

5. Kapitel.

Die Längen- und Querschnitte der Strafen.

a) Längenprofil.

Das Längenprofil städtischer Strafen hat den Forderungen der Zweckmäßigkeit und der Schönheit Rechnung zu tragen. Die Zweckmäßigkeitserwägungen beziehen sich auf Verkehr, Abwässerung und Anbaufähigkeit.^{174.} Anforderungen des Verkehrs.

Der Verkehr verlangt, daß die Strafen möglichst wenig steil sind. Nach den vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zum Fluchtlinien-Gesetz erlassenen Ausführungsbestimmungen vom 28. Mai 1876 soll bei Hauptverkehrsstraßen ein Längengefälle von nicht mehr als 1 : 50, bei Nebenverkehrsstraßen von beträchtlicher Länge ein solches von nicht mehr als 1 : 40 angestrebt werden. Bei Stadterweiterungen im Flachlande oder in der Thalebene werden diese Gefällsverhältnisse sogar nur ausnahmsweise, z. B. bei der Kreuzung von Eisenbahnen und anderen örtlichen Hindernissen, anzuwenden sein, vielmehr in der Regel größte Gefälle von 1 : 100 bis 1 : 80 ausreichen. Ein stärkeres Gefälle wie 1 : 70 hat auch den Nachtheil, daß die für elegante Stadtstraßen mit Recht beliebte Herstellung der Straßendecke aus Asphalt nicht mehr zulässig ist. In hügelig und gebirgig gelegenen Städten sind oft selbst bei Hauptstraßen Steigungen bis 1 : 25 oder 1 : 30 nicht zu vermeiden; in Nebenstraßen muß man sich sogar Steigungen bis 1 : 8 gefallen lassen, ja Treppen anlegen, um die vorhandenen Höhenerunterschiede zu vermitteln.

Nach dem Geldpunkte ausgedrückt, soll das Längenprofil einer Straße derart bestimmt werden, daß die Summe der jährlichen Verzinsungs-, Tilgungs-, Unterhaltungs- und Transportkosten ein Minimum werde.

Die Abwässerung verlangt, daß die Strafen nicht zu flach angelegt werden. Ein Längengefälle von 1 : 200 bis 1 : 400 wird je nach der Beschaffenheit der Straßendecke als das kleinste zulässige Gefälle der Straßensinnen betrachtet. Flachere Strafen bedürfen also der unterirdischen Entwässerung, welche eine derartige Anlage der Straßensinnen erlaubt, daß deren Gefälle gebrochen wird und nach den Einfallschächten hin stärker ist, als das allgemeine Gefälle der Straße.

^{175.}
Abwässerungs-
Rückfichten.

Um den Anbau nicht unnötig zu erschweren, soll die Straßenskrone nicht zu hoch über dem Baulande liegen. Ein angenehmes Höhenmaß zwischen der Sohle des Baublocks und der Straßenskrone ist 1,5 bis 2,0 m, weil dabei der Ausschachtungsboden aus Keller und Fundamenten zur Aufhöhung des Hofes und des Gartens benutzt werden kann. Ist man behufs Befriedigung anderer Anforderungen genötigt, die Strafen in den Boden einzuschneiden (in Marseille kommen Felsenschnitte bis zu 15 m Tiefe vor) oder die Straßenskrone höher als 2 m über den Boden zu legen (bei der Stadterweiterung von Köln giebt es Straßendämme bis zu 6 m Höhe), so sind dies Nachtheile, die man in Kauf nimmt, um bestimmte Vortheile, z. B. Hochwasserfreiheit, passende Canalisation, bequeme Steigungsverhältnisse u. s. w., zu erzielen oder um schlimmeren Uebelfänden auszuweichen. Nur unter diesen Voraussetzungen sind solche Nivellements städtischer Strafen statthaft.

^{176.}
Höhen-
unterschiede
zwischen
Straßenfläche
u. Bauland.

Eben so wichtig ist bei der Längenprofilirung einer städtischen Straße der schönheitliche Gesichtspunkt, da das Längenprofil auf die perspectivische Erscheinung der Straße in demselben Grade, ja oft in höherem Grade von Einfluß ist, wie die Lage, Richtung, Breite und Länge derselben.

^{177.}
Schönheits-
rückfichten.

178.
Concaves
Nivellement.

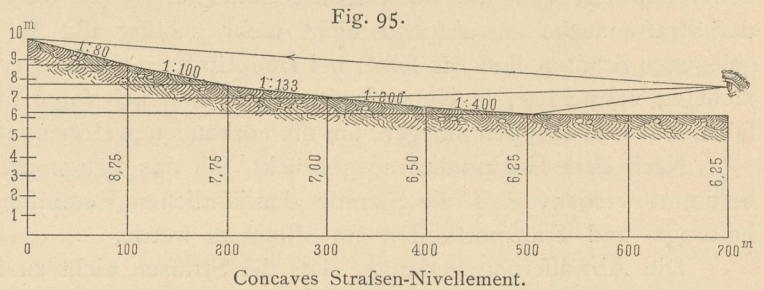
Das schönste Nivellement ist das concave (Fig. 95), das aus der Horizontalen oder aus einer schwächeren Steigung in eine stärkere Steigung übergehende. Während auf der gleichmäßig fallenden oder steigenden Straße die entfernteren auf oder an der Straße befindlichen Gegenstände durch die näheren Gegenstände dem Auge des Beschauers verdeckt werden, lösen sich auf der concav profilirten Straße die entfernteren Dinge von den näheren ab, sowohl wenn man von der unteren zur oberen Strecke hinschaut, als in umgekehrter Richtung. Wenn »der Kopf der Straße sich hebt«, so erscheint die Straße stattlicher, das Bild reicher, die Perspective wirkfamer, der Verkehr besser übersehbar. Die Länge der Straße, d. h. das Verhältniß der Länge zur Breite derselben, kann hierbei das in Art. 169 (S. 74) besprochene Verhältniß 1 : 30 ohne Schaden überschreiten, da, in jeder Richtung gesehen, das Ende deutlicher hervortritt. Herrliche Beispiele concav nivellirter Straßen sind in Paris die vom Triumphbogen zum Eintrachtplatz hinabführende *Avenue der Champs-Élysées* und die *Rue Lafayette* von *St. Vincent de Paul* abwärts³²⁾. Andere Beispiele dieser Art sind der *Boulevard du Jardin botanique* und der *Boulevard du Midi* zu Brüssel, die *Via Nazionale* zu Rom, die *Via Roma* zu Genua, die *Olga-Straße* zu Stuttgart. Auch auf großen freien Plätzen kommt das concave Nivellement zur entscheidenden Wirkung, z. B. auf dem *St. Peters-Platz* zu Rom, welcher im 8. Kapitel dieses Abschnittes besprochen werden wird.

Es ist ein un-
gemein anziehendes
Bild, des Abends auf

solchen in leicht gekrümmtem Hohlbogen abfallenden Straßen die guirlandenartige Linie der Straßenlaternen zu verfolgen, zwischen welchen bei starkem Verkehre ein Schwarm von Wagenlichtern hindurchzittert; bei festlichen Gelegenheiten wird die Wirkung beispielsweise auf den *Champs-Élysées* zu Paris in das Feenhafteste gesteigert.

Die gleichmäßig ansteigende oder wagrechte Straße sieht dem gegenüber steif und leer aus. Eben so wenig wie man eine Straße auf Stunden Länge geradlinig durchführen darf, was den unbefriedigenden Eindruck hervorruft, als ob man etwa mit einem Messer die Stadt nach Art eines Kuchens in zwei Theile getrennt und etwas aus einander gehoben hätte, eben so reizlos ist es, eine gerade Straße von beträchtlicher Längenausdehnung ohne jeden Gefällwechsel anzulegen. Viele moderne Straßen mögen diesem Umfande in noch höherem Maße ihre langweilige, einförmige Erscheinung verdanken, als der ununterbrochen geradlinigen Häuserflucht.

Die Straße mit gerader Gefällsline könnte man ästhetisch neutral nennen; aber verletzend und unschön wird das Straßenbild, wenn das Nivellement ein convexes ist, d. h. wenn im Längenprofil der Straße sich ein Rücken bildet. Das Auge vermag dann die Straßenfläche nur bis zu dem Rückenpunkte zu verfolgen; hinter diesem verschwindet die Straßenfläche oder verkürzt sich plötzlich (Fig. 96). Beispiele solcher Straßen sind die Theaterstraße zu Aachen, die Königsstraße zu Altona, die Königsstraße zu Stuttgart, die Bahnhofstraße zu Augsburg, der *Boulevard de la Répu-*



179.
Lange Straßen
ohne
Gefällwechsel.

180.
Convexes
Nivellement.

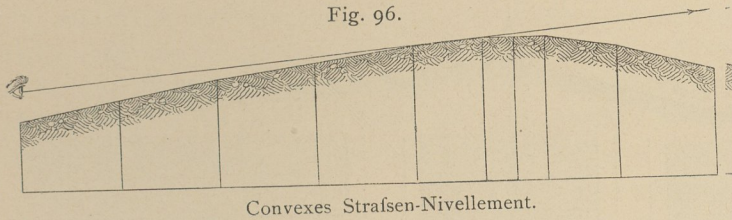
³²⁾ Vergl.: STÜBBEN, J. Paris in Bezug auf Straßenbau und Stadterweiterung. Zeitfchr. f. Bauw. 1879, S. 377.

blique zu Marfeille, ferner eine Reihe von Strafsen im füdlichen Theile von Darmstadt, welche geradlinig über Thal und Hügel gelegt find (Heinrich-, Wilhelminen-, Hügeltrafse). Noch rückfichtslofer in Bezug auf Gefällbrüche pflegt man in amerifanifchen Städten vorzugehen, wo, wie z. B. in San Franccisco, die befchriebene häßliche Strafsenbildung etwas Gewöhnliches ift.

Die Häufer fcheinen jenseits der Rückenlinie in die Erde zu finfen. Die auf der Strafe jenseits der Höhe fih bewegenden Menschen und Wa'agen fieht man nur ftückweife. Wie auf hoher See zeigt fih zuerft der oberfte Theil des entfernten Gegen-

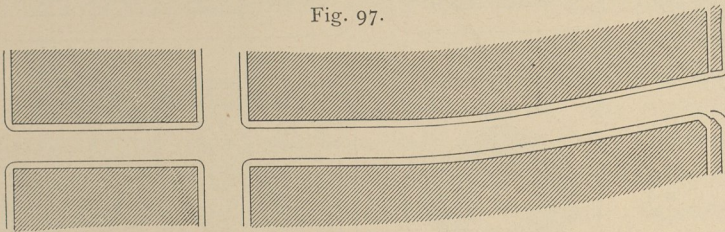
ftandes. Vom Menschen fieht man zuerft den Kopf, dann den mittleren, dann den unteren Theil des Körpers; die Füße kommen erft zum Vorfchein, wenn man fih dem Strafsenrücken fo weit genähert hat, dafs das Auge hinüber zu fehen vermag. Da hiernach das Strafsenbild von dem erften Gefällrücken gewiffermaßen abgefchnitten wird, fo können folche Strafsen eine wirkfame Perspective nicht darbieten; jedenfalls wird das perspectivifche Bild wefentlich beeinträchtigt. Oft ift man leider gegen Willen genöthigt, derartige unfchöne Rücken in langen geraden Strafsen anzulegen. Wenn mög-

Fig. 96.



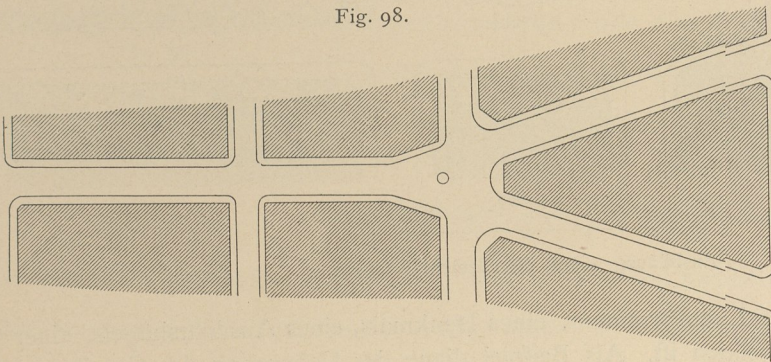
Convexes Strafsen-Nivellement.

Fig. 97.

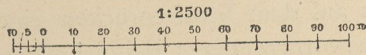


Strafsenkrümmung bei convexem Nivellement.

Fig. 98.

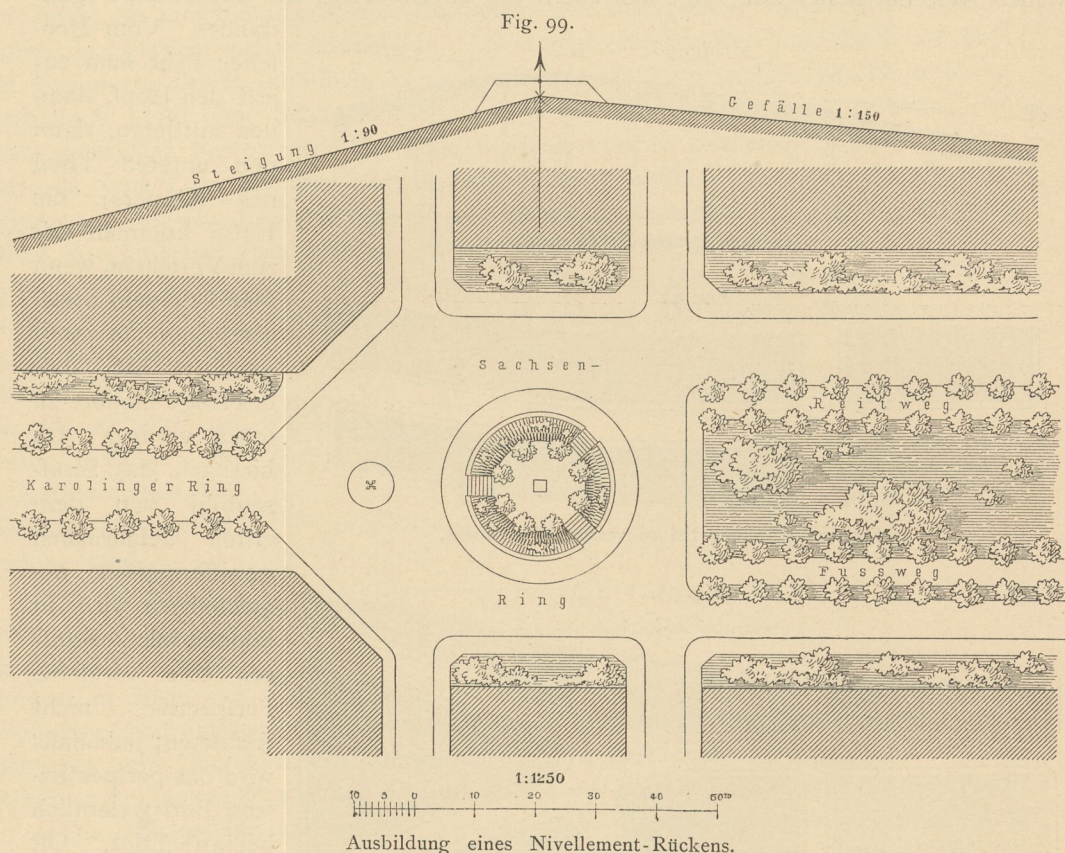


Strafsengabelung bei convexem Nivellement.



