

Die Fussgängerstadt

Autor(en): **Bernoulli, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **11 (1954)**

Heft 1

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-783735>

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.



Abb. 1.
Basel. Erste Etappe der Fussgängerstadt. Die schraffierte Fläche bezeichnet die Stadtteile, in denen der Fahrverkehr unbeschränkt zugelassen ist. Die weisse Fläche bezeichnet den Fussgängerbezirk — vorläufig die linksufrige Altstadt innerhalb der «inneren Gräben».



Dr. h. c. Hans Bernoulli, Architekt BSA, Basel

Die Fussgängerstadt

Ein paar Jahre gute Konjunktur haben genügt, um unsere Vorstellungen — wie auch unsere Projekte — über den Verkehr in unseren Städten auf den Kopf zu stellen: was vor vier Jahren noch galt und als ausreichend angesehen werden durfte an Strassenverbreiterungen, und in Pläne eingetragen wurde, die für Jahrzehnte gültig sein sollten, das ist heute schon überholt. War es nicht vor kurzem noch vorgeschrieben, dass man über Nacht seinen Wagen ordentlich garagiert und nicht etwa einfach auf der Strasse stehen lässt — bei Strafe? Und wer es gewagt hätte, die heutige Strassenbenützung als Zukunftsbild zu prophezeien — wäre der nicht direkt als krank erklärt worden? Wer heute plant, muss in anderem Maßstab planen.

Es ist doch wohl klar, dass wir schon im Hinblick auf den heute erreichten Strassenverkehr für Abstellmöglichkeiten sorgen müssen, für Grossgaragen. Dass wir die Strassen wieder für den fließenden

Verkehr frei machen (wozu auch Trottoirverbreiterungen gehören). Und selbstverständlich wird das überall, wo man das Altstadtgebiet solcherart verkehrstüchtig macht, zu massiven Strassenverbreiterungen führen, die nahezu den ganzen baulichen Bestand der Altstadt auffressen dürften.

Bevor dieser Weg eingeschlagen wird, sei hier ein Vorgehen vorgeschlagen, das dem heutigen, und auf weit hinaus zukünftigen, Bedarf entsprechen dürfte, das mit einem neuen Maßstab rechnet und doch in menschlich-verständlichem Rahmen bleibt: *es sei die Altstadt zur reinen Fussgängerstadt zu erklären. Der gesamte Fahrverkehr sei auf den, die Altstadt begrenzenden Ring an die Aussengebiete der Stadt verwiesen, womit die Baulinien der Altstadt unberührt gelassen werden können.*

*

Wie hat man sich den städtischen Verkehr bei solcher Ordnung vorzustellen?

Die Aussengebiete verfügen über mehr und breitere Strassen wie die Altstadt. Vielfach bieten sich noch Vorgärten an, zur Verbreiterung der



Abb. 2.
Basel. Zweite Etappe der Fussgängerstadt. Nach dem Bau der Totentanzbrücke kann nun auch die rechtsufrige Altstadt mitsamt der Mittleren Rheinbrücke dem Fussgängerverkehr vorbehalten werden. Ebenso wird nun die Steinvorstadt vom Fahrverkehr befreit: an der Kreuzung beim Stadtkasino wird die Ringstrasse über den Verkehrszug Gerbergasse/Steinvorstadt hinweggeführt.

Strassen; wo — darüber hinaus — die Baulinie zurückverlegt werden müsste, da steht in der Regel mehr Hinterland zur Verfügung als in der dichten Altstadtbebauung — für den Fahrverkehr bestehen also in den Aussengebieten relativ günstige Bedingungen. Für den sogenannten ruhenden Verkehr werden, wie gesagt, so dicht am Altstadtgürtel als möglich Garagen zu errichten sein; denn die Ringstrasse soll in Zukunft nicht mit parkierenden Wagen vollgestellt werden, sie hat dem Verkehr zu dienen. Am Ring steigt der Fahrer aus, parkiert seinen Wagen und sucht sein in der Altstadt liegendes Ziel zu Fuss auf.

Und der Verkehr in der Altstadt?

Die Altstadtgassen werden zu bestimmten Stunden dem Zubringerdienst freigegeben, in der übrigen Zeit dienen sie allein dem Fussgängerverkehr. Damit ist für den öffentlichen Fahrverkehr, für Bus und Strassenbahn, ein klares Programm gegeben. Ebenso für die so wichtigen Abstellplätze, die ja auf alle Fälle geschaffen werden müssen: die absurde Idee, mitten in der Stadt eine Zentralgarage einzurichten, fällt dahin. Alle Findigkeit und alle

Kunst wird aufgeboden werden müssen, nächst dem Ring Abstellplätze aller Art aufzuspüren und einzurichten. Es darf hier an den Wettbewerb des Touringklubs Basel erinnert werden.

*

Das Leben in solcher Stadt ohne Fahrverkehr?

Es ist wohl klar, dass solch ein Fussgängerbezirk nicht zu gross sein darf; dass er der natürlichen Leistung auch des bequemsten Fussgängers entsprechen muss; dass er sich nicht zu weit von der Grössenordnung entfernt, die heute schon dem Autofahrer, der glücklich eine Parkiermöglichkeit gefunden, zugemutet wird. Kein Punkt in der Fussgängerstadt, der weiter als zehn Gehminuten vom Ring mit seinem permanenten Fahrverkehr entfernt ist. Die Altstadt unserer Schweizer Städte dürfte sich in so bemessenen Umrissen halten.

