

mittelungsplätze« find, fo wenig schön oder zweckmäfsig find andere, z. B. Fig. 328 bis 330.

Der *Steffens-Platz* zu Aachen ift ungefehickt und willkürlich. Den Königsplatz zu Breslau erkennt man als zufammgehörige Anlage nur auf dem Stadtplane; in Wirklichkeit ift der Zufammenhang der durch die Ringftraße getrennten Theile unkenntlich. Noch fehlimmer ift der *Oranien-Platz* zu Berlin (Fig. 330) durch den Landwehr-Canal getheilt; die ganze Fläche ift fo zerriffen, dafs man an Ort und Stelle die Abficht, einen ftädtifchen Platz zu fchaffen, kaum bemerkt, wie man auch nur mit Mühe erkennt, dafs die Dresdener Strafe jenseits des Canals fich geradlinig fortsetzt. Der in Karlsruhe durch Vermittelungsverfuche an der Kreuzung der Waldftraße mit mehreren anderen Strafen entstandene *Ludwigs-Platz* (Fig. 332) endlich ift eine höchst unglückliche, in drei Platztheile *A*, *B* und *C* zertrennte Anlage.

Strafsenerweiterungen und -Vermittelungen können bei aufmerkfamer Bearbeitung eines Stadtbauplanes zu reizvollen Anlagen verbunden werden, die um fo anziehender werden, je mehr die Befonderheit der Oertlichkeit beobachtet wird. Fig. 331 u. 333 zeigen zwei nahe liegende Beispiele derartiger Verbindungen.

222.
Combinationen.

8. Kapitel.

Die öffentlichen Plätze nach ihrer Bedeutung im Stadtplane.

Die im vorigen Kapitel behandelten Strafsenanlagen, welche nicht in der ausdrücklichen Abficht gefchaffen werden, gröfsere Flächen aus Verkehrs- und Schönheitsrückfichten frei zu lassen, deren Zweck vielmehr darin besteht, den Strafsenflächen einerseits und den Baugrundstücken andererseits eine für das Auge angenehme, für die Bebauung und den Verkehr zweckmäfsige Gestalt zu verleihen, bilden den Uebergang von den Strafen und gewöhnlichen Strafsenkreuzungen zu den öffentlichen Plätzen. Der Zweck der letzteren ift ein verschiedener. Sie follen entweder den aus mehreren Richtungen kommenden Verkehr aufnehmen und nach anderen Richtungen vertheilen, oder eine freie Fläche für Marktstände und andere öffentliche Benutzungsarten gewähren, oder aber eine Schmuckanlage meist gärtnerischer Art aufnehmen, oder schließlich einen geeigneten Ort zur Errichtung von Monumentalbauten und Denkmälern fchaffen. Man hat hiernach zu unterscheiden zwischen Verkehrsplätzen, Nutzplätzen (Marktplätzen, Volksplätzen), Schmuckplätzen (Gartenplätzen, *Squares*) und Architekturplätzen (monumentalen Plätzen).

223.
Zweck.

Es ift nicht ausgeschlossen, dafs die Erfüllung zweier oder mehrerer dieser verschiedenen Zwecke durch eine Platzanlage erreicht wird oder dafs zwei Plätze, welche verschiedenen Zwecken dienen, zu einer Anlage verbunden werden. Vereinigungen erstgenannter Art find z. B. die großen Parifer Sternplätze (Fig. 343, 345, 346), welche den Verkehr aufnehmen und vertheilen und doch in der Mitte oder am Rande mit Gartenflächen, Springbrunnen u. dergl. gefchmückt find; ferner die von Pflanzungen umgebenen Kinder-Spielplätze und diejenigen Nutz- oder Gartenplätze, welche zugleich den Vordergrund öffentlicher Gebäude bilden. Die Vereinigung zweier verschiedenartiger Plätze zu einer zusammenhängenden Anlage läßt fich durch den Namen »Doppelplatz« bezeichnen.

a) Verkehrsplätze.

Wenn die im vorhergehenden Kapitel besprochenen Strafsenkreuzungen und Strafsenvermittelungen fich zur Bewältigung gröfserer Verkehre weiter ausdehnen,

224.
Entstehung und
Eigenschaften.

Fig. 334.