lich follte man in folchen Fällen wenigftens danach trachten, dafs das Auge des aufrecht ftehenden Menschen die Strafsenfläche jenseits des Rückens noch überfehen kann. In Stadterweiterungsplänen ift es aber weit better, den ftörenden Eindruck des unvermeidlichen Rückens dadurch zu beseitigen oder zu mildern, dafs man die Strafe entweder krümmt oder dafs man fie am Gefällrücken knickt oder theilt (Fig. 97 u. 98). Die Nöthigung, die Strafsenrichtung am Rückenpunkte zuzü ändern, bringt die veränderte Strecke vielleicht in die gerade Linie eines folgenden Strafsenzuges, oder es bildet fih eine fymmetrifche Gabelung; kurz, es tritt irgend eine andere, viel-

leicht reizvolle Gruppierung des Stadtplanes ein. Die Krümmung läßt den Gefällsbruch weniger auffallend erscheinen, unter Umständen sogar für das Auge verschwinden. Die Theilung kann entweder in wagrechter Ebene erfolgen durch Gabelung (Fig. 98) oder in lothrechter Ebene durch eine besondere Betonung und Ausbildung des Rückenpunktes, derart, daß der Blick auf dem Rücken einen Ruhepunkt findet, die Durchsicht aber verschlossen ist. Hierfür ist es zweckmäßig, den Rücken mit einer Straßenskreuzung oder einer Straßenerweiterung zusammenzulegen, wo die ange-



messene Aufstellung eines Laufbrunnens, eines Denkmals, eines Aussichtshügels, einer Terrasse oder dergl. möglich ist. Als Beispiel diene der Uebergang des Carolinger-Rings in den Sachsenring zu Köln, wo durch die Errichtung eines mit einem Denkmal zu schmückenden Aussichtshügels auf dem Straßensrückens eine anmuthige Anlage erzielt ist (Fig. 99). Ein weit hervorragenderes Beispiel aber ist der Triumphbogen auf der *Place de l'Étoile* zu Paris, welcher nicht bloß im Zielpunkte, sondern auch im Höhenbrechpunkte der auf ihn gerichteten Straßens steht. (Vergl. Fig. 347³³).

b) Querprofil.

Am deutlichsten prägt sich der Werth und die Bedeutung einer städtischen Straßens in der Behandlung des Querprofils aus. Die Wahl desselben ist deshalb eine sehr wichtige Aufgabe, bei deren Lösung allen örtlichen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen werden muß.

18r.
Querprofil
ohne
Höhenabfätze.

³³) Siehe auch: CONTY, A. *Du nivellement des rues*. *Gaz. des arch. et du bât.* 1875, S. 106, 113, 134, 137.

Abgesehen von nur dem Fußverkehr dienenden, glasgedeckten Passagen, welche der Quere nach wagrecht und auch der Länge nach möglichst wagrecht angeordnet werden, so wie von ganz untergeordneten Gassen und »Höfen«, deren Pflaster einfach in der Mitte eine flache Rinne zur Abwässerung erhält, pflegen alle Stadtstraßen bis zu 20 bis 25 m Breite in einen mittleren Fahrweg und zwei seitliche Fußwege eingetheilt zu werden. Manche italienische Städte machen alleerdings eine Ausnahme, in so fern sie entweder, wie Genua und Palermo, die ganze Straßenfläche in einer Ebene ohne Unterscheidung von Fuß- und Fahrweg mit Marmorplatten belegen, oder, wie Turin und Mailand, in das aus kleinen Feldsteinen bestehende Straßenspflaster, und zwar in gleiche Höhe, Plattenbahnen von Granit oder Marmor legen, welche theils für die Fußgänger, theils für die Wagenräder dienen; die Straßentrassen und Einläufe werden dabei zwischen die Plattenbahnen so vertheilt, daß jeder Fahrfreifen für sich getrennt in seiner Mitte entwässert wird (Fig. 199, 200, 205 bis 207).

Fig. 100.

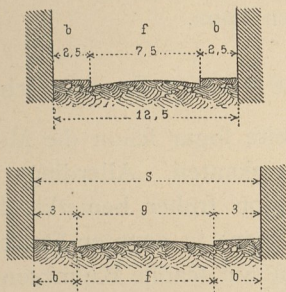
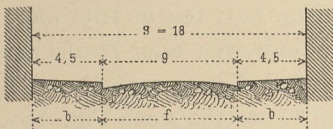


Fig. 101.



Die Regel ist dagegen, daß der Fußweg um ein gewisses Maß (9 bis 16 cm) über die Fahrstraße erhöht und mit Randsteinen eingefast wird. Der erhöhte Gehweg heißt bei uns Bürgersteig³⁴⁾, in Frankreich *Trottoir*, in England einfach *Footway*. Der Zweck der Erhöhung ist, das Auffahren der Fuhrwerke zu verhindern, damit den Gehenden ein gesicherter und besonders geebener Weg vorbehalten sei und damit die Häuser vor dem Anprall der Wagen geschont werden. In gewöhnlichen Straßen mit starkem Fahrverkehr pflegt die Bürgersteigbreite b ein Fünftel, die Fahrdammbreite f also drei Fünftel der Straßensbreite s einzunehmen, d. h. es ist $bb = \frac{s}{5}$ und $f = \frac{3}{5} s$.

Bei minder lebhaftem Fahrverkehr empfiehlt es sich, den Fahrweg auf die Hälfte der Straßensbreite einzuschränken, die Bürgersteige somit auf je $\frac{1}{4}$ der

Straßensbreite anzulegen, d. h. $b = \frac{s}{4}$ und $f = \frac{s}{2}$ zu machen. Diese Anordnung verbindet mit der Ermäßigung der Anlagekosten ein freundlicheres Aussehen (Fig. 100 u. 101).

Einen anderen Gesichtspunkt zur Bestimmung der Fahrdammbreite giebt die Frage, wie viel Fuhrwerke gleichzeitig neben einander auf der Straße Platz finden sollen. Nimmt man die normale Spurweite eines Lastwagens (von Aufsenkante zu Aufsenkante der Radkränze) zu 1,8 m, die Breite der Ladung zu 2,3 m, jedoch einschl. Sicherheitsabstand zu 2,5 m an, so findet man, wenn die Ladung nicht über die Bürgersteigkante hinüberrauchen soll, die geringste Breite für einen einspurigen Fahrdamm zu 2,5 m, für einen zweispurigen zu 5,0 m, für einen dreispurigen, welcher nicht bloß das Begegnen zweier Wagen, sondern das gleichzeitige Halten eines Wagens erlaubt, zu 7,5 m, für einen vierspurigen Fahrdamm zu 10,0 m. Letztgenanntes Maß

³⁴⁾ Es wäre ohne Zweifel erwünscht, statt des schwerfälligen Wortes »Bürgersteig« ein kürzeres und einfacheres anzuwenden; die mitunter angewendeten Bezeichnungen »Schrittweg, Fußweg, Schrittbahn, Gehbahn« decken sich aber nach Meinung des Verf. nicht mit dem Begriff des städtischen »Trottoirs«.

182.
Querprofil
mit erhöhten
Fußwegen.

183.
Fahrdamm-
breite.

ist zugleich die untere Grenze der Fahrbahnbreite für eine zweispurige Strafsenbahn, mit Einschluß zweier Seitenstreifen, auf denen die ungeführte Vorfahrt von Strafsenfuhrwerk an die Bürgersteige stattfinden soll; unter Hinzufügung der 3 bis 4 m breiten Bürgersteige erhält man somit in diesem häufigen Falle eine Strafsenbreite von mindestens 16 bis 18 m (vergl. im Anhang das Gutachten über den Bebauungsplan von Düffeldorf).

Da indess auch eine große Anzahl schmalere Fuhrwerke, besonders Droschken und Handwagen, auf den Strafsen verkehren, da ferner der Verkehr sicherer von fatten geht, wenn die Fahrstreifen nicht so eng an einander liegen, so haben alle zwischen den genannten Fahrbahnmaßen liegende Dammbreiten ebenfalls ihre Bedeutung und Berechtigung. Zur Noth können in alten Städten die genannten Maße noch um ein Geringes eingeschränkt, die Zweispur nämlich bis auf 4,5 m, die Dreispur bis auf 7,0 m verschmälert werden, wenn man sich durch die Enge der Verhältnisse gezwungen sieht, den Umstand zu Hilfe zu nehmen, daß ein ausweichendes Fuhrwerk mit dem Rade bis an den Bürgersteigrand heranfahren, also einen Streifen des Bürgersteiges von $\frac{2,3 - 1,8}{2} = 0,25$ m in Anspruch nehmen kann.

Unter Annahme des Verhältnisses $b = \frac{s}{4}$ erhalten 18 m breite Strafsen schon recht ansehnliche Bürgersteige, beginnt bei 20 m Strafsenbreite sogar schon die Möglichkeit der Pflanzung von Baumreihen an den Bürgersteigkanten. Allerdings ist eine gedeihliche Entwicklung zweier Baumreihen, wie schon früher bemerkt, bei einer Strafsenbreite unter 26 m nur ausnahmsweise zu erwarten; in engeren Strafsen ist eine häufige Auswechslung der Bäume und der Verzicht auf schöne Baumkronen nothwendig (Fig. 102).

Sicherer ist deshalb in Strafsen von 20 bis 25 m Breite die Pflanzung einer einzigen Baumreihe, was zu den unsymmetrischen Querprofilen (Fig. 103, 104 u. 105) führt. Der Mittelsteig in Fig. 105 ist zum Besteigen von Strafsenbahnwagen oder Droschken bequem; zum Spaziergehen empfiehlt sich die Verbreiterung desselben nach Fig. 106. Man erreicht dann aber zugleich die Strafsenbreite von 26 m, welche nach Fig. 107, 108 oder 109 die Anpflanzung zweier Baumreihen in symmetrischer, nach Bedürfnis auch in unsymmetrischer Anordnung zuläßt. Fig. 107 ist der Typus der zweireihigen Mittelallee, Fig. 108 derjenige der baumbefetzten Bürgersteige, zu welchen in Fig. 109 noch die Vorgärten hinzutreten. Als normaler Abstand der Bäume von einander und von Gebäuden kann das Maß von 7 m betrachtet werden. In 6 m breiten Alleen (Fig. 107), welche bei mäßigem Verkehre sehr angenehme Spaziergänge bilden, sollte man den Baumabstand in der Längsrichtung auf 8 m fest setzen.

Ist der Bürgersteig so breit, daß er zwei Baumreihen aufnehmen kann, so entsteht die in französischen Städten sehr beliebte Seitenallee oder Gegenallee (*Contre-allee*). Dieselbe wird gewöhnlich auf einem besonderen, nur bekiesten Strafsenstreifen gepflanzt, von welchem der mit Asphalt oder Steinplatten belegte eigentliche Bürgersteig durch einen erhöhten Randstein mit Rinne getrennt ist (Fig. 111). Auch die Abtrennung eines besonderen Wegestreifens bei nur einer Baumreihe auf jeder Strafsenseite (Fig. 110) ist in Frankreich häufig, aber wenig empfehlenswerth, weil der Absatz zwischen Bürgersteig und Baumstreifen für den Verkehr unbequem ist.

Für die Anordnung einer zweireihigen Seitenallee auf jeder Seite der Strafsen bedarf es schon einer Strafsenbreite von 40 m; für eine dreireihige Mittelallee

Fig. 102.

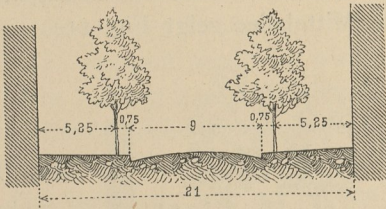


Fig. 103.

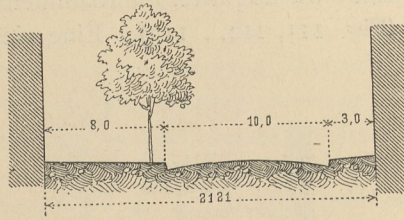


Fig. 104.

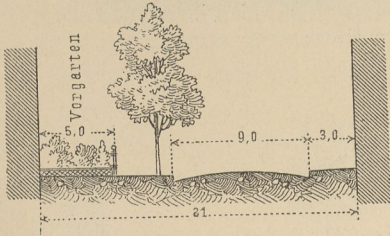


Fig. 105.

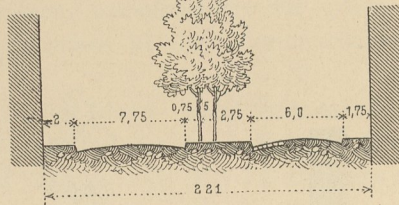


Fig. 106.

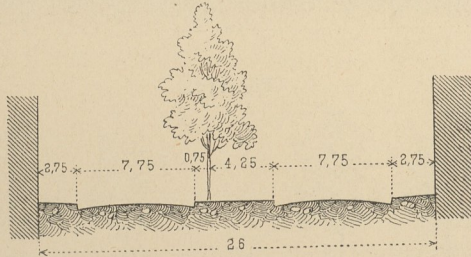


Fig. 107.

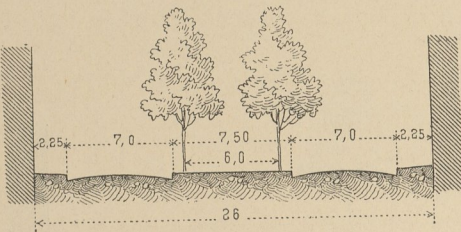


Fig. 108.

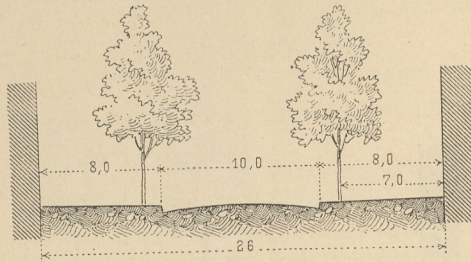


Fig. 109.