Die Hauptfrage aber ist und bleibt es: wird der Bezirk, in dem man den Fahrverkehr ausschaltet, an Brauchbarkeit gewinnen oder verlieren, wird solche Verkehrsordnung zu allmählicher Verödung führen, oder zu höchster Belebung? Es darf darauf hingewiesen werden, dass in den Strassen, in denen

bisher der Fahrverkehr ausgeschlossen wurde, das höchstgesteigerte geschäftliche und gesellschaftliche Leben pulsierte, in der Hochstrasse in Köln, in der Kalverstraat in Amsterdam, in Las Sierpes in Sevilla usw. Dass da dem Fahrverkehr der Zutritt verwehrt wurde, just um des höchst lebendigen geschäftlichen Verkehrs willen.

Neu an unserem Vorschlag und darum der genauesten Ueberlegung bedürftig, dass nun, da der Verkehr von heute des neuen Maßstabs bedarf, in unseren Städten nicht nur einzelne Strassen, dass vielmehr ein ganzer Bezirk geschäftlich privilegiert und den Bewohnern gefahrenfrei geboten werden soll.

Nun entsteht auf diese Art ein zusammenhängender Komplex von Geschäften, einem grossen Markt, einem orientalischen Basar nicht unähnlich; lebensvoll vor allem dadurch, dass nun der natürliche Einkaufsverkehr von Auslage zu Auslage, von Tür zu Tür ungehindert und natürlich sich entwickeln kann; dass der die Gassen durchströmende Verkehr, weit entfernt, lebensgefährlich zu sein, zu einem lebensvollen anregenden Ereignis wird.

Es darf angenommen werden, dass die so vom Fahrverkehr befreiten Strassen nun das Vielfache aufnehmen können an Menschen, die sich nun gassauf, gassab bewegen — man braucht sich nur der Anlässe zu erinnern, da die Fussgängerstadt — nicht bloss einzelne Strassen! — schon zur Wirklichkeit geworden: an die Basler Fasnacht, an das Zürifäscht, an die Sechshundertjahrfeier in Bern. Damit ist dann auch erwiesen, dass die kostspieligen und doch so fragwürdigen zerstörerischen Strassen-erweiterungen sich glatt erübrigen. Voll wird der Vorteil solcher Fussgängerbezirke sich erst erweisen können, wenn als letzte Konsequenz die Bord-schwellen fallen, wenn dem freien Hinüber-herüber nichts mehr entgegensteht, wenn die Fahrbahn zwischen den beiden Strassenfluchten ein Planum darstellt.

*

Den zweifelnden Gemütern darf man vor Augen führen, dass man die hier vorgeschlagene neue Ordnung ausprobieren kann, stückweise, gassenweise; auf kürzere, auf längere Zeit; in der Hochsaison, um die Weihnachtszeit — die eine Stadt mag reif sein, sie mag sich willig noch ein paar Jahre gedulden, das Experiment in der Nachbarstadt abwarten; in der anderen Stadt mag man sich unbewusst nach Befreiung vom Fahrverkehr sehnen und die Gelegenheit begierig ergreifen, so wie das jetzt von Zürich berichtet wird. Und dann darf man glauben, dass Fehler, Ueberstürzungen, Inkonsequenzen sich bei solchem Vorgehen leise und sicher korrigieren lassen — handelt es sich doch bloss darum, dass ein paar Verkehrsschilder umgestellt werden — im Gegensatz zu den bisher üblichen Strassenverbreiterungen, deren Fehler oder Ungenügen sich erst zeigen, wenn das teure Unglück bereits geschehen. Es braucht also nicht einmal ungewöhnliche Courage. Im Gegenteil: man wird bei den Geschäftsleuten umfragen können, man wird grössere Verkehrseinschränkungen bei besonderen Anlässen ausprobieren, ja man wird auf Vorschläge

aus dem Publikum eintreten, es ist ja, wie der Berliner sagt, «alles nicht halb so schlimm».

Einzig eines: diese Versuche, diese Schritte in Neuland, sie sollten gemacht werden, bevor man sich, in der verständlichen Verkehrsangst unserer Tage, in schwierige Strassenverbreiterungen, in Anlagen auf zweiter Ebene oder gar auf die berüchtigten Kleeblätter einlässt. Wenn dann die neue Verkehrsordnung, die Fussgängerstadt, versagt, oder für die betreffende Stadt nicht geeignet erscheint, dann ist es immer noch Zeit, für die Untertunnelungen, für die Abbrüche und für die neuen Geleiseanlagen die nötigen Millionenkredite zu bewilligen.

*

Es leuchtet wohl ein, dass das hier skizzierte Schema sich nicht in selber Art und Fassung in jeder Stadt anwenden lässt — jede Stadt ist wieder ein Fall für sich. Allgemein lässt sich wohl sagen, dass unsere Schweizer Städte für ein derartiges Vorgehen wie vorbestimmt sind: birgt doch jede in ihrem Kern eine kleine, besonders kostbare Altstadt, die jeder Einheimische besonders sorgfältig behandeln wissen möchte. Solche Altstadt sollte nicht zum Durchgangsort des Verkehrs zwischen den Aussenquartieren herabsinken. Sie sollte auch nicht als Museum betrachtet werden, ihr kann — als Geschäftsstadt und Stadt der Feste — in Zukunft eine besondere Rolle und Bedeutung zugeteilt werden.

Bloss als Beispiel begleiten diese Ausführungen die Skizzen über die Anwendung der neuen Ordnung auf Basel — die Vorbedingungen für die Anwendung, das Ausprobieren der neuen Verkehrsordnung, scheinen hier besonders günstig zu liegen.



Abb. 3. Basel. Planskizze, die über das Verhältnis der kleinen Fussgängerstadt zum Umfang der Gesamtstadt orientiert.