

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 Stadttheile zeigen das in Fig. 213 angegebene Profil mit zweireihigen Seitenalleen, deren äußere Baumreihe beim Anbau der Häuser beseitigt werden muß.

197.
Aus
England.

Einige Straßen-Profile 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 giebt es zahlreiche Straßendurchbrüche in der *City* und in Westend; aber die Erbauer dachten nur an die Bedürfnisse des Verkehrs; Schmuck und Schönheit waren Nebenfache. 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.
Ueberficht.

Die Oertlichkeit bringt es oft mit sich, daß in den Bebauungsplan eines neuen Stadttheiles 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.

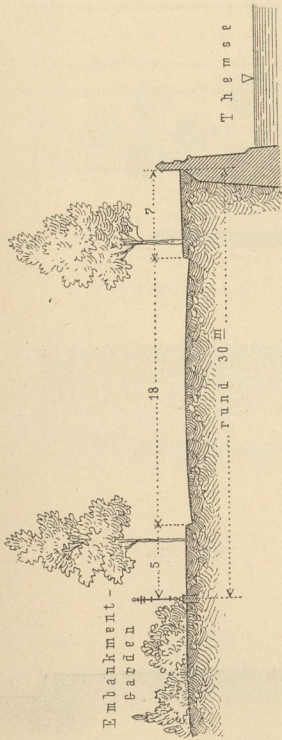
199.
Einseitig
bebaute
Straßen.

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.

Fig. 216.



Victoria-Embankment zu London.

Fig. 217.

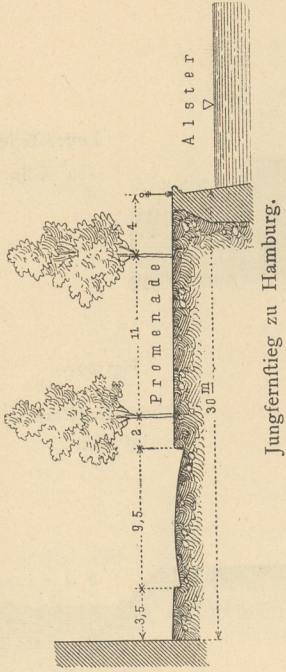
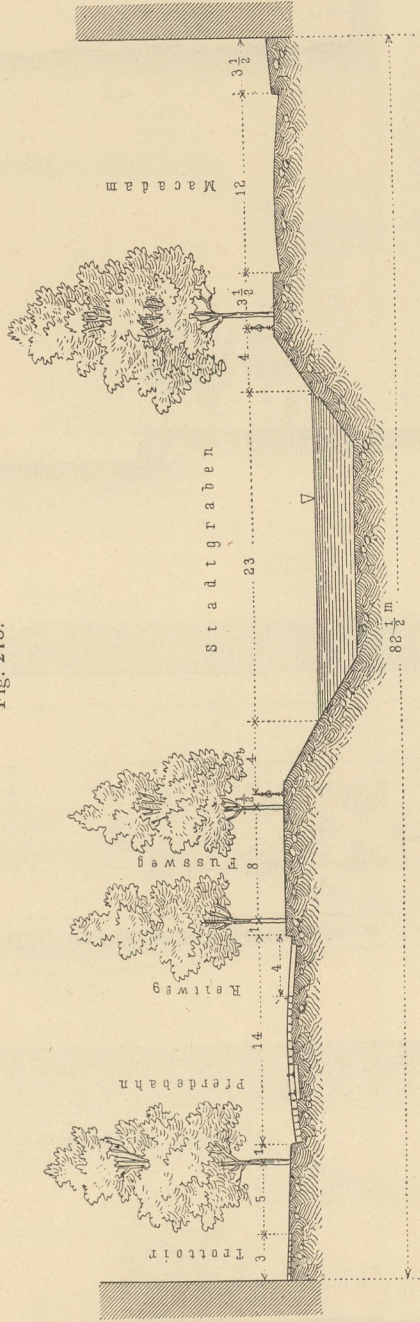
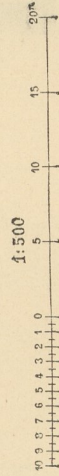


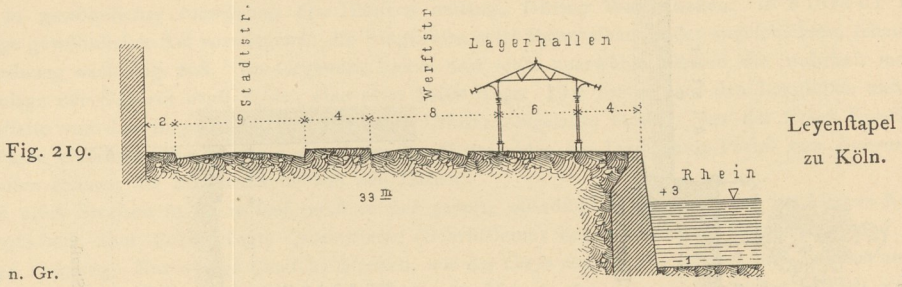
Fig. 218.



Straßen-Profil aus Düffeldorf.



Quai-Straßen.



1/500 n. Gr.

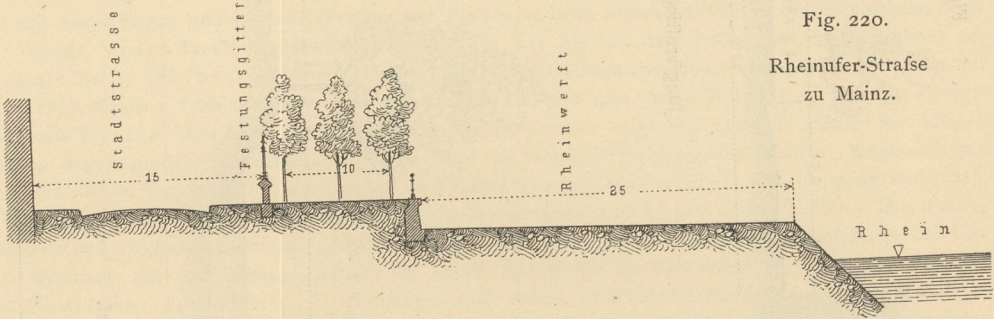
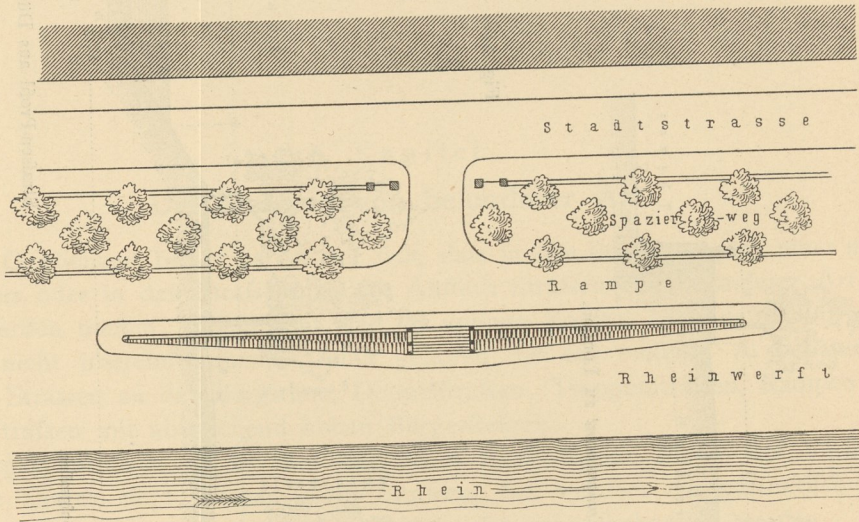


Fig. 220.

Rheinufer-Straße zu Mainz.

Fig. 221.



Grundriss zu Fig. 220. — 1/1000 n. Gr.

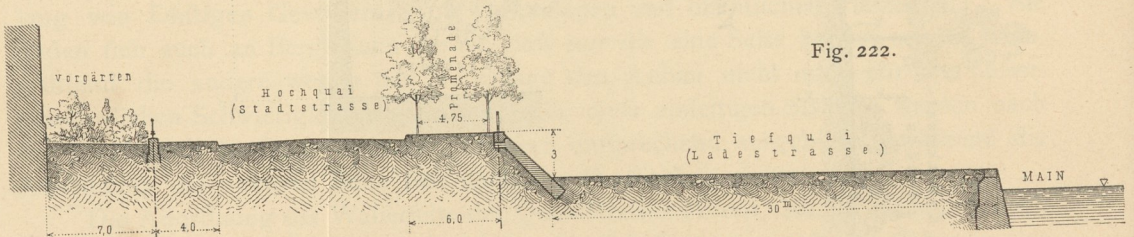
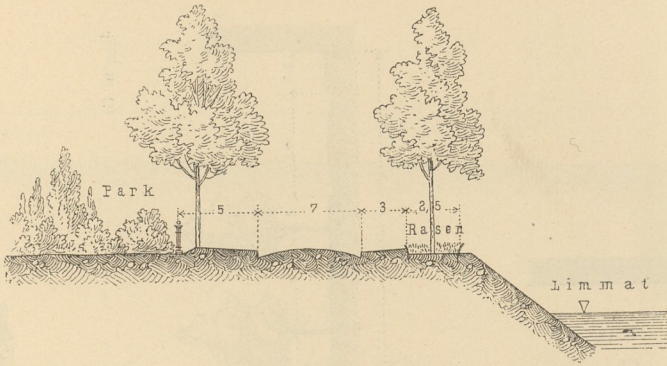


Fig. 222.

Schaumain-Quai zu Frankfurt a. M. — 1/500 n. Gr.

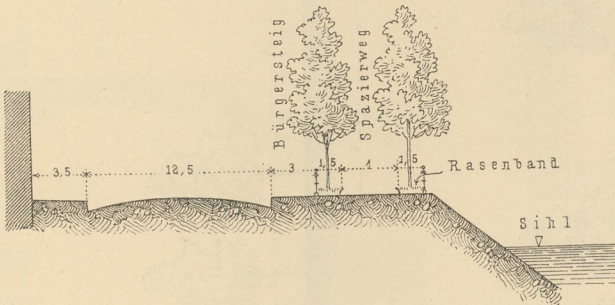
Quai-

Fig. 223.



Platzspitz-Promenade zu Zürich.

Fig. 224.



