Der Mensch als Massstab einer Stadt = L'homme, échelle d'une ville = The human being as the measure of a city

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **27 (1973)**

Heft 5: **Städtebau = Urbanisme = Town planning**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-334722

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

Der Mensch als Maßstab einer Stadt

L'Homme, échelle d'une ville

The human being as the measure of a city

Entwurf B. Winkler – Starnberg
Durchführung in Zusammenarbeit mit dem städtischen Baureferat

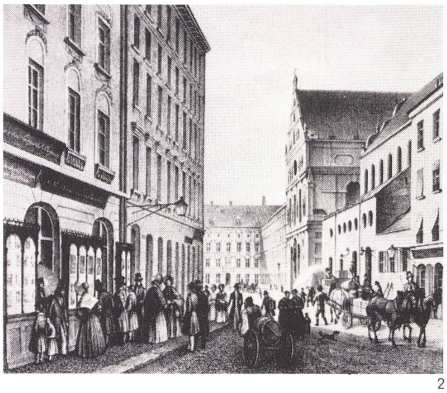
Fußgängerbereich München

Zone pour piétons à Munich

Pedestrian zone: Munich



1



2



3



4



5



6

1–3
München 1644, 1830, 1836.
. . . Die mittelalterische Stadt war in ihrer Größe auf den Menschen als Fußgänger ausgerichtet . . .

Munich 1644, 1830, 1836.
. . . dans ses dimensions la ville du moyen-âge était à la mesure de l'Homme à pied . . .

Munich 1644, 1830, 1836.
. . . in its dimensions the medieval city was on the scale of the human being on foot . . .

4, 5
München 1945, 1957.
. . . Der Wiederaufbau der zerstörten Stadt folgte im wesentlichen der mittelalterlichen Struktur; allerdings werden die ursprünglichen Baufluchten zugunsten des Verkehrs zurückgenommen . . .

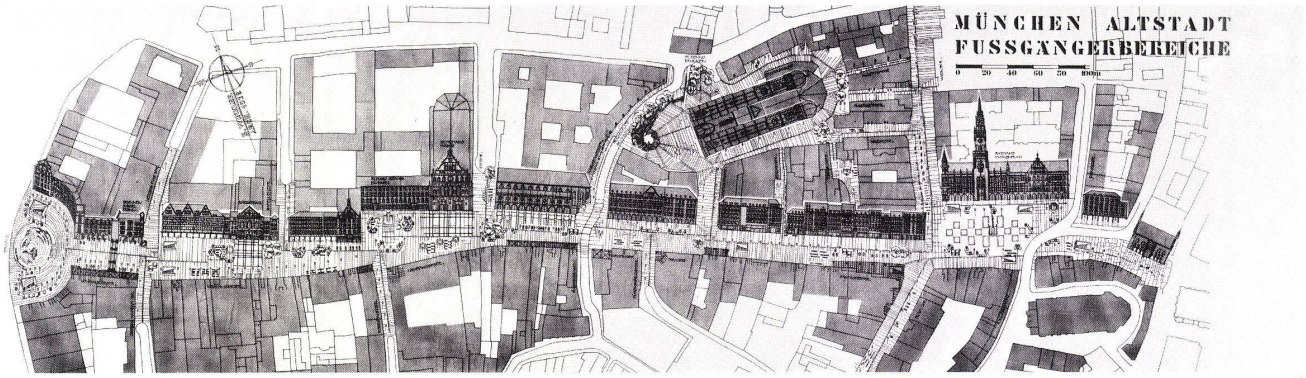
Munich 1945, 1957.
. . . la reconstruction de la ville détruite respectait pour l'essentiel la structure moyenâgeuse cependant que les alignements d'origine reculaient au profit de la circulation . . .

Munich 1945, 1957.
. . . the reconstruction of the devastated city was carried out essentially in line with the old street plan; of course, the original building lines were recessed to accommodate traffic . . .

6
München 1972.
. . . Die Erweiterung des Straßenraumes schuf bei der Neuordnung den Platz für vielfältige, neue Aktivitäten, die über den Charakter einer reinen Einkaufsstraße hinausführen . . .

Munich 1972.
. . . dans le cadre du réaménagement, l'extension de la rue crée l'espace propice à un éventail d'activités nouvelles qui vont au delà d'une simple rue commerçante . . .

Munich 1972.
. . . the broadening of the streets created space for many new functions transcending the scope of a mere shopping street . . .



