

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 58 (1971)
Heft: 3: Bürohäuser - Geschäfte

Artikel: Das Verhalten von Fussgängern als Interaktion mit der physisch-sozialen Umwelt
Autor: Garbrecht, Dietrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44983>

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: 18.02.2026

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

Das Verhalten von Fußgängern

als Interaktion mit der physisch-sozialen Umwelt

Von Dietrich Garbrecht

In diesem Heft werden einige architektonische Beispiele von Funktionsmischung vorgestellt. Der Terminus Funktionsmischung verbindet sich mit der Absicht, die Städte zu «beleben», insbesondere die Innenstädte. «Belebte» Stadtzentren meint wohl häufig, daß Menschen in den Straßen sichtbar sind, daß Menschen sich in öffentlichen Freiräumen aufhalten, in ihnen unterwegs sind, daß man in Straßen und Freiräumen nicht alleine ist, sich dort nicht einsam und verlassen fühlt.

Bei *Unterwegssein* denke ich in erster Linie an ein Unterwegssein ohne schützende und trennende Hülle, wie sie das Auto darstellt – in ihm bewegt man sich wie in einem Einfamilienhaus durch die Stadt. Jedoch sind die Möglichkeiten zur Kommunikation geringer als beim Haus, besonders wenn das Auto nicht stillsteht. Das gilt sowohl für die Insassen der Kapsel, wenn sie den Wunsch haben, mit der Umwelt zu kommunizieren, als auch für Leute, die mit den Insassen des Autos in Kommunikation treten möchten. Zudem wird die Kommunikation zwischen den Benutzern eines Autos und Leuten, die sich außerhalb dieses Autos befinden, dadurch erschwert, daß ein Pkw «in der Regel» nicht an einer beliebigen Stelle anhalten kann. Mit diesen Anmerkungen ist nicht gemeint, daß *das Auto* oder *der Autoverkehr* etwa kein «belebendes» Element seien; eine völlige Eliminierung würde zweifellos einen Verlust bedeuten – man denke an Vorfahren und Vorgefahrenwerden und an das Zuschauen beim Anliefern und Abladen von Konsumgütern. Und: fahrende Autoschlängen haben ästhetische Reize, zum Beispiel für jeman-

As you know, U. S. architects and planners are becoming more and more builders of environments as much as buildings. Just as interiors have become more carefully planned for liveability over design, and new towns are planned as complete cities, not just bedrooms, attempts are being made to re-do whole city neighborhoods to make them better or more self-conscious environments.

Much of this remodeling necessarily involves the "street texture" of the area. So I have been photographing some of the chaos that has traditionally shaped the streets of New York City. And I have shot some of the various attempts to re-decorate the urban scene-- murals, playgrounds, sculptures, building plazas, etc.

Not all of the innovations are improvements. I find the biggest problem in the matter of scale. Where the old was frantic in appearance, the new is almost always clean but super-human. The shot of the cross-roads at Sixth Avenue and Fifty-third St. in New York intimidating to human beings. It would be more appropriate to beings the size and shape of automobiles or buses.

Note that all the murals, zoning changes, etc. are non-commercially motivated. That is, they are genuine civic gestures to improve environment.

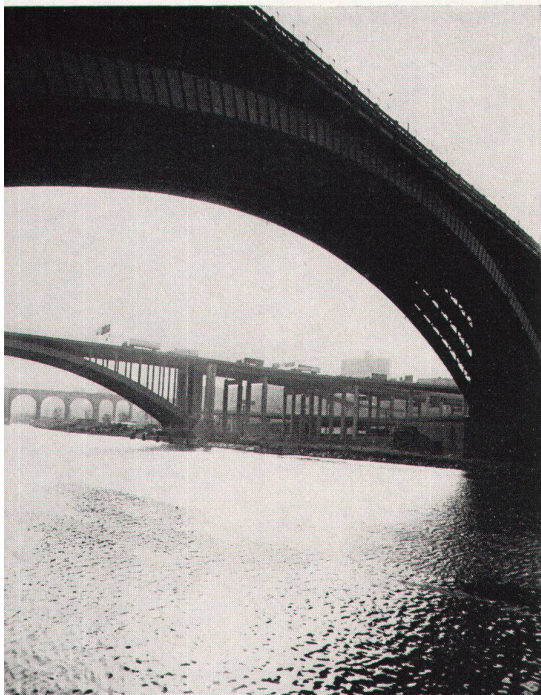
I haven't seen anything about this kind of problem in the European magazines. But it seems to be an inevitable problem for old cities. So I thought you might be interested.

Sincerely,



ROBERT PERRON
Photographer
104 East 40th Street
New York, New York 10016
212 661-8796





3

den, der sie von einem erhöhten Standpunkt aus betrachtet, insbesondere während der Dunkelheit.

Im Hinblick auf «Belebung» ist sicher nicht ein Unterwegssein schlechthin gemeint – dann wäre hier auch alles eingeschlossen, was sich mit dem Wort «rush hour» an Erlebnissen und Empfindungen verbindet –, gemeint sein werden mithin spezielle Arten des Unterwegsseins oder ein Unterwegssein, das besondere Kennzeichen hat.