Cafernenstrasse zu Zürich.

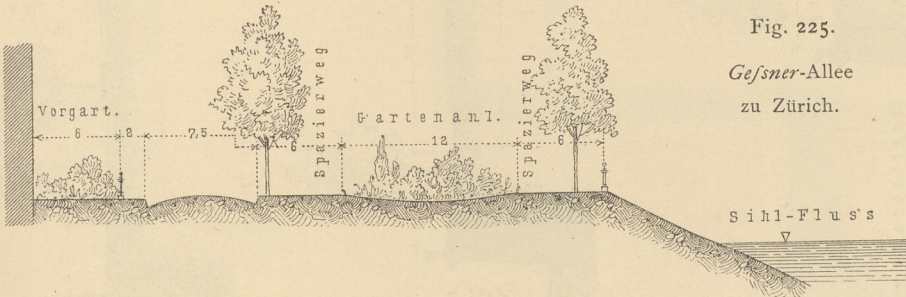
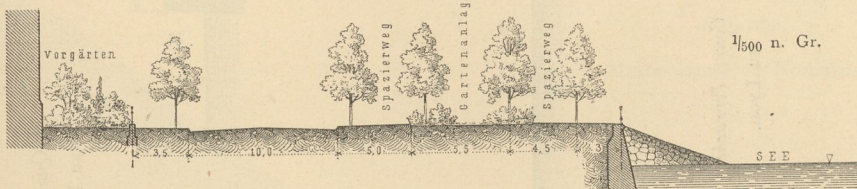


Fig. 225.
Gefsner-Allee zu Zürich.

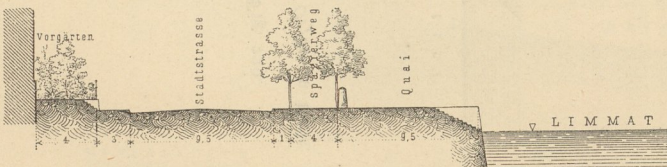
Fig. 226.



Alpen-Quai zu Zürich.

1/500 n. Gr.

Fig. 227.

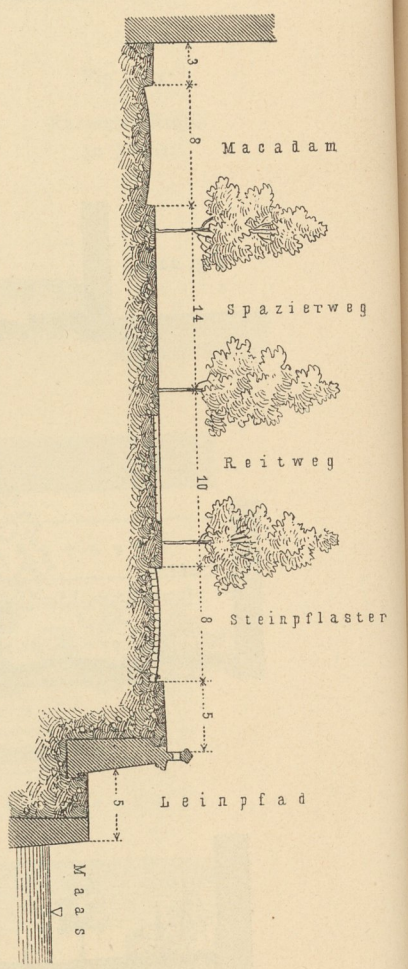


Uto-Quai zu Zürich.

Strafsen.

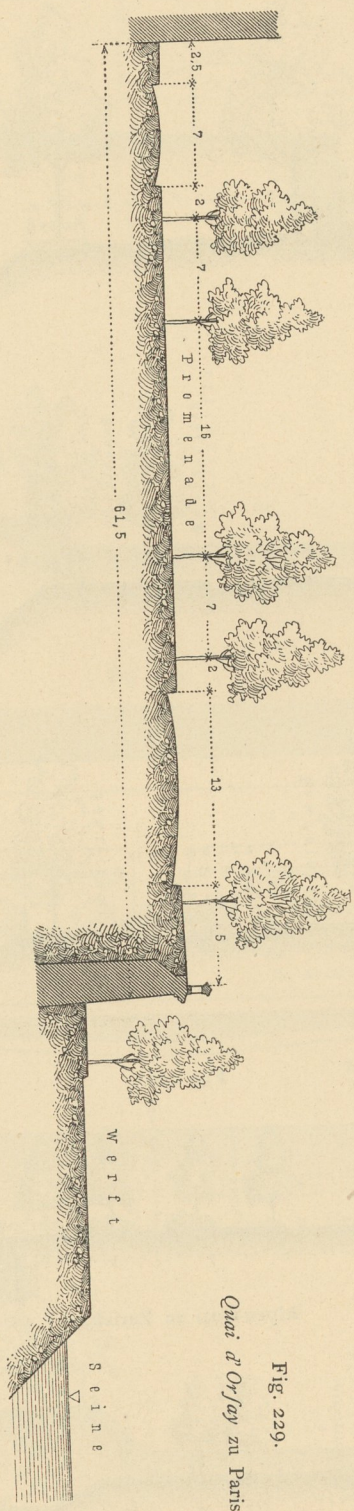
1,600 n. Gr.

Fig. 228.



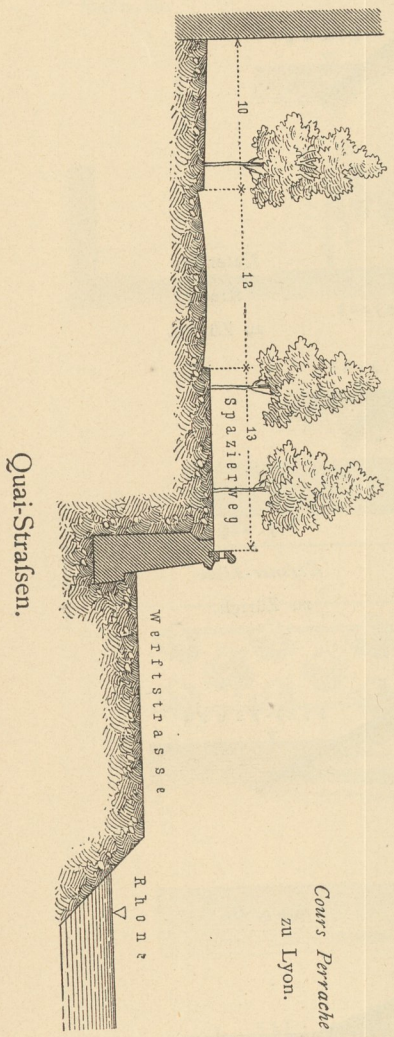
Quai-Strasse
zu Lüttich.

Fig. 229.



Quai d'Orsay zu Paris.

Fig. 230.



Quai-Strassen.

Cours Perrache
zu Lyon.

Fig. 231.

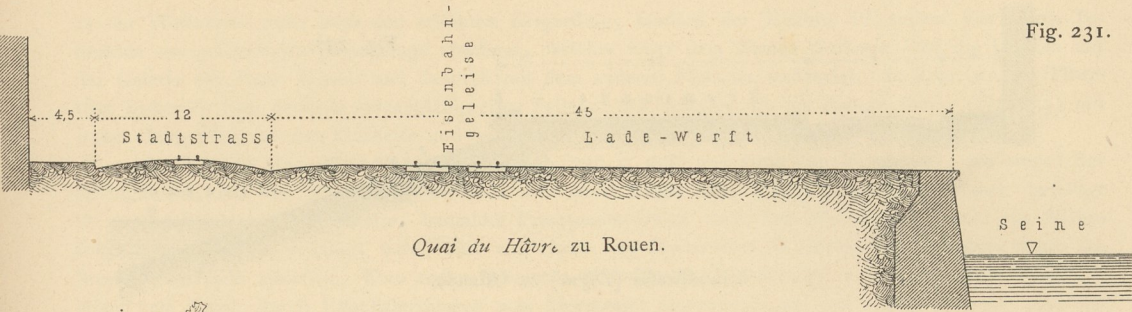


Fig. 232.

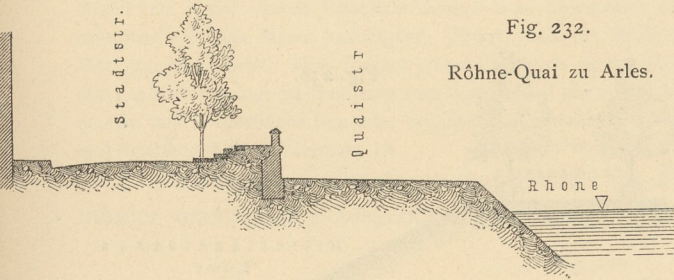


Fig. 233.

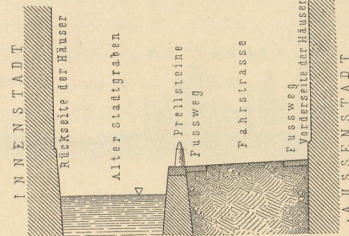


Fig. 234.

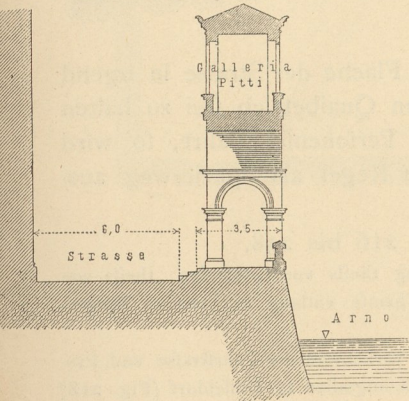


Fig. 235.