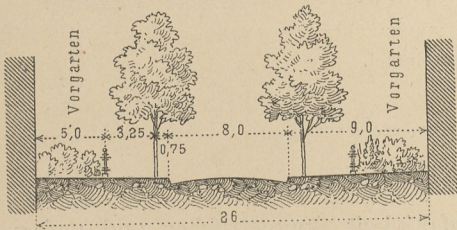
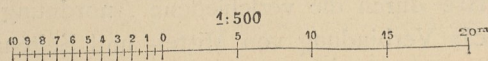
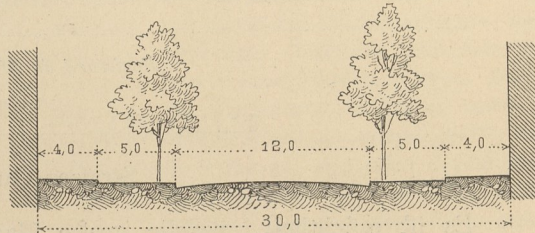
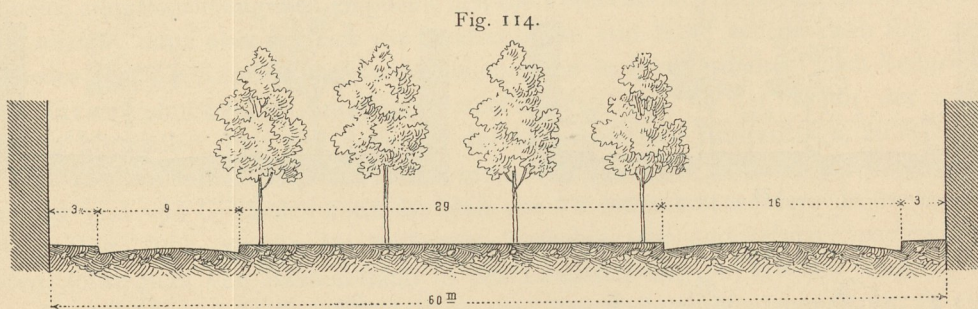
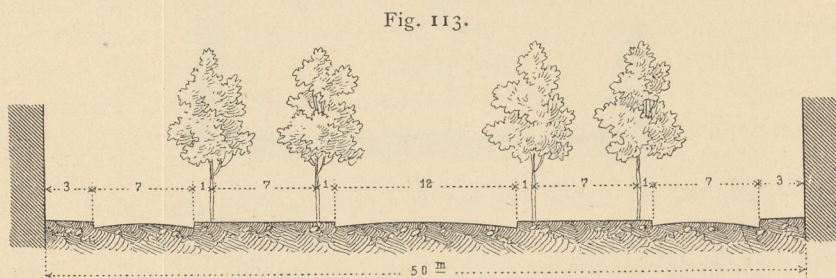
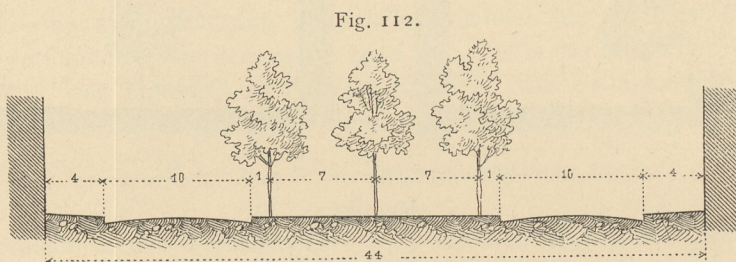
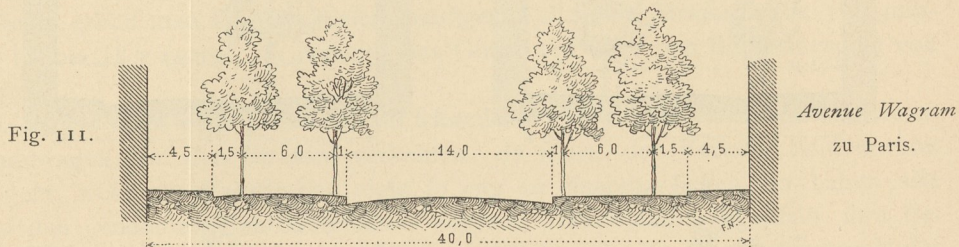


Fig. 110.

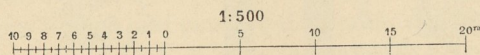


Straßen-Querprofile.

(zwischen zwei Fahrdämmen) kann eine Strafsenbreite von 44 m, für zwei zweireihige Mittelalleen (zwischen drei Fahrdämmen) eine solche von 50 m als normal angenommen werden (Fig. 111, 112, 113). Eine vierreihige Mittelallee zeigt Fig. 114.



Boulevard du Midi zu Brüssel.



Strafsen-Querprofile.

185.
Symmetrische
und un-
symmetrische
Anordnung.

Es ist ersichtlich, welche große Mannigfaltigkeit symmetrischer und unsymmetrischer Strafsen-Profile durch die verschiedene Anordnung und Zahl der Baumreihen, namentlich durch Verbindung von Mittel- und Seitenalleen und durch Einfügung von Rasenstreifen oder Zierpflanzungen erzeugt werden kann. Die symmetrische

Anordnung ist keineswegs überall erforderlich, es kommt dabei auf die Beschaffenheit und Bebauung der die Strafen begleitenden Grundstücke an. Ist beispielsweise die eine Seite einer Strafe mit Häusern besetzt, während die andere Seite von einem Park eingefasst wird, so wird man dem letzteren entlang Baumpflanzungen, den Häusern entlang gewöhnlich einen breiten freien Bürgersteig vorziehen. Eben so ist eine unsymmetrische Anlage angezeigt, wenn etwa auf der einen Strafen- seite vorwiegend Geschäftshäuser und Verkaufsläden, auf der anderen vorwiegend Privathäuser sich befinden, was an breiten Ringstraßen (z. B. in Brüssel) sehr wohl vorkommen kann. Ähnlich verhält es sich mit Strafen, welche einerseits offene, andererseits geschlossene Bauart zeigen, ferner mit Uferstraßen, Promenaden-Straßen u. dergl. Für beiderseits gleichwerthige Strafen, insbesondere für große Radialstraßen, *Avenuen*, und sonstige Hauptverkehrsstraßen ist die symmetrische Anordnung die Regel.

Einen bemerkenswerthen Unterschied führen Mittel- und Seitenalleen herbei. Erstere sind in Deutschland und Belgien, letztere in Frankreich beliebter. Die Seitenalleen (Fig. 108, 110, 111 u. 135) haben den Vorzug, daß der Fahrverkehr auf dem einen breiten Mittelwege übersichtlicher, der Eindruck der Strafe und des Straßenverkehrs ein mehr einheitlicher und großartiger ist. Der Umstand jedoch, daß die Baumkronen, nachdem sie sich entwickelt haben, die Hausfassaden zum Theile verdecken, so wie daß der Weg vom Strafenfuhrwerk zum Hause bei der Anfahrt sowohl von Personen, als von Haushaltungsgegenständen unnöthig verlängert wird, ist den Seitenalleen und den Baumreihen auf den Bürgersteigen ungünstig.

Die Strafen-Profile mit Mittelalleen (Fig. 107, 124 u. 135) sind weniger stattlich in der Erscheinung, aber behaglicher sowohl für die Spaziergänger, wie für die Anwohner; auch ist der Anblick der Fassaden freier. Beim Entwurf und bei der Anlage von Stadtvierteln wird man es aber vermeiden, sich grundsätzlich für die eine oder andere Art der Reihenpflanzung zu entscheiden, da die Einförmigkeit vermieden werden muß, auch bei der einen Strafe der breite ungetheilte Fahrdamm, bei der anderen angenehme Spazier- und Reitwege von größerer Bedeutung sind.

Zur Erkenntniß der Besonderheiten, Schattenseiten und Vorzüge mancher Anordnungen wird es zweckmäßig sein, eine Anzahl ausgeführter Strafenquerschnitte, welche in Fig. 115 bis 215 angegeben sind, kurz zu besprechen.

Von den vier Berliner Strafen in Fig. 115, 116, 117 u. 118 besitzt die Landgrafenstraße baumbefetzte Bürgersteige und Vorgärten, die Mohrenstraße (vor dem Kaiserhoff) eine Mittelallee, die Bülowstraße eine Mittelallee und Vorgärten; die Straße »Unter den Linden« zeigt vier mittlere Baumreihen, welche in der Strafenaxe einen prächtigen breiten Spazierweg, nördlich davon einen Reitweg, südlich einen abgetrennten Fahrweg einfassen. Auf der Landgrafenstraße wäre der Fahrweg zu Gunsten der Bürgersteige zweckmäßiger auf 10 m oder 9 m eingeschränkt worden. »Unter den Linden« war die Herrichtung eines dritten Fahrweges in einer der Alleen eine Nothwendigkeit, weil die beiden Hauptfahrstraßen, und namentlich die weitaus verkehrsreichere südliche Hauptstraße, zu schmal sind. Ungünstig isolirt steht die Baumreihe zwischen den beiden südlichen Fahrwegen auf einem nur 1,5 m breiten, erhöhten Streifen. Durch Anlage von Rasenbändern soll jetzt die Straße verschönert und das Waachsthum der Bäume befördert werden. Von anderer Seite wird eine völlige Umgestaltung des Strafenquerschnittes vorgeschlagen³⁵⁾. Ob es gelingt, etwas wesentlich Besseres an die Stelle des Vorhandenen zu setzen, mag dahin gestellt sein; heute ist jedenfalls die Straße »Unter den Linden« trotz der Uebelstände wegen der breiten Mittelallee, der schönen Verhältnisse und der symmetrischen Anlage eine der herrlichsten Triumphstraßen, die es giebt.

Zwei Königsberger Strafenprofile zeigen Fig. 119 u. 120. Beide sind für mäßige Verkehrsverhältnisse passend; den Baumreihen des Nachtigallenstiegs würde allerdings ein etwas größerer Abstand von den Häusern zuträglich sein.

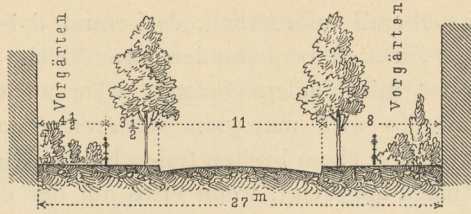
186.
Mittel- und
Seitenalleen.

187.
Beispiele:

188.
Aus Nord-
deutschland.

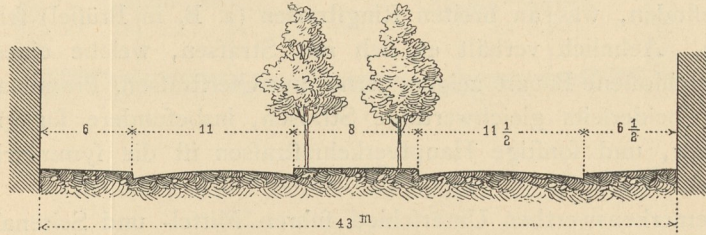
³⁵⁾ Siehe: Deutsche Bauz. 1888, S. 182.

Fig. 115.



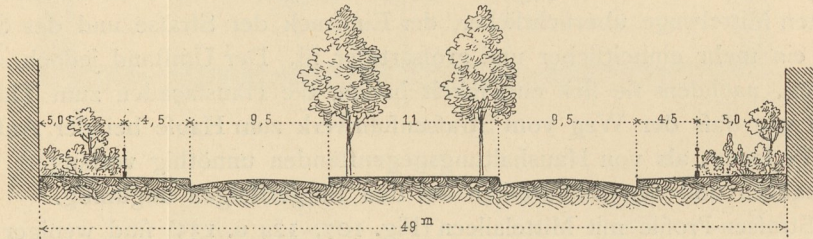
Landgrafen-Straße
zu Berlin.

Fig. 116.



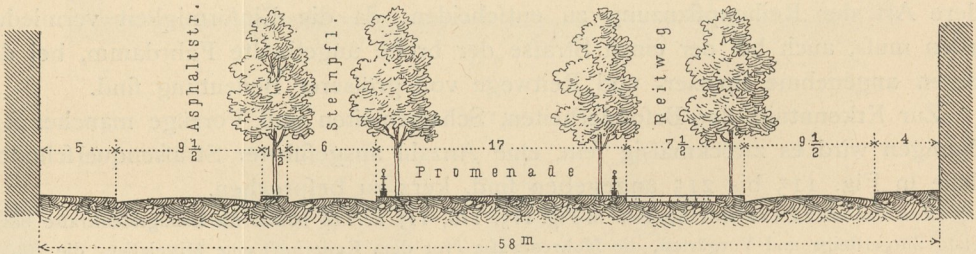
Mohrenstraße
am Kaiserhof
zu Berlin.

Fig. 117.



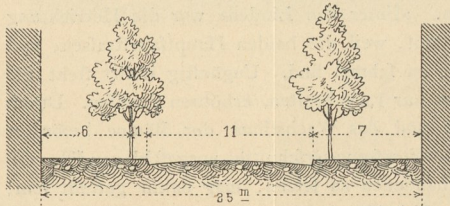
Bülow-Straße zu Berlin.

Fig. 118.



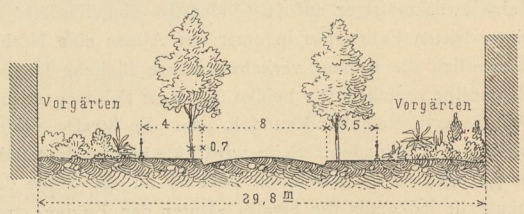
Straße »Unter den Linden« zu Berlin.

Fig. 119.



Nachtigallenstieg zu Königsberg i. P.

Fig. 120.



Klapperwiese zu Königsberg i. P.

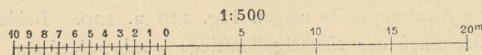
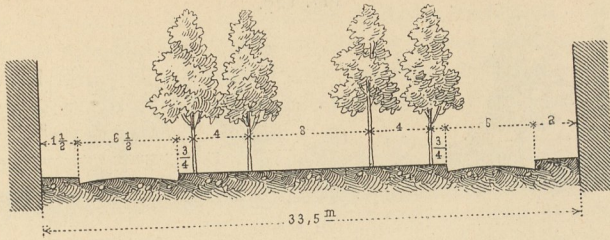
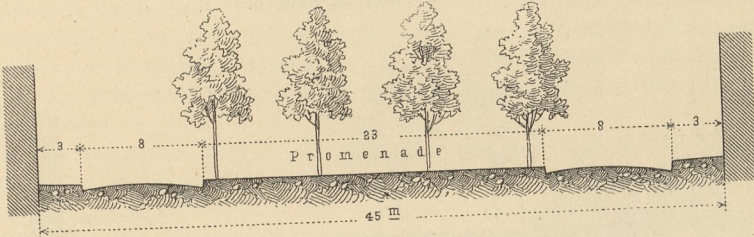


Fig. 121.



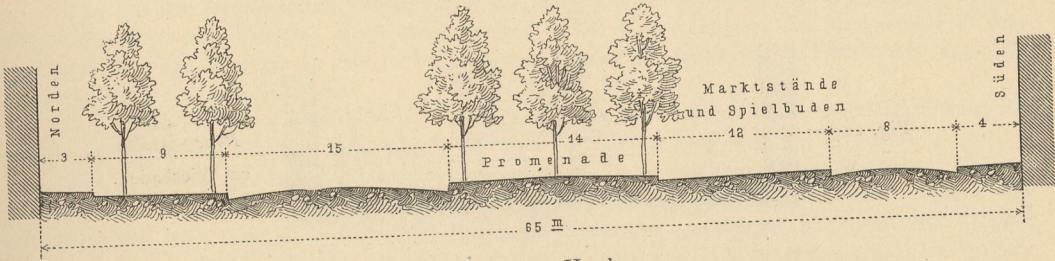
Palmaille
zu Altona.

Fig. 122.