Bei Unterwegssein denke ich also an ein – gemeinsames – Zuluß – Unterwegssein in den Freiräumen und den Straßen der Stadt und auch an ein – gemeinsames – Unterwegssein in öffentlichen Verkehrsmitteln.

In diesem Aufsatz frage ich, was die Zielvorstellungen bedeuten, die sich auf Fußgänger beziehen, und was diese Vorstellungen über das Verhalten von Fußgängern implizieren.

Ich werde versuchen herauszufinden, ob es *den Fußgänger und das Fußgängerverhalten* überhaupt gibt. Fußgängerverhalten wird als Teil der Beziehungen zwischen dem Menschen und der physisch-sozialen Umwelt interpretiert werden; Beziehungen, bei denen die Befriedigung von Bedürfnissen in dieser Umwelt und mittels Komponenten dieser Umwelt eine «große», wenn nicht ausschlaggebende Rolle spielt. Schließlich werde ich Werkzeuge zur Beschreibung und Analyse des Verhaltens von Fußgängern vorstellen. Am Anfang steht jedoch eine Analyse der beiden Schlagworte *Funktionsmischung* und *Sperrung der Innenstadt für den privaten PKW-Verkehr*.

Funktionsmischung

Das Ziel, Funktionen zu mischen, hat das alternative Ziel, Funktionen zu trennen, weitgehend abgelöst. Eine Ursache für diesen Umschwung ist sicher darin zu sehen, daß während der Periode, in der Funktionstrennung angestrebt und



4

oft verwirklicht wurde, die Innenstädte «vieler» Städte «zunehmend» «verödeten» – wobei ich hier offenlasse, wie weit tatsächlich eine solche *Veränderung der Stadtzentren* eingetreten ist und wie weit sich *Wertvorstellungen* und *Bewußtsein* gewandelt haben und damit die *Perzeption*. Ich beschränke meine Überlegungen auf zentrale Gebiete von Städten, beziehe also zum Beispiel nicht die neuen, am Rande oder außerhalb von Städten gebauten Wohngebiete ein.

Unterstellen wir einmal, es sei tatsächlich eine «*Verödung*» eingetreten. Das zeitliche und oft wohl auch räumliche Zusammenfallen dieses Vorgangs mit dem Eintreten einer gegenüber «früheren» Jahren größeren *Entmischung* von Funktionen legt es nahe, hier einen kausalen Zusammenhang anzunehmen, der jedoch nicht oder nicht immer vorzuliegen braucht. Besteht ein *kausaler Konnex*, so hätte man einen mutmaßlichen Nebeneffekt der Funktionstrennung nicht vorhergesehen oder übersehen, nämlich das «*Absterben*» der Innenstädte. Ich sage *mutmaßlich*, weil wir meines Erachtens über die ursächlichen Zusammenhänge zwischen Trennung oder Mischung von Funktionen und «*Verödung*» zwar viel meinen, aber kaum etwas wissen. Die Feststellung, daß unerwartete *Nebeneffekte* der Funktionstrennung eingetreten sind, bedeutet, daß man die Reaktionen von Menschen nicht richtig vorausgesehen hat. Bei so einer *Vorhersage menschlichen Verhaltens* sind mehrere Fragen zu unterscheiden: Wie werden bestimmte Personen auf bestimmte Veränderungen in der physisch-sozialen Umwelt reagieren? Werden bestimmte Veränderungen angenommen, das heißt, werden sie Teil der subjektiven perzeptuellen Umwelt werden? (Auf diesen Terminus komme ich später zurück.) Werden die modifizierten und/oder neuen Teile der physisch-sozialen Umwelt so genutzt werden, wie der Planer angenommen hatte? Hiermit hängt zusammen: Hat der Planer – und hier meine ich den Sozialgestalter ebenso wie den Architekten –, hat also der Planer Bedürfnisse, Gewohnheiten, angebo-