7

Die Unwirtlichkeit unserer Städte (Mitscherlich) ist weitgehend die Unwirtlichkeit der städtischen Straßen. Die Stadtstraße, einst Lebens- und Aktionsraum des Menschen, ist längst auf ihre technischen Funktionen reduziert, zum Transportweg für Waren, Menschen und Energie degradiert worden. Dieser einseitigen Betonung ökonomischer Prinzipien hat die Stadt München mit folgenden Aktionen den Kampf angesagt:

- Aussperrung des Individualverkehrs im Stadtzentrumsbereich, dafür
- Ausbau eines U- und S-Bahn-Netzes und Zusammenfassung aller örtlichen Verkehrsmittel zu einem Verbundsystem,
- Umgestaltung der autofreien Zonen zu urbanen Lebensbereichen.

Münchens Fußgängerzone erstreckt sich vom Stachus bis zum Marienplatz, einschließlich der Bereiche um die Frauenkirche mit einer Fläche von ca. 60 000 m². Seine Ausdehnung in Ost- und Westrichtung beträgt 900 Meter, in Nord- und Südrichtung 300 Meter.

Die Breite des Straßenraums liegt zwischen 15 und 30 Meter. Die Baukosten betrugen 13 500 000,– DM. Die Fertigstellung erfolgte zu den Olympischen Spielen im Jahre 1972.

Bei den verschiedenartigen Bauelementen wie Beleuchtung, Pflanzenschalen, Brunnenanlagen usw. wurden Baukastensysteme entwickelt, die eine weitgehende Flexibilität erlauben und somit allen zukünftigen Entwicklungen Rechnung tragen. Sie sollen der vorhandenen baulichen Substanz keine Konkurrenz im kleinen machen, sie sind gestalterisch von der industriellen Serienfertigung geprägt.

Besondere Sorgfalt wurde der künstlichen Beleuchtung gewidmet. Sie soll zwar die Straßenflächen ausleuchten, sie ist aber so angelegt, daß sie den gesamten architektonischen Raum mit den dazugehörenden Fassaden aufhellt und ein zusammenhängendes Stadt-Raumerlebnis auch bei Nacht möglich macht. Auch hier läßt ein Baukastensystem, das leider nur in einer Variante zur Ausführung gelangte, die Anpassung an verschiedene Raumsituationen zu.

Die zwei begehbaren Brunnenbereiche am Karlstor und vor dem Dom sind als Oasen der Ruhe und Erholung konzipiert. Der Mensch als Mitte, der Brunnen als Rahmen und Wasser als raumbildendes Element, in verschiedenen Formen erlebbar, bilden das Wesen dieser Anlage.

Um zu erfahren, daß Münchens Fußgängerzone mehr als nur eine Einkaufsstraße geworden ist, genügt ein Spaziergang am Sonntagnachmittag. Wenn dann die Stadt in vielen Bereichen verödet oder verlassen liegt – hier ist sie lebendig auf eine ganz neue Art und Weise.

L'inhospitalité de nos villes (Mitscherlich) est largement imputable à l'inhospitalité de leurs rues. La rue urbaine, jadis espace de la vie et de l'activité humaine est réduite depuis longtemps à sa fonction technique et dégradée au rang de voie de transport pour les marchandises, les hommes et l'énergie. La Ville de Munich a entrepris de combattre ce déséquilibre ne portant que sur l'aspect économique par les moyens suivants:

- Interdiction du trafic individuel dans le centre de la ville avec en tant que compensation:
- Aménagement d'un réseau de métros souterrains et aériens et réunion de tous les moyens de transport locaux en un système coordonné.
- Transformation de la zone sans voiture en un espace propice à la vie urbaine.

Avec une surface d'environ 60 000 m² le réseau de cheminements munichois s'étend du «Stachus» à la «Marienplatz» en englobant les alentours de la «Frauenkirche». Ses dimensions sont de 900 mètres de l'est à l'ouest et de 300 mètres du nord au sud. La largeur des rues oscille entre 15 et 30 mètres, les coûts d'aménagement se montèrent à 13,500.000 DM; l'ensemble fut achevé pour les jeux olympiques de 1972.

Pour les éléments constructifs les plus divers tels que l'éclairage, les bacs à fleurs, les fontaines, etc., on a développé des systèmes par éléments qui autorisent une large flexibilité et tiennent ainsi compte de tous les développements futurs. Ils doivent dans le détail ne pas en entrer en conflit avec la substance bâtie existante et sont du point de vue formel, marqués par la fabrication industrielle en série.