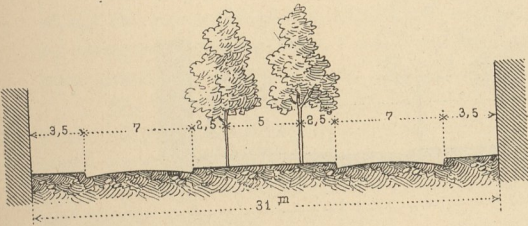
Esplanade
zu
Hamburg.

Fig. 123.



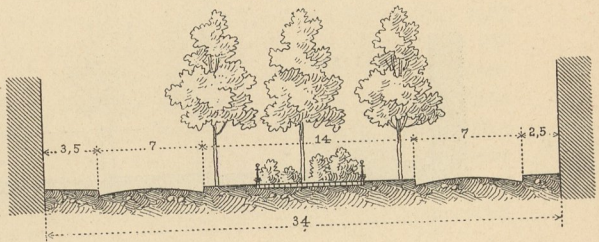
Reeperbahn zu Hamburg.

Fig. 124.



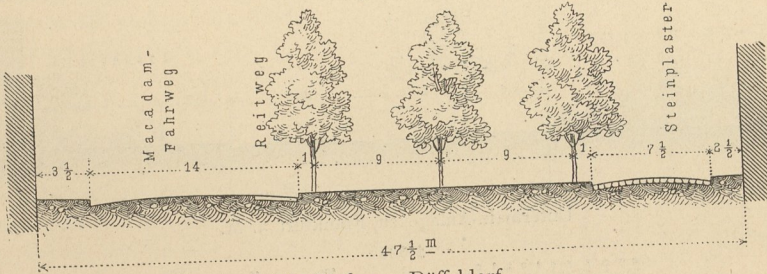
Bahnhofstrasse zu Hannover.

Fig. 125.



Westwall mit
Oftwall ohne } Gartenanlagen zu Dortmund.

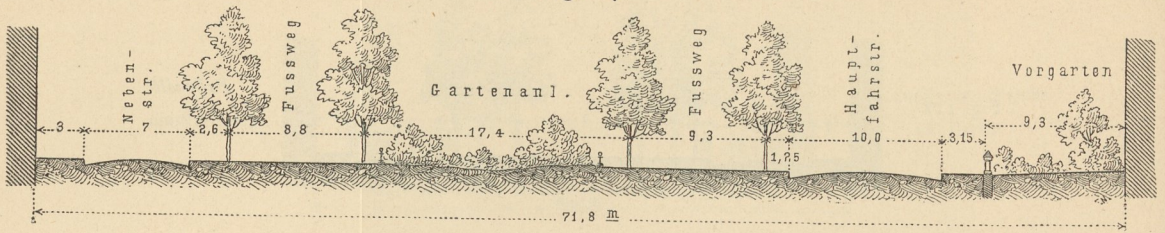
Fig. 126.



Allee zu Düsseldorf.

Querprofile.

Fig. 127.



Monheims-Allee zu Aachen.

Fig. 128.

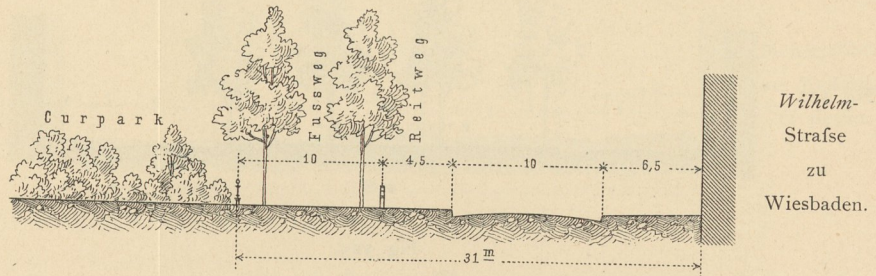


Fig. 129.

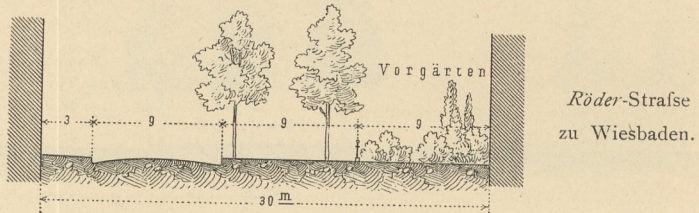
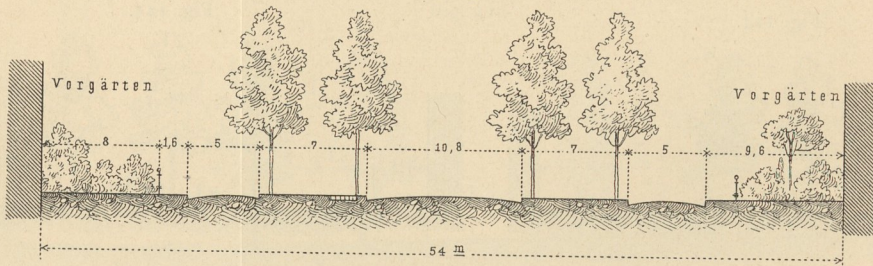
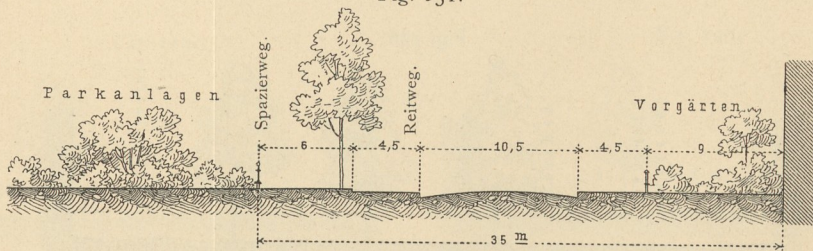


Fig. 130.

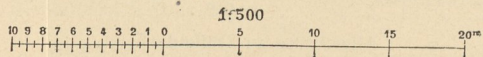


Adolfs-Allee zu Wiesbaden.

Fig. 131.



Untermain-Anlage zu Frankfurt a. M.



Straßen-Querprofile.

Die *Palmaille* zu Altona (Fig. 121) ist nach dem stattlichen Profil vom »Unter den Linden« angelegt, aber wenig mehr als halb so breit. Sowohl die nur 4 m breiten seitlichen Alleen, als die Fahrwege und Bürgersteige sind entschieden zu schmal; eine gedeihliche Entwicklung der Bäume ist nicht möglich. Man thäte gut daran, die seitlichen Baumreihen zu befeitigen und den gewonnenen Raum der Fahrweg- und Bürgersteigbreite beizufügen.

Eine schöne Anlage, weniger für großen Fuhrwerksverkehr als für Spaziergänger, ist die Esplanade zu Hamburg (Fig. 122). Dem großen Verkehre dient der 15 m breite Hauptfahrweg der Reeperbahn (Fig. 123) dafelbst. Im Uebrigen ist das Profil dieser Straße unsymmetrisch; die Nordseite zeigt die in Deutschland feltene Anordnung einer Gegenallee, deren äußere Baumreihe leider den Häusern bedenklich nahe rückt; die Südseite besitzt einen 12 m breiten, für Spiel- und Marktbuden vorbehaltenen Streifen.

Die Bahnhofstraße in Hannover (Fig. 124) ist nach einem zu kleinlichen Profil angelegt; Mittelallee und Fahrstraßen sind zu schmal; die Bäume werden wegen der fehlenden Randsteine vielfach verletzt. Hier wäre eine mittlere Fahrstraße von beiläufig 13 m Breite mit baumbefetzten Bürgersteigen entschieden schöner und zweckmäßiger.

Der West- und Ostwall zu Dortmund (Fig. 125) zeigen ein für den geringen Verkehr sehr hübsches Profil; auch die Vereinigung der Baumreihen mit einer etwas eingesenkten Gartenfläche auf dem Westwall wirkt recht ansprechend.

Die Allee Straße zu Düsseldorf (Fig. 126) besitzt einen breiten Hauptfahrweg auf der einen Seite, einen Nebenfahrweg auf der anderen; die geräumig angelegten Mittelalleen bilden eine ausgezeichnete Promenade.

Auch auf der Monheimsallee, einem Theile der Ringstraße zu Aachen (Fig. 127), sind die beiderseitigen Fahrwege, dem Verkehre entsprechend, ungleich. Die Gartenanlage in der Straßenmitte ist zwar eine Verschönerung; sie würde es aber in weit höherem Grade sein, wenn sie in Wirklichkeit unter die Ebene der Fußwege eingesenkt wäre.

Die Profile der neuen Ringstraße zu Köln sind in der später folgenden Grundriss-Darstellung abgebildet und werden in Kap. 12 dieses Abschnittes näher besprochen werden.

Zwei schöne, unsymmetrische Querprofile besitzen in Wiesbaden die *Wilhelm*-Straße mit Reitweg und Spazierallee entlang des Curparks (Fig. 128) und die *Röder*-Straße mit (Gegenallee und Vorgärten auf einer Seite (Fig. 129). Die *Adolfs*-Allee (Fig. 130) zeigt die stattliche, in Belgien und Frankreich beliebte Theilung in drei Fahrwege mit zwei Mittelalleen, außerdem noch 8 m tiefe Vorgärten auf jeder Straßenseite, Alles innerhalb einer Breite von 54 m; die angewendeten, nur für mittleren Verkehr ausreichenden Maße erreichen indess die für eine solche Anordnung zulässige untere Grenze.

Das unsymmetrische Profil der Ringstraße zu Frankfurt a. M. an der Untermain-Anlage (Fig. 131) ist auf das zweckmäßigste durchgebildet; der Spazierweg liegt an der angenehmsten, der Reitweg an der am wenigsten störenden Stelle. Auch der Bürgersteig den Vorgärten entlang würde Platz für eine Baumreihe gewähren; dieselbe würde aber die Aussicht von den Häusern auf diese Parkanlage beeinträchtigen.

Die Mainzer Kaiserstraße (Fig. 132) ist der Aachener Monheimsallee ähnlich, aber symmetrisch; Fahr- und Fußverkehr können sich daher gleichmäßig vertheilen. Die eingesenkte Lage der Gartenfläche wirkt vortrefflich; die tiefere Lage der rechtsseitigen (macadamisirten, in der Abbildung irrtümlich als gepflastert dargestellten) Fahrbahn ist nur vorläufig angeordnet, um die bleibende Straßendecke demnächst auf dieselbe aufbringen zu können.

Ähnlich ist das Profil der Ringstraße zu Mannheim (Fig. 133), deren Verhältnisse allerdings für einen größeren Verkehr zu beengt sind.

Zweckmäßige Straßenprofile von 30 m Breite zeigt die Straßburger Stadterweiterung in Fig. 134 mit Mittelallee, angenehm für Spaziergänger, und in Fig. 135 mit baumbefetzten Bürgersteigen und breiter Mittelstraße für großen Fahrverkehr. Es wäre aber zu wünschen, daß man in Straßburg den Wechsel der Straßenausbildung nicht auf diese beiden Profile beschränkte. Von Interesse ist auch der Querschnitt der bedeutendsten Promenade in der Altstadt von Straßburg, des *Brogli*-Platzes (Fig. 136), welcher auf der einen Seite der breiten Wandelalleen einen Fahrweg, auf der anderen Seite aber ein 6 m breites Trottoir neben den Vorgärten der Kaffeehäuser zeigt.

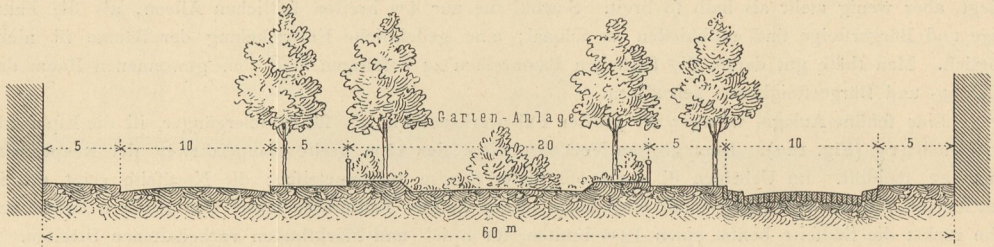
Baumbefetzte Straßen von kleineren Verhältnissen hat Freiburg i. B. (Fig. 137 u. 138). Die 21 m breite äußere Kaiserstraße zeigt die Theilung des Bürgersteiges in einen mit Platten belegten Gehweg und einen nur bekiesten Baumstreifen. Die 27 m breite Eisenbahnstraße besitzt auf jeder Seite 5,5 m breite Vorgärten, welche nur vor dem Postgebäude des Verkehres wegen durch einen gepflasterten Vorplatz ersetzt sind.

Die 24,8 m breite Königsstraße in Stuttgart (Fig. 139) trägt keine Bäume; der starke Verkehr und die Nähe der Häuser würde dieselben nicht aufkommen lassen; wohl aber könnten die nur 4,4 m breiten

189.
Aus West-
deutschland.

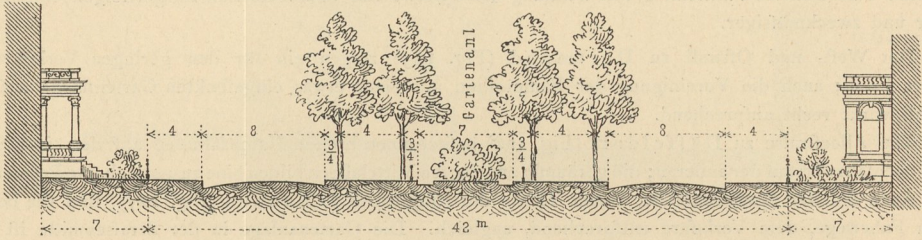
190.
Aus Süd-
deutschland.

Fig. 132.



Kaifertrasse zu Mainz.

Fig. 133.



Bahnhofstrasse zu Mannheim.

Fig. 134.

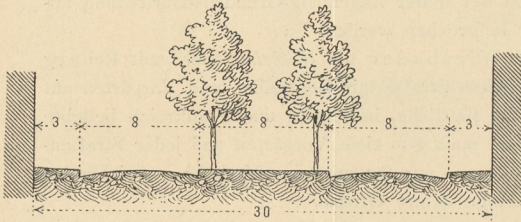
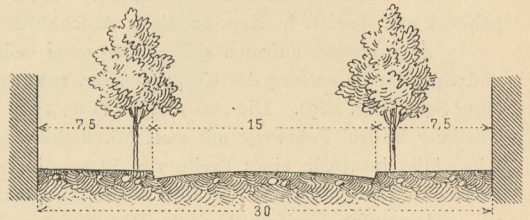
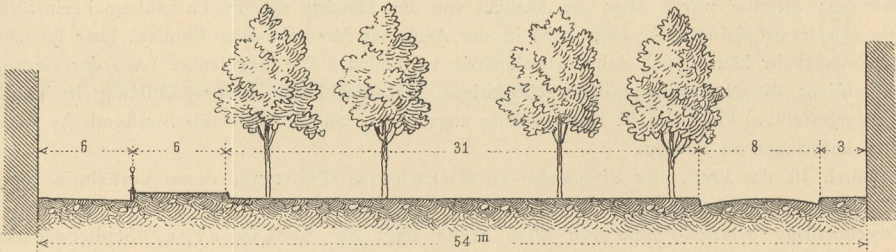


Fig. 135.



