werden können, eine vorsichtige Beschränkung der Länge. Die Schönheit verlangt diese Beschränkung auf das bestimmteste. Soll eine Straße dem Schönheitsgefühl entsprechen, soll der Verkehr auf derselben das Auge nicht ermüden, vielmehr ein befriedigendes Bild gewähren, so muß ihre Länge gewissermaßen eine Function ihrer Breite sein. Wie man für Wohnräume und Festäle als äußerstes Verhältniß der Länge zur Breite dasjenige wie 2 : 1 annimmt, so giebt es auch für die Stadtstraßen gewisse Schönheitsverhältnisse, die nicht überschritten werden sollten. Die »Linden« in Berlin, der »Hohenzollernring« in Köln, beides wohl proportionirte, ohne Uebertreibung den Eindruck der »Länge« machende Straßen, zeigen das Verhältniß der Breite zur Länge, wie 50 m zu 1000 m, bezw. wie 36 m zu 700 m. Die bekannte Pariser *Boulevard*-Strecke *Italiens-Capucines-Madeleine* zeigt ein Verhältniß von ungefähr 1 : 30, dürfte aber die Grenze des Schönen vielleicht schon überschritten haben. Wir möchten daher das Verhältniß 1 : 25 als die schönheitliche Grenze für gleichmäßig fallende, gleichmäßig breite, gerade Straßen bezeichnen, auch vor Straßenanlagen warnen, deren Länge 1 km bei gleicher Richtung und Breite überschreitet, in welchen deshalb das Auge auf das entfernte Ende der Straße geleitet wird, wo es die Gegenstände nicht mehr zu unterscheiden vermag. Gleichmäßig gerade Straßen, wie die *Boulevards de Sébastopol* und *de Strasbourg* zu Paris mit 2,3 km, die *Friedrich*-Straße zu Berlin mit 3 km Länge und die *Rue Lafayette* zu Paris, welche mit der *Rue d'Allemagne* eine gerade Linie von mehr als 4,5 km Länge bildet, sind offenbar in ihrer Entwicklung übertrieben und unschön. Das Längenverhältniß darf ein gestreckteres werden und vielleicht bis 1 : 40 oder 1 : 50 reichen, wenn, wie bei der oben besprochenen *Andrassy*-Straße, ein entschiedener Breiten-

<sup>29</sup>) Vergl.: Wochbl. f. Baukde. 1886, S. 476.



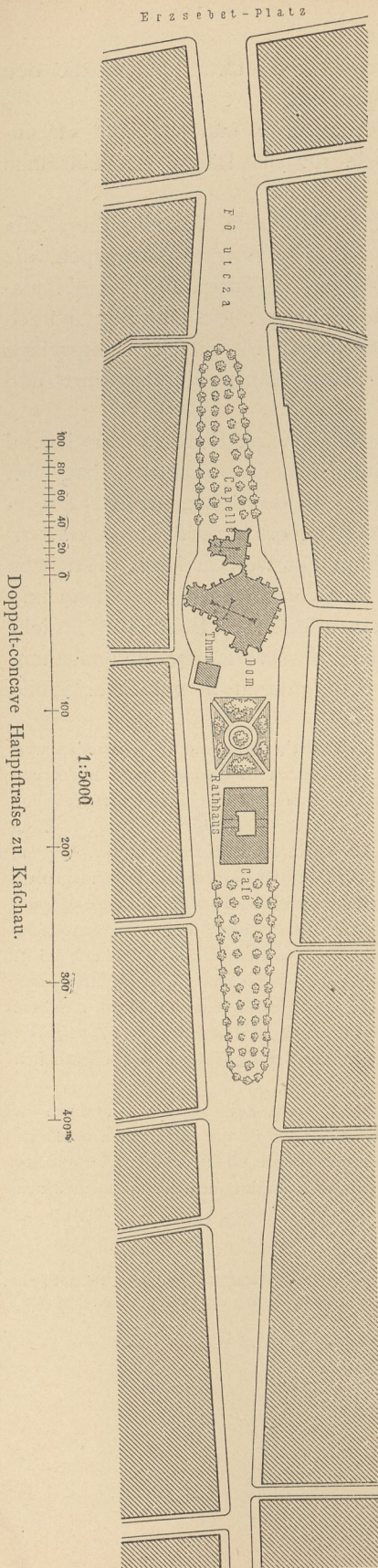


Fig. 94.

und Profilwechsel angeordnet wird, wenn die StraÙe ein concaves Gefälle hat — was im nächsten Kapitel behandelt werden wird — oder wenn die StraÙe gekrümmt ist.

Die gekrümmten StraÙen sind in ihrer Längenentwicklung und ihrem Nivellement weniger gebunden, als die geraden StraÙen, weil sie dem Auge ein vielgestaltigeres Bild darbieten. Sie besitzen die vortheilhafte Eigenschaft, das beim Begehen derselben die auf der concaven Seite stehenden Häuser, eines nach dem anderen, voller in die Erscheinung treten, das also ein steter Wechsel des Bildes vor sich geht, das endlich der Blick in eine krumme StraÙe sich durch die beiden StraÙenfronten selbst begrenzt, was wohnlicher, behaglicher, als die lange Perspective einer geraden StraÙe ausieht, die zu ihrem Abschluss eines besonderen Gegenstandes von Bedeutung bedarf, dann aber allerdings an Monumentalität und GroÙartigkeit dem gekrümmten StraÙenzuge weit überlegen sein kann. Der Nachtheil der StraÙenkrümmung besteht darin, das die Häuser auf der convexen Seite so wenig sich geltend machen, indem der Blick immer auf der concaven Seite ruht, und das der Verkehr weniger übersichtlich ist. Auf alle Fälle ist die gekrümmte StraÙe eine angenehme Abwechslung in dem gewohnten geradlinigen Schema; die völlige Verwerfung krummer StraÙen aus modernen Stadtplänen ist daher ungerechtfertigt. In vielen Fällen, wo der Uebergang aus einer StraÙenrichtung in eine andere zu vermitteln, wo die gerade StraÙe den Grundstücksgrenzen oder dem hügeligen Gelände sich nicht ohne Zwang anpassen lässt, wo alte Gebäude zu schonen sind u. f. f., kann eine schlanke StraÙenkrümmung schön und zweckmäÙig sein. Die krummen StraÙen zur Regel erheben zu wollen, wäre eine Thorheit. Eben so ist es ein Unding, krumme und unregelmäÙige mittelalterliche StraÙen wegen ihrer malerischen Erscheinung zur absichtlichen, willkürlichen Nachbildung empfehlen zu wollen. Die malerische Erscheinung würde wohl meistens einem sehr unvortheilhaften Bilde Platz machen,