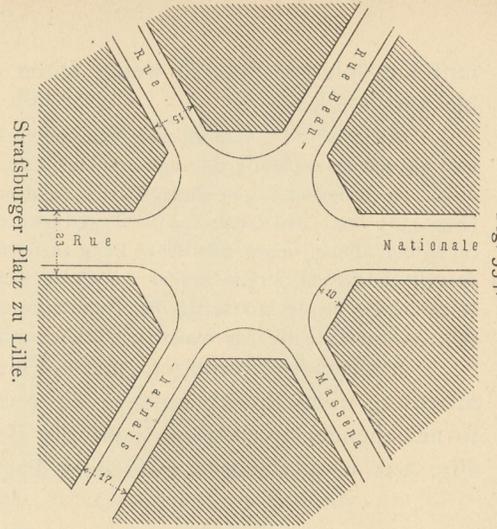


Fig. 335.

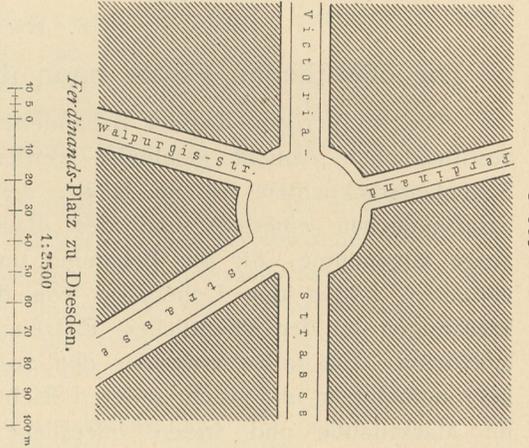


Fig. 336.

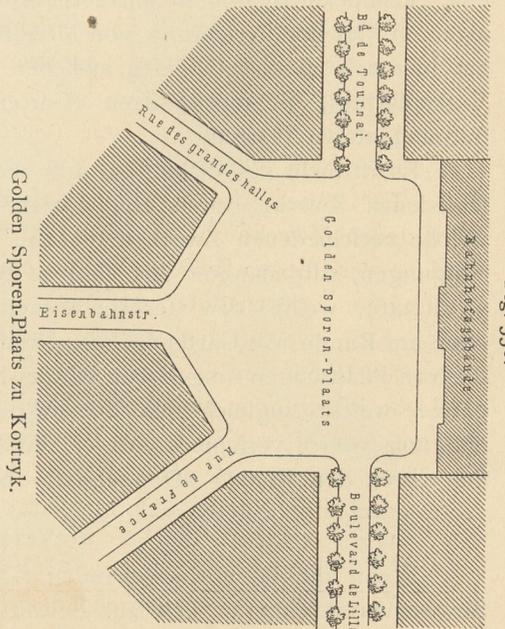


Fig. 337.

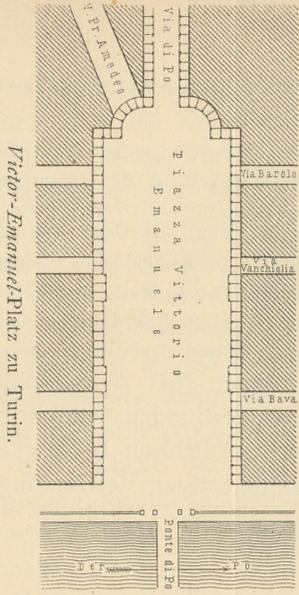


Fig. 338.