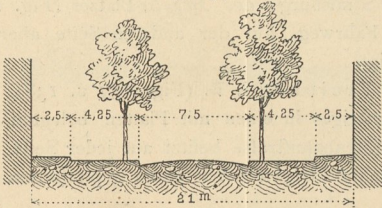
Straßen-Profile in der Stadterweiterung zu Strafsburg.

Fig. 136.



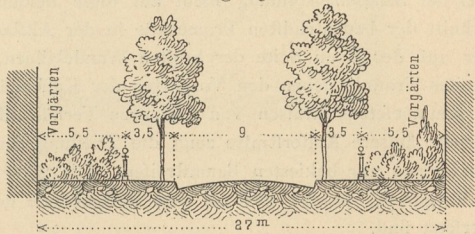
Broglie-Platz zu Strafsburg.

Fig. 137.



Aeusere Kaifertrasse zu Freiburg i. B.

Fig. 138.



Bahnhofstrasse zu Freiburg i. B.

Straßen-Querprofile.

Fig. 139.

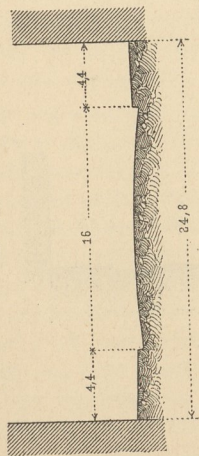


Fig. 140.

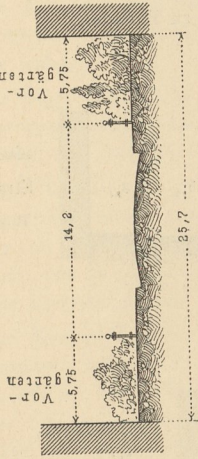


Fig. 141.

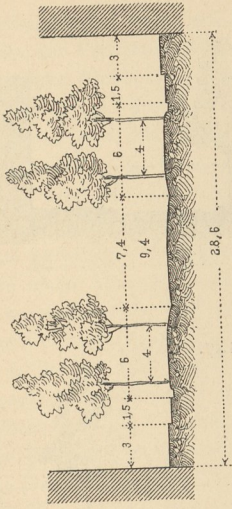


Fig. 142.

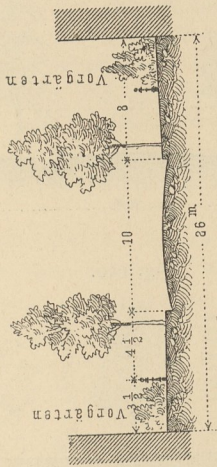


Fig. 143.

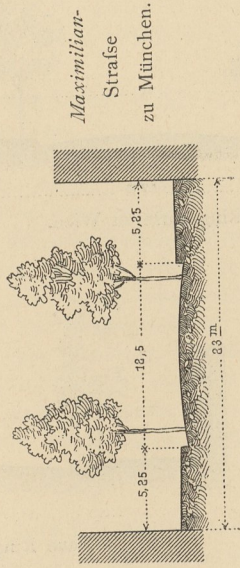
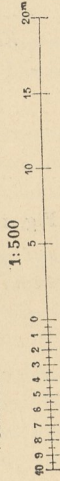
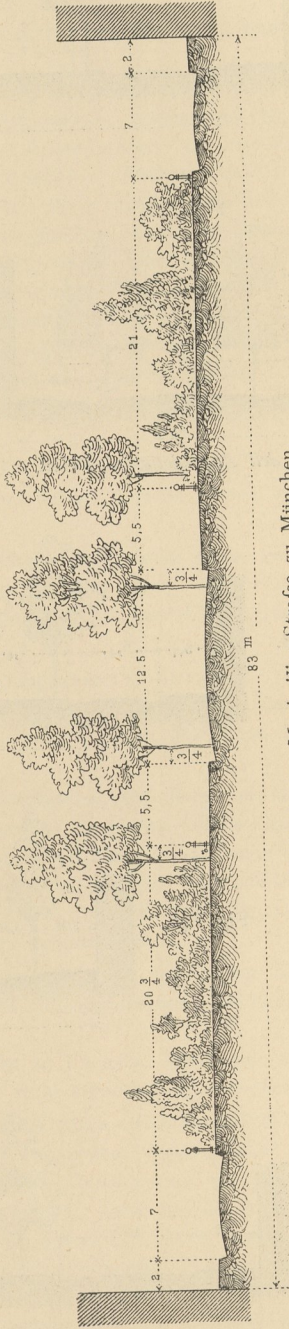


Fig. 144.



Straßen-Querprofile.

Fig. 145.

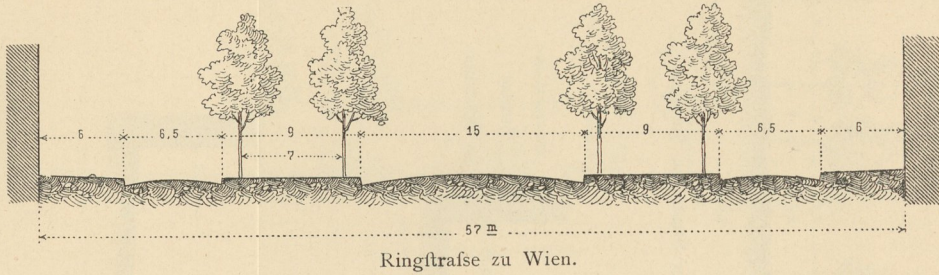


Fig. 146.

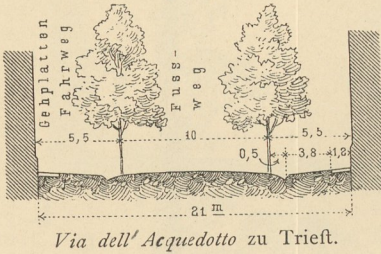


Fig. 147.

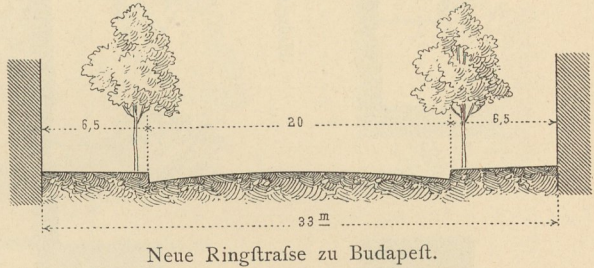


Fig. 148.

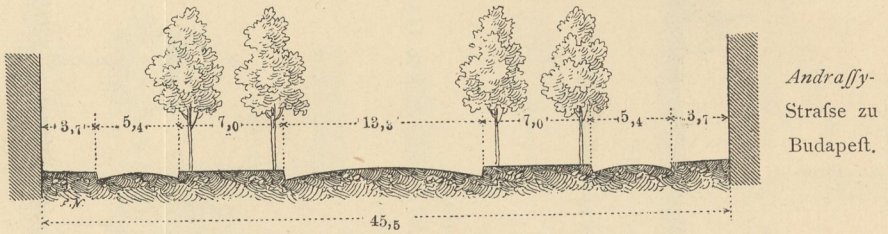


Fig. 149.

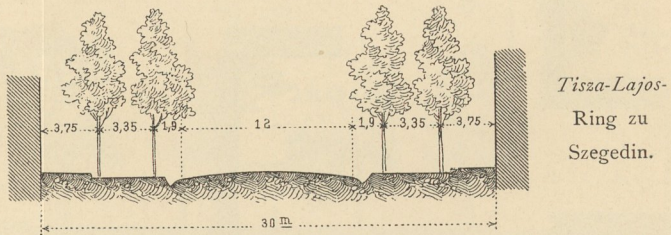
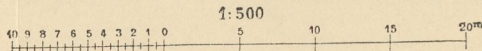
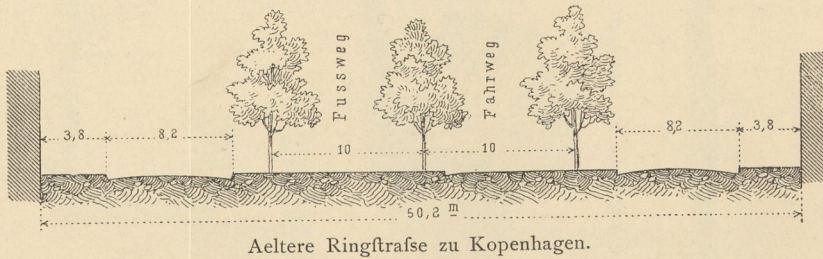


Fig. 150.



Straßen-Querprofile.

Bürgersteige zweckmäfsig auf 5,5 bis 6,0 m verbreitert werden. Ein hübsches Profil für geringen Verkehr zeigt die mit Vorgärten geschmückte *Olga*-Strafse (Fig. 140); dagegen sind die doppelten Seitenalleen der Hohenheimer Strafse (Fig. 141) bei nur 4 m Baumabstand nicht lebensfähig; bei der geringen Strafsenbreite von 28,6 m hätte man sich mit je einer Baumreihe beiderseits begnügen, den Fahrweg aber einige Meter breiter anordnen dürfen.

Das Profil der 26 m breiten *Ludwigs*-Strafse zu Würzburg ist ein schönes; für die Vorgärten wäre aber eine gröfsere Tiefe erwünscht (Fig. 142).

Der 23 m breite Theil der *Maximilian*-Strafse zu München (Fig. 1443) ist ein oft vorkommendes Beispiel unrichtiger Baumpflanzung; die Bäume sind nicht auf den Fahrdamm, sondern auf den Bürgersteig in einen Abstand von 60 bis 120 cm von der Randsteinkante zu stellen, damit sie vom Fuhrwerk nicht zerstört werden und nicht zur Schmutzanfammlung Gelegenheit geben. Prellsteine sind als Baumwehrmittel ungenügend und unschön und stören zudem den Verkehr. Die unrichtige Baumstellung ist auch in der auf 83 m verbreiterten Strecke der *Maximilian*-Strafse beibehalten, welche im Uebrigen eine auferordentlich stattliche und schöne Querschnittsanordnung zeigt (Fig. 1444). Die seitlichen Fahrwege sind durch zahlreiche Querfahrten mit dem Mittelwege verbunden; die ganze Strafse erscheint nicht übertrieben breit; sie würde noch freundlicher aussehen, wenn die Gartenanlagen etwas vertieft lägen.

Die Ringstrafse zu Wien (Fig. 145) ist eine der gröfartigsten städtischen Strafsen, welche es giebt; das Profil, aus drei Fahrwegen und zwei Mittelalleen bestehend, ist stattlich und zweckmäfsig. Die eine Allee dient für den Fufsverkehr, die andere als Reitweg. Die Gesamtanlage wird in Kap. 12 dieses Abschnittes näher besprochen werden.

Die *Via dell' Acquedotto* zu Triest (Fig. 146) ist bei 21 m Breite eine der engsten Promenadenstrafsen; die Fahrwege, welche im Gegenfatz zu Fig. 137 an den Seiten liegen, sind zu schmal, die Bäume daher sehr leidend.

Die Ringstrafse zu Budapest (Fig. 147) hat baumbefetzte Bürgersteige, deren Breite im Interesse der Bäume zweckmäfsiger auf ein gröfseres Mafs als 6,5 m fest gesetzt worden wäre, da der Fahrdamm reichlich breit ist. Dagegen zeigt die herrliche *Andrassy*-Strafse dafelbst eine vortreffliche Querschnittsanordnung (Fig. 148).

Nicht zweckmäfsig ist hingegen das Querprofil der *Tisza-Lajos*-Ringstrafse zu Szegedin (Fig. 149), in so fern als die äufseren Baumreihen der beiden Seitenalleen sowohl den Häufern, als den inneren Baumreihen viel zu nahe stehen; sie müssen unbedingt beseitigt werden, damit wenigstens die jungen Bäume der Innenreihen sich entwickeln können.

Die Kopenhagener Ringstrafsen (Fig. 150 u. 151) unterscheiden sich durch die Anordnung der Baumreihen, während die Gesamtbreite und die seitlichen Fahrwege in beiden übereinstimmen. Die Fahrwege dürften breiter sein; im Uebrigen ist die Anordnung der neuen Ringstrafse, wenn dem Reitvergnügen eine besondere Berücksichtigung zuflieft, eine vortreffliche zu nennen. Ungewöhnlich, aber stattlich sind die Profile der Friedrichsberg-Allee (Fig. 153) und der Strafse Osterbro-Gade (Fig. 154), deren Seitenalleen mit dem besprochenen Nachtheile für die Häuserzüge verknüpft sind.

Die beiden Strafsen aus dem Haag (Fig. 152 u. 155) zeigen hübsche, jedoch nur für kleinen Verkehr zweckmäfsige Anordnungen. Zum besseren Verständnifs des unsymmetrischen Querschnittes ist in Fig. 152 der Grundrifs beigefügt.

Auch das in Fig. 156 angegebene Profil der *Wilhelm*-Strafse zu Breda, deren mittlere Gartenanlage mit den erforderlichen Querwegen durchbrochen ist, darf als recht zweckmäfsig bezeichnet werden.

Eine unsymmetrische, durch den später wiederzugebenden Grundrifs besser verständliche Profilierung zeigt die *Chaussée de Malines* in Antwerpen (Fig. 157). Das Profil des *Boulevard Léopold* dafelbst (Fig. 158) hat sich als unzweckmäfsig erwiesen; der 5 m breite Abstand der Bäume ist zu gering; die Kronen müssen deshalb von Zeit zu Zeit beschnitten und künstlich schlank gehalten werden; auch sind die Fahr- und Fufswege zu schmal. Die Absicht, das Profil in ein solches mit einfacher Mittel-Promenade umzuändern, wird wohl inzwischen ausgeführt worden sein. Sehr stattlich ist die Querschnittsanordnung der Hauptringstrafse (Fig. 159); der breite Mittelfahrweg, die beiden Alleen und schmaleren Seitenfahrwege entsprechen auf das beste dem gröfstädtischen Verkehre. Zu bedauern ist, dafs in Antwerpen, wie in Wien, das nämliche Ringstrafsen-Profil unverändert auf dem ganzen, mehrere Kilometer langen Strafsenzuge beibehalten wurde.

Von den 40 m breiten Querschnitten der Ringstrafse von Gent (Fig. 160 u. 161) ist der unsymmetrische der interessanter; die 15 m breite Mittel-Promenade des anderen wird bis zur vollen Entwicklung der Baumkronen zu kahl sein, es sei denn, dafs man bis auf Weiteres ein Rasenfeld mit Gestrüchgruppen und Blumenbeeten in der Strafsenaxe anlegt oder inzwischen bereits angelegt hat.

