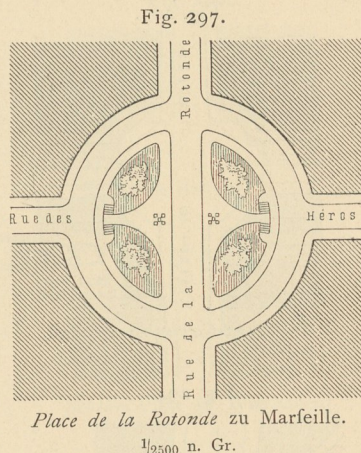


lerischer Schmuck solchen Plätzen einen gewissen Reiz verleihen kann, so liegen doch die Schattenseiten auf der Hand. In Fig. 295 u. 296 sind die Gartenanlagen durch die Hauptstraßenrichtungen unangenehm zerstückelt; die Seitenstraßen in Fig. 296 sind fast unbenutzt. In Fig. 297 müssen die Fuhrwerke der Querrichtung einen halbkreisförmigen Umweg machen; von Interesse ist hier, daß die gärtnerische Mittelfläche des Platzes wagrecht gelegt ist, obwohl die Heros-Straße stark ansteigt, was für die Fußgänger, welche den Platz quer überschreiten wollen, die Anlage von Freitreppen notwendig machte. In allen vorgeführten Fällen würde der Schmuck wirkfamer und die Fläche weniger zerrissen sein, wenn für den Platz eine andere Stelle gewählt worden wäre. Man darf somit im Allgemeinen behaupten, daß der Kreuzungspunkt zweier Straßen nur unter besonderen Ortsverhältnissen sich zu einer Platzanlage eignet.



b) Straßenerweiterungen.

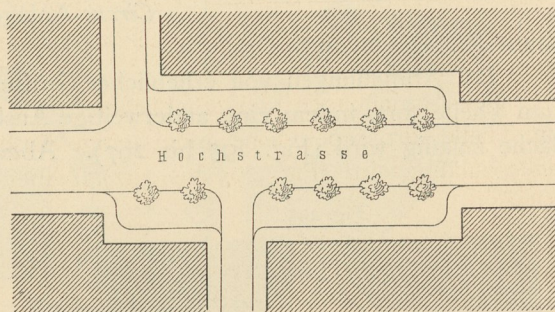
216.
Axiale und
seitliche
Erweiterungen.

Sowohl an Kreuzungen und Abzweigungen, als auf der geschlossenen Strecke werden oft erweiterte Straßentheile eingefügt, um in langen Häuserfluchten und reizlosen Straßenzügen Abwechslung zu erzeugen oder bestimmte Punkte hervorzuheben. Es sind meistens einfache Anlagen nach Fig. 298 bis 303.

Wenig zu empfehlen ist die Anordnung nach Fig. 298; die spärliche Baumpflanzung ist leicht der Verkümmern preisgegeben, und die toten Ecken haben die schon erwähnten Nachteile. Die Anlagen in Fig. 299 u. 300 verdienen schon eher nachgeahmt zu werden, obgleich sie ebenfalls an den toten Winkeln leiden und die mittlere Anlage, sei es ein Denkmal, ein Laufbrunnen, eine Allee, immer in etwas den Fahrverkehr flört. Aber ein besonderer, berechtigter Zweck solcher Anordnungen ist die Verdeckung eines Gefällrückens (siehe Art. 180, S. 79).

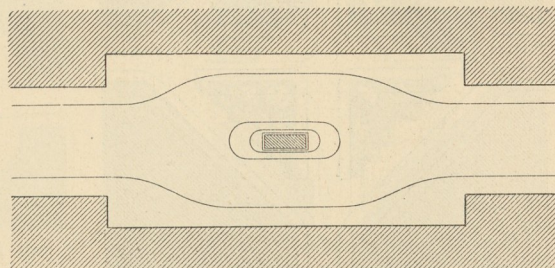
Eine freundliche Anlage zeigt Fig. 301, die auch doppelseitig angeordnet werden kann. Sowohl der in Geschäften geradeaus eilende Wanderer, als der einen kleinen Umweg liebende Spaziergänger wird eines wohlthuenden Eindrucks theilhaftig. Die um eine kleine Garteninsel gruppierten Häuser genießen in gewissem Grade den doppelten Vortheil der Lage an einer Verkehrsader und der angenehmen Zurückgezogenheit vom Staub und Lärm der Straße; die Abchrägung der Winkel vermindert die sonst hier auftretenden Unzuträglichkeiten. Vortreffliche Anlagen dieser Art findet man in London (vergl. Fig. 302 u. 303), wo eine Seitenstraße neben der Hauptstraße den hinter den Vorgärten zurückliegenden Häusern die Zufahrt vermittelt, so daß die Bewohner den Vortheil der Hauptverkehrsstraße genießen, ohne von der Unruhe derselben zu sehr zu leiden.

Fig. 298.



Hochstrasse zu Aachen.

Fig. 299.



Straßenerweiterung mit Denkmal.