

# München : Fussgängerbereich in der Altstadt

Autor(en): **Kramer, Paul R.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 5: **Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45834>

## **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.

## München: Fußgängerbereich in der Altstadt

Von Paul R. Kramer

Die Münchner City wird vorwiegend zum Einkaufen benutzt. In der Kaufinger-/Neuhauserstraße kommen über 5000 Besucher täglich auf jeden Hektar Nettobauland. Berücksichtigt man, daß statt Wohnungen bedauerlicherweise immer noch Büro- und Verwaltungsgebäude im Stadtkern entstehen, so ist die Zahl von 15 Besuchern pro Beschäftigten ausgesprochen hoch. Die jetzige Fußgängerzone, das Ergebnis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs von 1967, erfüllte einen langgehegten Wunsch vieler Münchner. Bernhard Winkler und Siegfried Mescheder schufen in der Haupteinkaufsstraße einen 800 m langen Fußgängerbereich, dessen vorhandene Räume durch Beschränkung der gestalterischen Mittel gut zur Geltung kommen. Mehrere Sitz- und Ruhezone, acht Brunnenanlagen, einige Cafés und Restaurants im Freien sowie eine Vielzahl von Vitrinen, Obstständen und Zeitungskiosken sollen dem Passanten außer der Lust am Kaufen auch die nötige Entspannung und Abwechslung geben. Spielplätze und Grünanlagen werden zur Zeit angelegt. Um die sechs zugelassenen Stände für Marktschreier und Neuheitenverkäufer entbrannte bereits ein heftiger Streit. Die meisten Bürger und Geschäftsleute meinten, ihre liebgezwonnene Fußgängerzone könnte vom ambulanten Gewerbe verschandelt werden, und

verwiesen die fliegenden Händler auf den Jahrmarkt. Die Beliebtheit der Einkaufszone im Zentrum soll auch dem Vergnügungsviertel Schwabing einen Fußgängerbereich beschern. Dort haben die Autofahrer ihren allabendlichen Kampf im 3-Stundenkilometer-Tempo um einen freien Platz im Parkverbot bis heute noch nicht aufgegeben. Trotzdem hofft das Baureferat, daß ähnlich fatale Verkehrsverhältnisse den Autofahrer wie den Fußgänger von der Notwendigkeit überzeugen, den Individualverkehr noch an weiteren Stellen drastisch einschränken zu müssen. Zunächst ist an eine Verlängerung und eine Querachse zur jetzt bestehenden Fußgängerzone gedacht, wie sie Prof. Herbert Jensen in einem Gutachten vorschlug. Die Belieferung und Erschließung erfolgt größtenteils von hinten auf den kleinen und engen Straßen. Die Andienung von Geschäften kann auf dem Fußgängerbereich von 22.30 bis 9.45 Uhr erfolgen.

Der besorgte Architekturkritiker der «Süddeutschen Zeitung», Peter M. Bode, präsentierte ein Gegenkonzept: Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Bussen, Taxis, Kabinenbahnen und Belieferung jeweils auf den breiten Hauptstraßen. Dieser Vorschlag möchte den Fußgängern die Beschaulichkeit der engen Gassen und kleinen Plätze wieder zurückgeben, und er ist



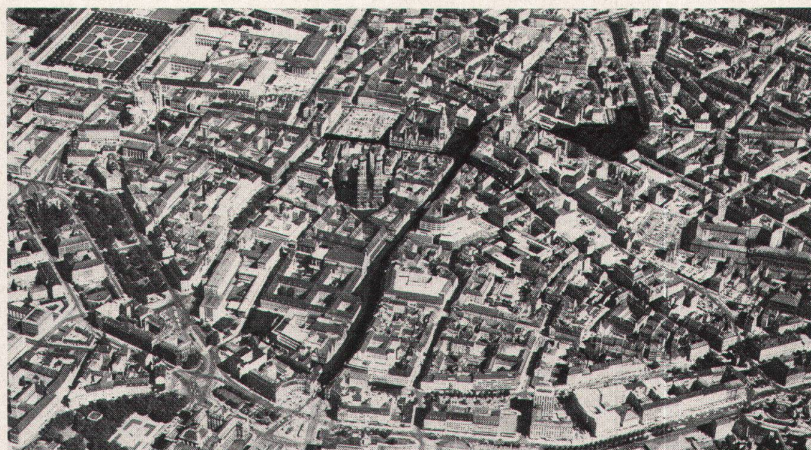
1 Photo: Paul R. Kramer, München

auch historisch einführender, weil in früheren Jahrhunderten der Hauptverkehr und die größte Betriebsamkeit auf den wenigen breiten Straßen stattfand.

