

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 Strafenlänge 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 Strafenhöhe 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 rechtwinkeligen 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.

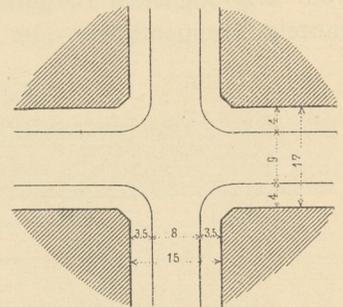
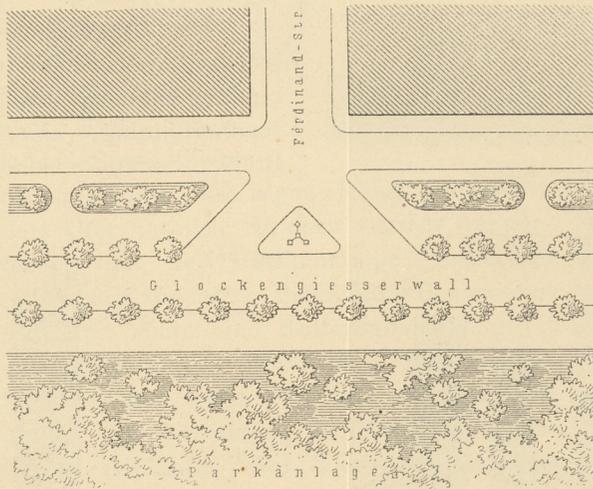
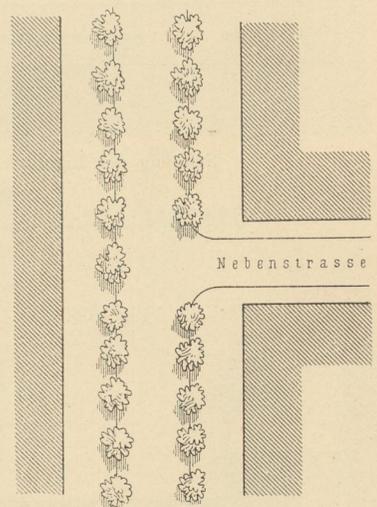


Fig. 269.



Aus Hamburg.

Fig. 270.



1:1250

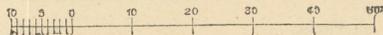


Fig. 271.

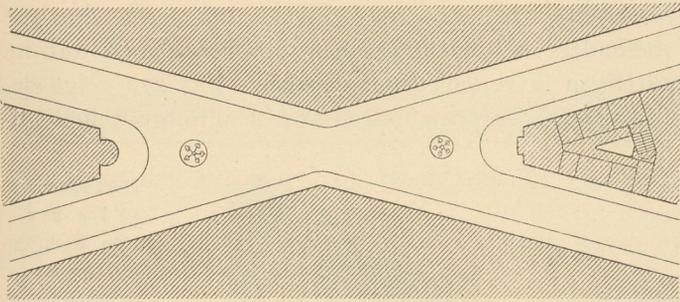
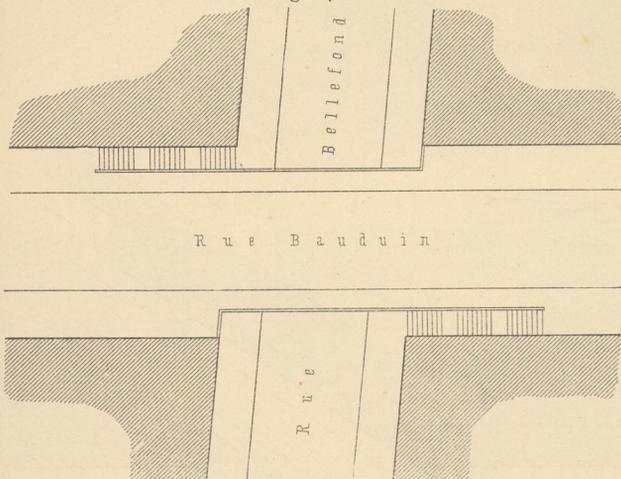
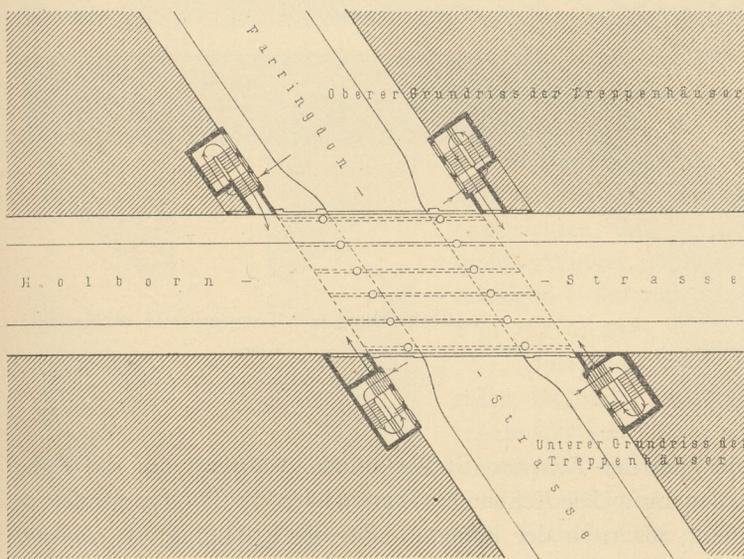


Fig. 272.



