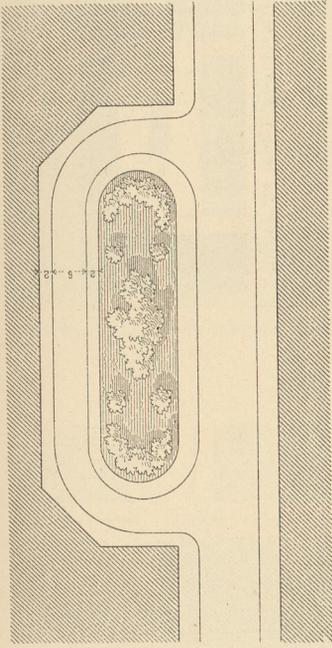


Fig. 301.



Seitliche Straßenerweiterung mit Gartenanlage.

Fig. 303.

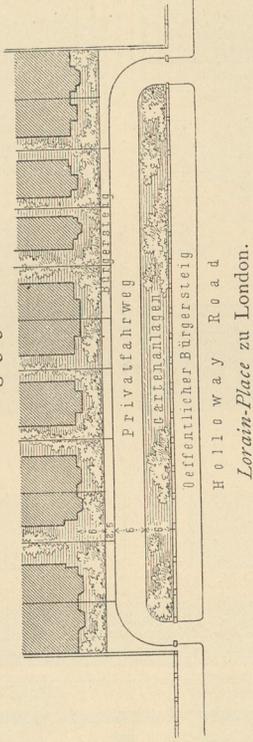
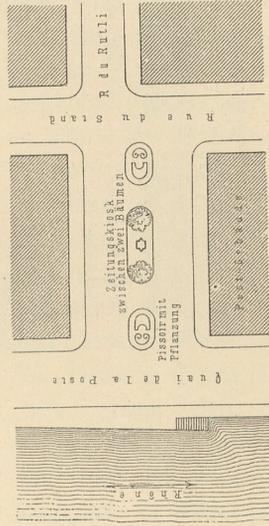
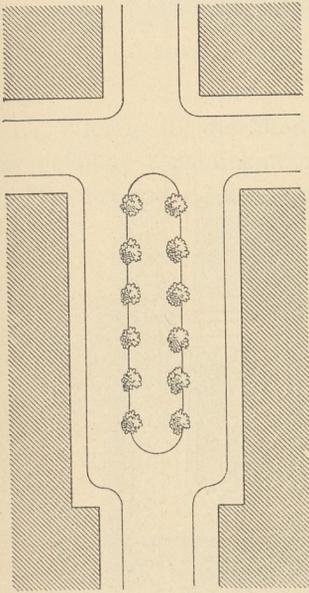


Fig. 305.



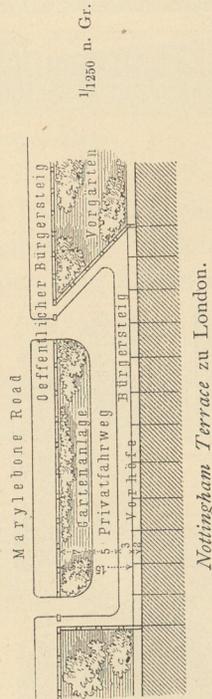
Place de la Poste zu Genf.

Fig. 300.



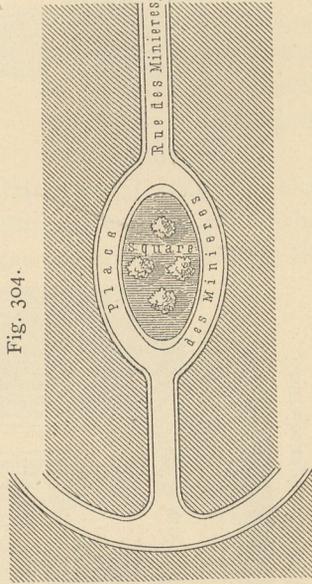
Straßenerweiterung mit Baumpflanzung.

Fig. 302.



Nottingham Terrace zu London.

Fig. 304.



Straßenerweiterung mit Gartenanlage zu Verviers.

Straßenerweiterungen.