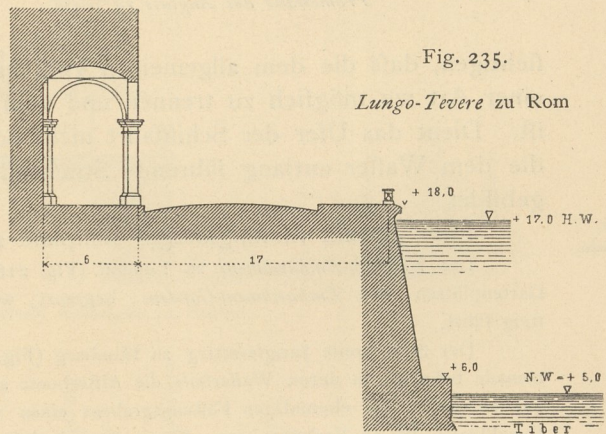
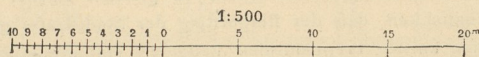
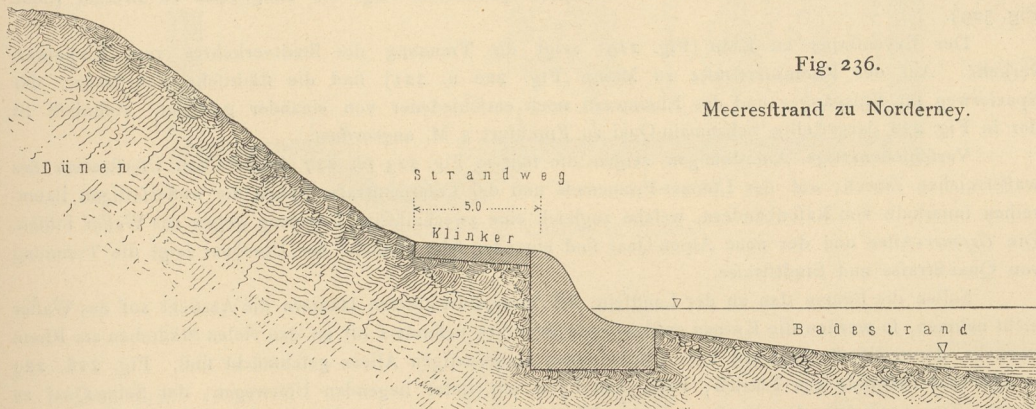


Fig. 236.



Quai-Strafsen.

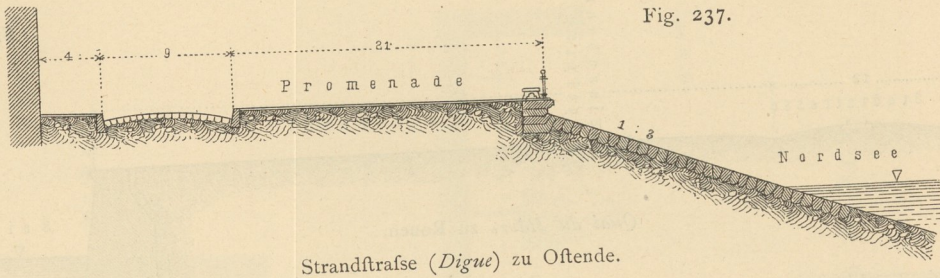


Fig. 237.

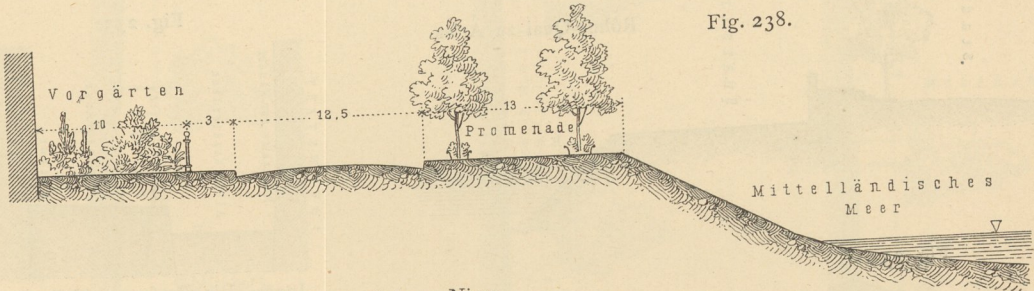
Strandstrafse (*Digue*) zu Ostende.

Fig. 238.

Promenade des Anglais zu Nizza.

fichtigen, daß die dem allgemeinen Verkehre dienende Fläche der Strafse in irgend einer Art wo möglich zu trennen und vom eigentlichen Quaietrieb frei zu halten ist. Dient das Ufer der Schifffahrt nicht oder nur der Personenschifffahrt, so wird die dem Wasser entlang führende Strafsenfläche in der Regel als Spazierweg ausgebildet.

Eine Anzahl mannigfaltiger Beispiele zeigen Fig. 216 bis 238.

Das *Victoria-Embankment* zu London (Fig. 216) ist landseitig theils von Gebäuden, theils von Gartenplätzen, den *Embankment-Gardens*, begrenzt, während der Themse entlang ein breiter Bürgersteig führt.

Der 30 m breite Jungfernstieg zu Hamburg (Fig. 217) ist als verkehrsreiche Fahrstrafse und Promenade bekannt, an deren Wasserseite die Alsterboote anlegen. Die Königsallee zu Düsseldorf (Fig. 218) hat zur Seite des ehemaligen Festungsgrabens einen vielbesuchten Spazierweg; die gegenüber liegende Canalstrafse ist an Verkehr arm. Einen ähnlichen Querschnitt zeigt die Ringstrafse zu Breslau (siehe Fig. 329).

Der Leyenstapel zu Köln (Fig. 219) zeigt die Trennung des Stadtverkehres vom Rheinuferverkehr. Auf der Rheinuferstrafse zu Mainz (Fig. 220 u. 221) sind die städtische Fahrstrafse, der Spazierweg für Fußgänger und das Rheinwerft noch entschiedener von einander getrennt. Aehnlich ist der in Fig. 222 dargestellte Schaumain-Quai zu Frankfurt a. M. angeordnet.

Verschiedenartige Anordnungen zeigen die fünf in Fig. 223 bis 227 dargestellten Uferstraßen des wasserreichen Zürich; auf der Limmat-Promenade und der Cafernenstrafse stehen die wasserseitigen Baumreihen innerhalb von Rafenbändern, welche zugleich eine zweckmäßige Trennung gegen das Wasser bilden. Die *Gesner-Allee* und der neue Alpen-Quai sind einander sehr ähnlich; der Uto-Quai zeigt die Trennung von Quai-Strafse und Stadtstrafse.

Sollen die Bäume den an der Landseite der Straße errichteten Häutern die Aussicht auf das Wasser nicht nehmen, so werden die Kronen gestutzt, wie man dies besonders oft an den vielen Städtchen am Rhein bemerkt, deren Uferstraßen mit kurz geschnittenen laubenartigen Alleen geschmückt sind. Fig. 228, 229 u. 230 sind Beispiele aus Lüttich, Paris und Lyon mit tiefer liegenden Uferwegen; der Seine-Quai zu Rouen (Fig. 231) hat den Stadt- und den Werftverkehr in gleicher Ebene. Der Rhône-Quai zu Arles (Fig. 232) besitzt die Eigenthümlichkeit, daß der Bürgersteig der Stadtstrafse gegen den Uferweg und zugleich gegen hohe Wasserstände mittels Treppenstufen besonders emporgehoben ist. In Fig. 233 ist die sehr dürtig angelegte innere Ringstrafse von Mailand skizzirt. Der *Lungarno* zu Florenz (Fig. 234) zeigt

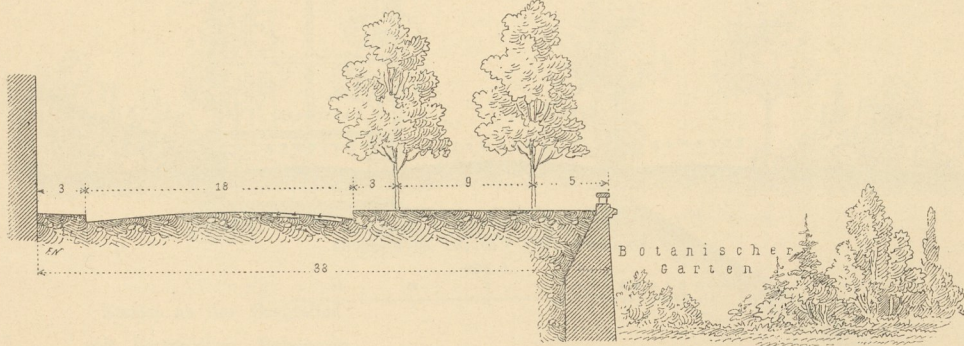
an der Wasserseite nicht bloß den erhöhten Bürgersteig; sondern der letztere ist zudem von einem bedeckten zweigeschoffigen Bogengange überbaut, welcher unter dem Namen *Galleria Pitti* die Uffizien mit der Galerie des *Ponte Vecchio* und dadurch mit dem anderen Flusssufer verbindet. In Rom, wo die Tiberufer bisher in dem denkbar vernachlässigtesten Zustande sich befinden, ist der *Lungo Tevere* (Fig. 235) mit freiem Bürgersteig an der Flußseite und bedecktem Hallengang an der Stadtseite im Bau begriffen.

Straßen am Meeresstrande zeigen Fig. 236, 237 u. 238, und zwar von Norderney, wo wegen der Springfluthen der den Spazierweg bildende Dünenfuß durch eine S-förmig profilirte Mauer befestigt ist; von Ostende, wo der breite, baumlose Promenaden-Deich nach dem Meere hin durch ein flaches Böschungsmauerwerk gesichert wird, und von Nizza, wo Baumreihen in Bändern von Ziergefräuch die Strand-Promenade einfassen. Eine andere bekannte Strandfrase ist diejenige von Triest nach Miramare, leider zum Theile durch Eisenbahnanlagen vom Meeresufer abgetrennt, auf der freien Strecke aber unmittelbar aus dem Meere aufsteigend, derart, daß die Brüstungsmauer sich meist auf den Felsblöcken des Meergrundes erhebt. Dies fordert einen Vergleich heraus mit der herrlichen Promenaden-Straße, welche um das Alsterbecken zu Hamburg angelegt ist und ein ungleich lieblicheres Bild darbietet, weil der zwischen Straße und Wasserfläche liegende, mitunter sich erweiternde Uferstreifen in aufmerksamer Weise gärtnerisch und landschaftlich geschmückt ist.

Entlang von Parkanlagen und öffentlichen Plätzen kann das Straßenprofil nicht minder mannigfaltig ausgebildet werden.