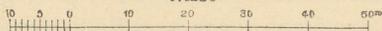
Aus Paris.

Fig. 273.



Holborn-Viaduct zu London.

1:1250



auch eine entsprechend weite Abkantung oder besser die Abrundung der Bürgersteigecken nach möglichst großem Krümmungshalbmesser. Die Nothwendigkeit, die rechtwinkligen Gebäudeecken zu brechen, tritt indess in breiten Straßen nur bei lebhaftem Verkehre hervor; alle Ecken ab-schrägen zu wollen, würde einförmig und defshalb unschön fein. In Fig. 270 ist z. B. die Abschrägung der Ecken der Neben-strasse entbehrlich. Das-selbe gilt für Fig. 269, welche zugleich zeigt, wie eine Seitenstrasse in eine breite Hauptstrasse auf sehr zweckmäßige Art gabelförmig eingeführt werden kann.

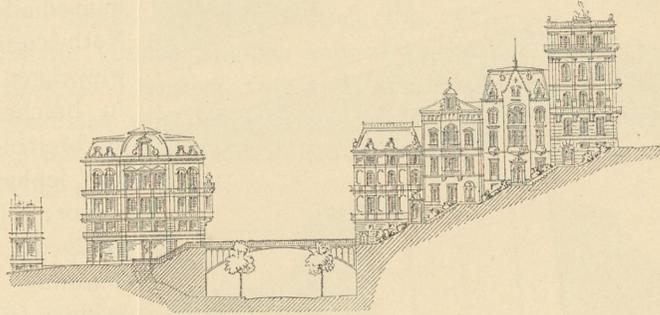
Die schiefwinklige Kreuzung ist indess in einem naturgemäfs ent-wickelten Stadtplane fast ebenso häufig wie die rechtwinklige; es entstehen dann spitze Blockwinkel, welche fowohl des Verkeh-res, als der Bebauung wegen stets eine kräf-tige Abschneidung mit oder ohne Ausbau verlangen (Fig. 271), und stumpfe Block-winkel, deren Ab-kantung meistens entbehrlich und oft fogar unschön fein würde. In manchen Städten, z. B. in Lon-don, wird mit Vor-

liebe die Abkantung der Ecken durch die Abrundung, welche bei stumpfen und spitzen Winkeln ausführbar ist, ersetzt.

211.
Straßenkreuzung
in verschiedenen
Ebenen.

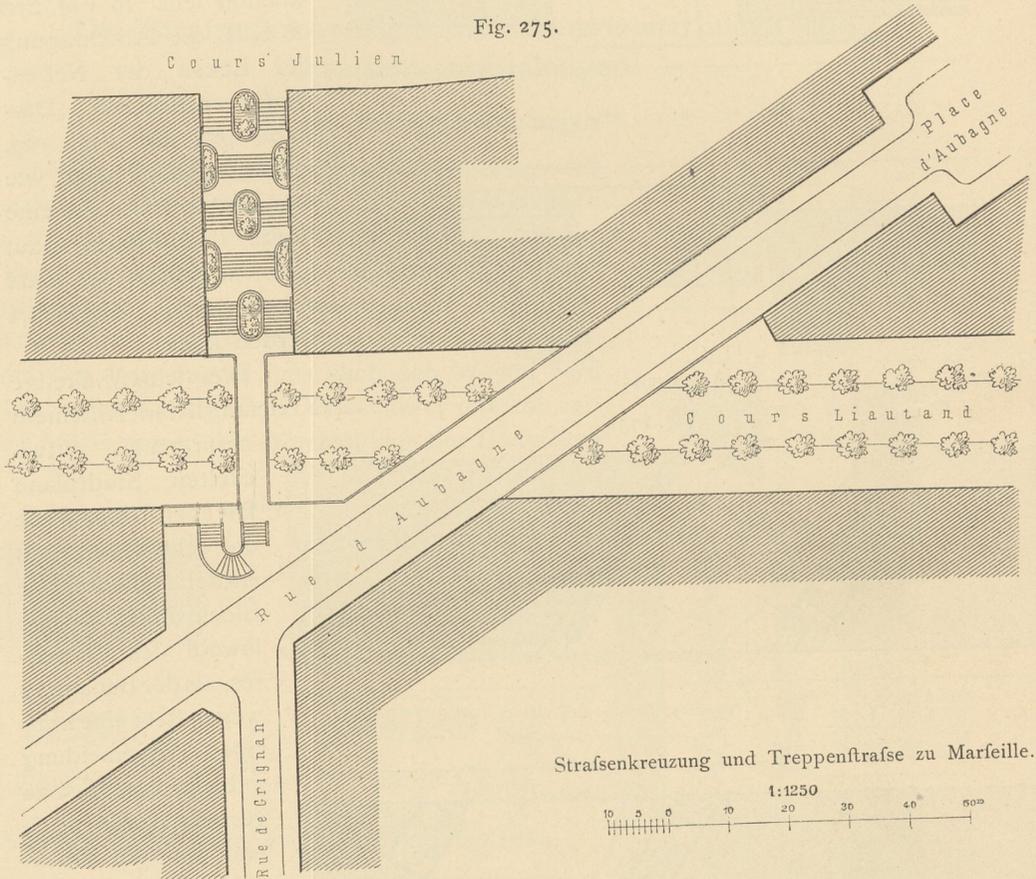
Mitunter bilden sich, besonders bei nachträglichen Strafsenanlagen auf bebautem Gelände, Straßenkreuzungen in verschiedenen Ebenen. Fig. 272 zeigt eine solche Strafsenüberbrückung aus Paris; Treppen führen von den Bürgersteigen der