3–6

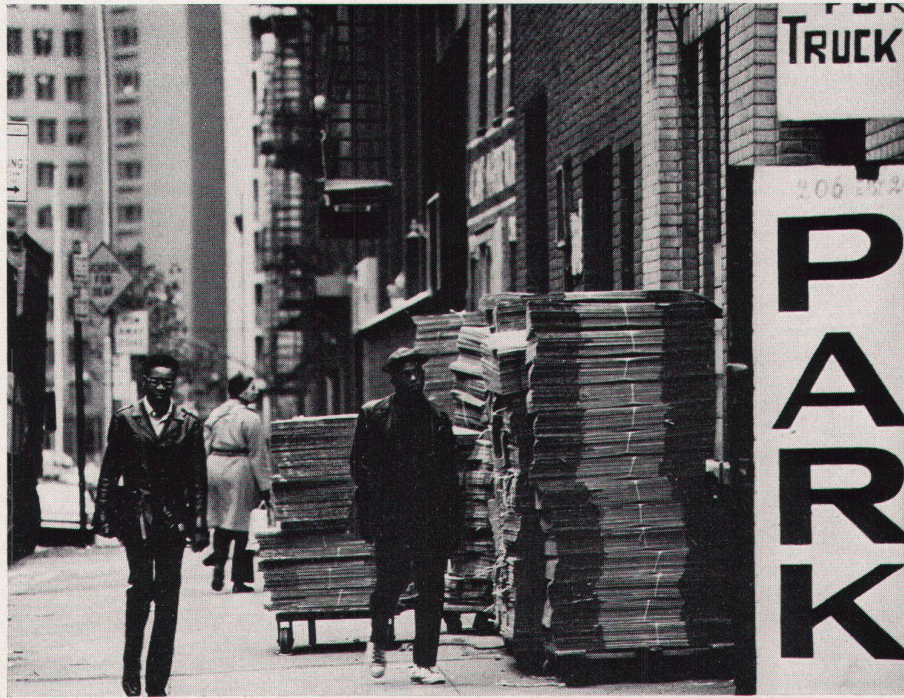
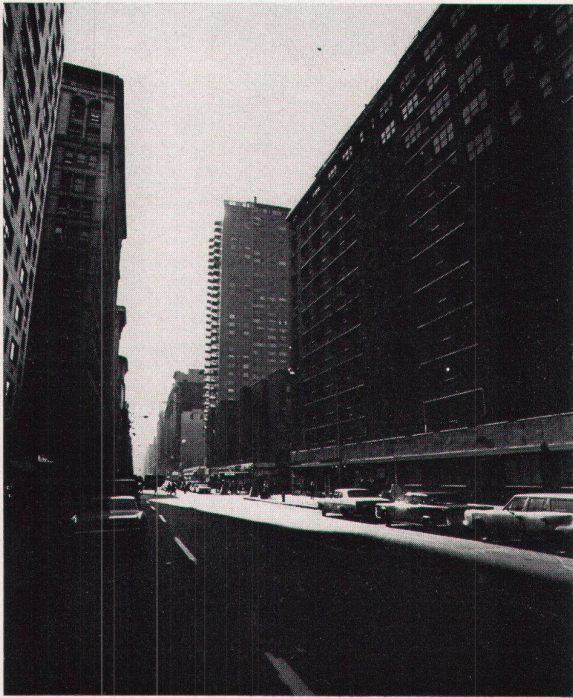
Die Stadt als Warenstapel: der Fußgänger ist verloren zwischen der nicht bedachten und ungeplanten Anlieferung der täglichen Verbrauchsware

3–6

La ville, lieu où s'empilent les marchandises: le piéton se sent perdu entre les livraisons désordonnées et irréfléchies de produits de consommation courante

3–6

The city as emporium: The pedestrian is lost among the heedless and unplanned flow of supplies



rene und gelernte soziale Verhaltensmuster annähernd richtig eingeschätzt?

Man versucht, der «Verödung» der Innenstädte entgegenzuwirken durch *Funktionsmischung* und durch eine *Sperrung von Teilen der Zentren für den Autoverkehr*, was übrigens auch eine andere Art von Trennung ist, nämlich die bestimmter standortverändernder Tätigkeiten von anderen standortverändernden Tätigkeiten. (Auf den Terminus «standortverändernde Tätigkeit» und auf das Ziel «Sperrung für den privaten Autoverkehr» gehe ich später ein.) «Verödung»: Hier denkt man wohl an die Beobachtung, daß in Teilen der Innenstädte zu bestimmten Zeiten nur sehr wenige Leute zu Fuß unterwegs sind (und im Auto; vielleicht meint das Wort «Verödung» auch diese «Leere»). Ich sage zu bestimmten Zeiten, weil es Wochen- oder Tageszeiten gibt, zu denen auch Straßen und Plätze «leben», deren «Ausgestorbensein» zu anderen Zeiten beklagt wird: Büroviertel etwa vor und nach Geschäftsschluß und zur Mittagszeit. Aber sind die zur Arbeit hetzenden Fußgänger und die aus den Büros in die Verkehrsmittel oder in die noch geöffneten Geschäfte stürzenden Angestellten das, was «man» sich unter «Leben» in den Straßen vorstellt?

Sich-wohl-Fühlen in «belebten» und «unbelebten» Straßen

Hier seien ein paar Fragen ausgesprochen: Vielleicht sollte man unterscheiden einerseits zwischen «Verödung, Leben, Todsein und Abgestorbensein» und andererseits der Feststellung, daß man sich in bestimmten Stadtteilen, Straßen, Plätzen zu bestimmten Zeiten oder nie wohlfühlt. Ist nicht vielleicht das Sich-unwohl-Fühlen primär? Konzentrieren wir uns auf die «toten» Innenstädte, weil wir glauben, im «Abgestorbensein» den Grund für unser Unbehagen gefunden zu haben? Ist die Annahme wirklich berechtigt, daß mit einer «Belegung» das Wohlbehagen selbstverständlich wiederkehren wird? Hängt das *Unwohlsein* mit *Enge* und *Weite* zusammen?