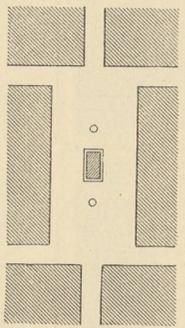
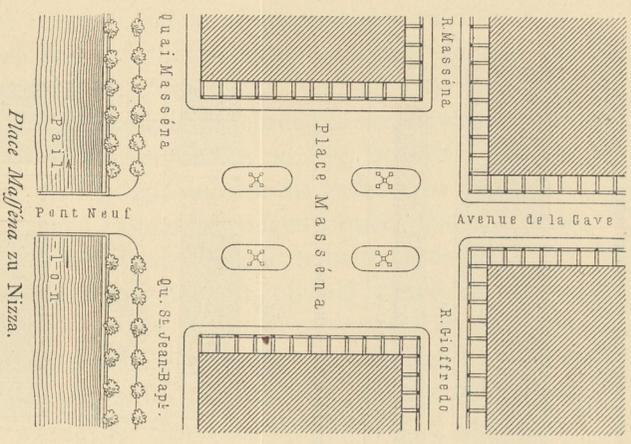


Fig. 306.

Piazza San Carlo zu Turin.

Fig. 307.



Place Masséna zu Nizza.

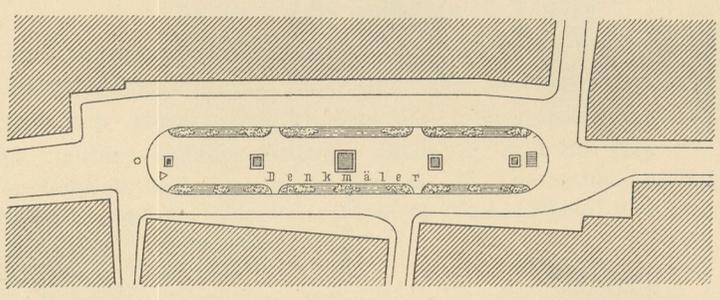


Fig. 308.

Promenaden-Platz zu München.

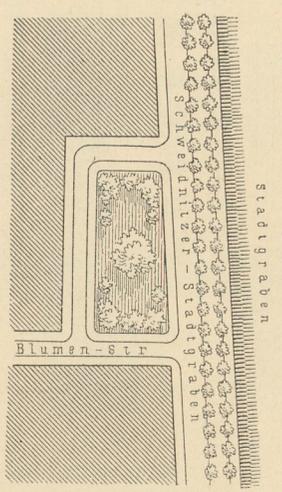


Fig. 309.

Saluator-Platz zu Breslau.

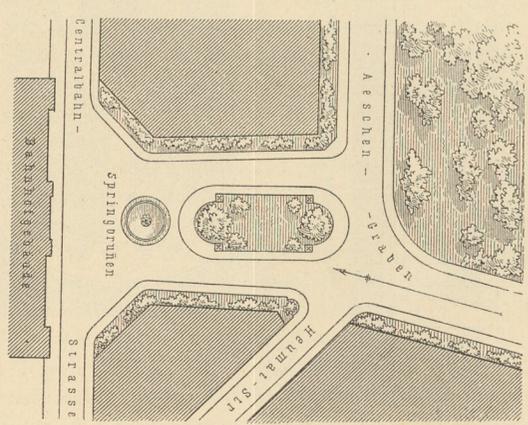
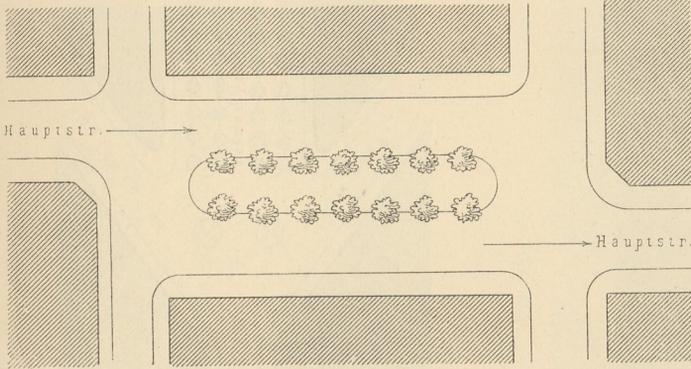


Fig. 310.