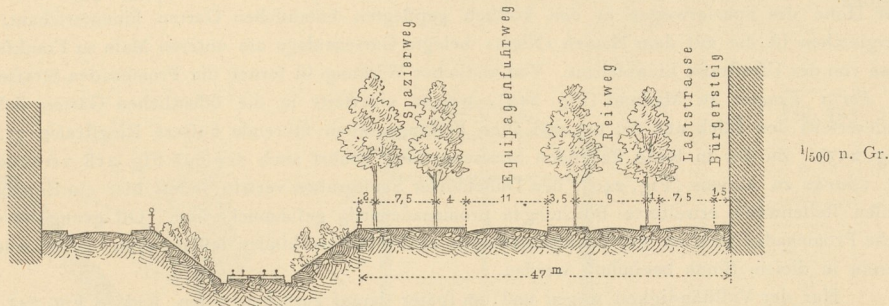
202.
Straßen
an
Parkanlagen.

Fig. 239.



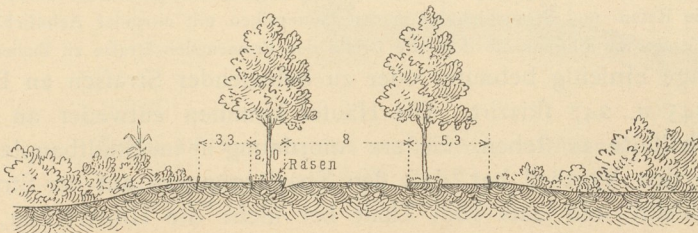
Boulevard du Jardin botanique zu Brüssel.

Fig. 240.



Boulevard St. Charles zu Amiens.

Fig. 241.



Promenaden-
Straße
zu
Baden-Baden.

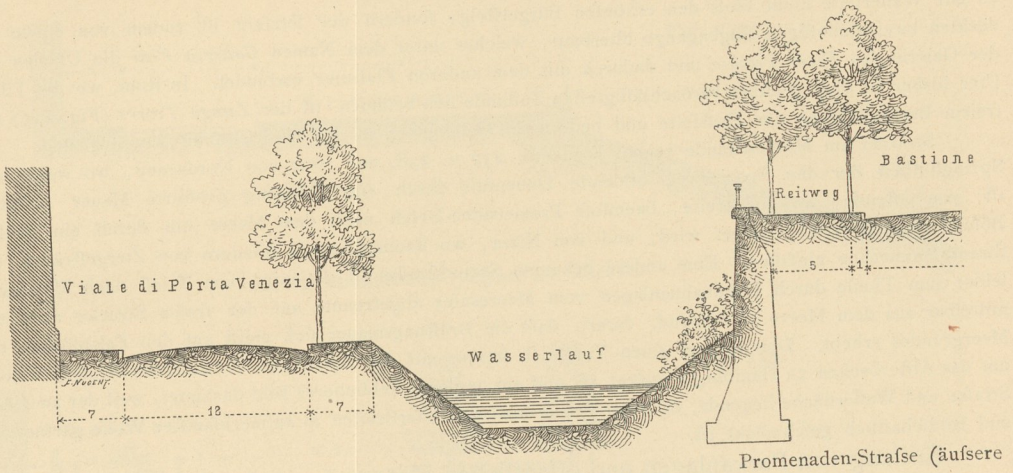
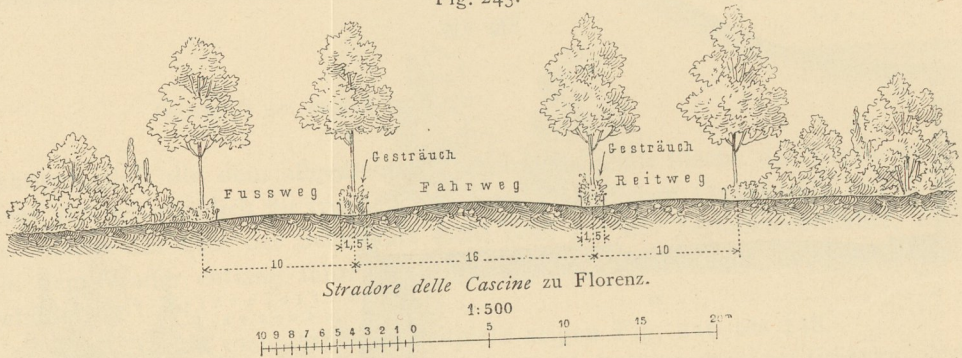


Fig. 243.

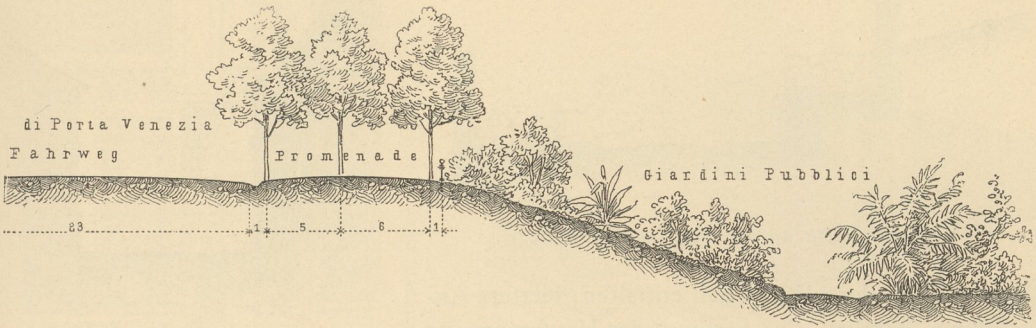


Schon in Fig. 128, 131 u. 223 sind Beispiele aus Wiesbaden, Frankfurt a. M. und Zürich enthalten. Ein prächtiges Bild bietet der *Boulevard du Jardin botanique* zu Brüssel (Fig. 239) dar, wo man von der Höhe des Spazierweges in den köstlich gepflegten botanischen Garten hinunterseht. Hiermit zu vergleichen ist die mit dem Namen »Nizza« belegte Gartenanlage am unteren Main zu Frankfurt, in welche man von der Uferstraße hinabseht. Von ähnlicher Wirkung ist ferner die Promenaden-Straße des *Bastione di Porta Venezia* zu Mailand (Fig. 242), welche einerseits in die öffentlichen Gärten sich hinabfenkt, andererseits den Blick auf die um den alten Festungsgraben führende äußere Ringstraße gestattet (vergl. Fig. 233). Zu der in Rede stehenden Straßengattung gehört auch der mit Fig. 218 verwandte *Boulevard St. Charles* zu Amiens (Fig. 240); den Düffeldorfer Stadtgraben vertritt indess hier ein Eisenbahneinschnitt, dessen stellenweise erweiterte Böschungen promenadenartig geschmückt sind. Oft genug werden sich ähnliche Promenaden-Straßen mit Eisenbahnanlagen in Städten verbinden lassen, wenn die Entwürfe von vornherein in diesem Sinne beeinflusst werden.

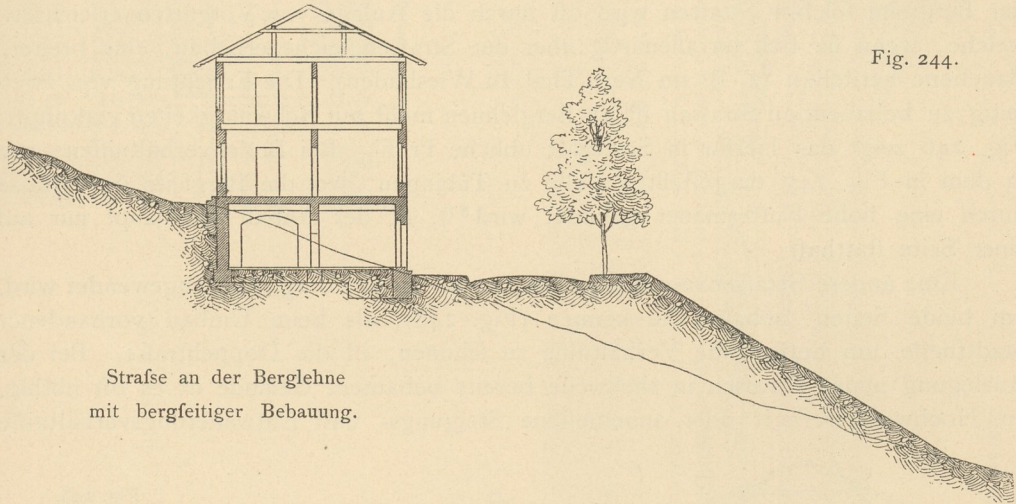
Nur der Vollständigkeit wegen und um später darauf zurückzugreifen, sind in Fig. 241 u. 243 noch zwei Beispiele städtischer Promenaden-Straßen beigelegt, welche für den Anbau überhaupt nicht bestimmt sind und daher eigentlich wie Fig. 215 zu den Parkwegen gehören. Sie haben durch die Dreitheilung des Weges und die Rasen- und Strauchbänder in den Baumreihen mit einander Aehnlichkeit, wenn auch die Straße *delle Cascine* zu Florenz die doppelte Breite der Promenaden-Straße zu Baden-Baden hat.

Die Anlage einseitig bebauter oder zu bebauender Straßen an Berglehnen ist in Fig. 244, 245 u. 247 skizzirt. Die Häuser kommen entweder an die Bergseite oder an die Thalseite zu stehen. Erstere Anordnung ist im Stadtbauplane zu bevorzugen, weil sie den Vortheil hat, daß den Spaziergängern auf der Straße die Aussicht erhalten bleibt und daß vom Thale her nicht die Hinterseiten, sondern die

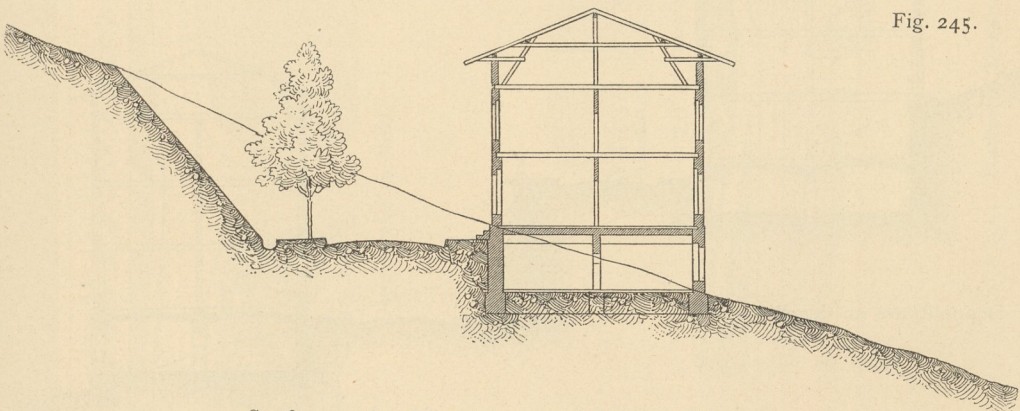
242.



