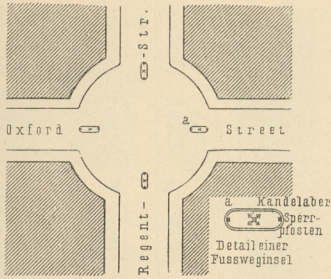
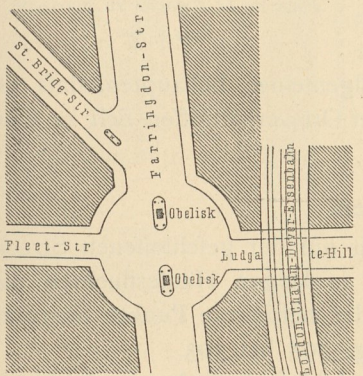


Fig. 293.

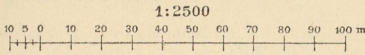


Oxford-Circus zu London.

Fig. 294.



Ludgate-Circus zu London.



zwar die Platzumrahmung um ein Geringes mehr ausgeprägt; aber der Uebelstand der Erschwerung des Fußverkehrs bleibt vorhanden. Es tritt fogar noch der Nachtheil hinzu, daß in den dem Verkehre unzugänglichen Winkeln Schmutz und Unkraut sich anfammeln, daß ferner in diesen Winkeln die Fenster der benachbarten Häuser sich unangenehm nahe liegen.

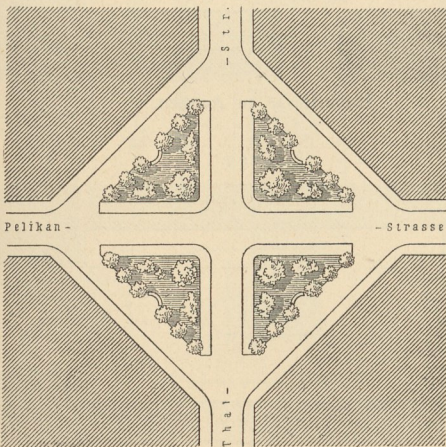
Eben so sind die achteckigen und kreisrunden Kreuzungsplätze (Fig. 290, 291, 292) im Allgemeinen nicht zweckmäsig und können auch nur bei einheitlicher, monumentaler Gestaltung die Ansprüche der Schönheit erfüllen. Für gewöhnlich sind die hinter der Bürgersteig-Linie sich bildenden verkehrslosen Zwickel unfauber und zwecklos. In London ist die Anwendung ausgerundeter Kreuzungsplätze unter dem Namen *Circus* sehr verbreitet. Die Bürgersteig-Kanten laufen dort im Gegensatze zu Fig. 291 u. 292 parallel den Hausfluchten; die dem Verkehre schlecht zugänglichen Zwickel sind also Theile des Fahrdammes und dienen vorwiegend zur Aufstellung wartender Fuhrwerke (Fig. 293 u. 294). In der Londoner *City*, wo der Verkehr die ganze Straßensfläche gewissermaßen bedeckt und an den Kreuzungen nicht selten sich staut, mag der Gewinn eines solchen Aufstellungsortes die *Circus*-Anlage rechtfertigen; der Fußgänger hat

kaum Nutzen davon.

Bei Abmessungen von erheblicher Größe fallen die erwähnten Mifsstände zwar zum Theile fort, indem eine anderweitige Ausbildung und Ausschmückung der Platzfläche zulässig wird (Fig. 295 bis 297). Aber wenn auch gärtnerischer und künst-

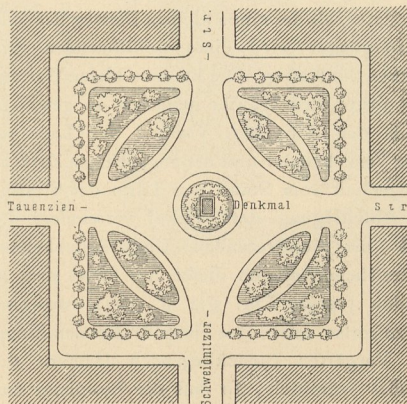
215.
Größere
Kreuzungs-
plätze.

Fig. 295.



Pelikan-Platz zu Zürich.

Fig. 296.



Tauenzien-Platz zu Breslau.

1/2500 n. Gr.