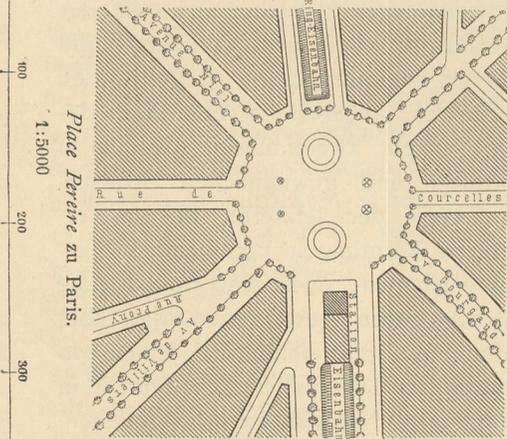
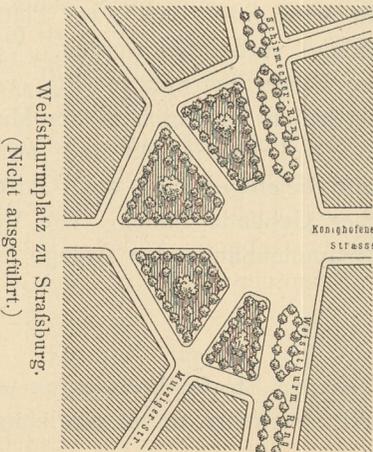


Fig. 339.



Verkehrsplätze.

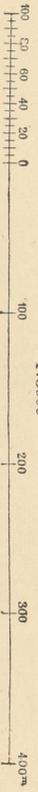
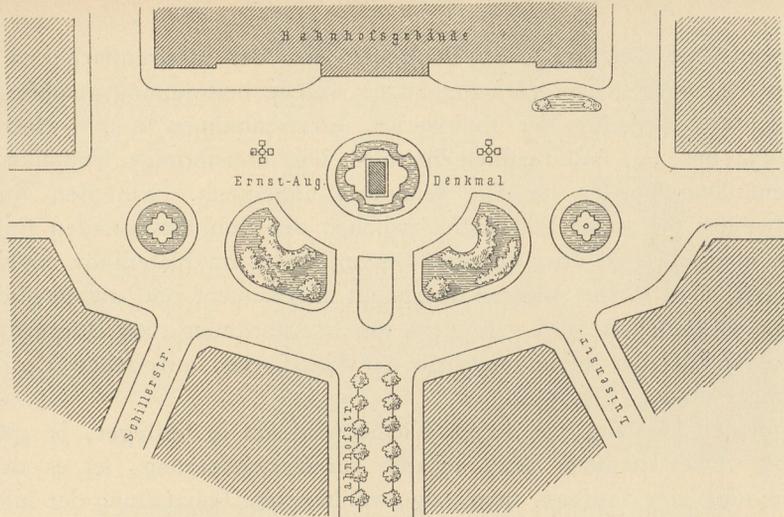
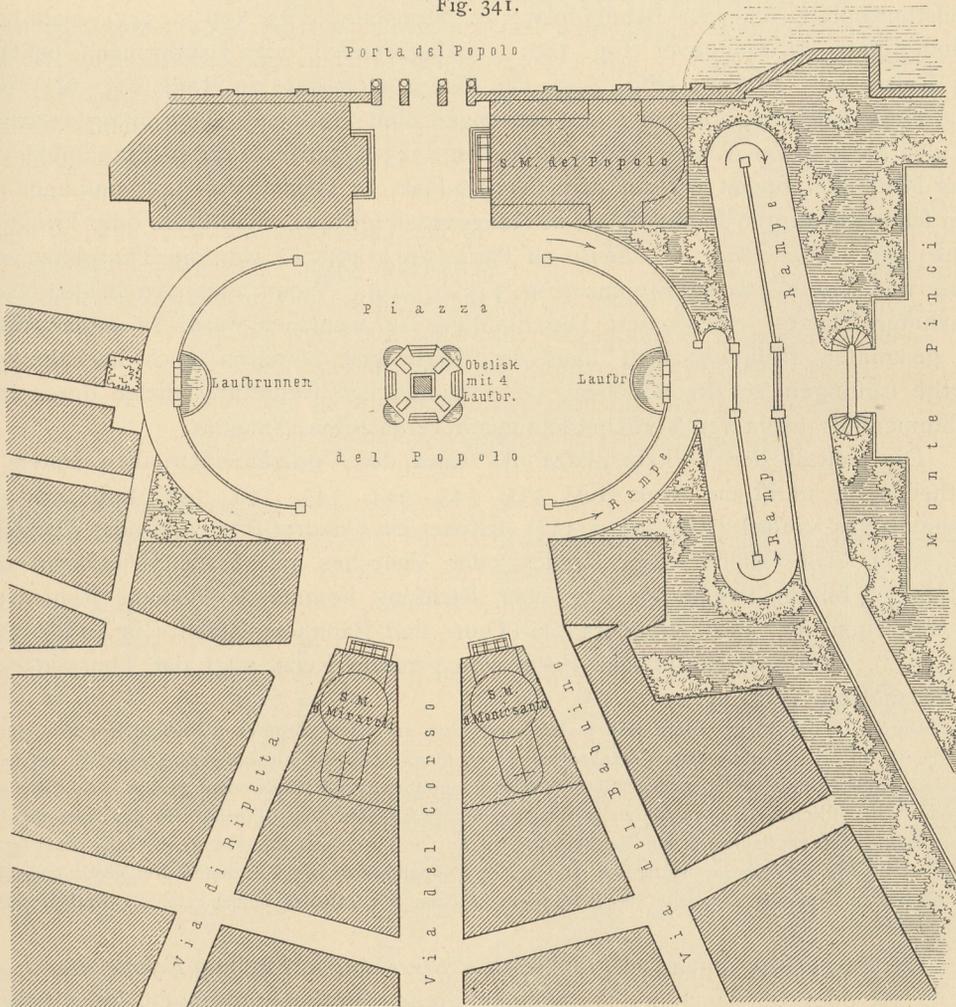