Fig. 274.



Durchschnitt
zu Fig. 275
(in der Richtung
der Grignan-
Straße).

Fig. 275.



Bauduin-Straße auf diejenigen der Bellefond-Straße hinab, während auf die Fahrverbindung verzichtet werden muß. Die Eckhäuser erhalten nach der tieferen Straße ein oder zwei Stockwerke mehr, als nach der höheren. Bei der Erbauung des Holborn-Viaducts in London (Fig. 273) sind die vier Eckhäuser zur Unterbringung stattlicher Treppen von der unteren zur oberen Straße benutzt worden. Schon in Fig. 250 wurde die Ueberbrückung des Boulevard Helvétique zu Genf durch zwei Radialstraßen dargestellt.

Eine hoch interessente Anlage ist die Ueberbrückung des *Cours Liautand* zu Marfeille durch die *Aubagne*- und die *Grignan*-Strafse (Fig. 274 u. 275). Während die *Aubagne*-Strafse mit ansteigender Fahr-
bahn auf Eisenbogen den durch die Altstadt durchbrochenen *Liautand-Corso* unter ungefähr 30 Grad kreuzt, ist für die *Grignan*-Strafse nur ein Fußsteg senkrecht zum *Corso* über denselben erbaut worden, welcher auf der anderen Seite sich als Treppenstrafse fortsetzt, deren Trep-
penläufe mit ansteigenden Zier-
pflanzen- und Blumenbeeten ge-
schmückt sind, während an den
Podesten die Hauseingänge liegen.
Alle drei Strafsen sind durch eine
gewundene Freitreppe mit einander
in Verbindung gesetzt.

Fig. 276.

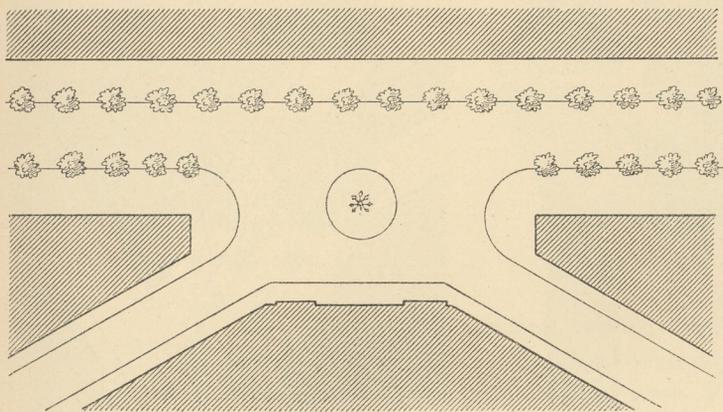


Fig. 277.

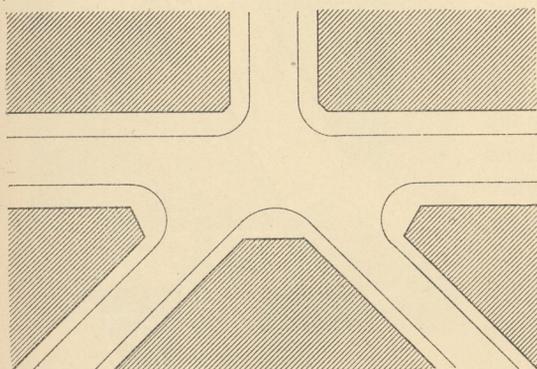


Fig. 278.