Nehmen wir eine vier- oder sechsspürige Fahrbahn. Diese Straße sei eine Autobahn in der freien Landschaft; angenommen, es führen nur «sehr wenige» Autos. Wenn wir als Spaziergänger die Straße betrachten, würden wir sagen, daß sie «tot» ist? Was würden wir empfinden, wenn wir selbst im Pkw diese Autobahn benutzten? Würden wir die «Leere» beklagen? Nehmen wir nun an, die vier- oder sechsspürige Fahrbahn befände sich in einer Innenstadt und sie sei auf beiden Seiten von drei Meter breiten Bürgersteigen begleitet und von Gebäudewänden räumlich begrenzt. Nehmen wir an, auf den Bürgersteigen gingen zu jeder Zeit nur «sehr wenige» Menschen, während alle sechs Fahrbahnen an Wochentagen «stark» befahren seien. Wir gehen an einem Sonntag an dieser Straße entlang, wenn dort kaum ein Auto fährt. Werden wir uns wohlfühlen? Werden wir die Straße «ausgestorben» finden – des fehlenden Autoverkehrs wegen? Nehmen wir nun an, daß an den Wochentagen zu bestimmten Zeiten nicht nur die Fahrbahnen stark befahren seien, sondern daß auch auf den Bürgersteigen Menschenmengen herrsche. Zu anderen Zeiten sind zwar auch die vielen Fußgänger unterwegs, aber kaum ein Auto. Wenn wir einer dieser Fußgänger wären, was würden wir über «Belebtheit» oder «Verödung» der Straße sagen? Würden wir uns wohlfühlen? Läßt sich diese Frage beantworten, ohne daß man die Proportionen des Straßenquerschnitts kennt? Würde sich die Antwort ändern, wenn man das Verhältnis von Bürgersteigbreite zu Fahrbahnbreite variierte? Würden wir unseren Kommentar ergänzen durch Anmerkungen über Bäume, über Straßenmöbel?

Enge und Weite: Mit großen Plätzen und breiten Straßen – groß und breit im Verhältnis zu den Maßen eines Menschen – assoziieren wir kaum Adjektive wie *gemütlich*, *anheimelnd*, eher schon mit kleinen Plätzen und engen Straßen – unabhängig davon, ob wir in ihnen alleine sind oder ob mit anderen Menschen zusammen.

Vielleicht könnte man etwa so formulieren: In groß und weit gebauten städtischen Freiräumen neigen wir eher dazu, uns einsam und verlassen zu fühlen als in kleinen und engen und in engen geradlinigen eher als in engen abgelenkten und verwinkelten. Und: sehen wir oder begegnen wir in großen und weiten städtischen Räumen ein, zwei Menschen, so kann das Gefühl des Alleinseins noch verstärkt werden. Begegnen wir ihnen in kleinen, engen, abgelenkten städtischen Freiräumen, so wird das Gefühl des Alleinseins eher ersetzt durch ein Gefühl des Nichtalleinseins.

Hier sind Ergänzungen notwendig: (1) Das Bewußtsein des Alleinseins in städtischen Freiräumen muß nicht immer unangenehm sein. (2) Individuelle Stimmungen sind wichtig; man kann das Alleinsein suchen oder die Weite; in engen Gassen kann man Platzangst bekommen. (3) Das Wetter spielt eine Rolle, und insbesondere das Mikroklima; im Sommer wird man einen Luftzug in den Straßen schätzen, im Winter eher Windstille; in ungeschützten, durch freistehende Hochhäuser gebildeten Freiräumen wird man sich kaum wohlfühlen, wenn durch sie der Wind hindurchpfeift.

Funktionsmischung und Fußgängerdichte

Kehren wir zur Funktionsmischung zurück. Wenn man mit «lebenden» Stadtzentren die Vorstellung verbindet, daß Menschen in den öffentlichen Freiräumen unterwegs sind, so erhofft man sich von Funktionsmischung, daß die Zeiten, in denen sich Benutzer verschiedener Einrichtungen in diesen Einrichtungen aufhalten, nicht zusammenfallen, sondern daß sie sich, aneinander anschließend, über den Zeitraum eines Tages oder den einer Woche verteilen. Denn damit würden auch die Zeiten aufeinander folgen, zu denen Leute zu diesen Einrichtungen oder von ihnen weg unterwegs sind.

Ist hier nicht einzuschränken? Soweit es sich um begrenzt stapelbare Funktionen handelt und/oder um solche, die ganz oder zum Teil auf Erdgeschoßflächen angewiesen sind, könnte eine Mischung von Funktionen unterschiedlicher Nutzungszeiten auch dazu führen, daß die Fußgängerdichte zu den Zeiten abnimmt, zu denen eine der beiden Funktionen stark benutzt wird.

