

**Zeitschrift:** Berner Geographische Mitteilungen  
**Herausgeber:** Geographisches Institut Universität Bern, Geographische Gesellschaft Bern  
**Band:** - (1989)  
  
**Artikel:** Fussgängerbereiche verändern deutsche Stadtzentren  
**Autor:** Monheim, R. / Ehrensperger, Albrecht  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-321877>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

stufe waren Zeichen für jungpleistozäne/holozäne Klimaschwankungen nicht mehr auszumachen.

- Weiter abwärts folgt eine Beckenlage (1'000 bis 2'500 m. ü. M), wo jegliche Hinweise für einen Klimawechsel während den vergangenen 10'000 bis 20'000 Jahren fehlen. Doch deuten Salare und Salpeterorkommen auf eine noch früher (>100'000 Jahre) zurückliegende Klimaverschiebung hin. Die fluviatile Überprägung des Reliefs in diesem Raum ist das Resultat von Jahrhundertereignissen, bei welchen schlagartig 25 bis 30 mm Regen fallen können und nicht das Resultat einer lang anhaltenden Feuchtperiode.

- Ganz unten kommt schliesslich die Küstenstufe. Die Aridität reicht hier bis ans Meer: Es entsteht ein scharfer Kontrast zwischen dem mit Leben gefüllten Wasser und der "toten" Wüste.

Zusammenfassend kann gesagt werden:

- dass nur die oberen Höhenstufen Zeichen einer Klimaveränderung aufweisen: In geomorphologischen Formen, in Salaren und Seen sowie in Paläoböden konnten feucht-kalte (Temperatursenkung 7°C) und feucht-warme (3,5°C wärmer als heute) Klimaphasen seit den letzten 20'000 Jahren nachgewiesen werden.
- dass die Aridität, im Gegensatz zur Sahara, durch eine äusserst wirkungsvolle Hochgebirgskette entscheidend verstärkt wird;

### Der Mensch

Laut den Referenten bestand im untersuchten Raum ein zwingender Zusammenhang zwischen Natur und Kultur. Die bis auf 11'000 Jahre vor heute nachgewiesenen Siedlungsräume beschränkten sich auf die Küste (Handelsplätze, Häfen), die Festucasteppes am Fusse des Altiplanos (extensive Weidewirtschaft) und Flussstäler, in denen immerfliessende Gewässer eine intensive Oasenlandwirtschaft erlaubten. Letztere lebt noch bis heute weiter. Nach ersten Untersuchungen (Tritiumanalyse) und aufgrund Deutsch-chilenischer Forschungsergebnissen identifizierten die Forscher das Wasser in diesen Oasen als fossiler Wasserkörper aus einer holozänen Feuchtphase. Dies würde bedeuten, dass diese Ressource, wovon nicht nur die Oasen sondern auch Städte wie Antofagasta und Calama leben, sich nicht erneuert. Verschärft wird die Situation auch durch den vermehrten Wasserverbrauch durch Bergbau (Kupfer) und Prospektion (Uran, Erdöl). Allerdings konnten nur wenige Messungen durchgeführt werden und diejenigen, die schon früher bestanden, sind mit Vorsicht zu geniessen. Deshalb, und obwohl die Konflikte vorprogrammiert scheinen, ist es wahrscheinlich angebracht weitere Untersuchungen durch-

zuführen, damit genauere Schlüsse über die tatsächliche Dramatik der Situation gezogen werden können.

**Albrecht Ehrensperger,  
mit Ergänzungen von  
Martin Grosjean.**

## **Fussgängerbereiche verändern deutsche Stadtzentren**

*Prof. Dr. R. Monheim, Bayreuth, 9. 01. 1990.*

Fussgängerbereiche sind eine der spektakulärsten Massnahmen für lebenswerte Städte. Sie werden von ihren Verfechtern als Ideal vergöttert, von ihren Kritikern dagegen entweder als Totengräber des Stadtzentrums verurteilt oder im Gegenteil als Trick zur konsumgerechten Vermarktung der Innenstadt beklagt. Oft verändern sie tiefgreifend den Eindruck, den ein Stadtzentrum auf seine Besucher macht (Monheim, Manuskript).