Ringstrasse zu Mailand.



Straße an der Berglehne mit bergseitiger Bebauung.



Straße an der Berglehne mit thalseitiger Bebauung.

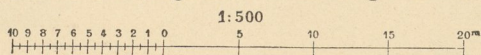
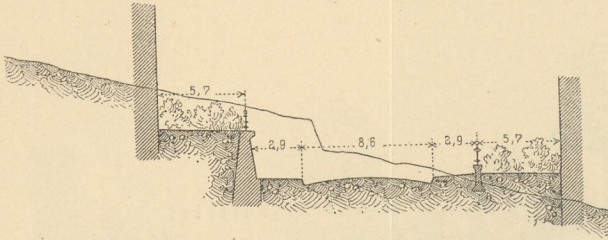
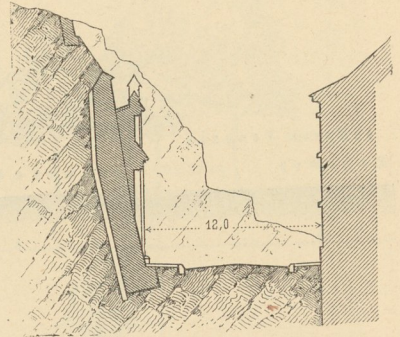


Fig. 246.



Vorgartenstrasse an der Berglehne zu Stuttgart.

Fig. 247.



Mühlstrasse zu Tübingen.

Vorderseiten der Häuser sich entfalten; letztere Anordnung, nämlich die Stellung der Häuser an der Thalseite, wird dagegen in der Regel für die Hausbewohner angenehmer sein, weil das Haus freier und luftiger steht, nach vorn den Blick auf den Strassenverkehr, nach rückwärts den Blick in das Thal gestattet. Die Bebauung der Bergseite solcher Strassen wird oft durch die Anlage von Vorgärten erleichtert, welche, wenn sie sich terrassenartig über der Straßengleiche erheben, eine breitere Bauebene herstellen (z. B. im Nero-Thal zu Wiesbaden). Die Errichtung von zwei-seitig zu bebauenden Strassen ist an Berglehnen meist mit Schwierigkeiten verknüpft; Fig. 246 zeigt das hierfür in Stuttgart übliche Profil. Bei Bodenverhältnissen, wie in dem in Fig. 247 dargestellten Falle zu Tübingen, wo die Bergseite der Strasse durch eine hohe Futtermauer gebildet wird³⁷⁾, ist der Anbau überhaupt nur auf einer Seite statthaft.

204.
Doppelftrassen,

Eine andere Strassenanordnung, die sowohl an der Berglehne angewendet wird, um beide Seiten bebauen zu können (Fig. 248), als beim Umbau vorhandener Stadttheile, um bestehende Verhältnisse zu schonen, ist die Doppelftrasse. Bei der Auslegung neuer Strassen in theilweise bereits bebautem Gelände ist es oft nöthig, um Hochwasserfreiheit oder angemessene Steigungs- und Entwässerungsverhältnisse

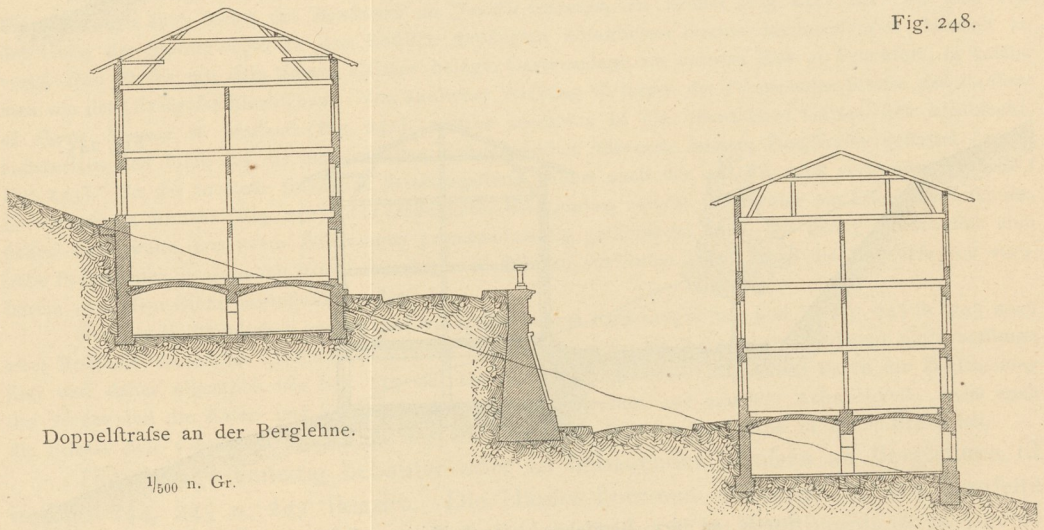


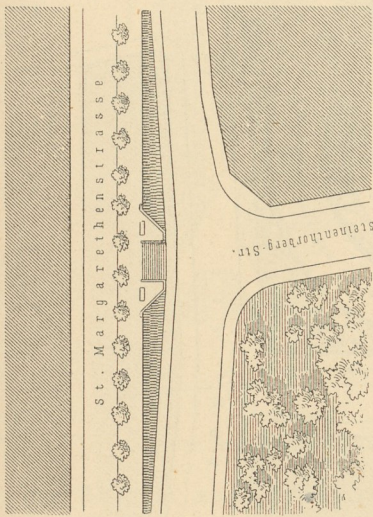
Fig. 248.

Doppelftrasse an der Berglehne.

1/500 n. Gr.

³⁷⁾ Siehe: Deutsche Bauz. 1887, S. 544.

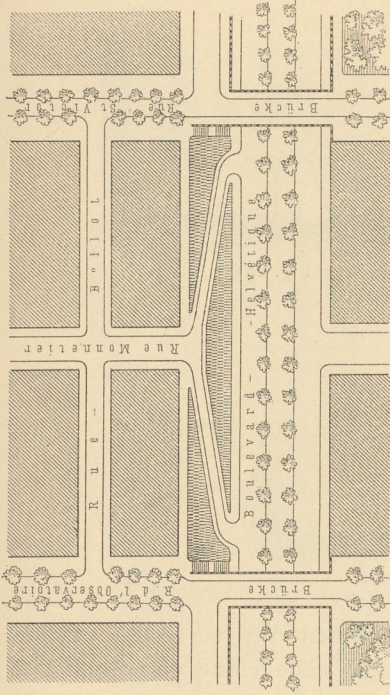
Fig. 249.



Doppeltraße zu Basel.

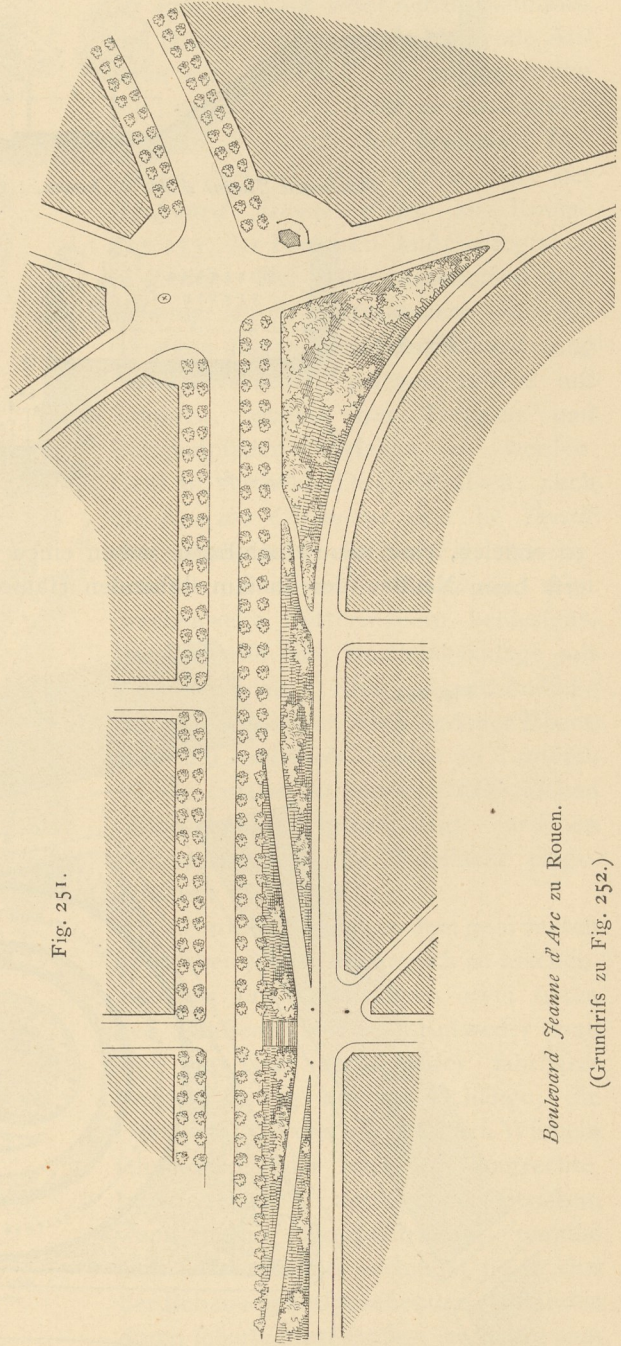
1/1250 n. Gr.

Fig. 250.



Straßenanlage in verschiedenen Ebenen zu Genf.

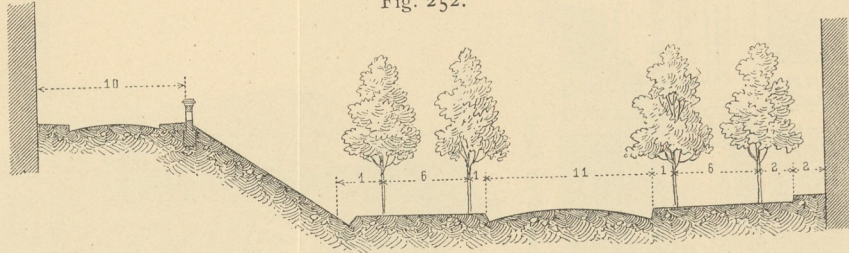
Fig. 251.



