Fusswegnetzsysteme

Autor(en): **Huber, Hermann**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 10: **FAW - Fachausschuss Wohnen**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-41266

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

16. Fußwegnetzsysteme

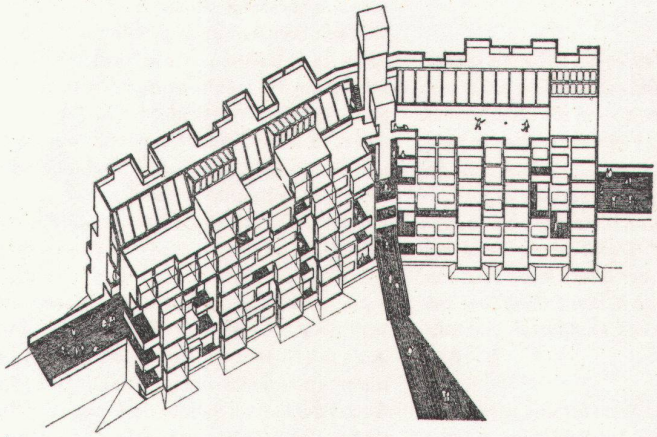
Hermann Huber SIA, Zürich

Die Forderung nach Fußwegnetzen in den Siedlungen geht zurück auf die Gartenstadtbewegung. In den Siedlungen der dreißiger Jahre wurde erstmals der von der Straße getrennte Zugang zum Hause auf dem Kontinent verwirklicht. Nicht im reinen Fußgängernetz sind die Probleme zu suchen, sondern in der Koppelung und Überlagerung mit Fahrnetzen. Soll die Zone des Aussteigens aus dem Wagen nahe oder weit von der Wohnung angelegt sein? Die Frage entscheidet weitgehend über den Charakter der Siedlung und ihrer inneren «Öffentlichkeit». Bei dünner Besiedlung ist eine gewisse Überlagerung von Fahr- und Fußgängerverkehr notwendig, um nicht Trostlosigkeit zu erzeugen. In einem späteren Stadium möchte man die so erzeugte Erlebnisdichte wieder loswerden. Es erweist sich, daß das zunächst rein gestalterische Problem noch eine Dimension des Wachstums hat. Red.