Die BRD hat seit dem Anfang der 60er Jahre (erste Ansätze jedoch schon in der Zwischenkriegszeit) eine rasante Entwicklung der Fussgängerbereiche und der verkehrsberuhigten Zonen miterlebt. Dieser Trend verstärkte sich noch anfangs der 70er Jahre. Prof. Dr. Monheim nannte 3 "Axiome", welche in einem Zusammenspiel diese Entwicklung vorantrieben:

1. Fussgängerzonen sind ein Element moderner Stadtplanung;
2. Eine Stadt liebt es modern zu sein;
3. Planer lieben es geliebt zu werden!

Aber fangen wir von vorne an:

### Die Wende

Erste Vorbilder für die Planung von Fussgängerzonen waren schon vor dem 2. Weltkrieg die Städte Essen und Köln. Das damalige Konzept, welches als Ideal für die frühe Geschichte der verkehrsfreien Gebiete galt, lautete:

- Ordnung des Verkehrs (z. B. wenn Haupteinkaufsstrassen zu schmal waren um gleichzeitig Passanten und Autoverkehr zu bewältigen) (Monheim 1986);
- hohe Dichte der Handelsbetriebe;
- enge Gassen (damit die Schaufenster links und rechts gleichzeitig bewundert werden konnten).

Mit den 70er Jahren änderte sich das Ideal: die Fussfängerstrassen wurden breit gelassen, von Bistros gesäumt, mit Kunstgegenständen und Kinderspielflächen geschmückt. Ein Wechsel von einem Fussgängerbereich mit reiner Handelsfunktion zu einem anderen, plurifunktionalen, hatte statt gefunden. Die neu anvisierten Ziele waren:

- Freizeitgestaltung;
- Wiederentdeckung des Stadtzentrums als gemeinschaftlicher Lebensraum;
- Fussgängerzone als Vehikel kultureller Darbietungen;
- Aufwertung des architektonischen Erbes;
- Förderung des Fremdenverkehrs (vor allem in den Kurorten);
- Integration aller Bevölkerungsgruppen (auch der Kinder) im innenstädtischen Lebensraum.

### Die Opposition

Hiermit wird deutlich, dass die Meinung darüber, was eine Stadt sein sollte, sich in den 70er Jahren grundlegend geändert hat. Doch so einheitlich und reibungslos, wie jetzt vielleicht der Eindruck erweckt wurde, fand diese Wende nicht statt. Gewisse Bevölkerungskreise (insbesondere die Klein- und Grosshandelsbesitzer und die Verkehrsplaner) wehrten sich mit Händen und Füssen gegen projektierte Fussgängerzonen. Die ersten aus Angst die Kundenzahl könne, wegen dem erschwerten motorisierten Zugang, stark abnehmen, die zweiten aus der Befürchtung ein Verkehrskollaps würde entstehen.

Dass dies nicht der Fall sein muss, zeigte der Referent anhand verschiedener anschaulicher Beispiele. Zwei davon seien herausgegriffen:

1. In Marktredwitz, einer Stadt ungefähr 35 km östlich von Bayreuth, wurde in der Verkehrsplanung der Innenstadt ein zeitlicher Kompromiss eingegangen: vormittags sind die Autos gestattet, nachmittags ist das Zentrum ein reiner Fussgängerbereich. Passantenzählungen zeigten, dass am Nachmittag, sobald der Autoverkehr verboten ist, etwa doppelt soviel Leute auf den Strassen sind als am Morgen. Letztere sind alles potentielle Kunden und Untersuchungen zeigen, dass Fussgänger, obwohl sie pro Einkauf weniger ausgeben als motorisierte Kunden, häufiger kommen und treuer sind.
2. Das zweite Beispiel, welches das Argument der Verkehrsplaner anfechten soll, stammt aus Nürnberg.

