Fussgängerfreundliche Innenstädte

Autor(en): **Frischknecht, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **58 (1983)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-105259

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Walter Frischknecht
Gartenarchitekt BSG
Zürich

Fussgängerfreundliche Innenstädte

Vorbildliches aus deutschen Städten

Zum Begriff «wohnliche Stadt» gehört heute nicht nur ein sicheres Dach über dem Kopf, sondern, was ebenfalls zählt, möglichst immissionsfreie und fussgängerfreundliche Aussenräume. Aussenräume, die aber, soweit es die Innenstädte betrifft, gut mit dem Auto erreichbar sind und an deren Randzone genügend Parkierungsmöglichkeiten bestehen.

Auf diesem Gebiet haben viele im Krieg schwer beschädigte Städte der Bundesrepublik Deutschland in den letzten zehn Jahren Vorbildliches geleistet.

«Die Innenstadt dem Fussgänger» ist ein erklärtes Ziel vieler deutscher Städte, dem, wie es scheint, mit allen Mitteln zum Durchbruch und zur Realisierung verholfen wird.

Stadtplanung mit Gesamtkonzept

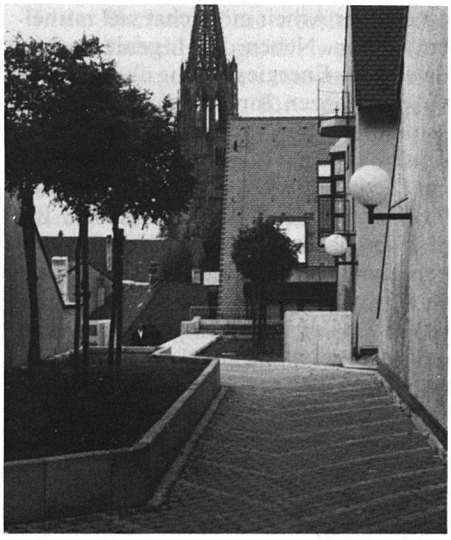
Auffallend sind vor allem die klaren Konzepte, auf die sämtliche Massnahmen und Gestaltungen aufgebaut wurden, angefangen bei den tangential geführten Autobahnen, dem City-Ring mit den damit verbundenen Parkhäusern, von wo aus man sich als Fussgänger in ausgedehnte und zusammenhängende Fussgängerzonen begibt, welche meist die ganze Innenstadt umfassen und interessante Raumfolgen aufweisen. Ausser den Zulieferwagen hat hier kein Auto Zutritt. Wildes Parkieren kann nicht beobachtet werden, was sich entweder aus der Disziplin der Automobilisten oder eben aus dem genügenden Angebot von Parkhäusern am Rande der Fussgängerzone erklären lässt. Alles das sind Voraussetzungen, auf die eine gut funktionierende und integrale Gestaltung eigentlich erst aufgebaut werden kann. Die Freiräume sind denn auch sehr konsequent mit klarer Absicht und entschiedenen Leitideen durchgestaltet. Auffallend ist vor allem die starke Zuneigung zum Historischen und damit eine erfreuliche Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Belange. Aber auch moderner Städtebau mit überzeugender Gegenwartsarchitektur, welche massstäblich meist gut angepasst ist, bestimmt die Innenstädte. Bauen im Kontext – im Neben- und Zueinander von alt und neu – prägt vor allem sehr eindrücklich die Stadt Mainz.

Gestaltung und Möblierung städtischer Räume

Besondere Bedeutung wird den Bodenbelägen zugemessen. Überall sind die Trottoirs aufgehoben; die Beläge werden wie Spannteppiche von Fassade zu Fassade gespannt. In den sogenannt alten Räumen sind es Natursteinpflästerungen verschiedenster Ausführungsart, vom Grobpflaster bis zur feinen Kieselpflästerung und oft mit reicher Ornamentik. In den modernen Räumen herrschen meist Kunststeinpflästerungen und Kunststeinplatten in verschiedensten Farben und Strukturen vor. Bei historisch bedeutenden Plätzen um den Dom oder das Münster finden wir vielfach grobe Schroppenpflästerungen, während an den umliegenden Schaufensterfronten fussgängerfreundlichere Natursteinplatten aus dem Material der Pflästerung verwendet werden. Gestaltungselemente wie Leuchten, Bäume, Brunnen, Sitzgelegenheiten und Kunstobjekte gehören ebenfalls zur Ausgestaltung der Fussgängerbereiche. Angewandt wird entweder die Lösung mit historischer Ausstattung, das heisst mit Originalen oder originalge-