Boulevard Jeanne d'Arc zu Rouen.

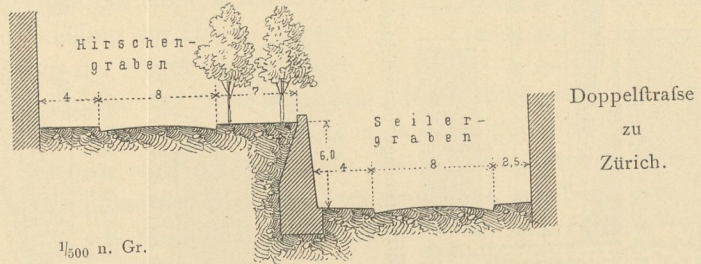
(Grundriss zu Fig. 252.)

Fig. 252.



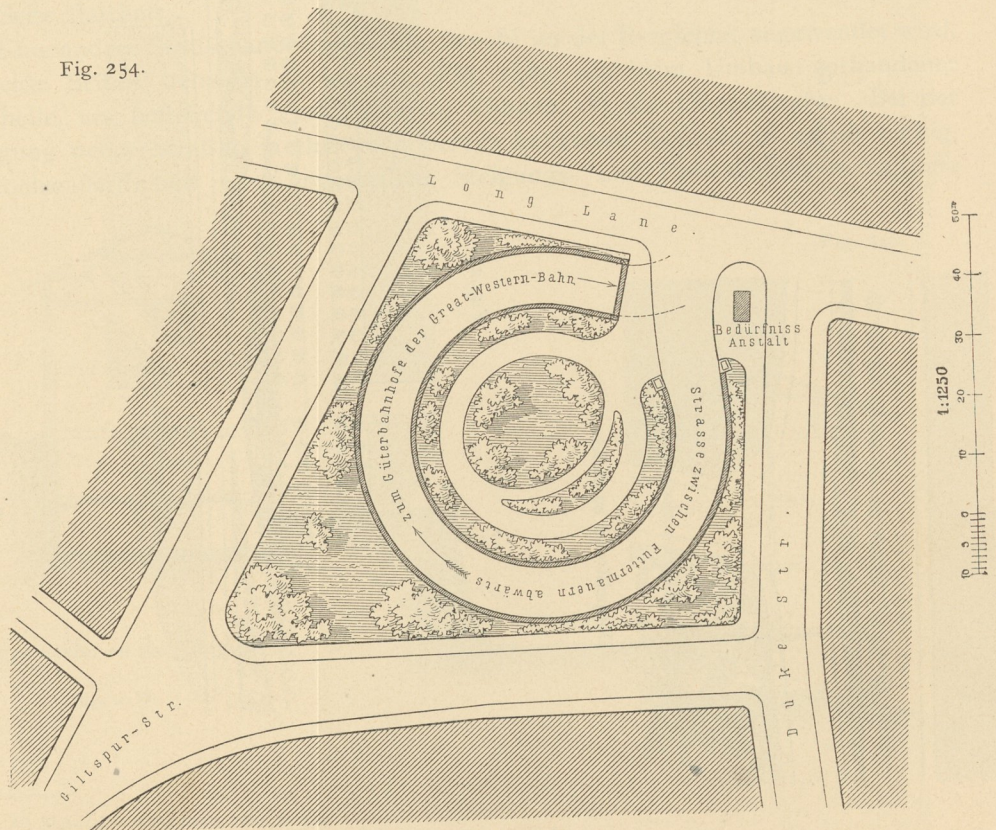
Boulevard Jeanne d'Arc zu Rouen. (Querschnitt zu Fig. 251.)

Fig. 253.



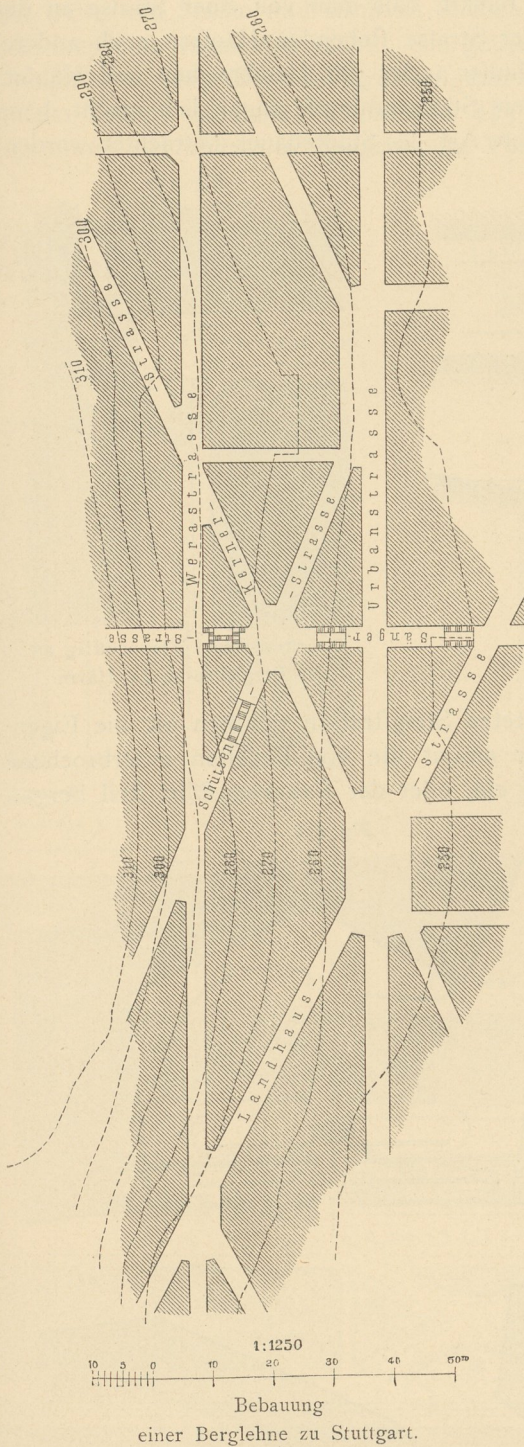
zu erzielen, eine neue Hochtrasse neben einen vorhandenen Weg zu legen, welcher erst beim Neubau der an ihm stehenden Häuser auf die neue Höhe emporgehoben

Fig. 254.



Smithfield-Square zu London.

Fig. 255.



und zur Verbreiterung der Hochtraße benutzt werden soll. Zuweilen aber kommen solche Doppelstraßen auch in der inneren Stadt oder neben Bahnhof- und Brückenzufahrten als bleibende Anlagen vor. Als Beispiele mögen dienen Fig. 249: die *St. Margarethen-Straße* zu Basel, Fig. 250: der *Boulevard Helvétique* zu Genf, Fig. 251 u. 252: der *Boulevard Jeanne d'Arc* zu Rouen, Fig. 253: der *Hirfchen- und Seilergraben* zu Zürich. Der Höhenunterschied wird entweder durch Futtermauern oder Böschungen überwunden; zur Erleichterung des Fußverkehrs pflegen erstere mit Treppen, letztere mit Treppen und Rampenpfaden versehen zu werden. Genf ist reich an Doppelstraßen; auch die *Rue des Casemates* und die *Treille* gehören darunter. Der in Fig. 250 dargestellte *Boulevard Helvétique* zeigt streckenweise Futtermauern beiderseits, streckenweise eine Böschungsanlage mit Rampenpfaden. Eine eigentümliche Art von Straßen in verschiedener Ebene zeigt der *Smithfield-Square* zu London, wo die Zufahrt zu einem unterirdischen Güterbahnhofe spiralförmig zwischen Futtermauern in die Platzfläche eingeschnitten ist (Fig. 254).

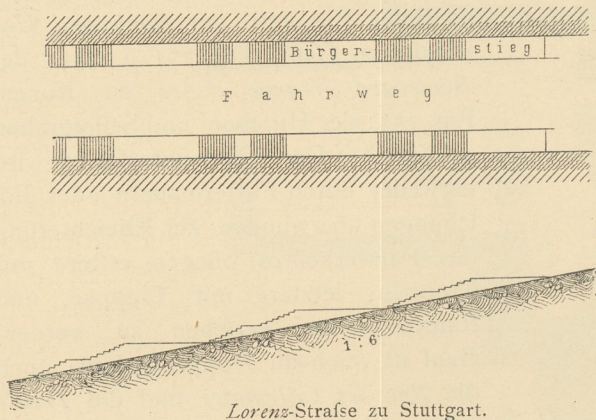
Um eine Berglehne dem geordneten städtischen Anbau zugänglich zu machen, giebt es im Wesentlichen zwei Arten des Straßenentwurfes. Entweder man legt ein Netz ansteigender fahrbarer Straßen schräg an das Gehänge, die Horizontal-Curven unter spitzen Winkeln schneidend, oder man legt wagrechte, bzw. schwach ansteigende Straßen, wenn nöthig Doppelstraßen, parallel zum Gehänge und verbindet sie in den der Bebauung entsprechenden Abständen durch scharfe Steigstraßen senkrecht zum Gehänge. Das erstere System ist für

205.
Bebauung
an der
Berglehne.

den Verkehr zweckmäßiger und deshalb in der Regel vorzuziehen, das letztere System aber oft nicht zu umgehen und für den Anbau bequemer. Die Verbindung beider Systeme ist in Stuttgart vortrefflich durchgebildet und unzweifelhaft am besten

(vergl. Fig. 255). Die nicht blofs in Gebirgsdörfern, sondern mitunter auch in Städten, besonders Badeorten, beliebte Bauart, dafs man von einer Strafsen an der Berglehne aufser den unmittelbar an der Strafsen stehenden Häusern noch andere, mehr rückwärts, d. h. höher erbaute Häuser (oder gar Häuserreihen und Häusergruppen) durch Treppen, Pfade oder kurze Strafsenstümpfe zugänglich macht, kann nur als Nothbehelf, nicht als eine geordnete Art des Städtebaues betrachtet werden.