Fig. 340.



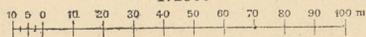
Ernst-August-Platz zu Hannover.

Fig. 341.



Piazza del popolo zu Rom.

1:2500



Verkehrsplätze.

als die angemessene Gestaltung der Baustellen und der Strafsenfläche es verlangt, so entstehen die eigentlichen Verkehrsplätze, welche bestimmungsgemäß in ganzer Ausdehnung dem Verkehre der Fuhrwerke, Strafsenbahnen u. f. w. frei gegeben sind. Fig. 334 bis 349 sind Beispiele hierfür. Die kreisförmige Umfassungslinie ist bei geringem Durchmesser für die Bebauung un bequem. Für den Fußgänger, welcher entweder die ganze Platzfläche zwischen den sich bewegenden Fuhrwerken schutzlos zu überschreiten oder auf den Bürgersteigen am Platzrande einen Umweg zu machen hat, sind solche Anlagen überhaupt unerwünscht und unbehaglich. Diese unangenehme Eigenschaft wird gemildert durch Anordnung von Bürgersteig-Infeln oder kleinen Kandelaber-Infeln innerhalb der Platzfläche, auf denen der Hinübergehende Schutz findet (Fig. 338).

225.
Theilung
und
Verfönerung.

Eine solche Theilung der freien Fläche wird um so nöthiger, je größer die letztere wird. Die Theilung führt zugleich zur Verfönerung, sei es durch eine mosaikartige oder eine sonstige, dem Auge wohlthuende Behandlung der Inselflächen, sei es durch theilweise Bepflanzung derselben oder durch Errichtung von Springbrunnen und Zierbauten. Gartenbeete und Baumpflanzungen zeigen z. B. der Weisthurmplatz und der Bahnhofplatz zu Strafsburg (Fig. 339 u. 342), auch der Bahnhofplatz zu Hannover (Fig. 340). Springbrunnen oder Laufbrunnen besitzen der Eylau-Platz zu Paris (Fig. 344), die *Piazza del popolo* zu Rom (Fig. 341) und viele andere; Springbrunnen und Pflanzungen sind in reicher Anordnung vereinigt auf den Plätzen *des Nations* und *d'Italie* (Fig. 343 u. 346) zu Paris. Standbilder auf einer Mittelinsel finden wir auf dem *Corvetto*-Platz zu Genua (Fig. 348) und auch auf dem schon genannten Bahnhofplatz zu Hannover (Fig. 340). Stadthore oder Triumphthore zieren die *Place de l'Étoile* zu Paris (Fig. 345), so wie die Thorplätze *alla Croce* und *San Gallo* zu Florenz (Fig. 347 u. 349). Wenn auch den beiden letztgenannten Plätzen eine weitere Durchbildung zu wünschen wäre, so zeigen doch die genannten Beispiele nicht bloß die Möglichkeit, sondern auch nachahmenswerthe Lösungen zur freundlichen, ja monumentalen Gestaltung dieser durch den Zusammenfluß mehrerer Verkehrsrichtungen veranlaßten Anlagen.