Nehmen wir Einzelhandelsgeschäfte und Unterhaltungsetablissements, zwei Gruppen von Einrichtungen, die «in der Regel» nicht zu denselben Zeiten besucht werden, insbesondere, wenn Geschäfte gegen 18 Uhr schließen. Beide werden, anders als zum Beispiel Büros, in erster Linie Erdgeschoßflächen in Anspruch nehmen oder zumindest nicht ohne sie auskommen. Nehmen wir an, daß die Einrichtungen beider Gruppen zwei vorwiegend monofunktionale Gebiete bilden. Dann wird diese Funktionstrennung implizieren, daß im Ladenviertel am Tage viele Menschen unterwegs sind, wobei über eine Woche und einen Tag starke Schwankungen auftreten; im Vergnügungsviertel dagegen werden vor allem abends und nachts Leute unterwegs sein. Bilden dagegen beide Aktivitäten ein einziges Mischgebiet, so verteilen sich am Tage die Ladenbesucher und nachts die Be-

nutzer der Unterhaltungsetablissemments auf ein größeres Gebiet – es kommt zu einer geringeren Fußgängerdichte. Hinzu kommt folgendes: Läden und Vergnügungslöke lie- gen an denselben Straßen, das heißt, am Tage und abends wird die Straßenwand von geöffneten «belebten», und ge- schlossenen «unbelebten» Einrichtungen gebildet. Daß diese zweite Variante als Planungsziel der ersten unbesehen vorzusehen ist, scheint mit keinesfalls selbstverständlich zu sein.

Hier mag folgende Anmerkung am Platze sein: Das Schlagwort «Funktionsmischung» ist in die- ser allgemein gehaltenen Formulierung etwas ungenau. Worum es oft geht, wenn es gebraucht wird, ist folgendes: bestimmte, zu «sterilen» Vierteln führende Flächennutzungen sollen durchmischt werden mit bestimmten anderen, die «beleben»; also etwa Büroviertel mit Läden und Cafés, aber nicht umgekehrt. Andere Ab- sichten, die mit dem Ziel der Funktionsmischung verfolgt werden können, lasse ich hier unberück- sichtigt; hierher gehörten zum Beispiel eine Reduzierung der durchschnittlichen Entfernung Wohnung–Arbeitsplatz oder die Gewährleistung bestimmter gemischter Bevölkerungszusammen- setzungen in Wohngebieten auch während des Tages.

Wohnungen und «Belebung»

Wohnungen: Unter welchen Bedingungen kön- nen sie dazu beitragen, Innenstädte zu «ent- öden»? Doch nur, wenn die Menschen, die dort wohnen, dort auch spazierengehen; wenn sie zu Fuß von ihrer Wohnung aus einkaufen gehen, in Gaststätten und Cafés gehen und nicht mit ihrem Auto hinfahren. Leben in den Wohnungen Leute, die ihre Freizeit vor allem bei sich zu Hause oder bei Freunden verbringen oder in Einrichtungen, zu denen sie fahren, so dürfte Wohnungsplanung in einer Innenstadt kaum zu deren «Belebung» beitragen. Ein weiterer Punkt: Aus sozialpsycho- logischen und wirtschaftlichen Gründen machen die unteren sozio-ökonomischen Schichten Teile der Straße, an denen ihre Wohnung liegt, zu einem Teil ihrer Wohnungsumwelt, den sie intens- iv nutzen; in dieser außerhalb ihrer Wohnung gelegenen, aber unmittelbar benachbarten Um- welt verbringen sie einen großen Teil ihrer Frei- zeit. Dagegen streuen höhere sozio-ökono- mische Schichten die Aktivitäten ihrer außerhalb der Wohnung verbrachten Freizeit über weit grö- ßere Bereiche. Man könnte verallgemeinernd sagen, daß sie die außerhalb der Wohnung lie- gende Umwelt eher *extensiv* nutzen, während für die unteren sozio-ökonomischen Schichten eher das Attribut *intensiv* zutrifft². Ziehen also vor allem Angehörige höherer sozio-ökonomi- scher Schichten in die Stadtzentren, so könnte der Effekt, diese Gebiete durch ihre Anwesenheit zu «beleben», gering sein. In dieselbe Richtung wirkt ein Verhalten, das dahin tendiert, auch kurze Entfernungen mit dem Auto zurückzulegen, anstatt sie zu Fuß zu laufen.

In diesem Zusammenhang ist eine Anmer- kung notwendig: Wahrscheinlich korreliert die Zugehörigkeit zu höheren oder niedrigeren sozio- ökonomischen Schichten mit unterschiedlichen *Einwohnerdichten* pro Hektar. Diesen Gesichts- punkt müßte eine vollständigere Analyse berück- sichtigen.

Eine «Belebung» der Innenstadt tritt wahr- scheinlich erst nach *Überschreiten einer be- stimmten Schwelle* ein. Angenommen, die Mehr- zahl der Menschen hält sich eher in den Straßen eines Stadtzentrums auf, wenn dort schon andere