Centralbahn-Platz zu Basel.

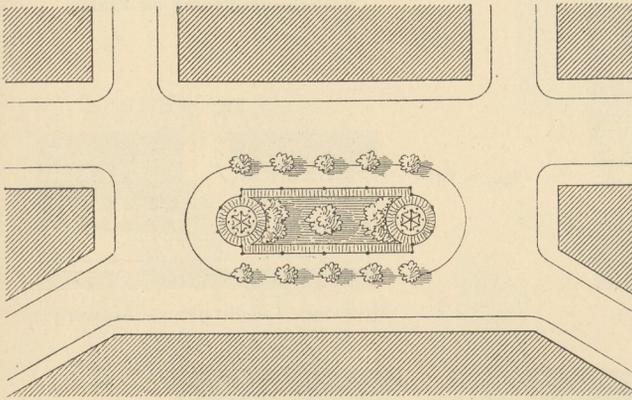
Strafsenerweiterungen.

Fig. 311.



Erweiterung und Axenverschiebung der Gartenfeldstraße zu Mainz.

Fig. 312.



Straßenerweiterung mit Schmuckanlage.

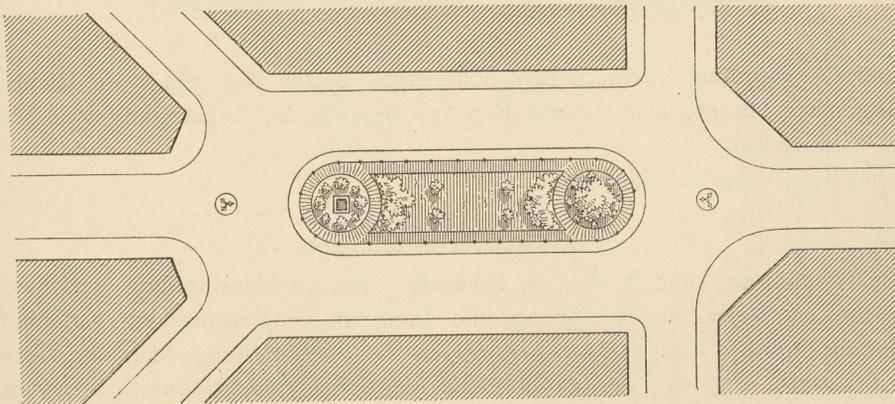
Wichtig für den Stadtplan sind schließlich solche Straßenerweiterungen, welche die gefällige Zusammenführung verschiedener Straßensrichtungen bezwecken. Schon in Fig. 276, 280, 281 u. 282 sind derartige Erweiterungen enthalten. Andere Bei-

217.
Erweiterungen
in Form
von Plätzen.

Eine große Zahl städtischer »Plätze« sind nicht mehr, als eine Erweiterung der Straßensfluchten. Als Beispiele mögen angeführt werden die *Place des Minières* zu Verviers (Fig. 304), der Postplatz zu Genf (Fig. 305), der *San-Carlo*-Platz zu Turin mit Denkmal (Fig. 306), der von Wandelhallen umgebene *Maffièna*-Platz zu Nizza (Fig. 307). Auch den *Salvator*-Platz zu Breslau (Fig. 309), den Centralbahnplatz zu Basel (Fig. 310) und selbst den schönen Promenadenplatz zu München (Fig. 308) kann man hierher rechnen. In noch höherem Grade trifft dies für den Opernplatz zu Berlin und den *Schwarsenberg*-Platz zu Wien zu, welche eigentlich nur Theile der Straßensfläche sind.

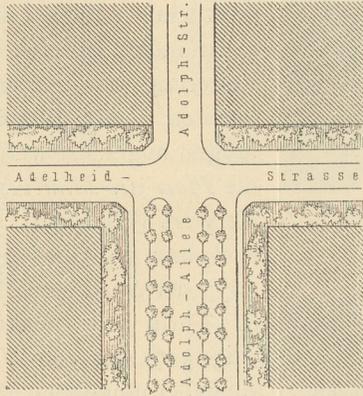
218.
Erweiterungen
zur Vereinigung
mehrerer Straßensrichtungen.