Die Altstadt Nürnbergs wird von Ost nach West vom Fluss Pegnitz durchquert. Über diesen gibt es mehrere Übergänge. Im Norden und im Süden einer dieser Hauptübergänge befindet sich der grösste Teil der Nürnberger Fussgängerzone. Anfangs der 70er Jahre gelang es, trotz des Entsetzens der Verkehrsplaner und dank einer drastischen Verjüngung des Stadtrates (= Folgewirkung der 68er Bewegung), diese Hauptachse (22'500 Fahrzeuge pro Tag) vom Verkehr zu befreien und somit die beiden Teile der Fussgängerzone miteinander zu verbinden. Das Verblüffende dabei ist, dass 80% dieser 22'500 Fahrzeuge, welche logischerweise auf andere Brücken hätten ausweichen müssen, nach der Sperrung nirgendwo auftauchten! Inzwischen gab es in Nürnberg drei weitere Sperrungen, die jedesmal - und dies bezeugen Messungen - zum selben Ergebnis führten. Dieses Resultat stimmt ziemlich genau mit Schätzungen überein, wonach 70% des Stadtverkehrs in der BRD Parksuche-Verkehr ist.

Dieses Beispiel wirft, auch im Hinblick auf unsere umstrittene NEAT, grundlegende Fragen auf. Der Fall Nürnberg zeigt nämlich exemplarisch, dass ein weiterer Ausbau des Strassennetzes nur zu nutzlosem Mehrverkehr führt. Letzterer holt früher oder später den Kapazitätsausbau immer wieder ein (im Jahr 2000 wird die NEAT, bei gleichbleibendem Trend, schon viermal zu klein sein!).

### Die Kompromisse

Neben den Fussgängerzonen ist auch noch die zuerst nur in den Wohnquartieren eingeführte Wohnstrasse, eine niederländische Erfindung, zu erwähnen. Wir haben es in diesem Fall mit einer Art Gleichberechtigung zwischen Kindern, Fussgängern, Autos und der Wohnfunktion zu tun. Wie Herr Prof. Dr. Monheim erwähnte, ist hier das Miteinander im Strassenleben wichtig: Autos dürfen nur im Gehtempo fahren, dadurch ersetzt der Blickkontakt die Sturheit der Strassenampeln.

Auch in den Zentren sind solche Kompromisse (der zeitliche Kompromiss wurde schon erwähnt) möglich. In diesem Zusammenhang sprach sich der Referent klar für das "programmierte Chaos", anstatt der altbewährten Ordnung aus. Hierzu sind aber einige Voraussetzungen nötig:

- enge Strassen, welche geschwindigkeitsbremsend wirken;
- Anpassung der Flächenverteilung zugunsten der Fussgänger;
- keine klare Abgrenzung zwischen Auto- und Fussgängerrevier.

## Die Brisanz

Aus dem Vortrag von Herrn Prof. Dr. Monheim kam klar heraus, dass wir es hier, auch in der Schweiz, mit einem planerisch politisch brisanten Thema zu tun haben. Die Geographie als Wissenschaft muss sich in solchen Fragen engagieren und klar Position bekennen. Es wird anhand solcher Forschungsgegenstände, aber auch allgemein offensichtlich, dass der noch herumgeisternde Mythos der wertfreien Wissenschaft definitiv abgeschafft werden kann.

## Literatur

Monheim, R., 1975: *Fussgängerbereiche. Bestand und Entwicklung. Reihe E, DST. Beiträge zur Stadtentwicklung 4, Deutscher Städtetag Köln.*

Monheim, R., 1978: *Müssen Fussgängerbereiche ein Alptraum sein? Eine Antwort an Dietrich Garbrecht. Baumeister fasc. 2, 162-3.*

Monheim, R., 1986: *Der Fussgängerbereich in der Nürnberger Altstadt. Ein Beispiel wechselnder Stadtentwicklungskonzepte. H. Hopfinger ed. Franken, Planung für eine bessere Zukunft? Verlag H. Carl, Nürnberg, 89-112.*

Monheim, R., 1987: *Entwicklungstendenzen von Fussgängerbereichen und verkehrsberuhigten Einkaufsstrassen. Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung 41, Bayreuth.*

Albrecht Ehrensperger

## **Wege zu Wasser und Lande**

### **Entfernung und Nähe in Neuguinea und auf den Trobriand-Inseln.**

Prof. Dr. W. Schiefenhövl, Berlin. 23.01.1990.