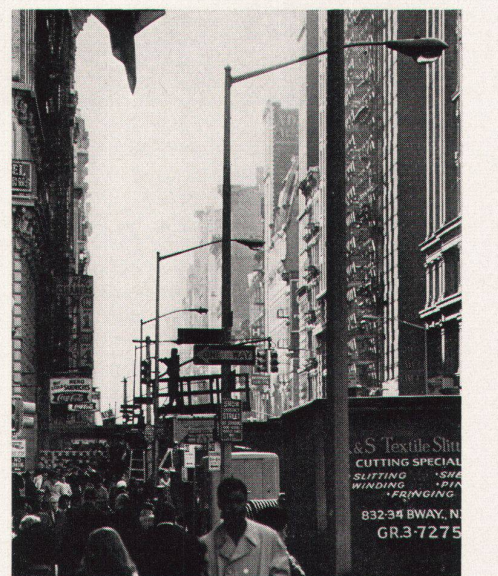
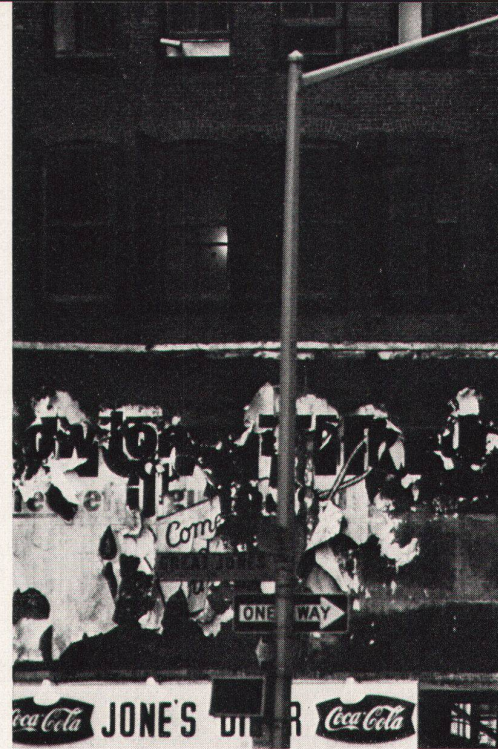
Menschen unterwegs sind und sie dort nicht alleine herumlaufen. Dann werden «ein paar» Wohnungen gar keine Wirkung haben – die Leute werden es vorziehen, die Straßen zu mei- den. Erst wenn «eine größere Zahl» von Woh- nungen gebaut wird und wenn sich dann «zwangsläufig» dauernd oder zu bestimmten Zeiten eine bestimmte Zahl von Leuten in den Straßen aufhält, werden andere Menschen auf die Straße gehen, weil es ihnen Spaß macht, in «belebten» Straßen unterwegs zu sein. Oder: Bei einer größeren Zahl von Wohnungen werden «genügend viele» Menschen im Zentrum woh- nen, die gerne in gebauten öffentlichen Freiräu- men unterwegs sind und damit den Zustand des «Belebtheins» schaffen und erhalten. Mit dem Terminus «Schwelle» soll angedeutet werden, daß wahrscheinlich die Belebung eines Zen- trums nicht proportional mit der Zahl der Wohn- einheiten zunimmt, sondern wohl eher bis zum Erreichen einer bestimmten Quantität gar nicht, dann aber plötzlich «sprunghaft», das heißt dis- kontinuierlich.

In diesem Zusammenhang sei jedoch erinnert an das, was ich weiter oben über Faktoren wie Enge und Weite von Straßenräumen gesagt habe. Und es sei eine weitere Hypothese ange- schlossen: «Man» geht «im allgemeinen» gerne *in ruhigen, menschenverlassenen Wohnstraßen* spazieren, weniger gerne aber *in ruhigen, men- schenverlassenen Geschäftsstraßen*. Würde diese Hypothese verifiziert werden, so hätten wir einen weiteren Anhaltspunkt dafür, daß sich hinter den Schlagworten von «Verödung» und «Belebung» mehr verbirgt als das Fehlen oder Vorhandensein von Menschen in öffentlichen Freiräumen. Ange- nommen, die Hypothese stellte sich als richtig heraus, wie könnten wir sie erklären? Durch feh- lende Blumen und Bäume in den Geschäftsstra- ßen? Durch abstoßende Architektur? Oder wäre das Sich-nicht-behaglich-Fühlen zurückzufüh- ren auf das Bewußtsein, daß die Gebäude, die die Straße bilden, leer sind? Oder darauf, daß man an Arbeit erinnert wird?

Fußgänger und Müßiggänger

Hier sollte ich auch eine Vermutung explizit ma- chen, die ich bereits angedeutet habe: Vielleicht besteht ein Zusammenhang zwischen der Wirk- lichkeit von Innenstädten und dem Sichaufhalten in öffentlichen Freiräumen als Selbstzweck³. Es wären dann in den Stadtzentren nicht so sehr Fußgänger vonnöten als vor allem Müßiggänger! In der Tat scheint der «Belebungseffekt» zuzu- nehmen nicht nur mit der Zahl von Leuten, die zu Fuß unterwegs sind, sondern vor allem mit dem Anteil der müßiggehenden Fußgänger. Die Men- schenfreundlichkeit von Innenstädten steht also wahrscheinlich nicht nur mit unserer Einstellung zum Müßiggang im allgemeinen in Zusammen- hang, sondern besonders mit unserer Haltung gegenüber dem *Müßiggang in der Öffentlichkeit*.

Je mehr Menschen in einer Stadt oder in einem Stadtviertel zu einer bestimmten Zeit in der Öffentlichkeit der Muße huldigen, desto be- lebter können die Stadt oder das Viertel wirken und desto wohler neigt man sich in den öffent- lichen Freiräumen zu fühlen. Ein extremes Bei- spiel sind südliche *Ferienorte* während der Sai- son. Steht die Wirklichkeit dieser Siedlungen nicht in ursächlichem Zusammenhang mit den Wertvorstellungen, nach denen die Mehrzahl der (Urlaubs-) Bewohner dort lebt? Wertvorstellun- gen, die Muße weit höher einordnen als Leistung.