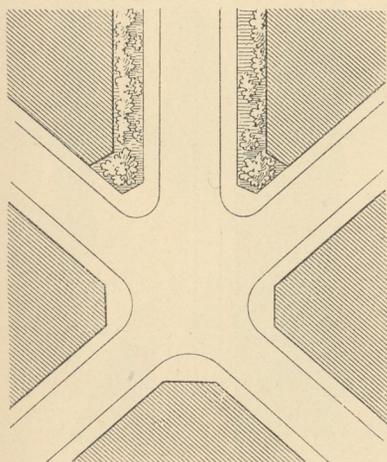


Fig. 279 ist die Behandlung desselben Knotenpunktes in Fig. 280 bedeutend überlegen. Durch Hinzufügen eines sechsten Zweiges würde Fig. 282 in einen sym-

Fig. 276 ist keine Kreuzung mehr, sondern nur eine Abzweigung, welche durch Ausweitung der Hauptstrafse und Abkantung der spitzen Ecken eine gefälligere Gestalt erhalten hat. Die Abkantungslinien stehen hier senkrecht zur Hauptstrafsenfront, während es für die äußere Erscheinung und innere Eintheilung des Gebäudes zweckmäßiger und deshalb üblicher ist, die Absträgung so einzurichten, daß an den beiden Strafsenfronten gleiche Winkel gebildet werden (vergl. die regelmässigen fünfarmigen Strafsenkreuzungen in Fig. 277 u. 278).

Unregelmässige fünfarmige Kreuzungen rufen dadurch, daß der Entwerfende die Unregelmässigkeit zu verdecken und durch Zurückziehen der Ecken oder grössere Abkantungen einiges Gleichgewicht zu erzielen sucht, gewöhnlich platzähnliche Gestaltungen hervor, z. B. Fig. 279 bis 282. Der unschönen Anordnung in

212.
Abzweigungen
und
fünfarmige
Kreuzungen.

213.
Kreuzungs-
plätze.

metrischen Kreuzungsplatz umgewandelt werden, wie überhaupt ein Knotenpunkt von sechs und mehr Straßentrecken ohne platzförmige Erweiterung sich nicht ausbilden läßt (Fig. 283 u. 285). Einer der lebhaftesten Kreuzungsplätze der Welt ist

Fig. 279.

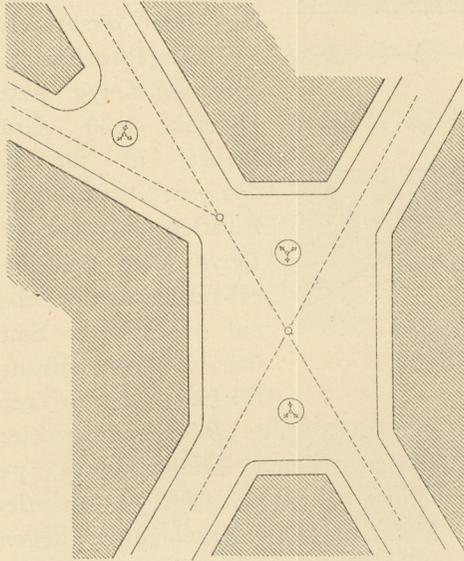


Fig. 280.

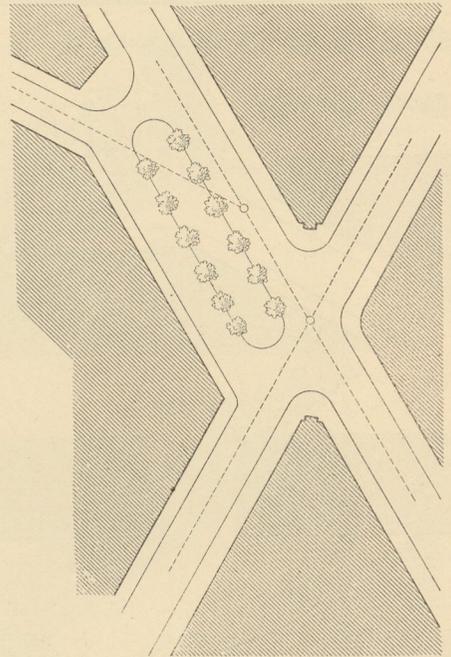


Fig. 281.