Fig. 313.



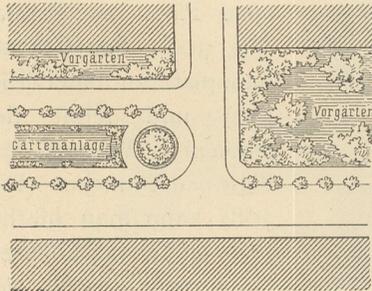
Straßenerweiterung mit Schmuckanlage.

Fig. 314.



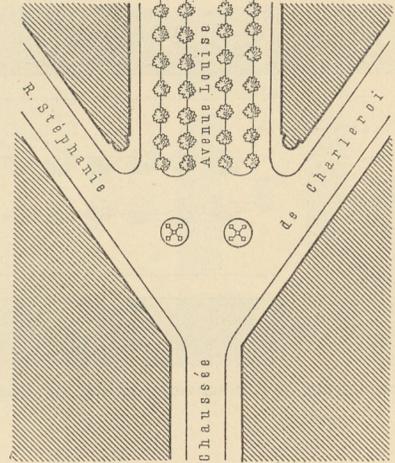
Straßenvermittlung zu Wiesbaden.

Fig. 316.



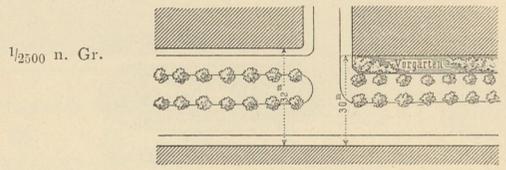
Kaifer-Wilhelm-Straße zu Breslau.

Fig. 315.



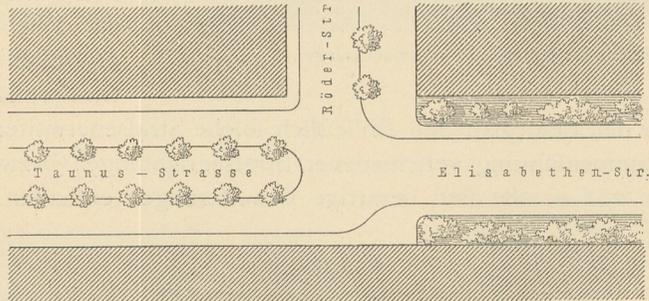
Straßenvermittlung zu Brüssel.

Fig. 317.



Mechelner Landstraße zu Antwerpen.

Fig. 318.



Straßenvermittlung zu Wiesbaden.

spiele mit Anwendung gärtnerischen Schmuckes zeigen Fig. 311, die Richtungsänderung einer Hauptstraße, so wie Fig. 312 u. 313, die Abzweigung von Schrägstraßen vermittelnd.

Dies führt uns auf das Gebiet der

c) Straßenvermittlungen.

Bei denselben handelt es sich entweder um die Vermittlung verschiedener Straßenbreiten, bezw. Straßen-Querprofile oder um die Vermittlung verschiedener Straßenrichtungen. Fig. 314 u. 315 zeigen die Ueberleitung schmaler Straßen-Profile in breite, Fig. 317 den Profilwechsel der *Chaussée de Malines* zu Antwerpen, Fig. 318 denjenigen der *Elisabethen-Straße* zu Wiesbaden, Fig. 316 denjenigen der