226.
Gestalt.

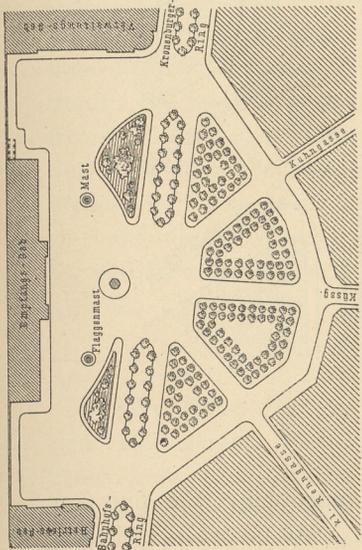
Die Gestalt der Verkehrsplätze ist, wenn der Verkehr nach allen Seiten zu vertheilen ist, meist ein Kreis (Fig. 335, 343, 344, 345, 346, 347, 348) oder ein regelmäfsiges Vieleck (Fig. 334 u. 338), feltener ein Quadrat (Fig. 349) oder Rechteck (Fig. 337). Die Hälfte eines Kreises oder Vieleckes pflegt die Grundform des Platzes zu bilden, wenn der aus einer Richtung kommende Verkehr fächerartig zu verbreiten ist, also besonders bei Thor- und Bahnhofsplätzen (Fig. 336, 339, 340, 342). Eine eigenthümliche Form von großem Reize zeigt der Thorplatz *del popolo* zu Rom (Fig. 341).

Durch das Stadthor gelangt man in der kurzen Axe auf einen elliptischen Platz, dessen Mittelpunkt ein Obelisk mit vier Laufbrunnen (Tränkebrunnen) einnimmt, während die Längenaxe ebenfalls auf Laufbrunnen mündet, hinter welchen bogenförmige Rampenauffahrten, mit Bildwerken geziert, den Platz umgrenzen. Die östlichen Rampen führen in Windungen aufwärts zum *Monte Pincio*. An die kurze Axe der Ellipse legt sich dann stadtwärts ein Vertheilungsplatz an, von welchem die *Via di Ripetta*, die *Via del Corso* und die *Via del Babuino* ausstrahlen. Die beiden Kuppelkirchen zwischen diesen drei Verkehrsstrahlen und die beiden Gebäude zur Seite des Stadthores erhöhen den wahrhaft monumentalen Charakter dieses herrlichen Platzes.

227.
Bürgersteig-
Infeln
und Denkmäler.

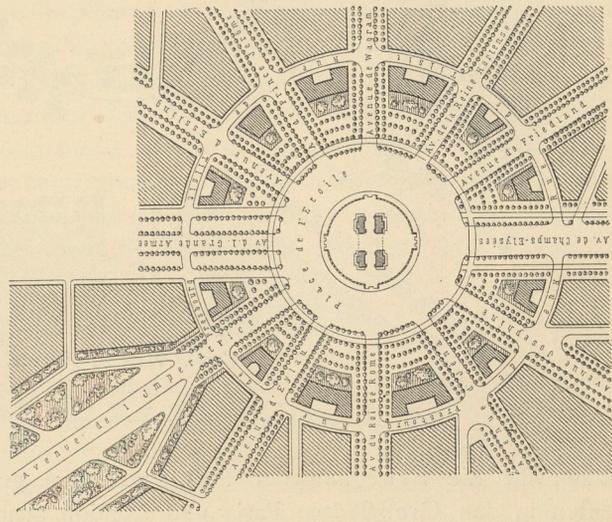
Die Bürgersteig-Infeln, in Frankreich *Réfuges* und in England *Resting places* genannt, frei oder bepflanzt, welche auch bei breiten Strafsenkreuzungen, bei Strafsenerweiterungen und -Vermittelungen Verwendung finden, sind auf den Verkehrs-

