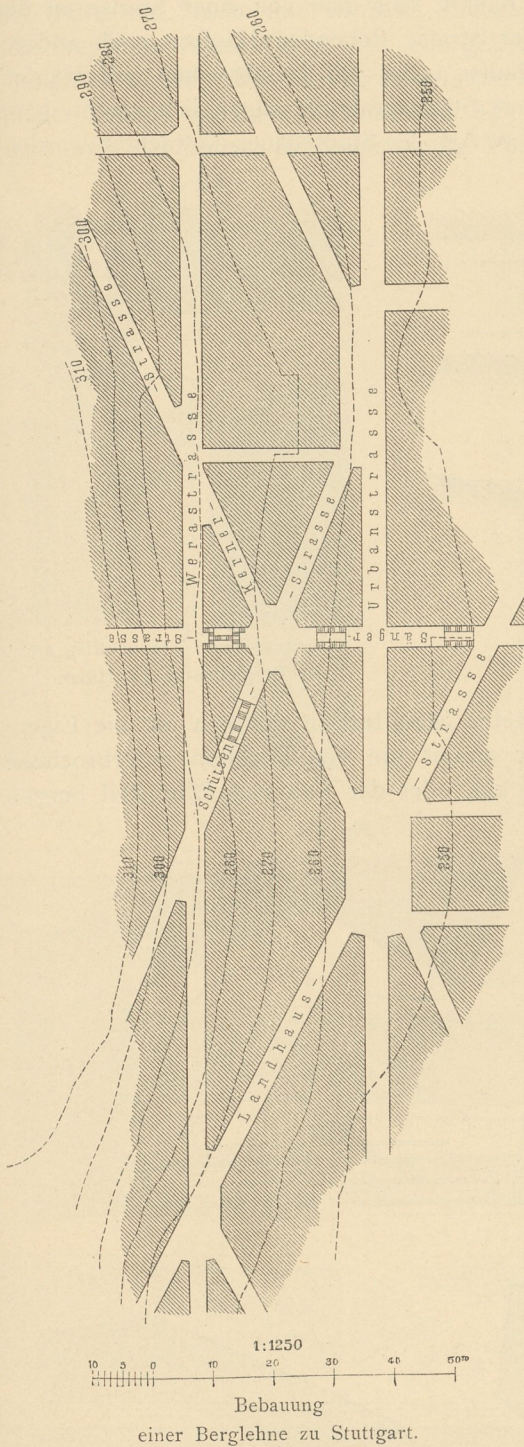


Fig. 255.



und zur Verbreiterung der Hochtraße benutzt werden soll. Zuweilen aber kommen solche Doppelstraßen auch in der inneren Stadt oder neben Bahnhof- und Brückenzufahrten als bleibende Anlagen vor. Als Beispiele mögen dienen Fig. 249: die *St. Margarethen-Straße* zu Basel, Fig. 250: der *Boulevard Helvétique* zu Genf, Fig. 251 u. 252: der *Boulevard Jeanne d'Arc* zu Rouen, Fig. 253: der *Hirfchen- und Seilergraben* zu Zürich. Der Höhenunterschied wird entweder durch Futtermauern oder Böschungen überwunden; zur Erleichterung des Fußverkehrs pflegen erstere mit Treppen, letztere mit Treppen und Rampenpfaden versehen zu werden. Genf ist reich an Doppelstraßen; auch die *Rue des Casemates* und die *Treille* gehören darunter. Der in Fig. 250 dargestellte *Boulevard Helvétique* zeigt streckenweise Futtermauern beiderseits, streckenweise eine Böschungsanlage mit Rampenpfaden. Eine eigentümliche Art von Straßen in verschiedener Ebene zeigt der *Smithfield-Square* zu London, wo die Zufahrt zu einem unterirdischen Güterbahnhofe spiralförmig zwischen Futtermauern in die Platzfläche eingeschnitten ist (Fig. 254).

Um eine Berglehne dem geordneten städtischen Anbau zugänglich zu machen, giebt es im Wesentlichen zwei Arten des Straßenentwurfes. Entweder man legt ein Netz ansteigender fahrbarer Straßen schräg an das Gehänge, die Horizontal-Curven unter spitzen Winkeln schneidend, oder man legt wagrechte, bzw. schwach ansteigende Straßen, wenn nöthig Doppelstraßen, parallel zum Gehänge und verbindet sie in den der Bebauung entsprechenden Abständen durch scharfe Steigstraßen senkrecht zum Gehänge. Das erstere System ist für

205.  
Bebauung  
an der  
Berglehne.

den Verkehr zweckmäßiger und deshalb in der Regel vorzuziehen, das letztere System aber oft nicht zu umgehen und für den Anbau bequemer. Die Verbindung beider Systeme ist in Stuttgart vortrefflich durchgebildet und unzweifelhaft am besten