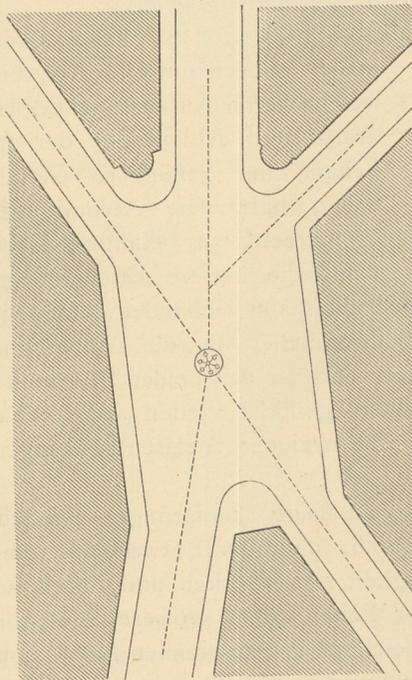
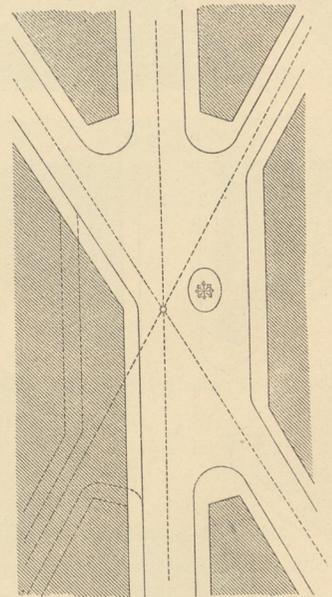
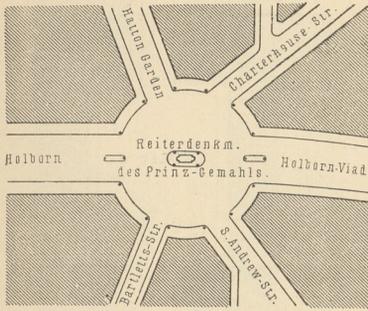


Fig. 282.



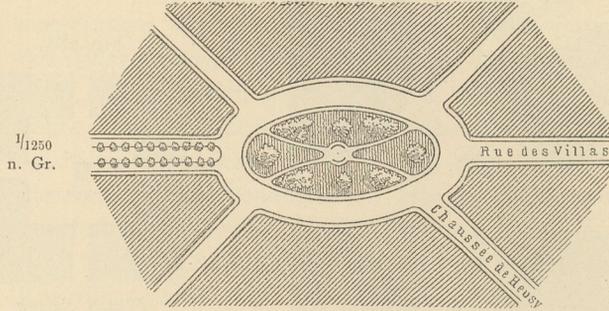
Mansionhouse-Place zu London (Fig. 286), wo sieben Hauptstraßenrichtungen sich vereinigen. Die räumliche Enge der Londoner *City* bringt es mit sich, daß hier auf die Anlage eines größeren Platzes zur besseren Vertheilung des Verkehrs ver-

Fig. 283.



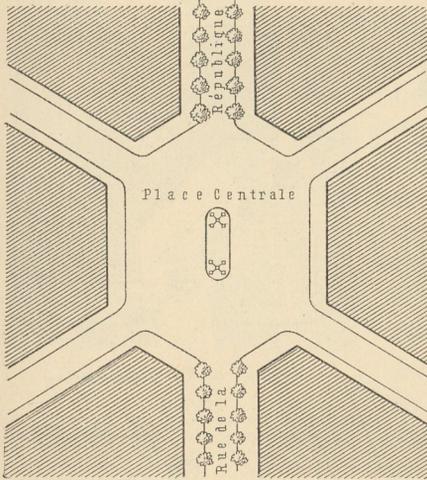
Holborn-Circus zu London.

Fig. 284.



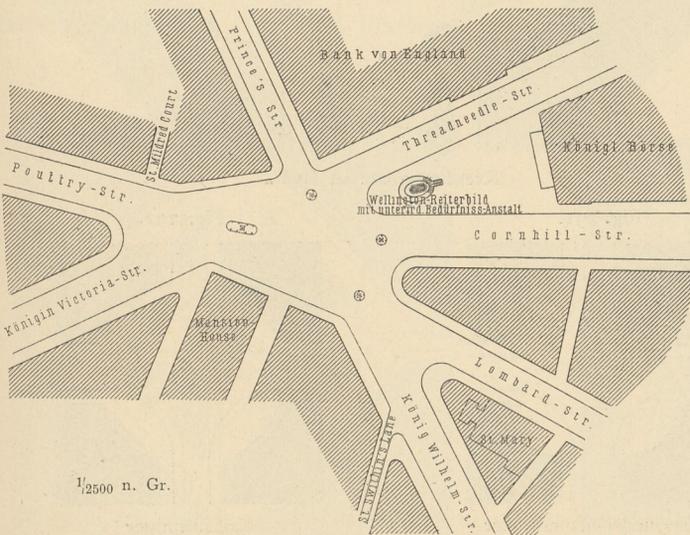
Kreuzungsplatz zu Verviers.

Fig. 285.



Place centrale zu Marseille.

Fig. 286.



Mansionhouse-Place zu London.

zichtet werden musste; vier Bürgersteig-Infeln und einige Polizei-Beamte müffen zur Regelung des ungeheuren Verkehrs ausreichen. Es gehört oft große Geschicklichkeit dazu, ungefährdet zu Fuß von einem Bürgersteig zum anderen zu gelangen. Der Gedanke, an solchen lebhaften Punkten die Bürgersteige durch Brücken über oder durch Tunnel unter der Fahrwegkreuzung mit einander zu verbinden, ist daher wohl erklärlich, unseres Wissens aber noch nirgend wo zur Ausführung gebracht.