Fig. 342



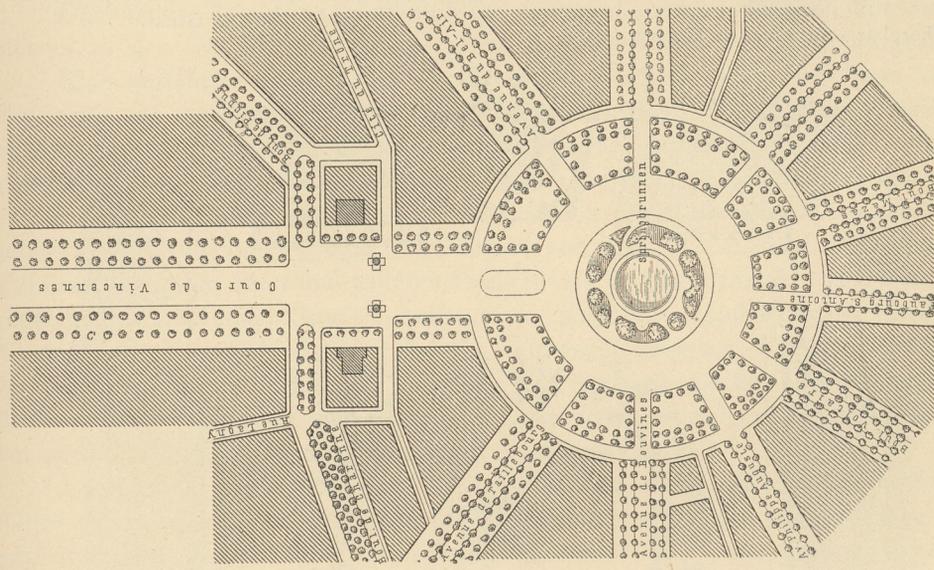
Bahnhofplatz zu Straßburg.

Fig. 345.



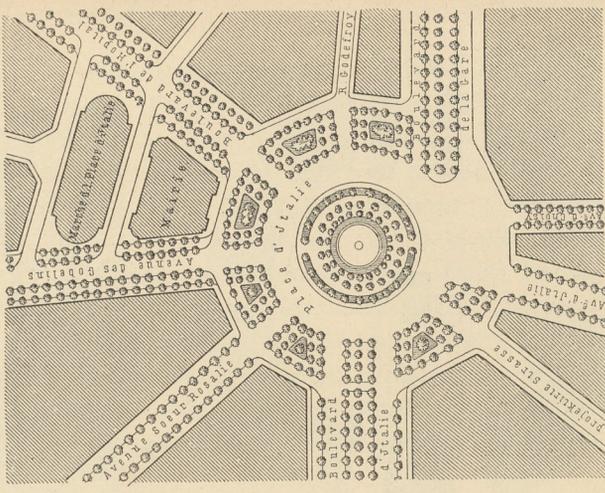
Place de l'Étoile zu Paris.

Fig. 343.



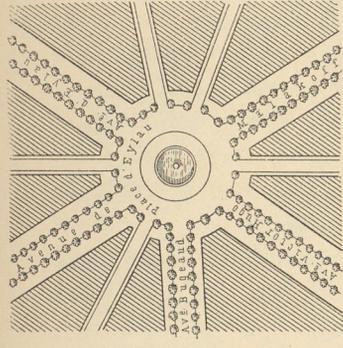
Place des Nations zu Paris.

Fig. 346.

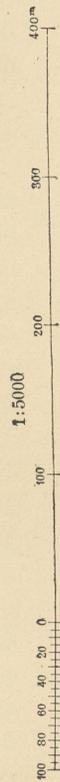


Place d'Italie zu Paris.

Fig. 344.

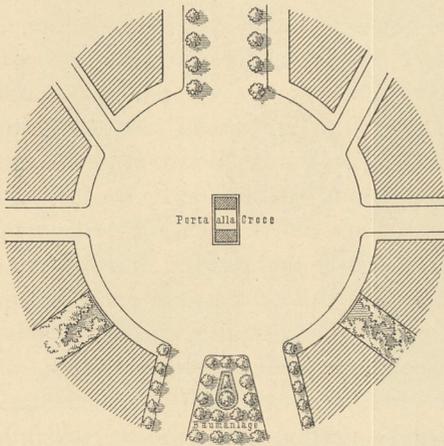


Place d'Eylau zu Paris.