219.
Vermittlung
verschiedener
Straßen-
querchnitte.

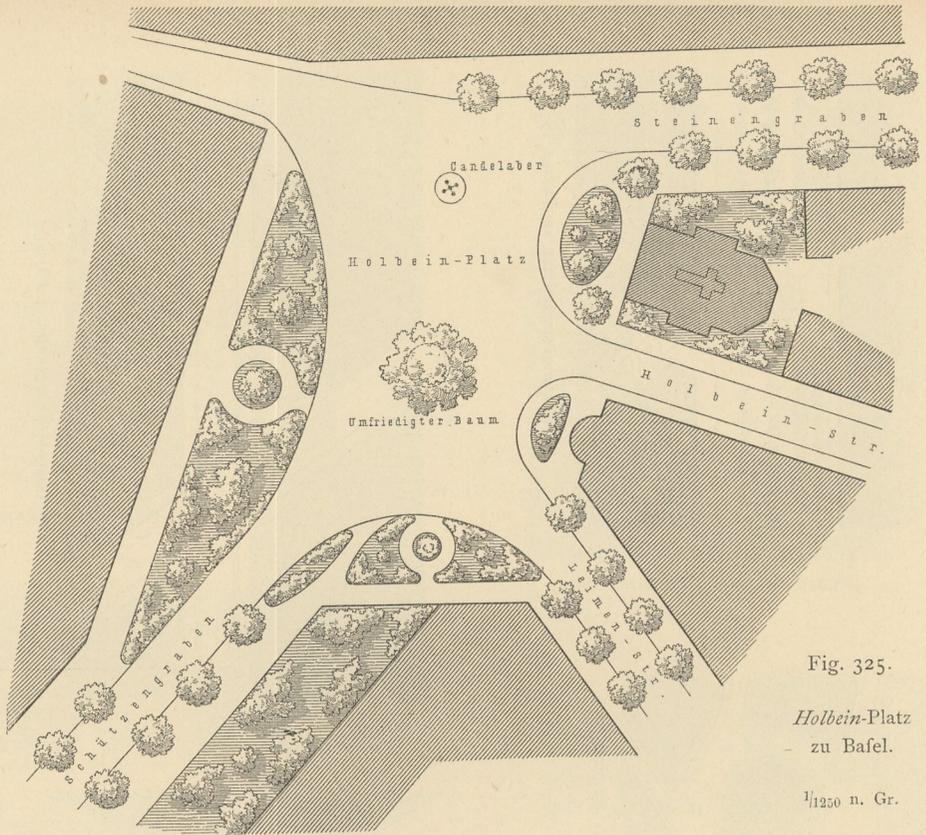


Fig. 325.

Holbein-Platz
zu Bafel.

$\frac{1}{1250}$ n. Gr.

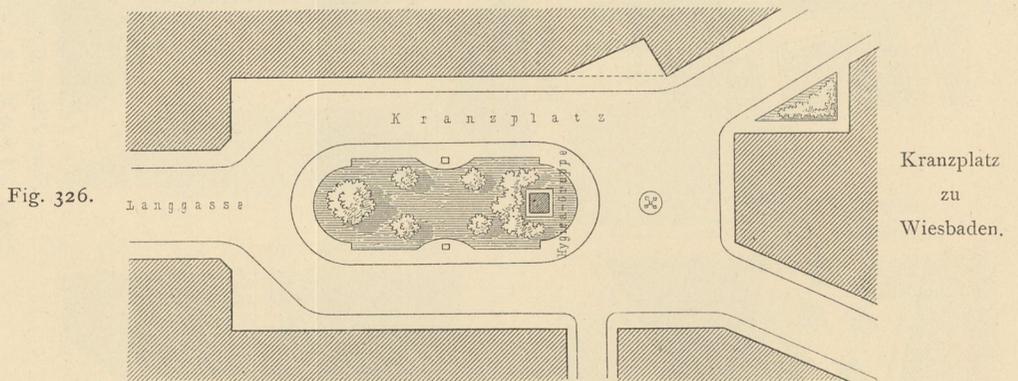
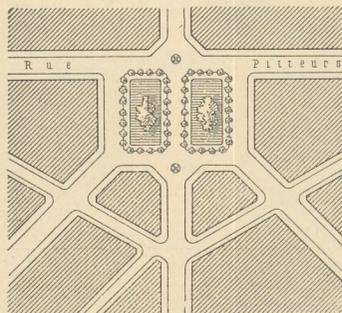


Fig. 326.

Kranzplatz
zu
Wiesbaden.

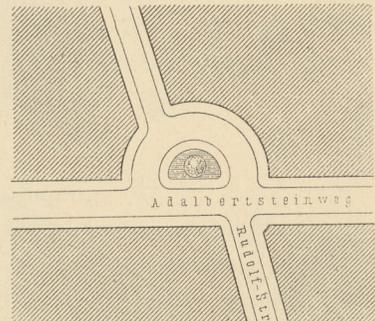
Fig. 327.