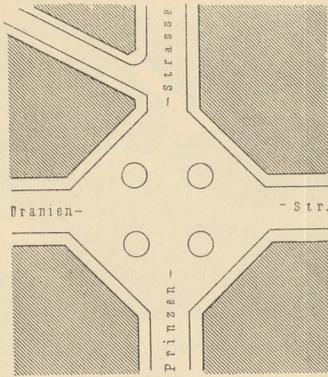
Wie behaglich ist hiergegen der ovale, mit einer Gartenanlage geschmückte Kreuzungsplatz in Verviers (Fig. 284).

Obwohl die Anlage größerer Kreuzungsplätze ohne besonderes Bedürfnis beim Zusammenfluss von nur vier oder fünf Straßenzweigen in der Regel nicht zweckmäßig ist, findet man an solchen Punkten nur zu oft unnötige freie Plätze von viereckiger, achteckiger oder runder Gestalt (Fig. 287 bis 292).

Die diagonal gelegten Kreuzungsplätze nach Fig. 287 haben den großen Nachteil, daß sie zwar den Wagen das Einlenken in die andere Straßensrichtung

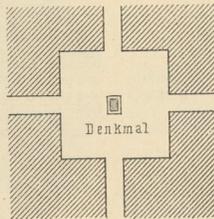
214.
Unnötige
Kreuzungs-
plätze.

Fig. 287.



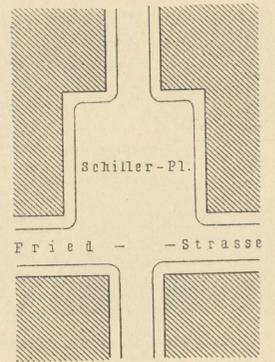
Moritz-Platz zu Berlin.

Fig. 288.



Piazza Savoia zu Turin.

Fig. 289.

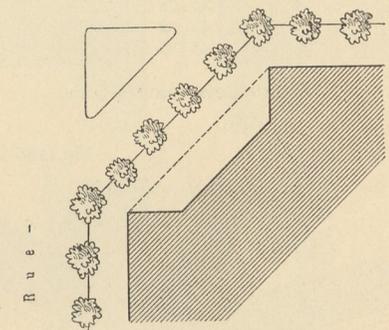
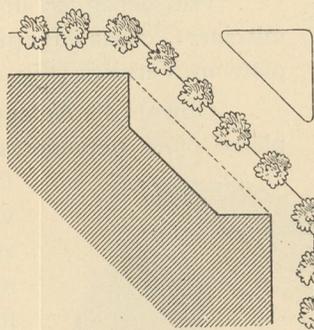
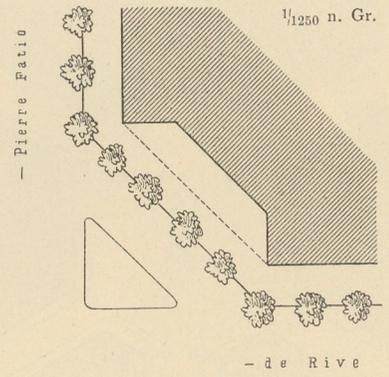
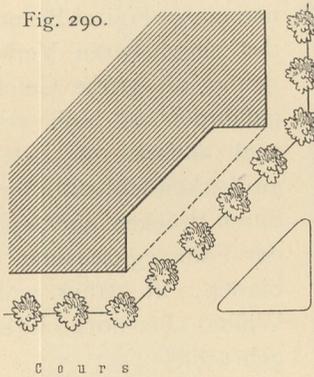


Schiller-Platz zu Wiesbaden.

etwas erleichtern, den geradeaus gehenden Fußgänger aber nötigen, anstatt eines Fahrdammes deren drei zu überschreiten. Wird gar die Einlegung der angedeuteten Bürgersteig-Infeln unterlassen, so ist der Fußgänger, wenn er nicht einen weiten Umweg machen will, auf der ganzen Länge der Platz-Diagonale dem Zusammenstoß mit dem Fuhrwerk ausgesetzt. Auch schönheitliche oder gefundheitliche Vorzüge vermögen solche, in unferen Stadterweiterungen leider sehr häufige Platzfiguren nicht aufzuweisen; die gewöhnliche Abkantung der Ecken ist daher in der Regel vorzuziehen.

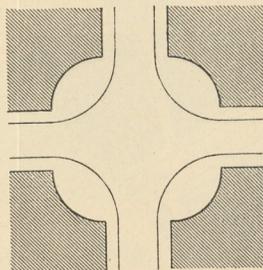
In den Kreuzungsplätzen nach Fig. 288 u. 289 ist

Fig. 290.