170.  
Gekrümmte  
StraÙen.



wenn man sich die mittelalterlichen Gebäude durch solche ersetzt denkt, die den heutigen Anforderungen und Gepflogenheiten entsprechen.

Die Krümmung durch eine Polygonlinie zu ersetzen, ist unnöthig und oft un- schön; die Ersetzung der Curve durch eine Gerade für die Länge der einzelnen Hausfront ist indess nicht ausgefloffen.

171.  
Beispiele.

Schöne Beispiele krummer Strafsen sind der *Canal Grande* zu Venedig, die »Zeil« zu Frankfurt, die *Maximilian-Straße* zu Augsburg, die *Place Meir* zu Antwerpen, die *Rue Esquermoise* zu Lille, der *Boulevard Richard-Lenoir* zu Paris, auch der Hanfa- Ring zu Köln (siehe Kap. 12). Allerdings macht die Biegung allein eine Straße noch nicht schön, wie der *Regents-Quadrant* zu London zeigt, wo dieselbe langweilige fünfstöckige Façaden-Architektur in der ganzen Strafsenlänge durchgeführt und fogar über die Querstraßen fort verbunden ist.

172.  
Doppelt  
gekrümmte  
Strafsen.

Der Umstand, daß in der gebogenen Straße die concave Seite so vorwiegend sich geltend macht, während die convexe als untergeordnet zurücktritt, hat zum Entwurf und zur Anlage von Strafsen geführt, deren beide Seiten concav ausge- baucht sind, deren Fläche also eine linienförmige Gestalt erhält und durch Garten- anlagen, Laufbrunnen u. dergl. ausgefüllt bzw. geschmückt werden kann. Oertliche Verhältnisse können solche Strafsenanlagen, wovon der von *Blonden* entworfene und ausgeführte *Quai d'Avroy* in Lüttich (Fig. 93<sup>30</sup>) ein glänzendes Beispiel ist, nicht allein rechtfertigen, sondern sie zu einer vorzüglichen Stadtverschönerung machen. Es wäre aber verwerflich, ohne die örtlichen Vorbedingungen in gefuchter Weise solche Ausnahmsanlagen herrichten zu wollen.

173.  
Beispiele.

In Lüttich lag die örtliche Vorbedingung darin, daß die westliche Strafsenfront vorhanden war, daß die östliche Bogenfront die Verlängerung der zum Bahnhof kommenden *Guillemins-Straße* bildet und daß ferner die linienförmige Parkanlage hauptsächlich den Platz eines früheren Schiffahrtsbeckens ein- nimmt. Auch die neue concave Strafsenfront am Maasufer in Fig. 93 ist von prächtiger Wirkung. — Eine mächtige concave Uferstraße besitzt Antwerpen an der Schelde; am Rheinufer zu Köln ist sie im Werden.

Nach dem Lütticher Vorbilde hat der Verfasser im Jahre 1878 bei der Dresdener Bebauungsplan- Concurränz eine doppelt-concave Strafsenanlage vorgeschlagen, deren westlicher Fahrweg die Verlängerung der Elbebrücke bildet, während die Zusammenziehung am entgegengesetzten Ende durch die organische Einmündung in den *Albert-Platz* bedingt ist (Fig. 91). Die Durchfahung dieses Platzes liefse sich leicht so umgestalten, daß nicht bloß die Hauptstraße, sondern auch die neue Straße und die Königsstraße auf- genommen werden; leider muß die Hochuferstraße an der Elbe die unwirksame convexe Form erhalten.

Von besonderem Reiz ist die nach linienförmigen Grundlinien angelegte Hauptstraße (*Fö utcza*) zu Kaschau in Ober-Ungarn (Fig. 94) dadurch, daß die breite Mittelstrecke zur Errichtung von öffentlichen Gebäuden, insbesondere der Domkirche, benutzt worden ist.

Brunnen und Denkmäler pflegte das Mittelalter und die ihm folgende Zeit fogar mit Vorliebe in die Mitte breiter Strafsen zu setzen. Eines der schönsten Beispiele dieser Art ist die oben schon erwähnte *Maximilian-Straße* zu Augsburg, deren eine Häuserflucht einen concaven Bogen bildet, während die andere, sich mehr der geraden Linie anpassende so viel Raum läßt, daß zwei Erzbrunnen einen angemessenen Standort finden<sup>31</sup>).

<sup>30</sup>) Facf.-Repr. nach: Zeitfch. d. Arch. u. Ing.-Ver. zu Hannover 1878, Bl. 743.

<sup>31</sup>) Siehe auch: HUGGINS, S. *Remarks on the form, disposition, and treatment of streets.* *Building news*, Bd. 4, S. 73.  
HENRICI, K. Konkurrenz-Entwurf zu der nordwestlichen Stadterweiterung von Deffau etc. Aachen 1890.