$\frac{1}{5000}$
n. Gr.

Place Delcour zu Lüttich.

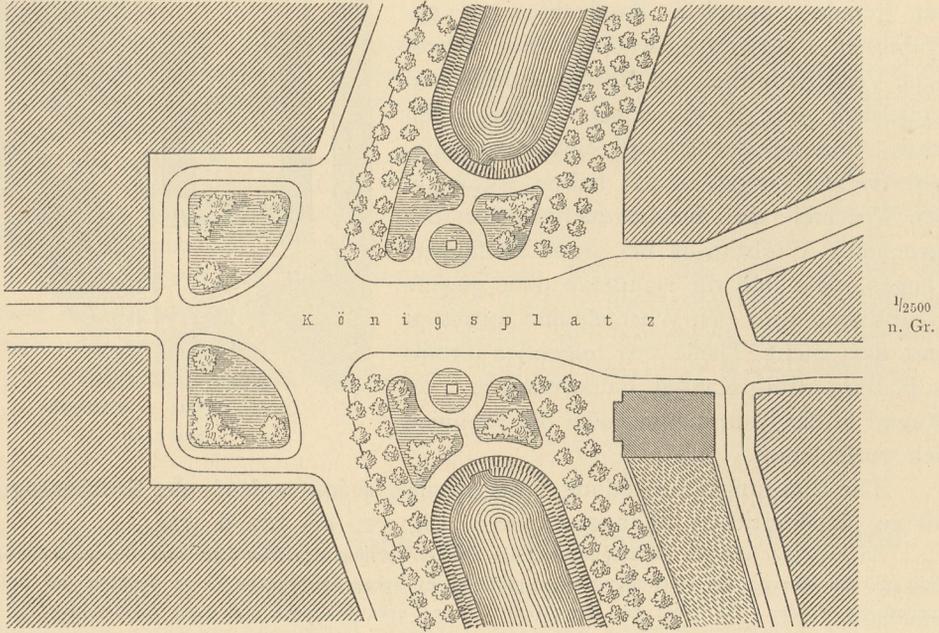
Fig. 328.



Steffens-Platz zu Aachen.

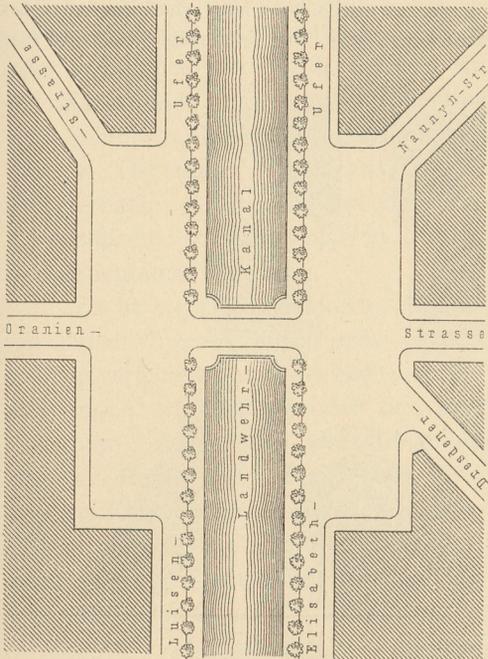
Plätze zur Vermittlung

Fig. 329.



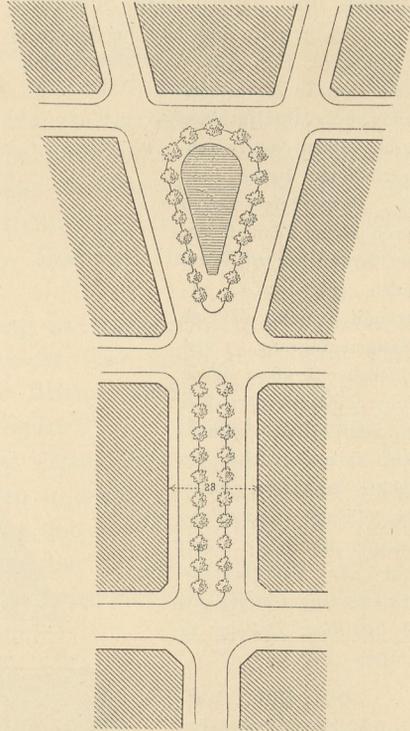
Königsplatz zu Breslau.