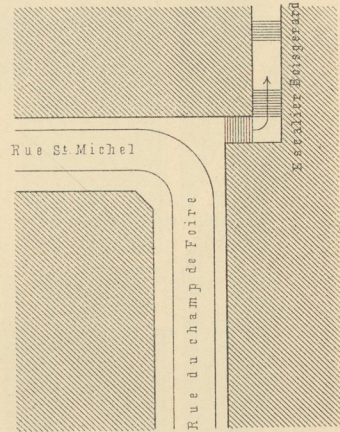
Fig. 256.



Lorenz-Strafsen zu Stuttgart.

1/625 n. Gr.

Fig. 257.

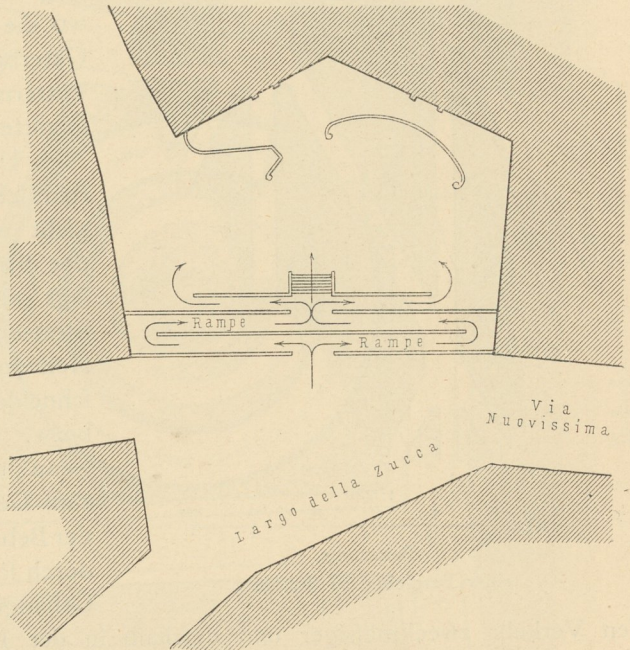


Fahrstrasse und Treppenstiege an der Berglehne zu Le Havre.

206.
Treppenstrassen.

Die zur Berglehne senkrecht gerichteten Steigstrassen nehmen oft die Eigenschaft der Treppenstrassen an, und zwar nimmt die von Podesten unterbrochene Treppe entweder die ganze Strafsenbreite ein, oder der Fahrweg führt steil bergan und ist beiderseits von treppenförmigen Fußwegen mit langen Podesten eingefasst. Die Lorenz-Strafsen zu Stuttgart (Fig. 256) ist ein Beispiel der letztgedachten Anordnung. Mangelhafte Strafsenbildungen an der Berglehne zeigt die landschaftlich so prächtige Côte d'Ingouville zu Havre; ein Beispiel ist Fig. 257, wo aus dem Winkel der unter 90 Grad wendenden Fahrstrasse ein Treppenstiege zur höher gelegenen Strafsenstufe emporführt. Eine lange Treppenstrasse mit Hauseingängen auf den Podesten ist die Ruprecht-Stiege zu Wien (vergl. auch Fig. 274 u. 275).

Fig. 258.



Piazza de la Zucca zu Genua.

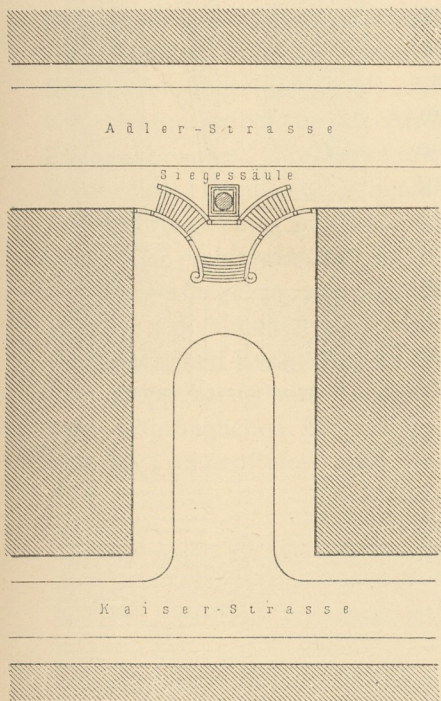
1/1250 n. Gr.

207.
Strafsentreppen
und
-Rampen.

Strafsentreppen und Strafsenrampen sind übrigens auch im Inneren der Städte nicht

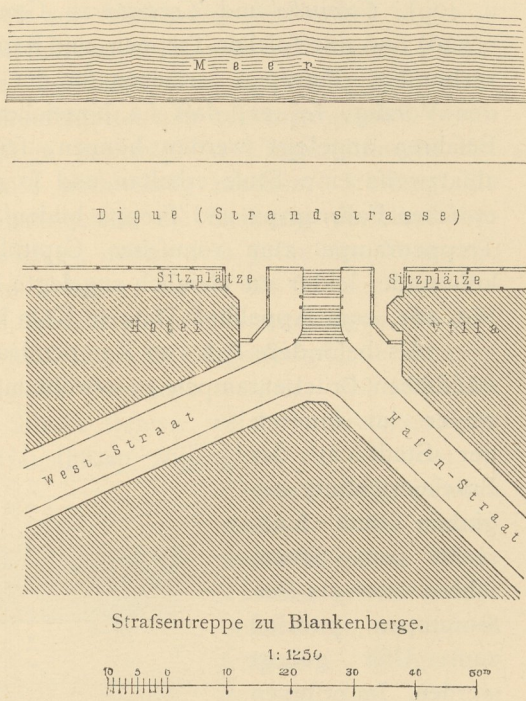
felten. Rom, Genua, Genf, Lüttich, Elberfeld und die meisten hügelig oder bergig gelegenen Städte sind reich an solchen Wegverbindungen, die man in Stadterweiterungen zu vermeiden sucht. Oft geben sie indes Anlaß zu monumentalen Straßengestaltungen. Eine der großartigsten Anlagen dieser Art ist die bekannte Spanische Treppe zu Rom, welche mit 125 Stufen in mehrfachen Abfällen und Zweigen von der *Piazza di Spagna* zum Vorplatze der Kirche *Trinità de' Monti*

Fig. 259.



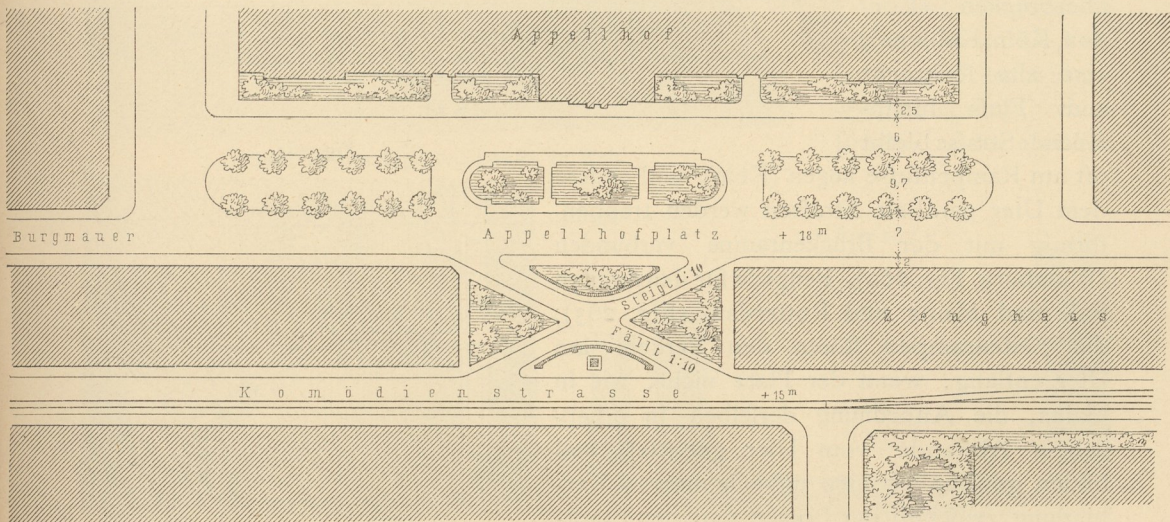
Treppenstraße zu Nürnberg.

Fig. 260.



Straßentreppe zu Blankenberge.

Fig. 261.



Rampen-Anlage am Appellhofs-Platz zu Köln.

emporsteigt. (Vergl. Fig. 461.) Bescheidenere Beispiele sind dargestellt in Fig. 258: *Scala della Zucca* zu Genua, Fig. 259: Treppe zwischen Kaiser- und Adlersstraße zu Nürnberg, Fig. 260: Treppe zur hoch gelegenen Strandstraße in Blankenberge. Auch die im 8. Kapitel dieses Abschnittes zu besprechenden öffentlichen Plätze *del Popolo* und *del Campidoglio* zu Rom (Fig. 343 u. 409), *Colombo* und *Corvetto* zu Genua (Fig. 441 u. 346) sind mit solchen Treppen- und Rampen-Anlagen verbunden. Rampen verdienen für den Verkehr stets den Vorzug, sei es, daß sie hinreichend sanft zum Befahren angelegt werden können, sei es, daß sie absatzweise eine Stufe erhalten und so ein Mittelding zwischen Fahrrampe und Treppe bilden, wie z. B. die Treppenrampe zum römischen Capitol. Zwei sich kreuzende, leider zu kleinlich angelegte Rampen zeigt Fig. 261, zum Appellhofs-Platz in Köln hinaufführend.

208.
Brückenrampen.

Als besondere Art von Rampenstraßen sind die städtischen Brückenrampen zu erwähnen, welche entweder im Inneren der Stadt in der Brückenrichtung beginnen und senkrecht zum Strom führen oder als Seitenrampen parallel zum Ufer gelegt werden. Im ersteren Falle ist gewöhnlich die Uferstraße zu überbrücken (London, Köln, Koblenz); eine alte senkrecht zum Fluß hinabfallende Straße bleibt oft am Rampenfusse liegen (Köln), und andere dem Ufer parallele Straßen werden treppenförmig mit der Brückenrampe verbunden (Würzburg, Fig. 262). Beispiele für den zweiten Fall sind Mainz und Rotterdam (Fig. 263); die Seitenrampen stören den Verkehr am Ufer entlang, wenn der Platz nicht, wie in Mainz, die Anordnung derselben in erheblichem Abstände vom Ufer gestattet, und bilden gewöhnlich eine unvollkommene Verbindung zwischen der Brücke und den Stadtstraßen.

