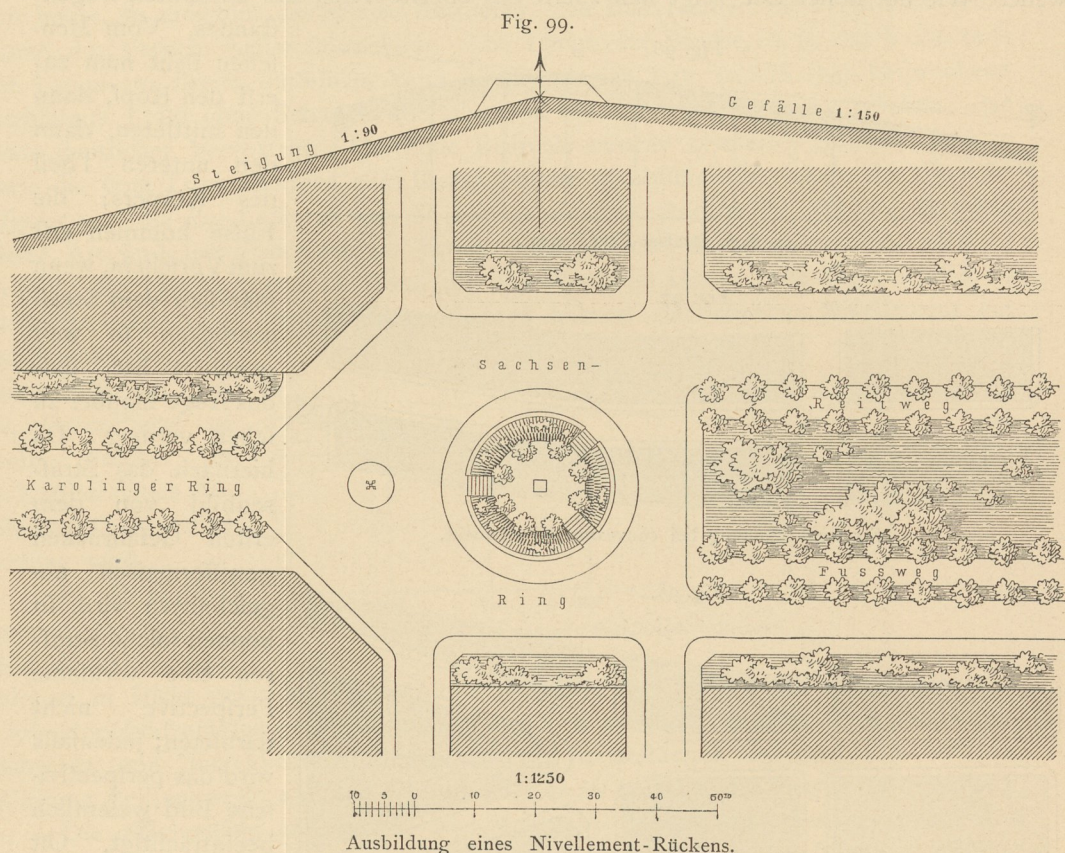


leicht reizvolle Gruppierung des Stadtplanes ein. Die Krümmung läßt den Gefällsbruch weniger auffallend erscheinen, unter Umständen sogar für das Auge verschwinden. Die Theilung kann entweder in wagrechter Ebene erfolgen durch Gabelung (Fig. 98) oder in lothrechter Ebene durch eine besondere Betonung und Ausbildung des Rückenpunktes, derart, daß der Blick auf dem Rücken einen Ruhepunkt findet, die Durchsicht aber verschlossen ist. Hierfür ist es zweckmäßig, den Rücken mit einer Straßenskreuzung oder einer Straßenerweiterung zusammenzulegen, wo die ange-



messene Aufstellung eines Laufbrunnens, eines Denkmals, eines Aussichtshügels, einer Terrasse oder dergl. möglich ist. Als Beispiel diene der Uebergang des Carolinger-Rings in den Sachsenring zu Köln, wo durch die Errichtung eines mit einem Denkmal zu schmückenden Aussichtshügels auf dem Straßens Rücken eine anmuthige Anlage erzielt ist (Fig. 99). Ein weit hervorragenderes Beispiel aber ist der Triumphbogen auf der *Place de l'Étoile* zu Paris, welcher nicht bloß im Zielpunkte, sondern auch im Höhenbrechpunkte der auf ihn gerichteten Straßens steht. (Vergl. Fig. 347³³).

b) Querprofil.

Am deutlichsten prägt sich der Werth und die Bedeutung einer städtischen Straßens in der Behandlung des Querprofils aus. Die Wahl desselben ist deshalb eine sehr wichtige Aufgabe, bei deren Lösung allen örtlichen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen werden muß.

18r.
Querprofil
ohne
Höhenabfätze.