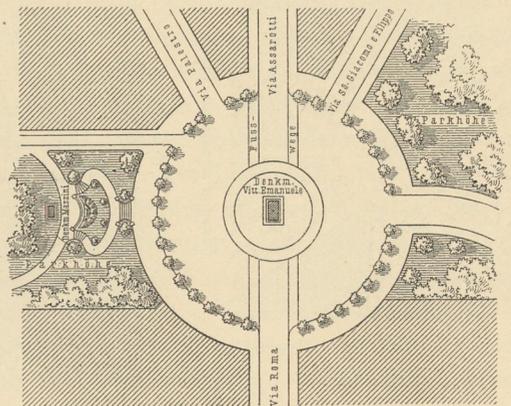
Verkehrsplätze.

Fig. 347.



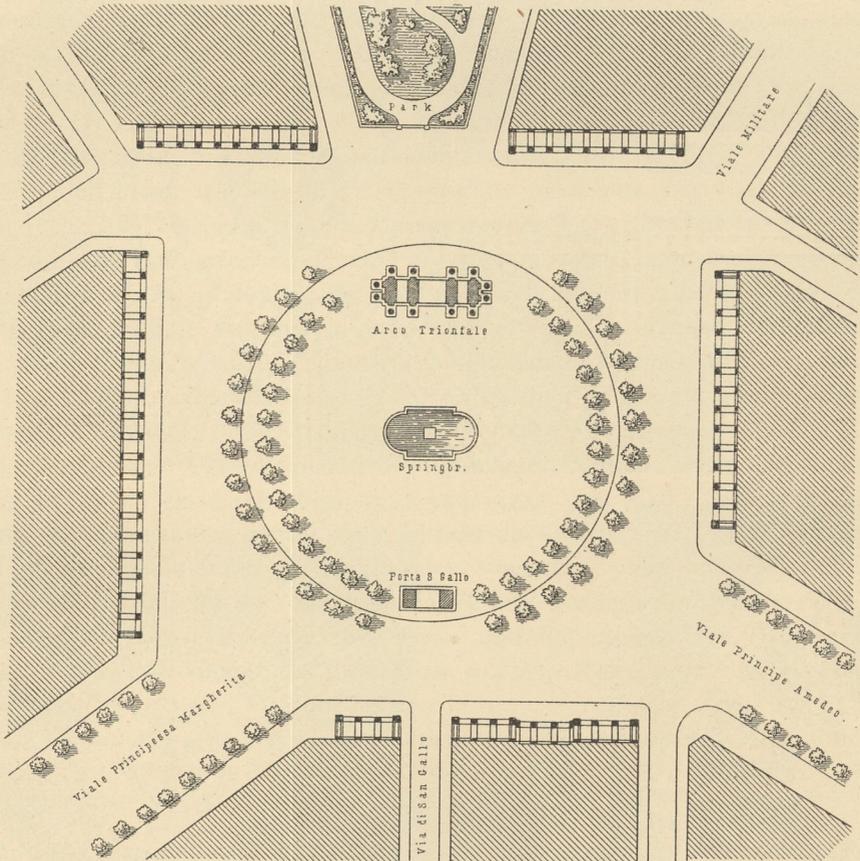
Thorplatz *alla Croce* zu Florenz.

Fig. 348.

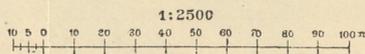


Corvetto-Platz zu Genua.

Fig. 349.