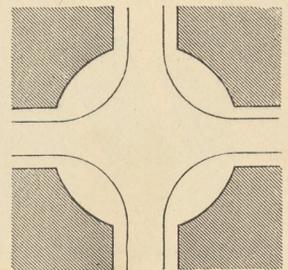
Kreuzungsplatz zu Genf.

Fig. 291.



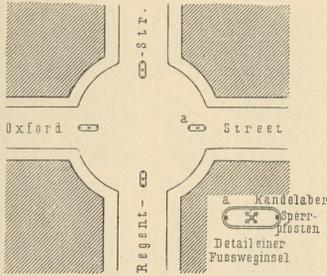
Kreuzungsplatz mit vier Viertelkreisen an den Ecken.

Fig. 292.



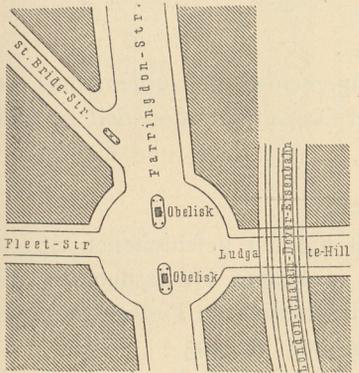
Kreisförmiger Kreuzungsplatz.

Fig. 293.

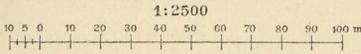


Oxford-Circus zu London.

Fig. 294.



Ludgate-Circus zu London.



zwar die Platzumrahmung um ein Geringes mehr ausgeprägt; aber der Uebelstand der Erschwerung des Fußverkehrs bleibt vorhanden. Es tritt fogar noch der Nachtheil hinzu, daß in den dem Verkehre unzugänglichen Winkeln Schmutz und Unkraut sich anammeln, daß ferner in diesen Winkeln die Fenster der benachbarten Häuser sich unangenehm nahe liegen.

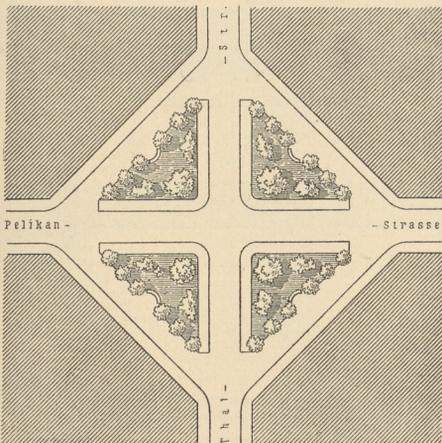
Eben so sind die achteckigen und kreisrunden Kreuzungsplätze (Fig. 290, 291, 292) im Allgemeinen nicht zweckmäsig und können auch nur bei einheitlicher, monumentaler Gestaltung die Ansprüche der Schönheit erfüllen. Für gewöhnlich sind die hinter der Bürgersteig-Linie sich bildenden verkehrslosen Zwickel unfauber und zwecklos. In London ist die Anwendung ausgerundeter Kreuzungsplätze unter dem Namen *Circus* sehr verbreitet. Die Bürgersteig-Kanten laufen dort im Gegensatze zu Fig. 291 u. 292 parallel den Hausfluchten; die dem Verkehre schlecht zugänglichen Zwickel sind also Theile des Fahrdammes und dienen vorwiegend zur Aufstellung wartender Fuhrwerke (Fig. 293 u. 294). In der Londoner *City*, wo der Verkehr die ganze Straßensfläche gewissermaßen bedeckt und an den Kreuzungen nicht selten sich staut, mag der Gewinn eines solchen Aufstellungsortes die *Circus*-Anlage rechtfertigen; der Fußgänger hat

kaum Nutzen davon.

Bei Abmessungen von erheblicher Größe fallen die erwähnten Mifsstände zwar zum Theile fort, indem eine anderweitige Ausbildung und Ausschmückung der Platzfläche zulässig wird (Fig. 295 bis 297). Aber wenn auch gärtnerischer und künst-

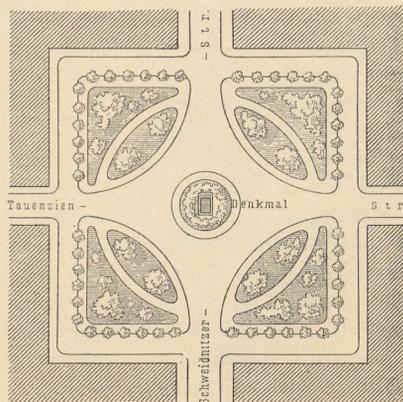
215.
Größere
Kreuzungs-
plätze.

Fig. 295.



Pelikan-Platz zu Zürich.