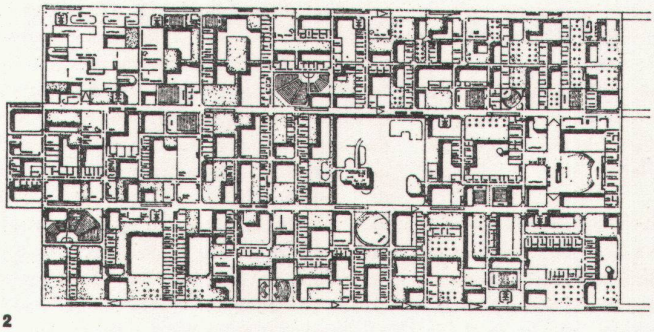
Nach Graham Shankland (Liverpool) sind für eine erfolgreiche Planung drei Bedingungen zu erfüllen: es muß eine Konzeption der Fachleute vorliegen, es müssen gesetzliche Werkzeuge vorhanden sein, welche die Durchführung ermöglichen, und es ist eine öffentliche Meinung notwendig, welche die Planung trägt; eine «Planungserwartung der Öffentlichkeit».
Die Arbeit des FAW bewegt sich im Bereich der Konzeption. Sie ist jedoch interdisziplinär: die Ermittlung des Bedarfs, der Tatbestände obliegt Fachleuten der verschiedensten Wissenschaftsbereiche.
Ziel einer derartigen Studie wäre zweierlei: erstens die Schaffung von Entscheidungshilfen für Behörden, Gutachter usw. auf Grund von «Wirkungsgraduntersuchungen» (dies ermöglicht es, nicht lediglich auf Grund von absoluten Kosten, Meinungen, bewußten und unbewußten Ideologien zu entscheiden, sondern Kosten im Verhältnis zum Nutzen, das heißt die Wirkungsgrade der zu investierenden Summen, zu vergleichen, analog den Beispielen im Anhang des Buchanan-Reports); zweitens Entwurfshilfen für die bauliche Lösung. Da jedoch die genaue Durchführung der Untersuchung weit umfangreichere und gründlichere Studien verlangt, wird hier lediglich der Arbeitsgang angegeben; anstelle der Ergebnisse werden bereits vorliegende Untersuchungen (von C. Buchanan, Chr. Alexander, Theo Crosby) herangezogen, um die heute gängigen Fußwegsysteme zu ordnen und daraus einige allgemeine Tendenzen als Anregung zu formulieren.
Der Arbeitsgang: Fachleute der beteiligten Wissenschaftsbereiche klären Bedarf und Gegebenheiten und formulieren die Anforderungen (zum Beispiel Sicherheit, Wahlfreiheit, «Wohn und Wert» des Environments und anderes) an Wegsysteme. Dann sind die Bezüge und Abhängigkeiten der einzelnen Komponenten zu überprüfen, Prioritäten festzuhalten und zusammenhängende Komponenten in Gruppendiagrammen zu untersuchen. Die Auswertung der verschiedenen Diagramme soll die erwähnten Entscheidungs- und Entwurfshilfen ergeben.
Die heute gebräuchlichen Fußwegsysteme lassen sich nach folgenden Bezügen ordnen: nach ihrer Abhängigkeit vom Auto (das heißt horizontale Trennung, zeitlich oder örtlich, vertikale Trennung, Auto über Fußgänger, Fußgänger über Auto, oder freie dreidimensionale Führung), nach ihrem Gefügemuster (Baum oder Gitter) und nach der Art ihrer baulichen Lösung (offen, eingebaut).
Stellen wir die so geordneten Wegsysteme den erwähnten Untersuchungen gegenüber, lassen sich einige Tendenzen ablesen:
Zuerst einige Ausschnitte aus den erwähnten Untersuchungen:
Buchanan: «... within any urban area as it stands the establishment of environmental standards automatically determines the accessibility, but the latter can be increased according to the amount of money that can be spent on physical alternations.»
Als erstes: das Erarbeiten von «performance standards», vorgängig des Entwerfens und mit verschiedenen Entwurfsvarianten lösbar. Dann ... «... Traffic architecture. There is a new and largely unexplored field of design here, but it involves abandoning the idea that urban areas must necessarily consist of buildings set along vehicular streets, with one design for the buildings and another for the streets.»
Theo Crosby stellt fest, daß mit Nettowohndichten bis 250 E/ha das Auto zur Notwendigkeit wird. Für Dichten zwischen 250 E/ha und 500 E/ha ist das Problem Fußgänger/Auto nicht lösbar, weil die notwendigen baulichen Maßnahmen für vertikale Trennung nicht über eine genügende Anzahl Bewohner verteilt werden können. Er vertritt deshalb Dichten von 500 bis 750 E/ha (das heißt bei 25 m²/E Wohnfläche eine Ausnützungsziffer von etwa 1,25–1,85).
Erst bei diesen Wohndichten wird dank erhöhter Wahlfreiheit des Fußgängers Autofahren wieder zum Luxus.
Chr. Alexander: (zitiert nach WERK 4/1966) «... Wenn wir in der Form von Bäumen denken, geben wir die Menschlichkeit und den Reichtum der lebenden Stadt weg für eine Klarheit der Begriffe, die nur den Gestaltern (designers), Planern, Verwaltern und Bauträgern (developers) Nutzen bringt.»
Ablesbare Tendenz: bezüglich Autoverkehr: zur vertikalen Trennung (hohe Sicherheit, große Zugänglichkeit); bezüglich Gefügemuster: zum offenen Gitter; bezüglich baulicher Lösung: zum integrierten Wegnetz (hoher Schutz, hoher «Wohnwert» des Environments).
Fußgängerumschlagsplätze werden wesentlich: «Bahnhöfe» verschiedenen Maßstabs.
Planungsinstrumente wären für integrierte Wegsysteme neu zu formulieren.

Zitierte Quellen:

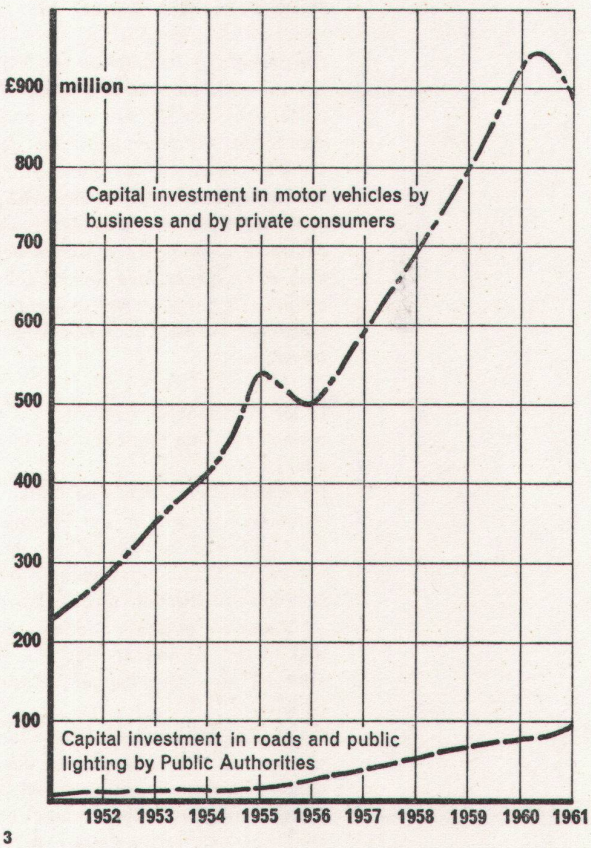
Chr. Alexander: Aufsatz in «Architectural Forum», April/Mai 1965, zitiert nach WERK 4/1966.
Colin Buchanan: Traffic in Towns, London, HMSO, 1963.
Theo Crosby: City Sense, Studio Vista/Reinhold.



