

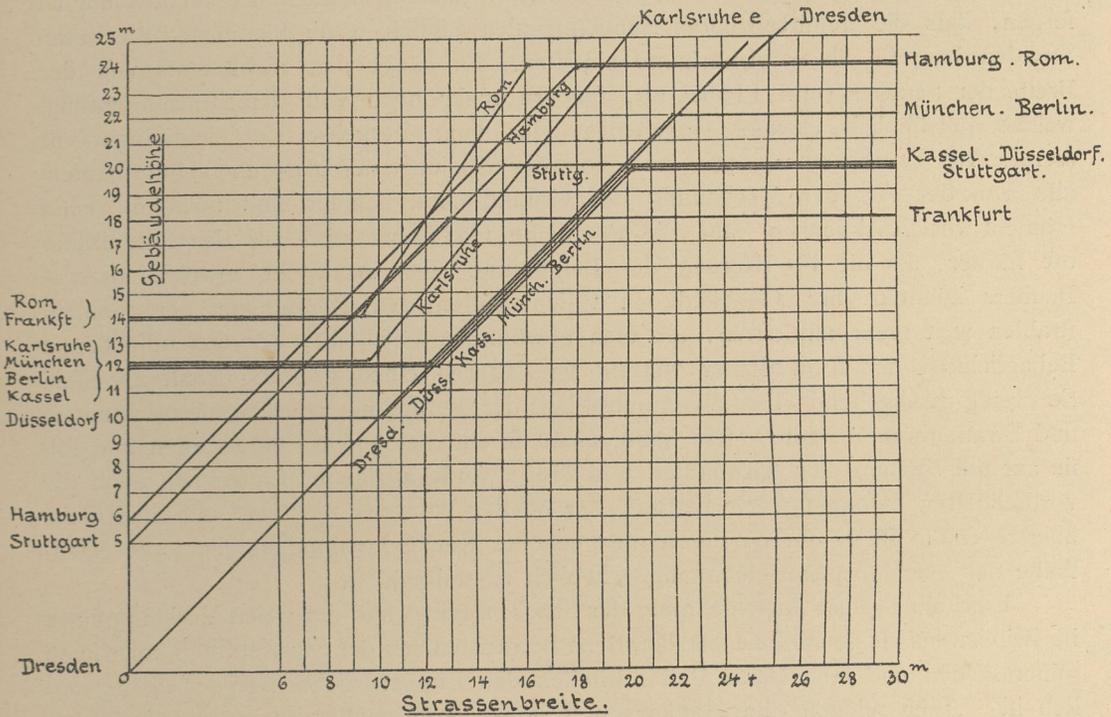
Die Strafen amerikanischer Städte pflegen, auch ohne Baumreihen, in sehr erheblichen Breiten angelegt zu werden. Für bloße Wohnstraßen sind 20 bis 30 m, für Verkehrs- und Geschäftsstraßen 40 bis 50 m gebräuchliche Breiten; allerdings überläßt man in der Regel einen beträchtlichen Theil der Bürgersteig-Breite der privaten Benutzung der anstossenden Geschäftshäuser.

158.
Amerikanische
Straßen.

Die Anforderungen der Gesundheit an die Breite einer Straße werden durch die richtige Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse gleichfalls erfüllt sein, vorausgesetzt, daß die zulässige Haushöhe, wie dies in den meisten Bauordnungen der Fall ist, zur Straßenbreite in einem angemessenen Verhältnisse steht. Einige Bauordnungen (z. B. diejenige von Dresden) setzen den einfachen Grundsatze fest, daß

159.
Gesundheitliche
Anforderungen.

Fig. 90.



Verhältniß zwischen Straßenbreiten und Gebäudehöhen in verschiedenen Städten.

ein Haus vom Bürgersteig bis zum Dachgesims nicht höher sein soll, als die Straße breit ist.

Andere Bauordnungen vereinigen mit dieser Vorschrift die Bestimmung, daß auch für engere Straßen eine Haushöhe von beispielsweise 10 oder 12 m immer zulässig ist, daß ferner über eine gewisse Höhe, z. B. 20) oder 22 m, hinaus Wohngebäude überhaupt nicht aufgeführt werden dürfen (München, Berlin, Kassel, Düsseldorf). Die Mehrzahl der Städte schlägt indes einen Mittelweg ein (vergl. Fig. 90), indem sie bestimmt, daß zwischen den zulässigen absoluten Grenzzahlen die Haushöhe einige Meter (3 bis 6 m) mehr betragen darf, als die Straßenbreite (Frankfurt, Stuttgart, Köln, Hamburg). In Karlsruhe ist die größte zulässige Höhe zwischen den äußersten Grenzzahlen gleich der 1 1/4-fachen, im sonnigeren Rom gleich der 1 1/2-fachen Straßenbreite. Trélat verlangt, daß die Straßen behufs ausreichender

160.
Beziehungen
zwischen
Haushöhe und
Straßenbreite.