191.
Aus
Oesterreich-
Ungarn.

192.
Aus
Dänemark.

193.
Aus
Holland
und Belgien.

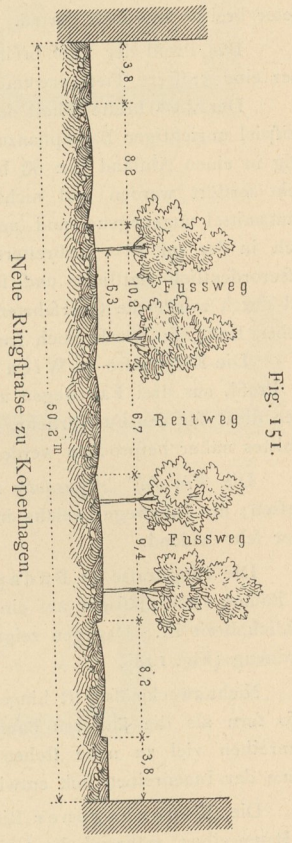


Fig. 151.

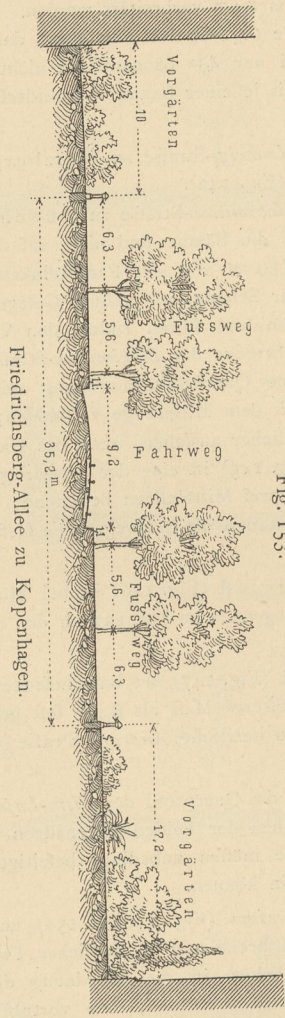


Fig. 153.

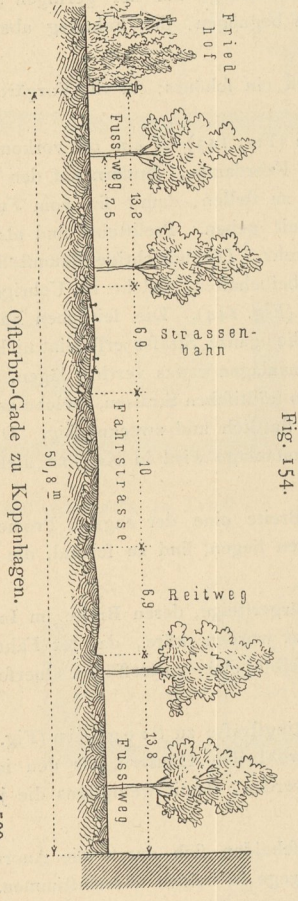
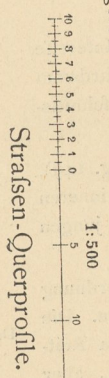


Fig. 154.



Strassen-Querprofile.

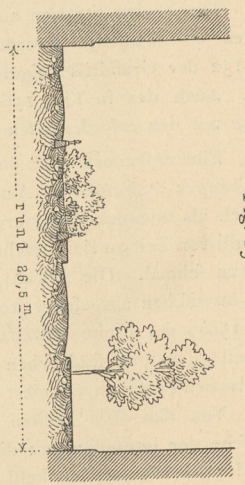
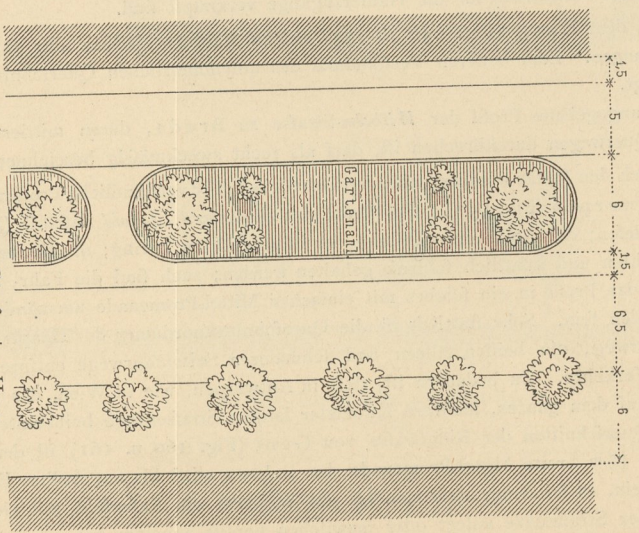
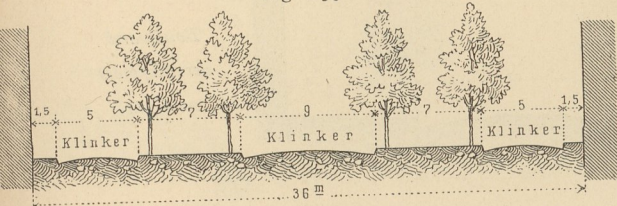


Fig. 152.



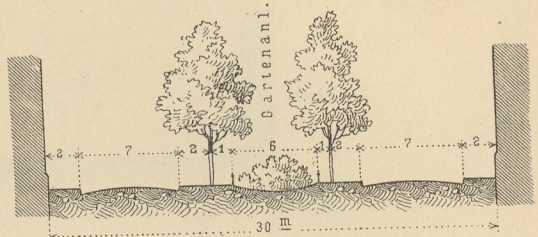
Bessinden-Hout-Strasse im Haag.

Fig. 155.



Sophie-Laan im Haag.

Fig. 156.



Willem-Straat zu Breda.

Fig. 157a.

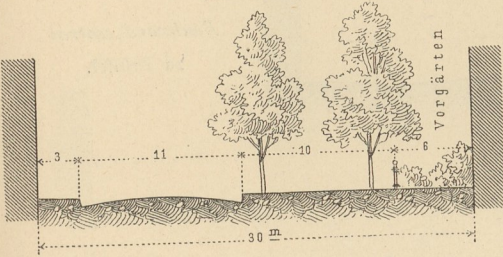
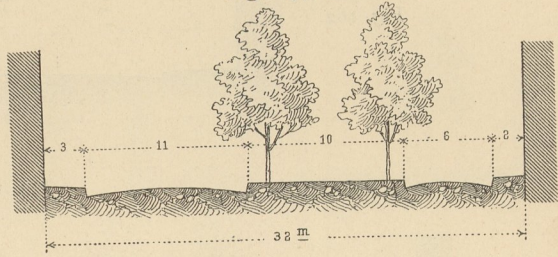
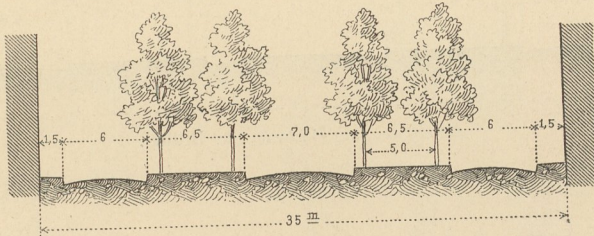


Fig. 157b.



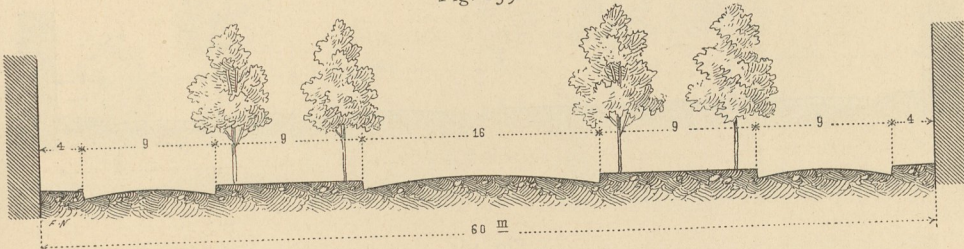
Chaussée de Malines zu Antwerpen.

Fig. 158.



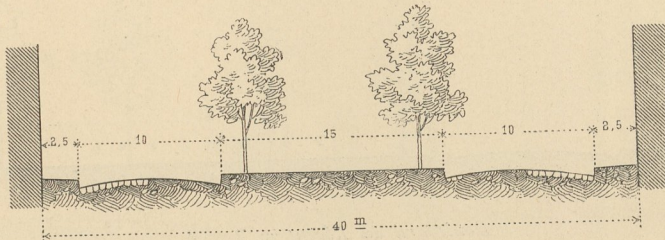
Avenue Charlotte
und
Boulevard Léopold
zu Antwerpen.

Fig. 159.

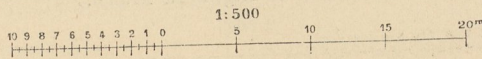


Hauptringstraße zu Antwerpen.

Fig. 160.

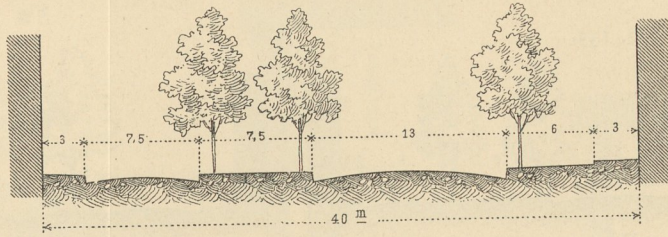


Boulevard
de la Citadelle
zu Gent.



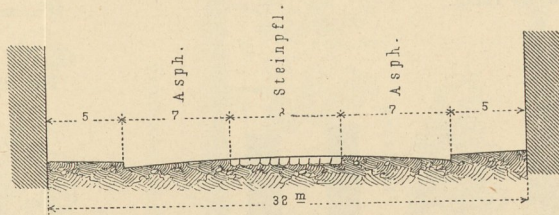
Straßen-Querprofile.

Fig. 161.



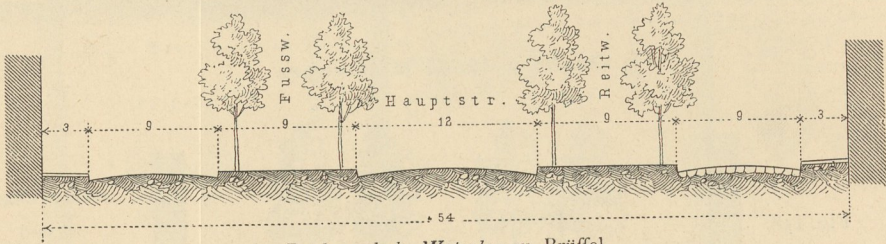
Boulevard
des Hospices
zu Gent.

Fig. 162.



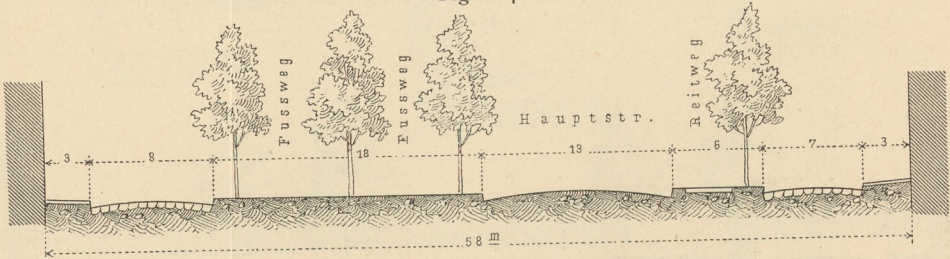
Boulevard central
zu Brüssel.

Fig. 163.



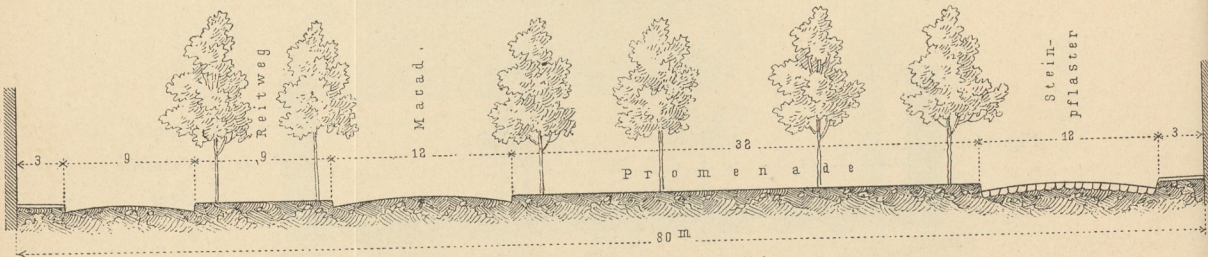
Boulevard de Waterloo zu Brüssel.

Fig. 164.

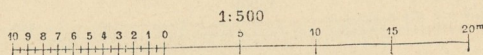


Boulevard de l'observation zu Brüssel.

Fig. 165.

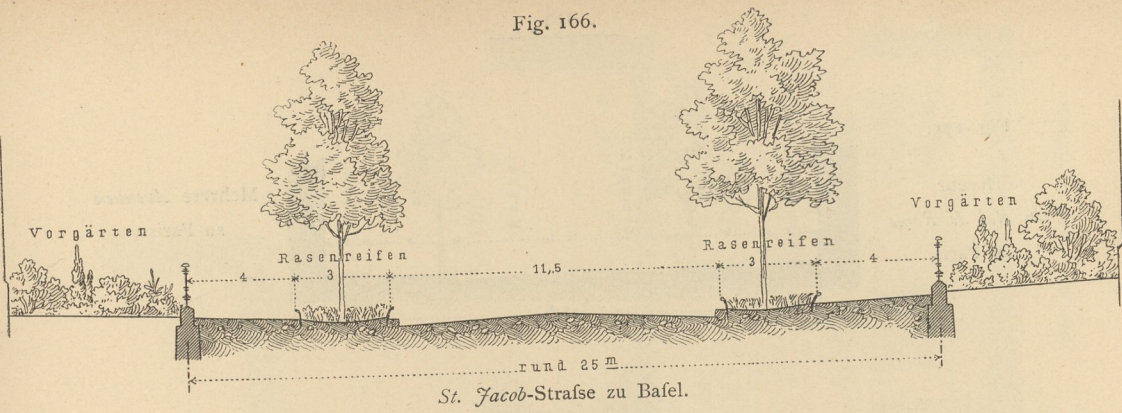


Boulevard du Régent zu Brüssel.



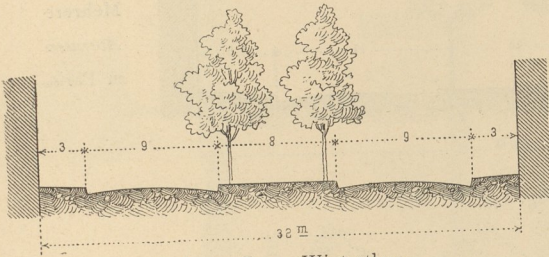
Strafsen-

Fig. 166.



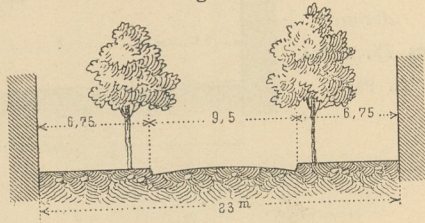
St. Jacob-Straße zu Basel.

Fig. 167.