³³) Siehe auch: CONTY, A. *Du nivellement des rues*. *Gaz. des arch. et du bât.* 1875, S. 106, 113, 134, 137.

Abgesehen von nur dem Fußverkehr dienenden, glasgedeckten Passagen, welche der Quere nach wagrecht und auch der Länge nach möglichst wagrecht angeordnet werden, so wie von ganz untergeordneten Gassen und »Höfen«, deren Pflaster einfach in der Mitte eine flache Rinne zur Abwässerung erhält, pflegen alle Stadtstraßen bis zu 20 bis 25 m Breite in einen mittleren Fahrweg und zwei seitliche Fußwege eingetheilt zu werden. Manche italienische Städte machen alleerdings eine Ausnahme, in so fern sie entweder, wie Genua und Palermo, die ganze Straßensfläche in einer Ebene ohne Unterscheidung von Fuß- und Fahrweg mit Marmorplatten belegen, oder, wie Turin und Mailand, in das aus kleinen Feldsteinen bestehende Straßenspflaster, und zwar in gleiche Höhe, Plattenbahnen von Granit oder Marmor legen, welche theils für die Fußgänger, theils für die Wagenräder dienen; die Straßensrinnen und Einläufe werden dabei zwischen die Plattenbahnen so vertheilt, daß jeder Fahrfreifen für sich getrennt in seiner Mitte entwässert wird (Fig. 199, 200, 205 bis 207).

Fig. 100.

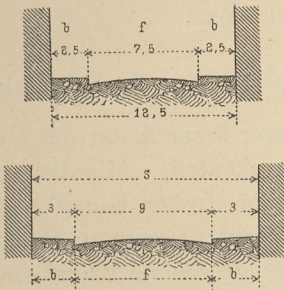
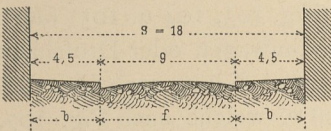


Fig. 101.



Die Regel ist dagegen, daß der Fußweg um ein gewisses Maß (9 bis 16 cm) über die Fahrstraße erhöht und mit Randsteinen eingefast wird. Der erhöhte Gehweg heißt bei uns Bürgersteig³⁴⁾, in Frankreich *Trottoir*, in England einfach *Footway*. Der Zweck der Erhöhung ist, das Auffahren der Fuhrwerke zu verhindern, damit den Gehenden ein gesicherter und besonders geebener Weg vorbehalten sei und damit die Häuser vor dem Anprall der Wagen geschont werden. In gewöhnlichen Straßen mit starkem Fahrverkehr pflegt die Bürgersteigbreite b ein Fünftel, die Fahrdammbreite f also drei Fünftel der Straßensbreite s einzunehmen, d. h. es ist $bb = \frac{s}{5}$ und $f = \frac{3}{5} s$.

Bei minder lebhaftem Fahrverkehr empfiehlt es sich, den Fahrweg auf die Hälfte der Straßensbreite einzuschränken, die Bürgersteige somit auf je $\frac{1}{4}$ der

Straßensbreite anzulegen, d. h. $b = \frac{s}{4}$ und $f = \frac{s}{2}$ zu machen. Diese Anordnung verbindet mit der Ermäßigung der Anlagekosten ein freundlicheres Aussehen (Fig. 100 u. 101).

Einen anderen Gesichtspunkt zur Bestimmung der Fahrdammbreite giebt die Frage, wie viel Fuhrwerke gleichzeitig neben einander auf der Straße Platz finden sollen. Nimmt man die normale Spurweite eines Lastwagens (von Aufsenkante zu Aufsenkante der Radkränze) zu 1,8 m, die Breite der Ladung zu 2,3 m, jedoch einschl. Sicherheitsabstand zu 2,5 m an, so findet man, wenn die Ladung nicht über die Bürgersteigkante hinüberra-gen soll, die geringste Breite für einen einspurigen Fahrdamm zu 2,5 m, für einen zweispurigen zu 5,0 m, für einen dreispurigen, welcher nicht bloß das Begegnen zweier Wagen, sondern das gleichzeitige Halten eines Wagens erlaubt, zu 7,5 m, für einen vier-spurigen Fahrdamm zu 10,0 m. Letztgenanntes Maß

³⁴⁾ Es wäre ohne Zweifel erwünscht, statt des schwerfälligen Wortes »Bürgersteig« ein kürzeres und einfacheres anzuwenden; die mitunter angewendeten Bezeichnungen »Schrittweg, Fußweg, Schrittbahn, Gehbahn« decken sich aber nach Meinung des Verf. nicht mit dem Begriff des städtischen »Trottoirs«.

182.
Querprofil
mit erhöhten
Fußwegen.

183.
Fahrbahn-
breite.