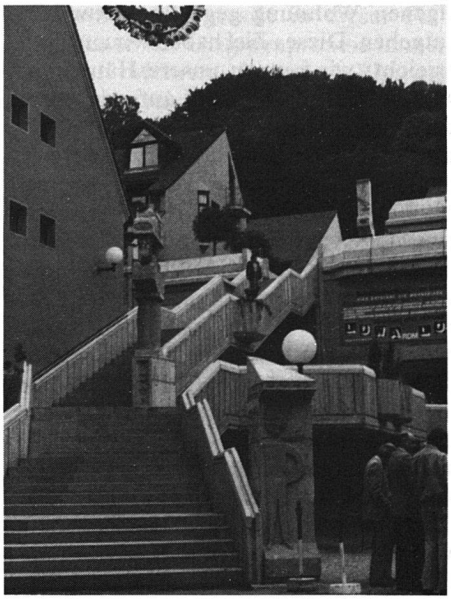
1

2



3

4



treuen Kopien, zum Beispiel Kandelaber, Sitzgelegenheiten, Abschrankungen, Beläge usw., oder die Lösung mit moderner Ausstattung und möglichen Kontrasten zur alten Umgebung.

Die Möblierung der Freiräume ist im allgemeinen zurückhaltend, sie hat, verglichen mit dem vor etwa zehn Jahren beobachteten Zustand, quantitativ stark abgenommen. Alles Zufällige, irgendwie Hingestellte wurde seither abgeräumt. Die Provisorien sind gekonnten, massgeschneiderten, definitiven Ausstattungen sowohl im Ganzen wie im Detail gewichen. Offenbar ist die Einsicht durchgedrungen, dass ein gut gestaltetes Minimum die anzustrebende Lösung ist. Man sieht es den Einrichtungen an, dass sie nur die unbedingt nötigen Funktionen zu erfüllen haben und die täglichen Bedürfnisse der Bewohner befriedigen sollen, also etwas sind, das man wirklich braucht. Es gibt kaum mehr Ausstattungen, die einfach zum Anschauen um ihrer selbst willen da sind. In den Kurstädten Wiesbaden und Baden-Baden, in denen ja auch präsentiert werden soll, sind die Freiräume zwar gärtnerischer, aber niemals überinstrumentiert ausgestaltet.

Zusammenfassend kann gesagt werden, aus weniger sei mehr geworden. Traditionspflege und Erhaltung der historischen Gebäude mit entsprechender Ausstattung der Plätze und Gassen machen die besuchten Städte besonders wohnlich und finden bei der Bevölkerung grosse Resonanz. Aber auch die modernen und eleganten Ladenstrassen haben beim flanierenden Publikum wie bei der Geschäftswelt heute als autofreie Bereiche ebenfalls breite Zustimmung gefunden. Die öffentlichen Plätze sind mit Leben erfüllt. Es braucht keine Gebrauchsanweisungen, was man mit einem autofreien Platz anfangen soll. Behörden und Verwaltungen üben sogar Zurückhaltung im Organisieren von Aktivitäten. Die besuchten Städte zeigen sehr eindrücklich, dass Stadterneuerung kein leeres Schlagwort bleiben muss.

Vergleich zu Schweizer Städten

Man kommt als Besucher deutscher Städte nicht darum herum, Vergleiche zu den schweizerischen Verhältnissen anzustellen, und man fragt sich, warum solch grosszügige und zusammenhängende Lösungen nicht auch auf unsere Städte übertragbar seien.