Es stellt sich die Frage, ob ein ausgebreitetes Fußwegenetz innerhalb der gesamten Altstadt dem an systematische Funktionentrennung gewöhnten, gehetzten Einkaufsbummeler Schönheiten und Besonderheiten in genügend konzentrierter Form bringt, um attraktiv zu sein, oder ob eine mehr lineare, kanalisierte Verknüpfung dieser besonderen Stellen mit einem Fußgängerbereich ein dichteres und für unsere heutige Massengesellschaft eingängigeres Stadterlebnis schafft?

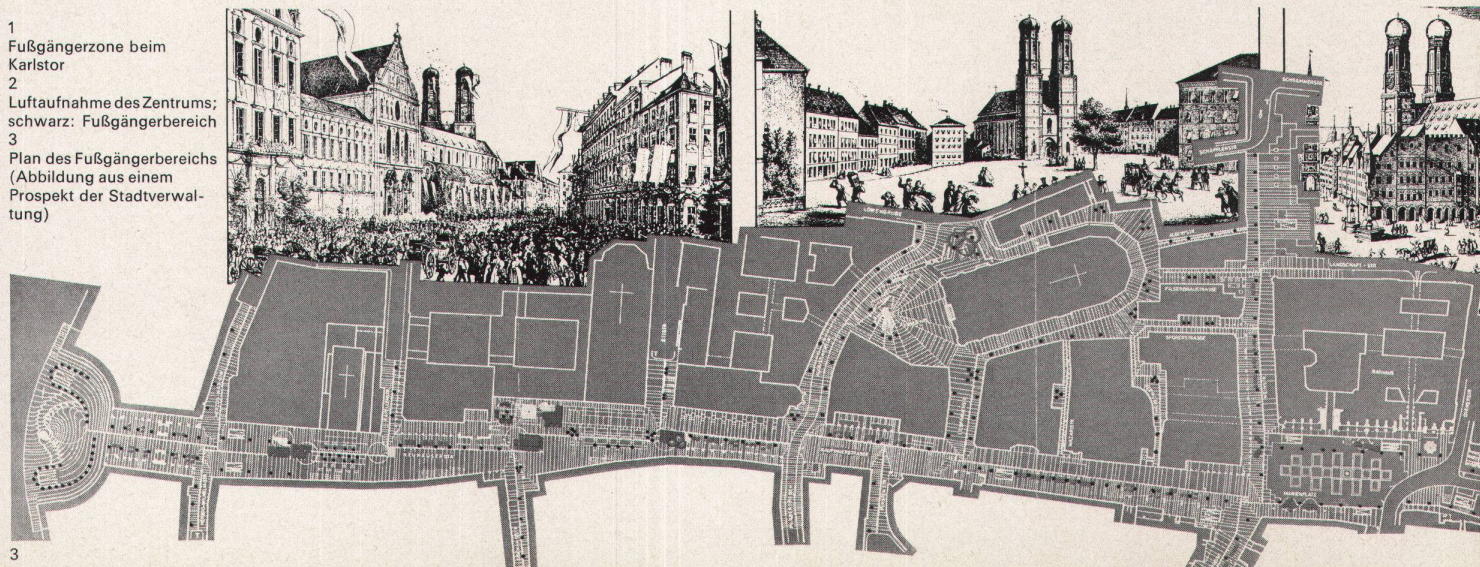
Doch diese Alternative wird bereits von den Läden und Hotels im Hinterland der jetzigen Fußgängerzone entschieden, die auf ihre «Limousinenkundschaft» angewiesen sind. Außerdem dürften sich die zahlreichen Parkhäuser (insgesamt 6250 Stellplätze), die sich bis 1969 innerhalb des Altstadttrings niederlassen konnten, kräftig wehren, wenn man ihnen den Autostrom abdrehen würde. Den langfristig und an der Oberfläche parkenden Autos wird aber entschieden der Rückmarsch geboten. Größere Parkplätze im Innenstadtbereich werden nach und nach in Grünanlagen verwandelt, die zwischen den leidlich notwendigen Erschließungsstraßen zu Brückenköpfen und Knotenpunkten der Fußgängerzonen werden.

Die zur Bereicherung des Münchner Stadtbildes geforderte Öffnung von alten, einzeln genutzten Innenhöfen, die an die Fußgängerachsen angebunden werden müßten, könnten den Einkaufsbummelern, Touristen und den Angestellten in der Mittagspause die Stimmung zum Verweilen zurückgeben. Doch die staatlichen, kirchlichen und privaten Besitzer dieser Höfe wollen davon wenig wissen.



2

- 1 Fußgängerzone beim Karlstor
- 2 Luftaufnahme des Zentrums; schwarz: Fußgängerbereich
- 3 Plan des Fußgängerbereichs (Abbildung aus einem Prospekt der Stadtverwaltung)



3