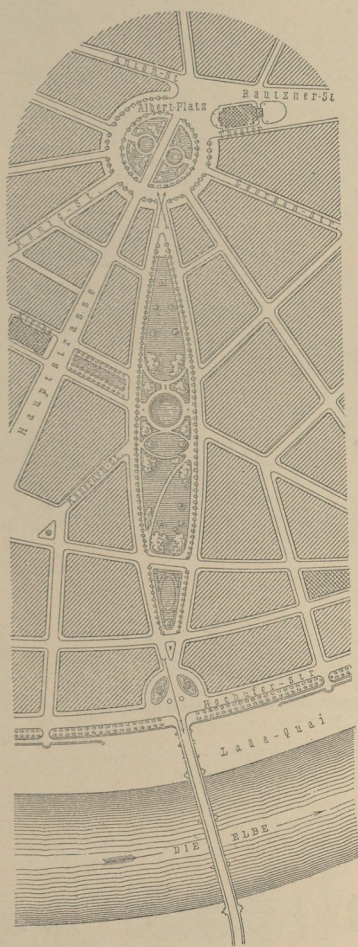


Eigenschaften zu nehmen, zugleich aber durch Polizei-Vorschriften der Gebäudehöhe ein angemessenes Ziel zu setzen.

Der Antheil der Strafsen- und Platzflächen am ggefammten Stadtfelde pflegt zwischen 25 und 50 Procent zu schwanken; ein gutes: Mittelmafs ist 35 Procent. Die untere Grenze von 25 Procent pflegt auf Unvollständigkei: des Planes, auf zu schmale Strafsen oder zu sparsame Anordnung von freien Plätzen hinzudeuten. Die obere Grenze von 50 Procent zeugt von starker Eintheilung des Strafsennetzes und kleinen Blöcken bei geschlossener Bebauung; in manchen neuen Theilen französischer Städte, z. B. in Genf, dessen Bauart einen durchaus 1 französischen Charakter hat, wird der Satz von 50 Procent sogar überschritten. Eine Vorschrift, das überhaupt Strafsen- und Platzflächen einen bestimmten geringsten 1 procentualischen Antheil des Bebauungsgebietes bilden müssen, wäre von keinem entscheidenden Werthe, da sie für Bebauungspläne, in denen nur die Hauptlinien festgelegt werden, nicht anwendbar ist und da grössere Parkanlagen, Gärten und (Gewerbeniederlassungen auch bei der Untertheilung die Rechnung vereiteln.

165.
Antheil der
Strafsen etc.
am
Gefammtenfelde.

Fig. 91.



Aus einem Bebauungsplan für
Dresden-Neustadt.

$\frac{1}{1000}$ n. Gr.

Auch die Schönheit verlangt Mafshalten in der Strafsenbreite. So 3 unfreundlich und bedrückend Strafsen und Gassen von weniger als 8 oder gar 5 m sind, eben so unbehaglich und langweilig sind unnöthig weit angelegte, verkehrssarme Strafsen von 20 oder 30 m Breite mit niedrigen, d. h. ein- oder zweigeschossigen Häuserreihen. Es ist deshalb eine aufmerksame Abstufung der Strafsenbreiten, je nach der Bedeutung des Verkehrs und des Anbaues, erforderlich. Zwischen einem freien Platze und den abzweigenden Strafsen muss ein wohlthuendes Verhältniss, ein geordnetes Gleichgewicht bestehen; eine bepflanzte Ringstrasse, eine Promenadenstrasse, kurz jede Hauptstrasse muss sich in ihrer ganzen Anlage deutlich von Zweig- und Nebenstrassen unterscheiden.

166.
Mafshalten
in der Breite.

Die Oertlichkeit kann zuweilen Anlass geben, eine Strasse keilförmig zu gestalten, d. h. die Breite einer geraden Strasse von einem Ende zum anderen allmählig abnehmen zu lassen. Ein bekanntes Beispiel ist die Neustädtische Hauptstrasse zu Dresden (Fig. 91). Man könnte es für einen schönheitlichen Vortheil halten, das, wie in mittelalterlichen Choranlagen, durch die Verjüngung der Breite die perspectivische Wirkung gesteigert wird. Aber diese Steigerung tritt nur in der einen Richtung ein und findet in der flauerer Wirkung nach der anderen Richtung ihre Schattenseite. Deshalb wird die Verjüngung der Strafsenbreite, so zweckmäfsig sie in manchen Fällen ist, z. B. bei der Ueberleitung verschiedenartiger Fluchtlinien oder bei der Mündung breiter Strafsen auf einen Knotenpunkt, immer nur ausnahmsweise anzuwenden sein.

167.
Keilförmige
Strafsen.