Cavour-Platz zu Florenz.



plätzen für die Bewegung der Fußgänger von großer Bedeutung. Sie sind am meisten in den Großstädten Paris und London ausgebildet, wo man alle zwischen

den Hauptfahrrichtungen sich bildenden neutralen Stellen um eine Stufe zu erhöhen pflegt, oft genug, ohne auf eine gefällige Form dieser Infeln Bedacht zu nehmen. Wir machen an die Form, die symmetrische Anlage und gefällige Vertheilung derselben grössere Ansprüche. Die Randsteine der Infeln legt man gewöhnlich so, daß sie von den Verlängerungslinien der Bürgersteig-Kanten der anstossenden Strassen tangirt werden, daß also die Gehrichtungen sich möglichst klar und bequem fortsetzen. Geräumige Infeln werden benutzt, um Candelaber, Anschlagfäulen, selbst Bedürfnis-Anstalten, Verkaufsstände und Strassenbahn-Wartehallen aufzustellen. Baumreihen, Gartenbeete, Springbrunnen sind erst bei grösserer Ausdehnung unter der Voraussetzung zulässig, daß die nöthigen Fußwegrichtungen nicht versperrt werden.

Aufmerksam vertheilte Infeln sind auch für den Fahrverkehr mehr vortheilhaft als störend, weil sie die Fuhrwerke zu geregelten Bewegungen nöthigen und dadurch den Verwirrungen vorbeugen.

Denkmäler, Prachtthore und sonstige grössere Bauwerke gehören auf Verkehrsplätzen zu den Seltenheiten; einige schöne Beispiele haben wir oben mitgetheilt.

Eine anziehende Eigenschaft der Sternplätze besteht darin, daß man von der Platzmitte aus die Perspectiven der mehr oder weniger strahlenförmig verlaufenden Strassenzüge nach einander genießen kann, daß sich also panoramaartig eine Reihe großstädtischer Strassenbilder vor dem Beschauer aufrollen. Besonders der thatkräftige und musterhafte Umbau von Paris zeichnet sich in dieser Beziehung aus. Die herrlichen Rundblicke von der *Place de l'Étoile*, von der *Place d'Italie*, von der *Place d'Eylau*, vom *Rond Point* und anderen Punkten aus sind dem fremden Besucher unvergeßlich; die glänzenden Strassen-Perspectiven, meist mit Anpflanzungen verschönert, durch künstlerische Schlußpunkte betont, sind recht geeignet, Vielen die Kleinlichkeit der heimischen Verhältnisse klar vor die Seele zu führen. Auch Antwerpen, Brüssel, Berlin, Dresden u. a. verdanken der strahlenförmigen Strassengruppirung um gewisse Verkehrsplätze wirkungsvolle Verschönerungen.

228.
Sternplätze.

Leider aber vermögen nicht alle Städte und nicht alle Stadttheile ähnliche Bilder darzubieten, wenn man noch so viele Sternplätze anlegen wollte. Dazu gehört großstädtisches Leben und mannigfaltige Architektur. Ohne dieses haftet den Sternplätzen leicht etwas Drehbrettartiges und deshalb Verwirrendes an. In der Regel bleiben somit die Verkehrsplätze, deren Lage durch den Zusammenfluß mehrerer Strassenrichtungen naturgemäfs vorgeschrieben ist, unbehagliche Punkte der Stadt. Sie sind ein nothwendiges Uebel, dessen Schattenseiten nur in wenigen Fällen (Rom, Florenz, Paris) durch glänzende Lichter überstrahlt werden. Im Allgemeinen, und namentlich bei mittleren und kleineren Städten, thut man wohl, die Feststellung eigentlicher Verkehrsplätze im Stadterweiterungsplane auf das wirklich Nothwendige zu beschränken. Die gewöhnliche Strassenkreuzung und die freundlich gestaltete Strassenvermittlung erfüllt in den meisten Fällen den gleichen Zweck ohne die gleichen Uebelfände.

229.
Unbehaglichkeit.

b) Nutzplätze.

Der Name zeigt an, daß es sich hier um freie Flächen handelt, welche nicht dem allgemeinen Strassenverkehre unterworfen sein, sondern zum geschäftlichen Aufenthalt, zum An- und Verkauf, zu Schaustellungen, zu Volksfesten u. dergl. benutzt werden sollen. Man spricht in diesem Sinne von Marktplätzen, Messplätzen, Börsenplätzen, Schauplätzen, Festplätzen, Volksplätzen. Sie bilden, in so

230.
Zweck.