On a apporté un soin particulier à l'éclairage artificiel qui devait bien sûr éclairer la rue proprement dite mais aussi l'espace de cette dernière et les façades qui la limitent afin de prolonger l'évènement urbain même la nuit. Là aussi un système par éléments qui ne fut malheureusement exécuté que dans une variante, s'adapte aux diverses situations spatiales.

Près de la «Karlstor» et devant la cathédrale, les deux fontaines accessibles qui forment l'essentiel de cet ensemble, sont conçues comme des oasis de repos et de tranquillité. L'homme au centre, la fontaine comme cadre et l'eau comme médium structurant l'espace sous des aspects changeants.

Pour constater que la zone piétons munichoise est devenue plus qu'une rue commerçante, il suffit de s'y promener le dimanche après-midi. Alors que dans bien de ses quartiers la ville est dégradée et abandonnée, là elle est vivante d'une manière nouvelle et toute différente.

The unlivability of our cities (Mitscherlich) stems largely from the character of city streets. The city street, once a locus of human activity, has long since been reduced to its purely technical functions, as a transportation route for goods, people and as a transmission line for energy. The city of Munich has declared war on this one-sided emphasis on economic principles by means of the following measures:

- Exclusion of private motor traffic in the central area, but in compensation
- Construction of an underground and rapid-transit rail network and concentration of all local means of transportation in the shape of a unified system
- Conversion of the traffic-free zones into livable urban neighbourhoods.

Munich's pedestrian network extends from the Stachus to the Marienplatz including the areas around the Frauenkirche, with an area of approximately 60,000 sq. meters. Its length from east to west is 900 meters, its width from north to south 300 meters. The street widths vary from 15 to 30 meters. Construction costs amount to 13,500,000.– DM. Completion was timed to coincide with the Olympic Games of 1972.

As for the different types of building elements, such as street lamps, plant troughs, fountains, etc., building-block systems were developed which permit a high degree of flexibility and thus allow scope to all possible kinds of future growth. They are not intended to compete in detail with the already existing architectural substance; from the design point of view, they bear the stamp of their industrialized mass production.

Especial attention was devoted to the street illumination. It is designed, to be sure, to light up the streets, but it is laid out in such a way that it illuminates the entire architectural context, façades and all, and renders possible a total aesthetic experience of the whole coherent urban substance, even at night. Here again a building-block system permits adaptation to different spatial situations, although unfortunately it was executed in only one variant.

The two accessible fountain areas at the Karlstor and in front of the Dom are conceived as oases of rest and relaxation. Here the human being is the focus, the fountain the framework, and water the space-developing element, which can be experienced in different forms.

In order to realize that Munich's pedestrian zone has become more than merely a shopping concourse, one need only take a walk here on Sunday afternoon. At that time, many parts of the city are empty and abandoned – here it is fully alive and in an entirely new way.



8



9



10



13



11



12

7
Fußgängerbereich in der Innenstadt von München. Links Stachus, rechts Marienplatz mit Rathaus.

Zone des piétons dans la cité de Munich. A gauche le «Stachus», à droite la «Marienplatz» avec l'hôtel de ville.

Pedestrian zone in the centre of Munich. Left, Stachus, right, Marienplatz with city hall.

8–14
Aktivitäten im Fußgängerbereich: . . . Der Aufenthalt, das Verweilen, sich treffen und miteinander reden, Menschen kennenlernen oder einfach da sein, wo die anderen sind; – das sind einige Aspekte dieser Lebensräume . . .

Activités dans la zone piétons: . . . Séjourner, flâner, se rencontrer et converser, rencontrer des gens ou simplement être là avec les autres; voilà quelques uns des aspects de cet espace . . .

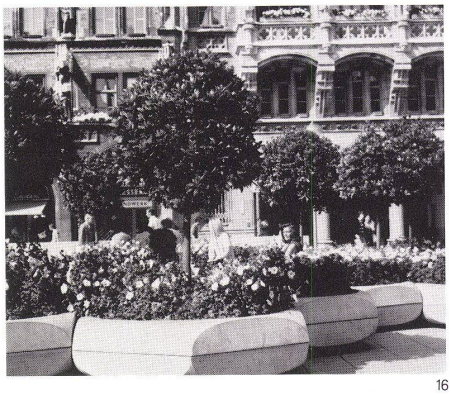
Activities in the pedestrian zone: . . . lounging, relaxing, meeting and talking, getting to know people or simply being where others are; these are some of the aspects of this area . . .