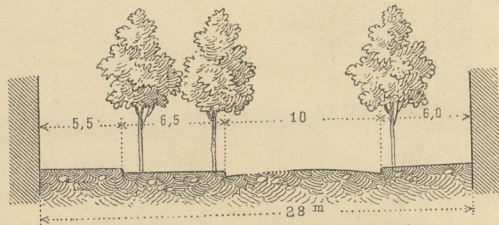
Grabengasse zu Winterthur.

Fig. 168.



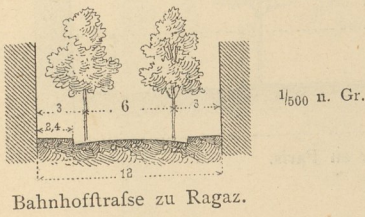
Bahnhofstraße zu Zürich.

Fig. 170.



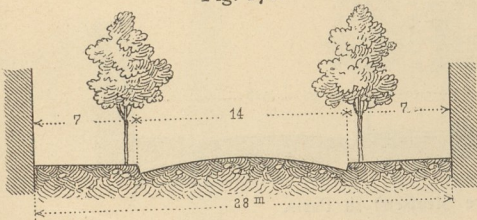
Boulevard St. Gervais zu Genf.

Fig. 169.



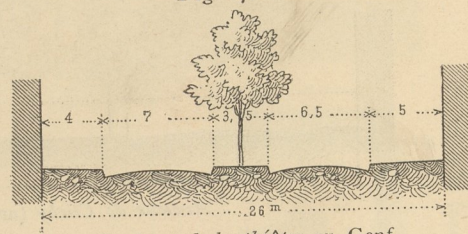
Bahnhofstraße zu Ragaz.

Fig. 171.



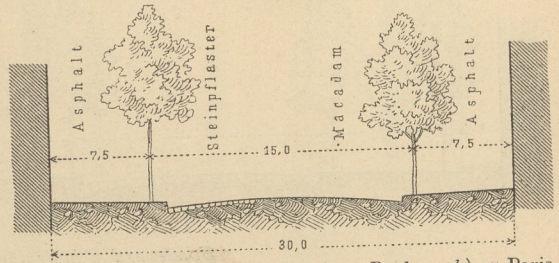
Boulevard des philosophes zu Genf.

Fig. 172.



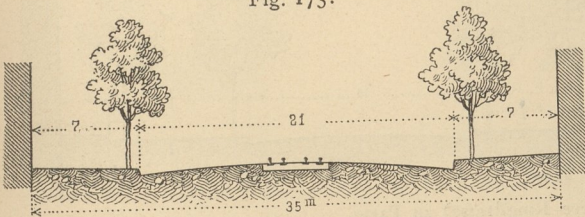
Boulevard du théâtre zu Genf.

Fig. 174.



Boulevard Haussmann (und andere Boulevards) zu Paris.

Fig. 173.

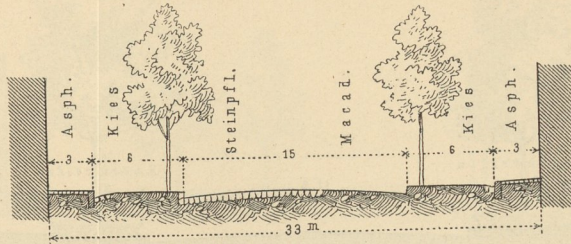


Cours de Rive zu Genf.

Querprofile.

Fig. 175.

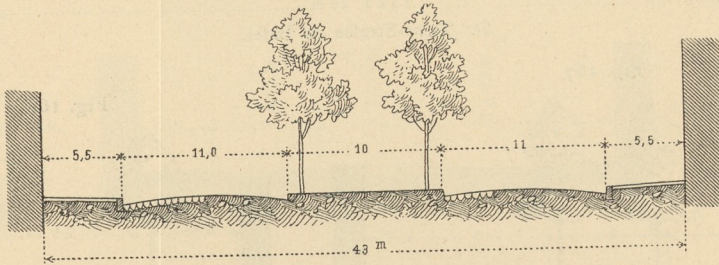
Avenue
du Roi de Rome
zu Paris.



Mehrere Avenuen
zu Paris.

Fig. 176.

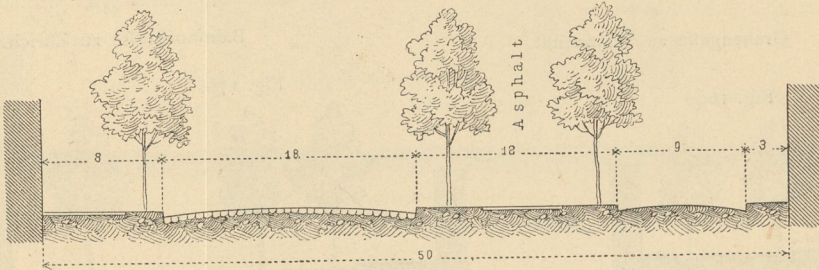
Avenue
du Trocadéro
zu Paris.



Mehrere Avenuen
zu Paris.

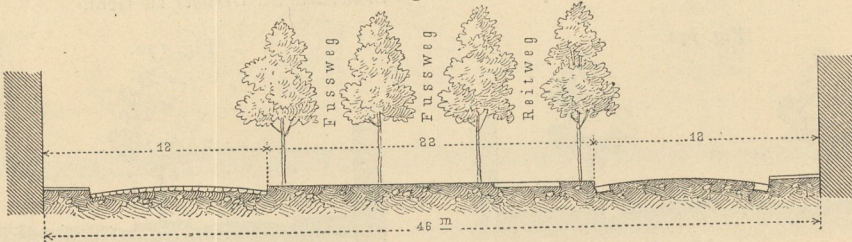
Fig. 177.

1/500 n. Gr.



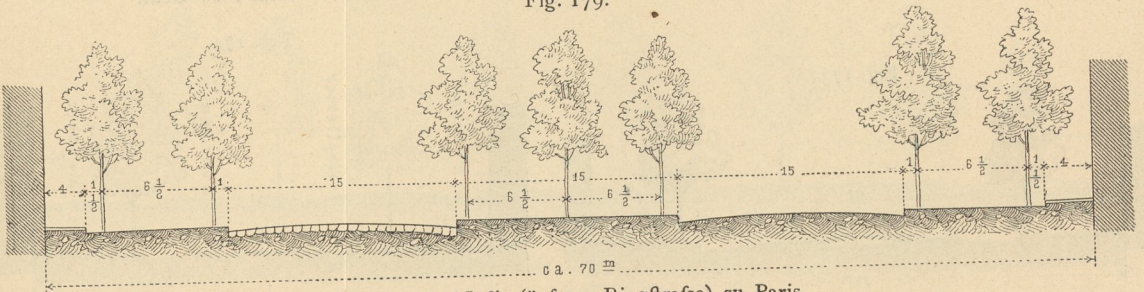
Boulevard de la Madeleine zu Paris.

Fig. 178.



Avenue de Clichy (und andere Strafsen) zu Paris.

Fig. 179.



Boulevard d'Italie (äußere Ringstraße) zu Paris.
Strafsen-Querprofile.

Brüssel besitzt einen reichen Wechsel an schönen Strafsenprofilen. Fig. 162 zeigt den durch die Altstadt gebrochenen *Boulevard central* oder *Boulevard Anspach*, 32m breit, ohne Bäume, dessen Bürgersteige leicht etwas breiter hätten gewählt werden dürfen. Fig. 114, 163, 164 u. 165 zeigen die Mannigfaltigkeit der östlichen Ringstrasse. Spazierwege, Reitwege, Equipagen-Fahrwege ließen sich auf allen diesen Strafsenstrecken von den Luftfuhrwerkstrassen und Bürgersteigen trennen.

Mehrere prächtige Strafsenprofile Lüttichs, alle mehr oder weniger unsymmetrisch, sind schon bei Fig. 93 (S. 72) mitgetheilt worden. Von Interesse ist die Anpflanzung einer engeren Allee junger Bäume neben den breiten alten Baumreihen des *Quai Cockerill*, ferner die Fortlaffung der Baumreihen auf der neuen Ostseite des *Square d'Avroi*, um den Häusern eine möglichst freie Aussicht auf die Gartenanlage darzubieten.

Ein freundliches Vorstadt-Strafsenprofil ist dasjenige aus Basel (Fig. 166); die Scheidung zwischen Fußweg und Fahrweg bildet hier ein gärtnerisch geschmücktes Rafenband unter der Baumreihe. Die Querschnitte der Baseler Ringstrasse werden bei der Besprechung dieser reizvollen Strafsenanlage in Kap. 12 dieses Abschnittes mitgetheilt werden. Fig. 167 aus Winterthur zeigt ein einfach hübsches Profil mit Mittelallee, Fig. 168 aus Zürich eine etwas beengte Anordnung von Baumreihen auf den Bürgersteigen, Fig. 169 aus Ragaz die engstmögliche, für größere Städte ungeeignete Anlage einer Allee-Strasse bei nur 12m Strafsenbreite mit beiderseitiger offener Bebauung.

Unter den Genfer Strafsenprofilen (Fig. 170, 171, 172 u. 173) sind besonders bemerkenswerth die selten vorkommende, in Genf sehr gefällig aussehende Anordnung eines mit einer Baumreihe besetzten Bürgersteiges in der Strafsenaxe (Fig. 172) und das breite freie *Corso*-Profil in Fig. 173.

Paris, die in Hinsicht des Stadtplanes und der Strafsenanlagen ohne Zweifel schönste Stadt der Neuzeit, bietet natürlich eine Fülle reizvoller und zweckmäßiger Beispiele für die Anordnung der Strafsenprofile; nur wenige derselben sind in Fig. 174 bis 180 mitgetheilt. Fig. 174 ist das gewöhnliche Profil der im Inneren der Stadt durchgebrochenen Verkehrsadern; Fig. 175 u. 176 sind Strafsen der eleganten Außenviertel; Fig. 178 u. 179 sind äußere *Boulevard*-Strecken. Dafs die den Häusern zunächst stehenden Baumreihen des *Boulevard d'Italie* sich gut entwickeln werden, ist zweifelhaft. Fig. 180 zeigt das aussergewöhnlich breite und freie Profil der verkehrsvollen Promenaden-Strasse von den *Champs-Élysées* zum Triumphbogen.

Die nur 21m breite Strasse *St. Sauveur* zu Lille (Fig. 181) ist bei dem starken Verkehre für Bäume zu schmal; der Zustand der letzteren ist leidend; die nach Fig. 183 profilirten Liller Strafsen *Nationale* und *de la Gare* sehen deshalb ohne Bäume weit stattlicher aus. Gegen die Strafsenquerschnitte nach Fig. 184 ist kaum etwas zu erinnern. Lille zeichnet sich in den neuen Stadttheilen durch übertrieben breite Strafsen aus; ein Beispiel davon ist der in Fig. 182 skizzirte, rund 120m breite *Boulevard d'Italie*.

Fig. 185 ist wieder eine zu enge Strasse aus Rouen; Fig. 186 u. 187 sind Beispiele für Strafsen mit Seitenalleen aus derselben Stadt. Fig. 188, 189 u. 191 sind Strafsenprofile mit Trottoir-Bäumen und Seitenalleen aus dem benachbarten Le Havre. Aus Lyon zeigt Fig. 190 das Beispiel einer als *Corso* bezeichneten, zugleich für öffentliche Schaustellungen dienenden Strasse, nämlich den 125m breiten *Cours du Midi*. Zwei übertrieben breite Strecken der nur schwachen Verkehr aufweisenden, mit niedrigen Häusern bebauten Ringstrasse von Nîmes zeigt Fig. 192. Auch die in Fig. 193 dargestellte Zufahrtsstrasse zum Bahnhofe könnte etwas weniger breit sein; ihr Aussehen ist indess befriedigender, weil die Häuser höher und die Flächen für den Verkehr besser vertheilt sind.

Schöne Strafsenprofile von Marseille sind in Fig. 194, 195 u. 196 angegeben. Der *Cours Belunce* ist eine sehr volkreiche Fußpromenade; glänzender noch ist die zum grofsen Theile mit Vorgärten versehene *Avenue de Meilhan*, am stattlichsten aber der für Wagen, Reiter und Fußgänger prächtig ausgestattete *Cours du Prado*. Sehr beengt für die übrigens wohl gepflegten Baumreihen ist die *Rue Longs champs* (Fig. 197), welcher dasselbe Profil zu wünschen wäre, welches die Bahnhofstrasse in Nizza (Fig. 202) zeigt.

In Italien sind die Baumreihen auf den Strafsen weniger häufig. Um Schatten zu erzielen, liebt man mehr die Beschränkung der Strafsenbreite und die Ueberbauung der Bürgersteige mit Bogenhallen. Im letzteren Falle pflegen innerhalb der eigentlichen Strafsenbreite erhöhte Fußwege nicht angeordnet zu werden, deren Anwendung auch dann nicht allgemeine Regel ist, wenn es an Wandelhallen fehlt. Fig. 205 zeigt das gewöhnliche Turiner Strafsen-Profil ohne, Fig. 199 u. 200 dasjenige mit Hallen; die Geh- und Fahrplatten liegen in der Pflasterenebene. Fig. 198 u. 201 sind sehr stattliche Profile der Turiner Ringstrasse. In Fig. 203, 206, 207 u. 210 sind ähnliche Strafsenquerschnitte von Mailand dargestellt, fämmtlich ohne Bäume³⁶⁾. Genua hat theils einen ebenen Marmorplattenbelag in der ganzen Strafsenbreite, theils erhöhte

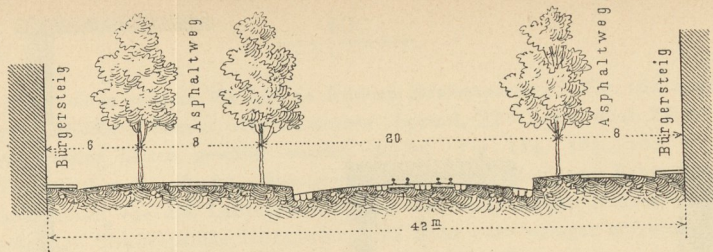
³⁶⁾ Die Köpfe der in den Abbildungen angegebenen Strafsenbahnschienen liegen natürlich überall in der Pflasterenebene.

194.
Aus der
Schweiz.

195.
Aus
Frankreich.

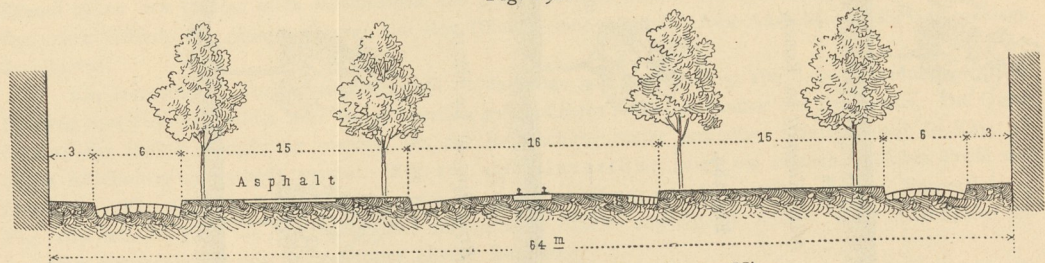
196.
Aus
Italien.

Fig. 191.