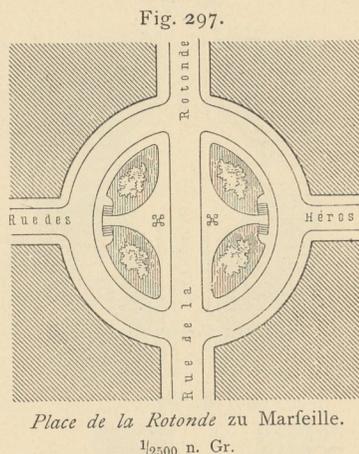
Fig. 296.



Tauenzien-Platz zu Breslau.

1/2500 n. Gr.

lerischer Schmuck solchen Plätzen einen gewissen Reiz verleihen kann, so liegen doch die Schattenseiten auf der Hand. In Fig. 295 u. 296 sind die Gartenanlagen durch die Hauptstraßenrichtungen unangenehm zerstückelt; die Seitenstraßen in Fig. 296 sind fast unbenutzt. In Fig. 297 müssen die Fuhrwerke der Querrichtung einen halbkreisförmigen Umweg machen; von Interesse ist hier, daß die gärtnerische Mittelfläche des Platzes wagrecht gelegt ist, obwohl die Heros-Straße stark ansteigt, was für die Fußgänger, welche den Platz quer überschreiten wollen, die Anlage von Freitreppen notwendig machte. In allen vorgeführten Fällen würde der Schmuck wirkfamer und die Fläche weniger zerrissen sein, wenn für den Platz eine andere Stelle gewählt worden wäre. Man darf somit im Allgemeinen behaupten, daß der Kreuzungspunkt zweier Straßen nur unter besonderen Ortsverhältnissen sich zu einer Platzanlage eignet.



b) Straßenerweiterungen.

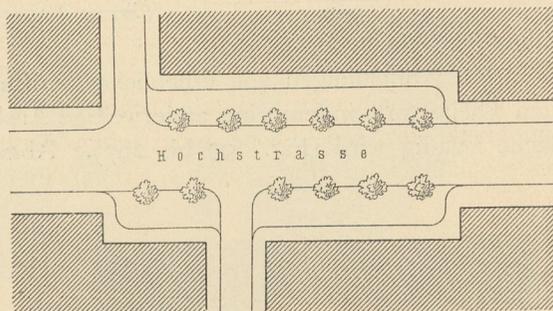
216.
Axiale und
seitliche
Erweiterungen.

Sowohl an Kreuzungen und Abzweigungen, als auf der geschlossenen Strecke werden oft erweiterte Straßentheile eingefügt, um in langen Häuserfluchten und reizlosen Straßenzügen Abwechslung zu erzeugen oder bestimmte Punkte hervorzuheben. Es sind meistens einfache Anlagen nach Fig. 298 bis 303.

Wenig zu empfehlen ist die Anordnung nach Fig. 298; die spärliche Baumpflanzung ist leicht der Verkümmern preisgegeben, und die toten Ecken haben die schon erwähnten Nachteile. Die Anlagen in Fig. 299 u. 300 verdienen schon eher nachgehakt zu werden, obgleich sie ebenfalls an den toten Winkeln leiden und die mittlere Anlage, sei es ein Denkmal, ein Laufbrunnen, eine Allee, immer in etwas den Fahrverkehr flört. Aber ein besonderer, berechtigter Zweck solcher Anordnungen ist die Verdeckung eines Gefällrückens (siehe Art. 180, S. 79).

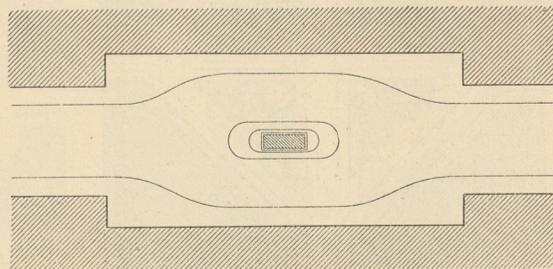
Eine freundliche Anlage zeigt Fig. 301, die auch doppelseitig angeordnet werden kann. Sowohl der in Geschäften geradeaus eilende Wanderer, als der einen kleinen Umweg liebende Spaziergänger wird eines wohlthuenden Eindrucks theilhaftig. Die um eine kleine Garteninsel gruppierten Häuser genießen in gewissem Grade den doppelten Vortheil der Lage an einer Verkehrsader und der angenehmen Zurückgezogenheit vom Staub und Lärm der Straße; die Abchrägung der Winkel vermindert die sonst hier auftretenden Unzuträglichkeiten. Vortreffliche Anlagen dieser Art findet man in London (vergl. Fig. 302 u. 303), wo eine Seitenstraße neben der Hauptstraße den hinter den Vorgärten zurückliegenden Häusern die Zufahrt vermittelt, so daß die Bewohner den Vortheil der Hauptverkehrsstraße genießen, ohne von der Unruhe derselben zu sehr zu leiden.

Fig. 298.



Hochstraße zu Aachen.

Fig. 299.



Straßenerweiterung mit Denkmal.