Herr Prof. Dr. Schiefenhövl absolvierte das Studium der Medizin und promovierte mit einer Arbeit über die traditionelle Medizin in Papua-Neuguinea. Später verlagerte sich der geographische Schwerpunkt seiner Untersuchungen gegen Westen, nach Irian Jaya, dem indonesischen Teil Neuguineas. Seit 1977 ist Herr Prof. Dr. Schiefenhövl am weltberühmten Institut für Humanethnologie von Seewiesen als Projektleiter tätig. 1982 wurde ein neues, grösseres Projekt auf den durch die Arbeiten von Bronislaw Malinowski berühmt gewordenen Trobriand-Inseln gestartet.

In seinem Vortrag stellte der Referent zwei völlig verschiedene Gesellschaften vor: die Eipo, bei denen

1974 ein interdisziplinäres Projekt gestartet wurde und die Trobriander, auf deren Inseln Herr Schiefenhövl seit 1982 forscht.

## Die Eipo

Das Volk der Eipo lebt auf etwa 140° östlicher Länge und 5° südlicher Breite im 1'500 km und bis zu 5'000 m hohen Zentralgebirge Neuguineas, nahe an der Grenze zu Papua-Neuguinea (siehe Karte 1.).

Heutigen Schätzungen zufolge zogen die Vorfahren der Papuavölker, nach ihrer Ankunft auf der Insel vor 40'000 Jahren, schon sehr früh ins Hochland. Dort sind auch heute noch die Lebensbedingungen wesentlich günstiger als im versumpften Tiefland (ab 1'600 m.ü.M. gibt es keine Malaria mehr).

Auf Neuguinea, der zweitgrössten Insel der Welt, gibt es zwischen 600 und 700 verschiedene Sprachen (bei einer Einwohnerzahl von ungefähr 4 Mio.). Die Gründe dafür dürften erstens in der erwähnten sehr langen Anwesenheit der Bevölkerungsgruppen, zweitens in der äusserst zerklüfteten und schwer zu durchwandernden Landschaft und drittens in der relativ aggressiven Art, in welcher sich einzelne Gemeinschaften gegeneinander abgrenzen, liegen. Wir haben es somit bei den Eipo, wie bei anderen Papua-Völkern, mit sehr sesshaften Menschen zu tun, deren Erfahrungsbereich eng umgrenzt ist.

Das Eipotal selbst ist tief eingeschnitten und vom Gebirgsregenwald fast vollständig zugedeckt. Nur wenige Rodungsinseln durchbrechen das Dunkelgrün des Waldes mit ihrer helleren Farbe, Zeichen eines nur schwachen Bevölkerungsdruckes in diesem Gebiet. Dass bis zum Beginn des Forschungsprojektes (1974) das Bevölkerungswachstum der Eipo gleich Null war, liegt an biologischen und kulturellen Mechanismen der Geburtenkontrolle. Zum einen haben die Frauen eine späte Menarche (im 17. bis 18. Lebensjahr) und die erste Schwangerschaft findet selten vor 20 Jahren statt (die letzte um 40 - 45 Jahren); Zum anderen wird sehr lange gestillt und dies auch nachts, was einen unterdrückenden Effekt auf die Ovulation hat. Diese biologischen Mechanismen werden durch kulturelle Normen verstärkt: Die Frauen sollten nach der Schwangerschaft 2 bis 2,5 Jahre lang keinen Geschlechtsverkehr haben, junge Männer treten relativ spät ins aktive Sexualleben ein und schliesslich besteht die Möglichkeit des Infantizids (durch Aussetzen) bei neugeborenen Mädchen.

Das erreichte ökologische Gleichgewicht dürfte aber infolge externer Einflüsse leider bald ein Ende finden<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Irian Jaya ist eines der Zielgebiete aggressiver christli-