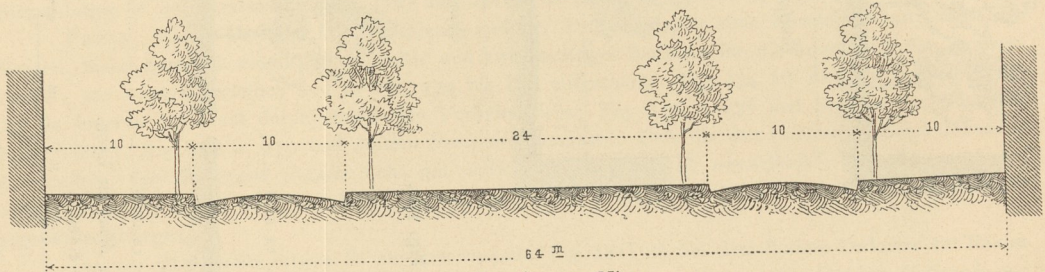
Rue Thiers
zu Le Havre.

Fig. 192.



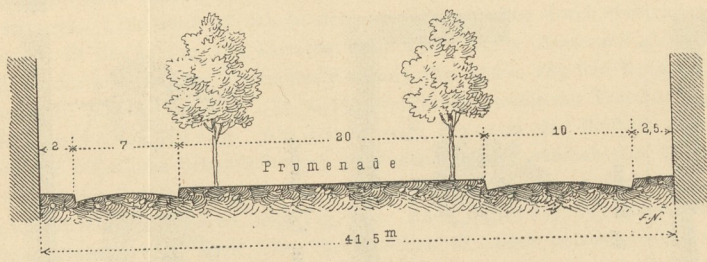
Cours Neuf und Boulevard de la Fontaine
zu Nîmes.

Fig. 193.



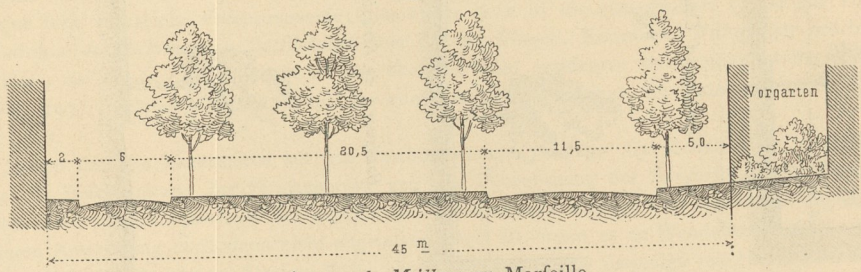
Avenue Fenchères
zu Nîmes.

Fig. 194.

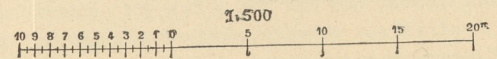


Cours Beljuncz
zu Marseille.

Fig. 195.



Avenue de Meilhan
zu Marseille.



Strafsen-Querprofile.

Fig. 201.

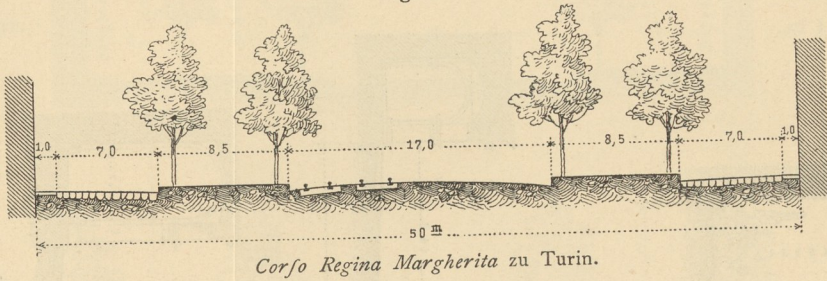


Fig. 202.

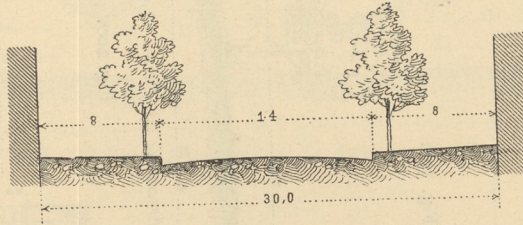


Fig. 203.

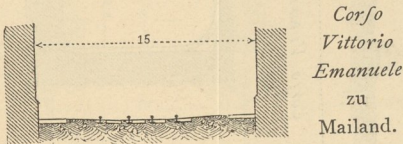


Fig. 204.

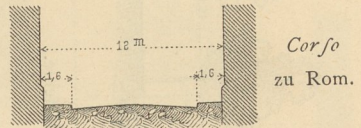


Fig. 205.

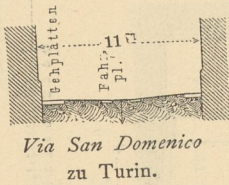


Fig. 206.

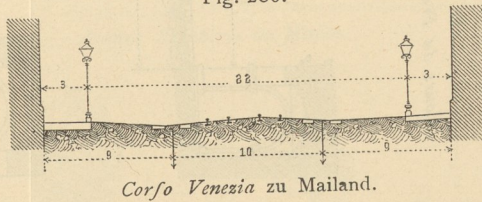


Fig. 207.

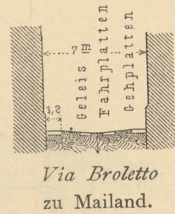


Fig. 208.

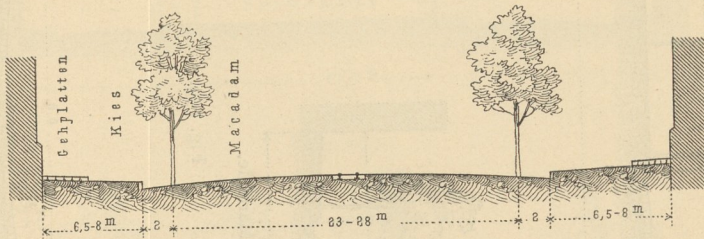
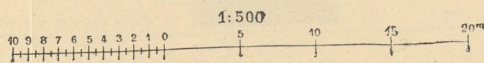
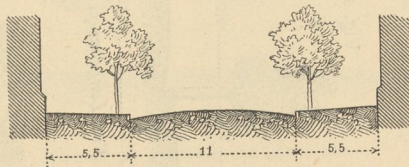


Fig. 209.



Straßen-Querprofile.

Fig. 212.

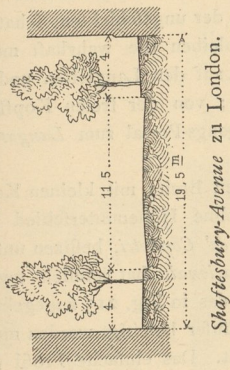


Fig. 211.

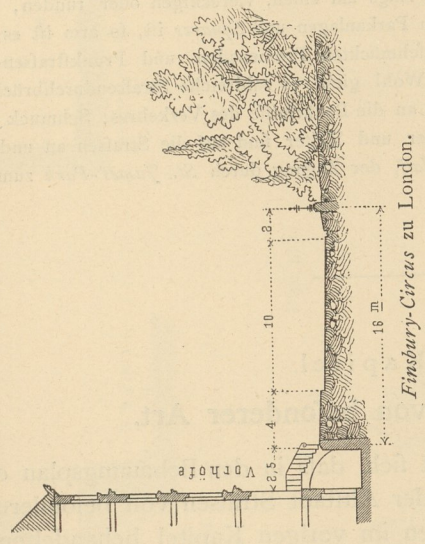


Fig. 214.

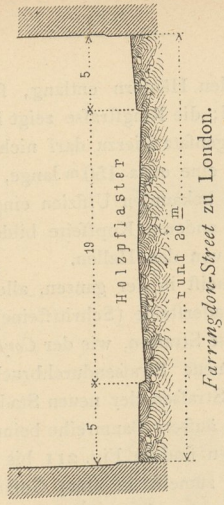


Fig. 210.

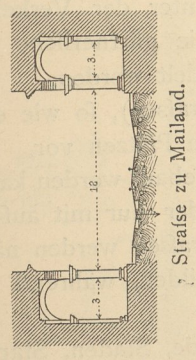


Fig. 213.

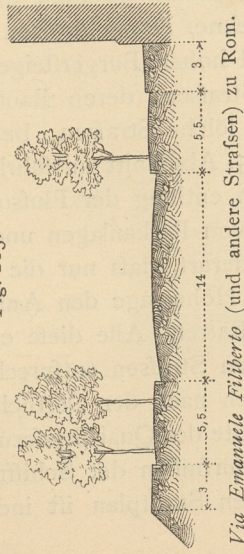
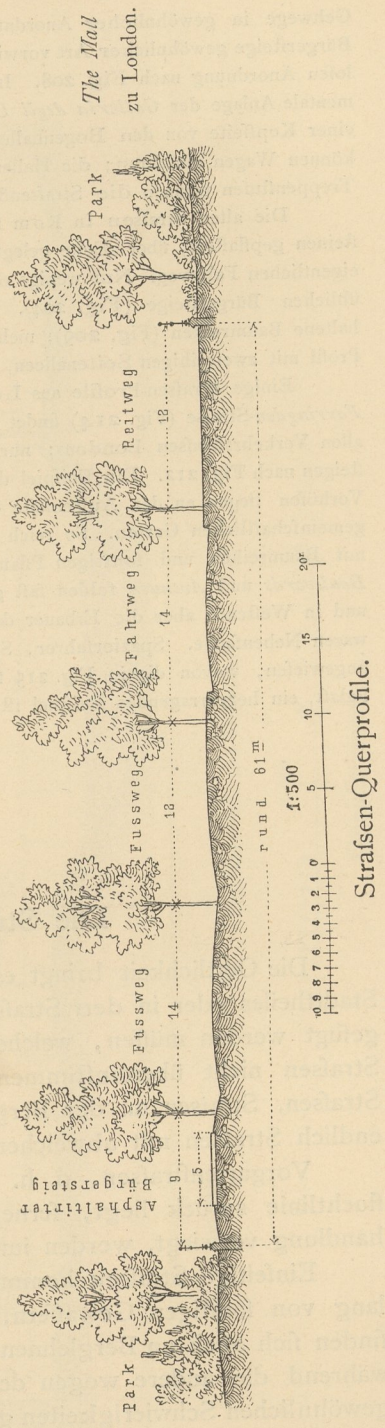


Fig. 215.



Gehwege in gewöhnlicher Anordnung den Häusern entlang, feltener Wandelhallen. In Florenz sind Bürgersteige gewöhnlicher Art vorwiegend; die Ringstraße zeigt Baumreihen in der ungeschickten, schattenlosen Anordnung nach Fig. 208. Im Gegensatz hierzu darf nicht unerwähnt bleiben die wahrhaft monumentale Anlage der *Galleria degli Uffizi*, eine etwa 150 m lange, 19 m breite, auf den Langseiten und an einer Kopfseite von den Bogenhallen der bekannten Uffizien eingefasste Straße; von der freien Kopfseite können Wagen einfahren; die Hallen der anderen Kopfseite bilden ein Durchgangs-Portal zum *Lungarno*; Treppenstufen trennen die Straßenfläche von den Hallen.

Die alten Straßen in Rom sind meist in der ganzen, allerdings geringen Breite mit kleinen Kopfsteinen gepflastert; über Ecke gelegte Quadersteine (Schrittsteine) begrenzen ohne Höhenunterschied den eigentlichen Fahrweg. Nur wenige römische Straßen, wie der *Corso* und die *Via de' Condotti*, besitzen unsere üblichen Bürgersteige (Fig. 204). Der neue Straßendurchbruch der *Via nazionale* hat leidlich unterhaltene Baumreihen (Fig. 209); mehrere Straßen der neuen Stadtteile zeigen das in Fig. 213 angegebene Profil mit zweireihigen Seitenalleen, deren äußere Baumreihe beim Anbau der Häuser beseitigt werden muß.

197.
Aus
England.

Einige Straßenprofile aus London sind in Fig. 211 bis 215 dargestellt. Das einfache Profil der *Farringdon*-Straße (Fig. 214) findet man, zumeist in einer Gesamtabmessung von 15 bis 25 m, in fast allen Verkehrsstraßen Londons; nur ganz ausnahmsweise sieht man junge Baumreihen auf den Bürgersteigen nach Fig. 212. Ein Beispiel der zahlreichen *Square*-Straßen zeigt Fig. 211; die Häuser mit kleinen Vorhöfen liegen an der Außenseite der Straße rings um einen, viereckigen oder runden, eingefriedigten gemeinschaftlichen Garten. So reich London an Parkanlagen und *Squares* ist, so arm ist es an stattlichen, mit Baumreihen und sonstigen Pflanzungen geschmückten Promenaden- und Prunkstraßen. Die Pariser *Boulevards* und *Avenues* fehlen fast gänzlich. Wohl gibt es zahlreiche Straßendurchbrüche in der *City* und in Westend; aber die Erbauer dachten nur an die Bedürfnisse des Verkehrs; Schmuck und Schönheit waren Nebensache. Spazierfahrer, Spaziergänger und Reiter sind auf die Straßen an und in den Parks angewiesen, wovon die in Fig. 215 skizzierte *Mall*, der Zugang durch *St. James'-Park* zum *Buckingham*-Palast, ein hervorragendes Beispiel ist.

6. Kapitel.

Die Straßen von besonderer Art.

198.
Ueberflücht.

Die Oertlichkeit bringt es oft mit sich, daß in den Bebauungsplan eines neuen Stadtteiles oder in den Straßenplan der Altstadt Straßen von besonderer Art eingefügt werden müssen, welche mit den im vorigen Kapitel behandelten normalen Straßen nicht übereinstimmen. Dahin gehören die nur einseitig zu bebauenden Straßen, Straßen an der Berglehne, Doppellstraßen, Treppenstraßen, Rampen und endlich Straßen mit abweichend hohen Bürgersteigen.

Vorgartenstraßen, d. h. Straßen, deren Baufluchtlinie hinter der Verkehrsfluchtlinie zurück liegt, ferner solche Straßen, bei welchen die gärtnerische Behandlung vorwiegt, werden im 5. Abschnitt ausführlicher behandelt werden.

199.
Einseitig
bebaute
Straßen.

Einseitige Straßen kommen entlang der Flußufer (Quai-Straßen), so wie entlang von sonstigen Gewässern, von Parkanlagen und öffentlichen Plätzen vor. Sie finden sich auch an Berglehnen derart, daß nur die eine Seite bebaut werden kann, während die andere wegen der Höhenlage den Anbau nicht oder nur mit außergewöhnlichen Schwierigkeiten gestattet. Alle diese einseitigen Straßen werden nach der Häuserseite hin den normalen Straßen entsprechend ausgebildet, während die Ausbildung der anderen Seite sich nach der Oertlichkeit richtet.

200.
Quai-Straßen.

Die Anordnung der Wasserseite der Quai-Straßen (Werft, Kade, Staden, Stapel, Ufer, Strand) hängt von den Bedürfnissen der Schifffahrt ab und fällt daher in das Gebiet des Wasserbaues. Für den Stadtplan ist indess auf alle Fälle zu berücksichtigen.