14

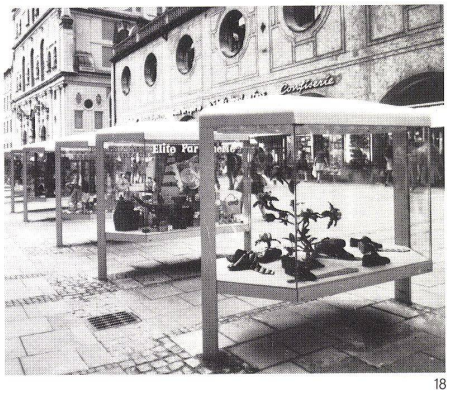


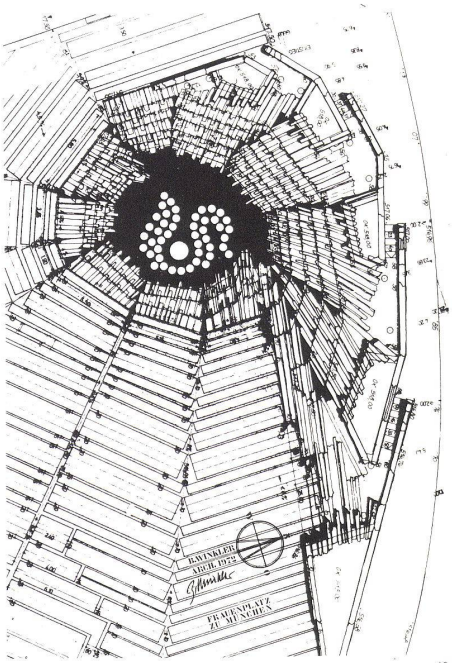
15


16



17

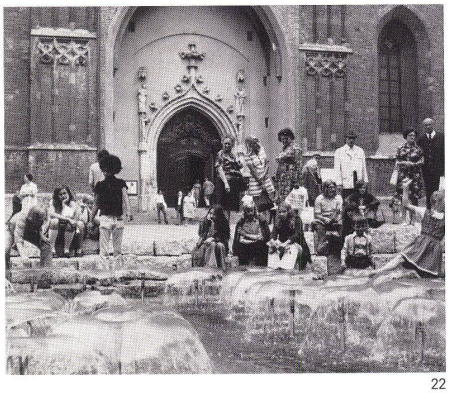

18

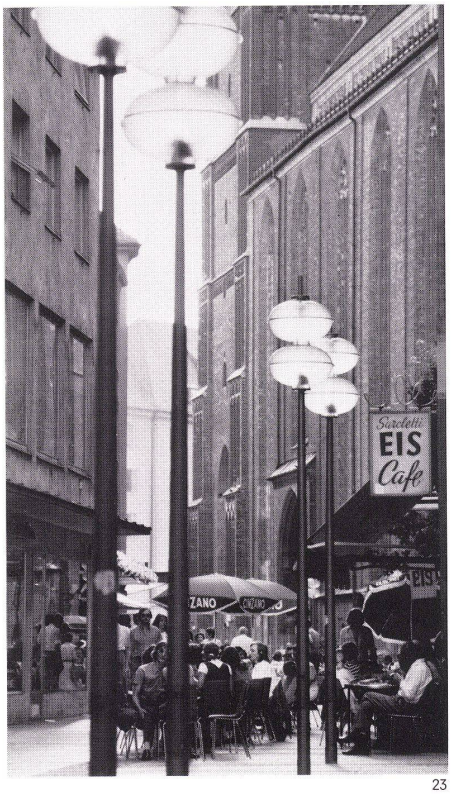


19


20


21


22



23

15–18, 20, 23
Bauelemente des Fußgängerbereiches: . . . für Beleuchtung, Pflanzschalen, Brunnenanlagen werden Baukastensysteme entwickelt, die zukünftigen Entwicklungen Rechnung tragen. Sie sind gestalterisch von der industriellen Serienfertigung geprägt . . .

Eléments constitutifs de la zone piétons: . . . pour l'éclairage, les bacs à fleurs, les fontaines, on a développé des systèmes constructifs qui tiennent compte du développement ultérieur. Du point de vue formel ils sont marqués par la fabrication industrielle en série . . .

Building elements in the pedestrian zone: . . . for illumination, plant containers, fountains, building-block systems are developed that take future growth into account. From the design standpoint it is obvious that they have been industrially mass-produced . . .

19, 21, 22
Brunnenanlage vor der Frauenkirche.

Fontaine devant la «Frauenkirche».

Fountain in front of the Frauenkirche.