8, 10





9

12

7-12
Zur körperlichen Be-
drängnis des Fußgängers
kommt noch ein Übermaß
an visueller Information,
Verkehrszeichen, Re-
klame, Politik, so daß der
Inhalt der vermittelten
Botschaften gleich null
wird

7-12
*A l'accaparement phy-
sique du piéton vient
s'ajouter l'excès d'infor-
mations visuelles: solli-
cité par les signaux de la
circulation, la réclame, la
politique, le piéton n'est
plus réceptif aux messa-
ges transmis*

7-12
Not only is the pedestrian
physically imperilled, but
he is also bombarded by
too much visual informa-
tion, traffic signs, adver-
tising, political notices,
so that the effective in-
formation value of all
these messages is prac-
tically zero



11





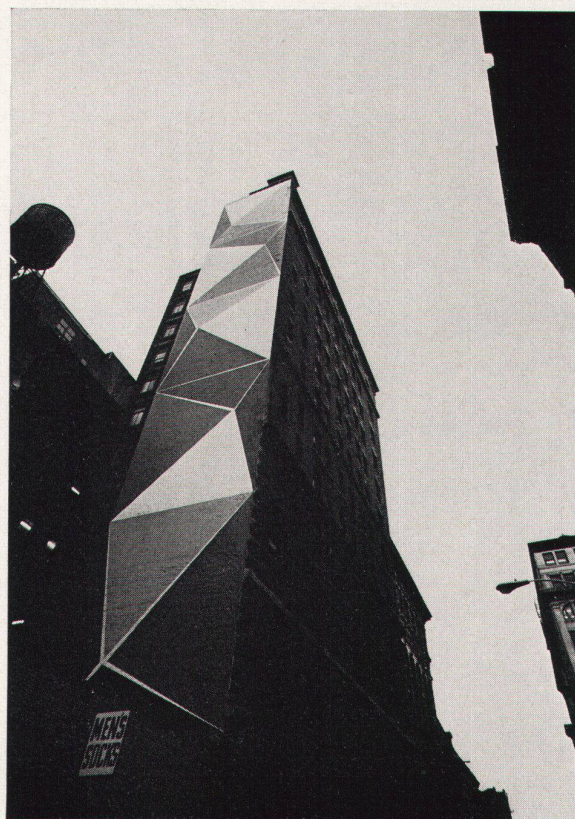
13



14



15



16

Hierzu eine Anmerkung: Vielleicht empfinden wir öffentliche Freiräume dann als am angenehmsten, wenn in ihnen weder gar keine noch ausschließlich Müßiggänger unterwegs sind.

Abschließend erwähne ich die Polarität zwischen dem Wunsch nach *Privatheit* und dem nach *Kommunikation*, eine Polarität, auf die William Michelson hingewiesen hat⁴. Nach Michelson ziehen Menschen, die Privatheit hoch werten, geplante Kontakte mit anderen Menschen vor, während die anderen lieber in einer Umwelt vielfältiger spontaner Kontaktmöglichkeiten leben. Das Bedürfnis nach Privatheit beziehungsweise Kommunikation hängt ab von der Zugehörigkeit zu einer sozio-ökonomischen Schicht und von der Persönlichkeitsstruktur einer Person. Die Bedeutung für unseren Zusammenhang: Ziehen Leute in die Stadtzentren, die Privatheit mehr schätzen als Kommunikation, so

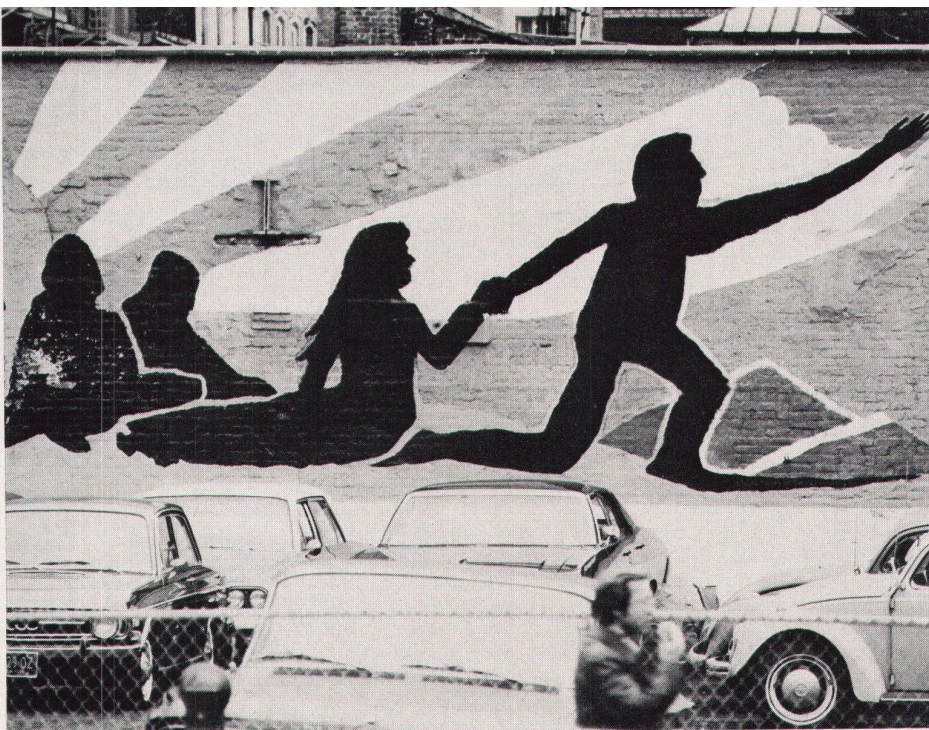
werden sie kaum dazu beitragen, die von ihnen bewohnten Innenstädte wirtlicher zu machen.