Fig. 262.

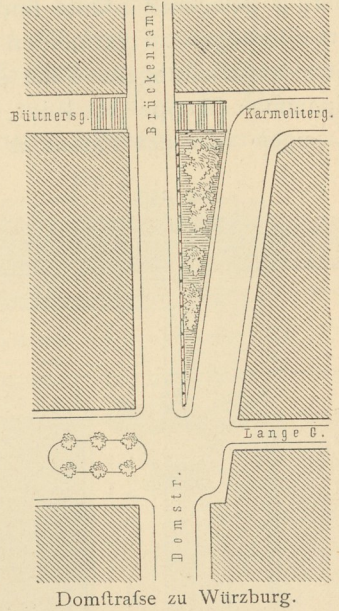
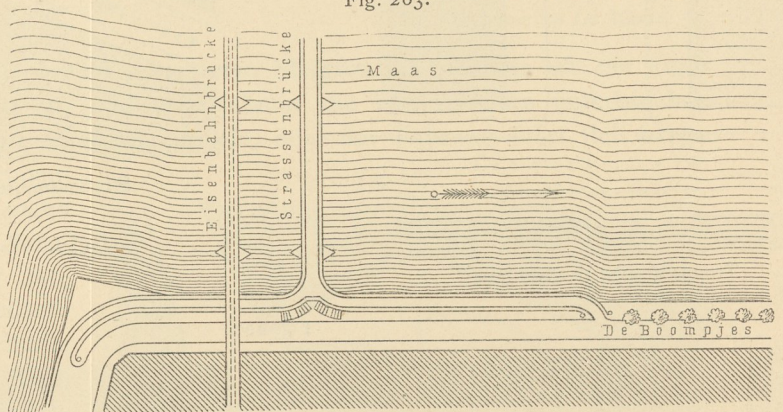


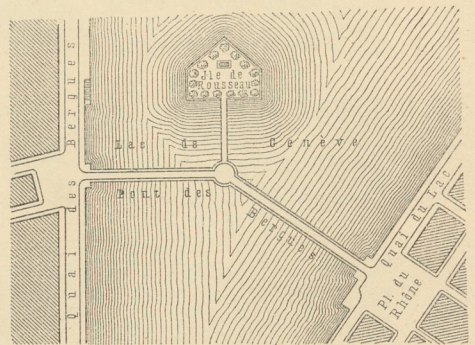
Fig. 263.



Aus Rotterdam.

1/5000 n. Gr.

Fig. 264.



Rouffseau-Infel zu Genf.

1/2500 n. Gr.

Die Behandlung der Brückenfahrbahn selbst gehört in das Gebiet des Brückenbaues. Hier sei nur der Fall erwähnt, wo die Brücke als Zugang zu Flusinseln in noch innigere Beziehung zum Stadtplane kommt, wie in Zürich und Genf (Fig. 264), wo eine dreifchenkelige Brücke ehemals befestigte Inseln mit der Stadt verbindet, wie in Paris und Rouen, wo die Brücke zugleich das Straßensystem der Flusinsel aufnimmt. In solchen Fällen werden oft anziehende Ausbildungen herbeigeführt; es ist zu bedauern, daß eine derartige Anlage nicht durch Verbindung der *Margarethen-Brücke* mit der *Margarethen-Insel* in Budapest zur Ausführung gekommen ist.

Straßen mit abweichend hohen Bürgersteigen, d. h. mit Gehwegen, welche tiefer oder höher liegen als der Fahrdamm, kommen in neuen Stadtplänen nicht vor, werden jedoch in der Altstadt als Auskunftsmittel sehr oft angewendet, wenn Eisenbahnbauten, Brückenrampen oder sonstige nachträgliche Umgestaltungen der Stadt eine Hebung oder Senkung der Straße notwendig machen. Verlangt die Unterführung einer Straße unter die Eisenbahngleise die Senkung derselben um einen oder mehrere Meter, so ist man oft genöthigt, neben dem gesenkten Fahrwege die Bürgersteige in ursprünglicher Höhe zu belassen, damit die Häuser ihre Zugänglichkeit behalten und unerföhrliche Schadensansprüche umgangen werden. An dem einen Ende oder an beiden Enden muß dann die Bürgersteigfläche rampen- oder treppenartig mit der neuen Straßengleiche verbunden werden. Oft läßt man vom ursprünglichen Bürgersteig nur kurze Stücke stehen, welche ausreichen, um mittels Treppenstufen oder Rampen die Haustüren zugänglich zu erhalten; in

209.
Straßen
mit
abweichend
hohen
Bürgersteigen.

diesem Falle ist es noch mehr, als bei zusammenhängendem Hoch-Trottoir, geboten, einen besonderen, wenn auch schmalen Bürgersteig gewöhnlicher Art in der Fahrweghöhe anzuordnen (Fig. 265).

Das Umgekehrte tritt ein, wenn die Verbindung mit einer Straßenerüberführung, einer Brücke oder einem

Fig. 265.

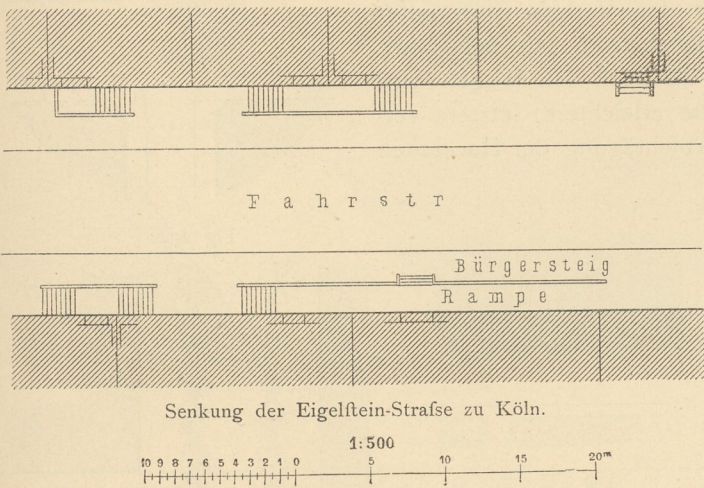
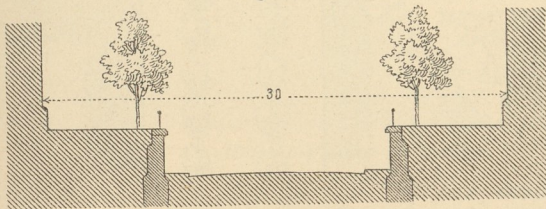
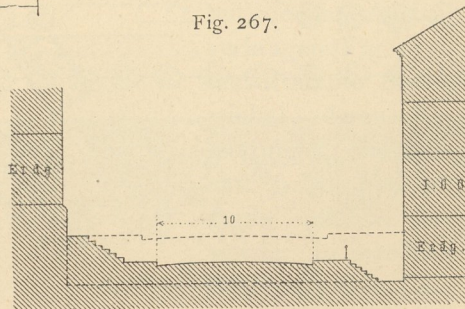


Fig. 266.



Boulevard St. Martin zu Paris.

Fig. 267.



Straße mit Treppen-Trottoirs.

Strafsendurchbruch die Hebung einer Strafe beansprucht; den Häusern entlang bleiben dann unter Umständen tief liegende Bürgersteige liegen. Auch bei der Hebung ganzer Strafsenzüge oder Stadtviertel (über Hochwasser) treten solche Fälle häufig ein, z. B. in Mainz, Hamburg, Paris und Brüssel. In Paris sind die Strafen nicht selten, wo vom Fahrdamm Treppenstufen in ganzer Strafsenlänge oder streckenweise zur Trottoirhöhe hinauf- oder hinabführen (Fig. 267).

Nur ausnahmsweise können Strafen mit abweichenden Bürgersteighöhen als dauernde Anlagen angefehen werden, wie z. B. der *Boulevard St. Martin* zu Paris (Fig. 266). Der Regel nach wird fest gesetzt, dass die entstehenden Neubauten sich nach der neuen Strafsenhöhe zu richten haben, wodurch allmählig die Unregelmäßigkeiten verschwinden.

7. Kapitel.

Die Strafsenkreuzungen, Strafsenerweiterungen und Strafsenvermittelungen.

a) Strafsenkreuzungen.

270.
Recht- und
spitzwinkelige
Kreuzung.

Die für die Bebauung bequemste Kreuzung oder Verzweigung der Strafen ist die rechtwinkelige (Fig. 268). Schon in Art. 134 (S. 57) wurden die Vortheile erörtert, welche die Abchrägung der rechtwinkelligen Ecken für den Verkehr und unter Umständen für den Geschäftsbetrieb mit sich führt. Sowohl den Fußgängern, als auch den Wagen wird das Umbiegen um die Ecke erleichtert; letztere verlangen indess außer der Abchrägung der Hausecken

Fig. 268.

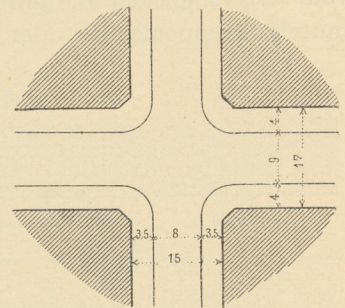
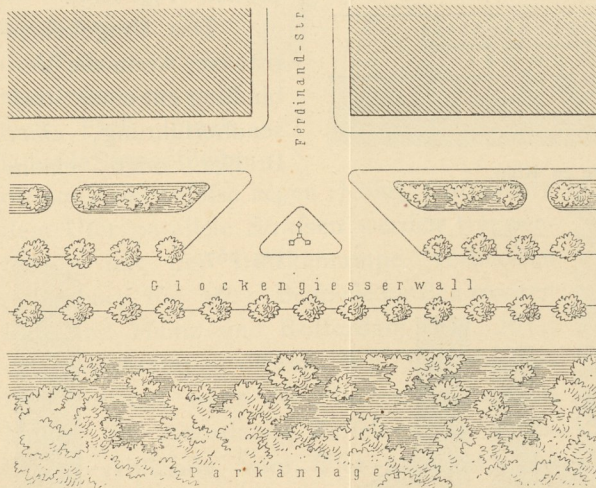


Fig. 269.



Aus Hamburg.

Fig. 270.