Fig. 330.



Oranien-Platz zu Berlin.

Fig. 331.



von Strafsenrichtungen.

Kaiser-*Wilhelm*-Straße zu Breslau. Die letztere hat gerade, parallele Baufluchten an gekrümmter Fahrstraße, wodurch eine erhebliche Verschiedenheit der Vorgartentiefen und schließlich der Profilwechsel hervorgerufen wird. Auch bei der *Andraffy*-Straße zu Budapest (siehe Fig. 92, S. 72) haben wir schon den Wechsel des Straßenquerschnittes besprochen. Wichtig ist bei diesen Profilübergängen, daß sich die Hauptaxe oder gewisse Hauptlinien über den Wechsellpunkt fortsetzen und daß nicht Theile des folgenden Profils (z. B. Bürgersteig-Kanten, Baumreihen u. f. w.) störend in die Fahrrichtung oder die Sehliesen sich verschieben.

220.
Richtungs-
vermittlung.

Die Richtungsvermittlung unregelmäßig zusammenlaufender Straßenzüge führt oft zu platzähnlichen Bildungen, wie in Fig. 319 bis 322 u. 324.

In Fig. 324 wäre es leicht gewesen, die Fahrverbindung der *Rue bleue* mit der *Rue Cadet* geradlinig durchzuführen; die Herstellung einer geräumigen Bürgersteig-Fläche ist zu Gunsten der Fußgänger vorgezogen worden, um Platz zur Errichtung zweier Verkaufs-Kioske und einer Bedürfnis-Anstalt zu gewinnen.

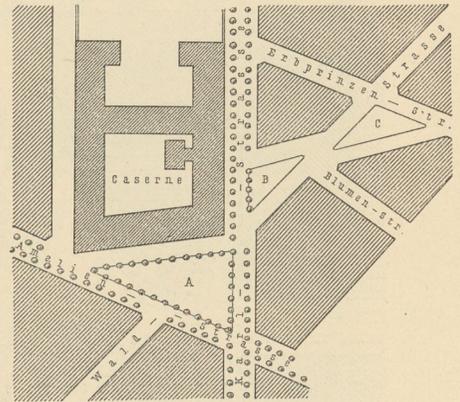
221.
Plätze zur
Vermittlung
von Straßen-
richtungen.

Viele unserer fog. Plätze sind in Wirklichkeit nichts mehr, als eine Vergrößerung der freien Straßenfläche zum Zwecke der Vermittlung verschiedener zusammenlaufender Straßenrichtungen, in oft sehr geschickter Anordnung, sogar mit gärtnerischem und figürlichem Schmuck, oft auch ungeschickt und unzweckmäßig.

Fig. 323 ist eine hübsche Anlage in Amiens, Fig. 320 ist eine nicht minder glückliche Anordnung in Stuttgart; Fig. 325, den *Holbein*-Platz zu Basel darstellend, zeigt eine sehr aufmerksame und nachahmenswerthe Ausschmückung des Mittelpunktes durch einen einzelnen, umfriedigten Baum, umfriedigten Baum und der Bürgersteig-Bogen durch kleine Pflanzungen. Der Kranzplatz zu Wiesbaden (Fig. 326), ursprünglich nichts als eine Zusammenführung verschiedener Straßen, ist in Folge feines gärtnerischen und künstlerischen Schmuckes einer der schönsten Punkte der Stadt geworden. Eine freundliche Anlage ähnlicher Art, aber den Verkehrsrichtungen weniger angepaßt, ist die *Place Delcour* zu Lüttich (Fig. 327).

So gut und nachahmenswerth diese »Straßenver-

Fig. 332.



Ludwigs-Platz zu Karlsruhe.

1/5000 n. Gr.

Fig. 333.

