

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 Ziergebüsch, 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.



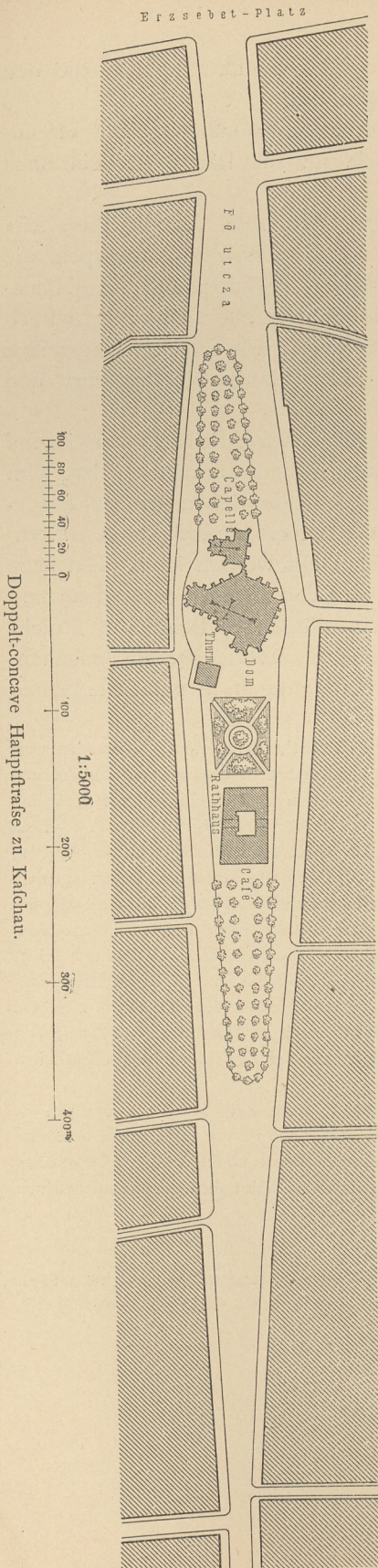


Fig. 94.

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 Strafen sind der *Canal Grande* zu Venedig, die »Zeil« zu Frankfurt, die *Maximilian-Strafe* 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 Strafe noch nicht schön, wie der *Regents-Quadrant* zu London zeigt, wo dieselbe langweilige fünftöckige Façaden-Architektur in der ganzen Strafenlänge durchgeführt und fogar über die Querstraßen fort verbunden ist.

172.  
Doppelt  
gekrümmte  
Straßen.

Der Umstand, daß in der gebogenen Strafe die concave Seite so vorwiegend sich geltend macht, während die convexe als untergeordnet zurücktritt, hat zum Entwurf und zur Anlage von Strafen 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 Strafenanlagen, 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 Strafenfront vorhanden war, daß die östliche Bogenfront die Verlängerung der zum Bahnhof kommenden *Guillemins-Strafe* bildet und daß ferner die linienförmige Parkanlage hauptsächlich den Platz eines früheren Schiffahrtsbeckens ein- nimmt. Auch die neue concave Strafenfront 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 Strafenanlage 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 Strafe 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 Strafen zu setzen. Eines der schönsten Beispiele dieser Art ist die oben schon erwähnte *Maximilian-Strafe* 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.