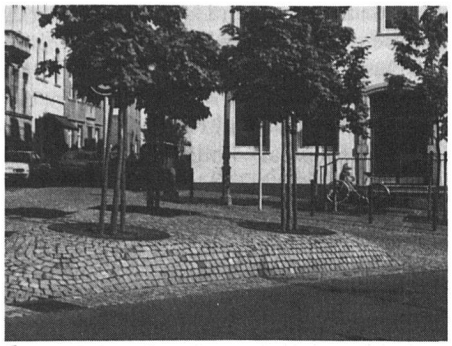
Dafür mag es viele Gründe geben. Mir scheint aber, dass es bei uns weniger am planerischen und gestalterischen Können, als vielmehr am politischen Willen fehlt. Dazu kommen die ungeheuren Schwierigkeiten der praktischen Durchführung, wo grosszügige Lösungen meistens an Interessenkonflikten scheitern oder zu halbbatzigen Kompromissen zwingen. Das Resultat sind dann meist isolierte Fussgängerenklaven, die durch befahrene Strassen und problematische Parkierungen voneinander getrennt sind. Sie mögen örtlich dem Fussgänger durchaus etwas bringen, sind aber meist nicht auf ein zusammenhängendes Konzept abgestimmt.

Das punktuelle Beheben der schlimmsten Missstände genügt auf die Dauer nicht. Für die Sanierung unserer aus dem Gleichgewicht geratenen Städte braucht es Gesamtkonzepte und vor allem den politischen Willen von Bund, Kantonen, Städten und Agglomerationsgemeinden. Nur so können auf die Dauer unsere Städte wieder attraktiver und wohnlicher werden.

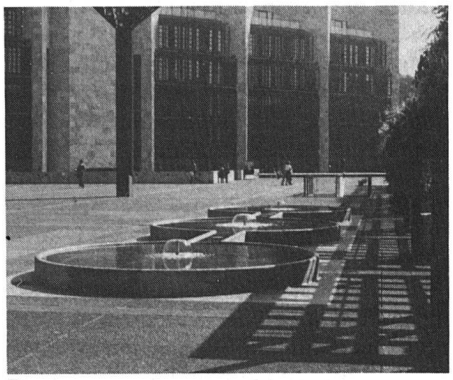
Unsere Bilder zeigen überzeugende Beispiele aus Freiburg i.B., Bonn, Mainz und Baden-Baden.

(Fotos: W. Frischknecht)

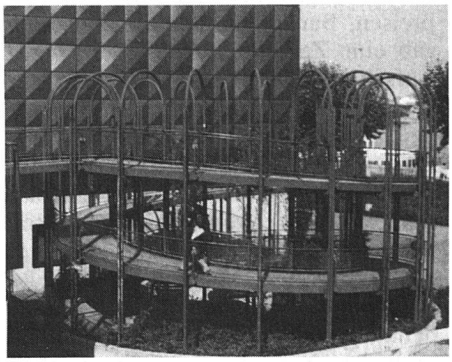
5



6



7



8

9

1. *Freiburg i.B.:* An der Ringstrasse um die Innenstadt liegen mehrere Parkhäuser. Rechts im Bild mehrgeschossiges Parkhaus und darüber kommunaler Wohnungsbau mit Gärten.

2. *Freiburg i.B.:* Die Wohnungsbauten über dem Parkhaus sind in Form und Massstab dem Altstadtbild angepasst. Die Fussgängerbrücke über die Ringstrasse verbindet die Innenstadt mit dem Erholungsgebiet. Bildmitte Einfahrt in die oberen Autogeschosse.

3. *Freiburg i.B.:* Gässchen zwischen den Wohnbauten über dem Parkhaus als Passage vom Erholungsgebiet zur Innenstadt.

4. *Freiburg i.B.:* Treppenabgang zur Fussgängerzone der Innenstadt. Unten und in der Mitte Ausgänge für die Fussgänger gewordenen Automobilisten.

5. *Freiburg i.B.:* Umgestiegene Automobilisten flanieren als Fussgänger und Käufer in der Innenstadt. Die historischen «Bächle» werden nicht als Hindernisse, sondern als attraktive Belebung der Gassen empfunden.

6. *Bonn:* Verkehrsberuhigung durch eine erhöhte Baumpflanzung, die das Befahren und Parkieren von Autos verhindert.

7. *Mainz:* Grosszügige Fussgängerebene beim modernen Rathaus, Laubengang mit Sitzgelegenheiten und Wasserspielen.

8. *Mainz:* Origineller Rampenabgang von der Rathausebene zu den Mainpromenaden.

9. *Baden-Baden:* Über einer Tiefgarage der neu und wohnlich gestaltete Augustaplatz.