1



2



3

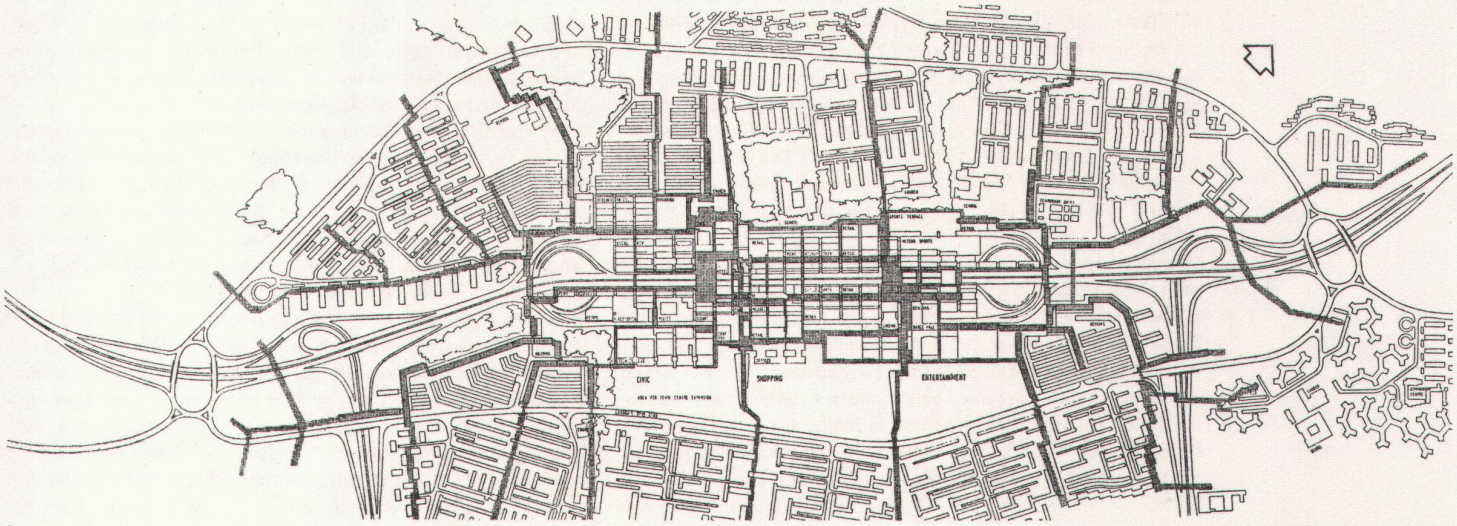
1–4
Das Verhältnis von Überbauung zu Freiraum
Rapport entre les surfaces des immeubles et les espaces libres
Ratio of surface covered by buildings/free space

1
Wohnhäuser mit Fußgängerstraße im ersten Obergeschoß (Fulham Study; Verfasser: Theo Crosby)
Immeubles résidentiels avec une rue pour les piétons à l'étage (Fulham Study; auteur: Theo Crosby)
Blocks of flats with pedestrian lanes at first-floor level (Fulham study; author: Theo Crosby)

2
Fußgängergeschoß des Projekts für die Freie Universität Berlin (Verfasser: Candilis, Josic und Woods)
L'étage des piétons du projet de l'Université libre de Berlin (auteurs: Candilis, Josic et Woods)
Pedestrian floor of the Berlin Free University project (Authors: Candilis, Josic and Woods)

3
Vergleich der Investitionen durch Private in Motorfahrzeuge und der Investitionen der öffentlichen Hand in Straßen (aus dem Buchanan Report)
Comparaison des capitaux investis par les privés en autos et des investissements publics en routes (extrait du Buchanan Report)
Comparison of private investments in motor vehicles and State investments in roads (from the Buchanan Report)

4
Radiales Fußwegnetz einer Stadt von 90000 Einwohnern (Zentrum Cumbernauld, Planungsstand 1965)
Réseau radial de chemins pour piétons d'une ville de 90000 habitants (centre de Cumbernauld, état du planning en 1965)
Network of radial footpaths for an agglomeration of 90,000 inhabitants (Cumbernauld Centre, 1965 planning stage)



4