Die Sperrung der Innenstadt für den Autoverkehr
Bisher habe ich mich mit der Zielvorstellung befaßt, die Stadtzentren durch Funktionsmischung wieder zu «beleben». Es läßt sich aber auch argumentieren, daß die Mischung von Funktionen alleine unzureichend sei, da für den Fußgänger in den Innenstädten zu oft gar kein Platz ist; daß die Umweltbedingungen in den Zentren infolge des Fahrzeugverkehrs das Zufußunterwegssein entmutigten; daß das Auto den Fußgänger verdrängt habe. An solchen Überlegungen kann sich der Wunsch anschließen, das Zufußgehen in einer City überhaupt erst wieder zu einem Vergnügen machen zu wollen, und zwar durch vollständige oder teilweise Sperrung des Zentrums für den privaten Fahrzeugverkehr. Mit anderen

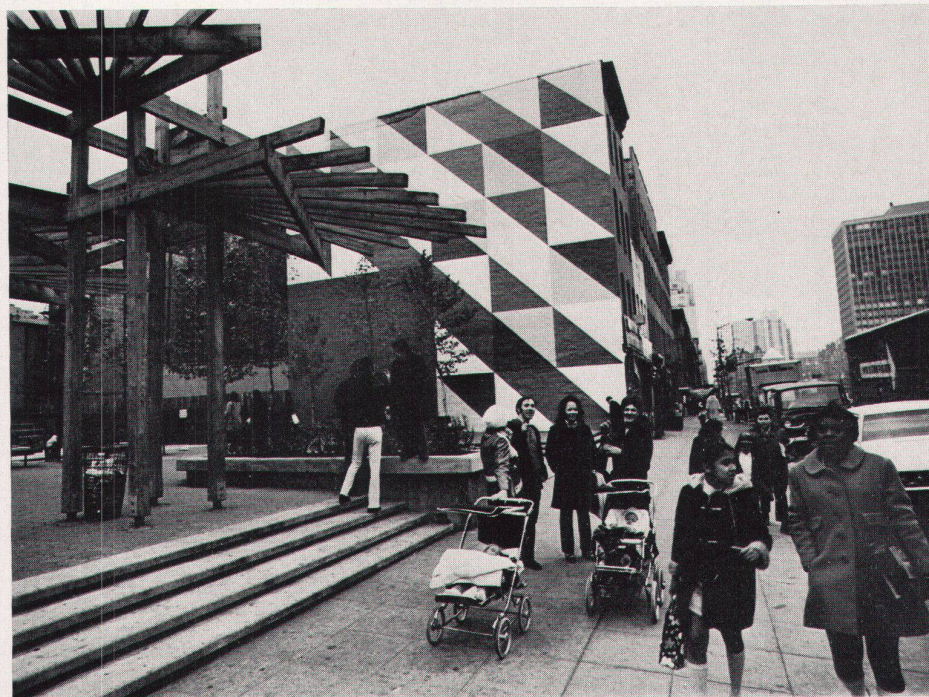
Worten: Das Ziel *Funktionsmischung* und das Ziel *Sperrung für den Autoverkehr* können einander ergänzen.

Auch wenn die Forderung erhoben wird, eine Innenstadt zu bestimmten Zeiten ganz oder teilweise den Fußgängern vorzubehalten, besteht die Frage, die zu Beginn des vorigen Abschnitts gestellt wurde: Wie werden bestimmte Personen oder bestimmte Gruppen von Personen auf eine derartige Veränderung der physisch-sozialen Umwelt reagieren? Wie werden sie sich bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse an die geänderten Umweltbedingungen anpassen? Werden sie erkunden, welche Möglichkeiten der Wandel des innerstädtischen Environments ihnen bietet; Möglichkeiten, tätig zu sein, zu leben und sich zu entfalten – Möglichkeiten, die vorher nicht bestanden?

Auf die Herausnahme des privaten Pkw-Ver-



17



18

kehrs aus einem Stadtzentrum werden nicht nur die beiden Gruppen Autofahrer und Fußgänger reagieren, die man bei einer solchen Planungsmaßnahme in erster Linie im Auge hat, sondern «in irgendeiner Form» auch die Bewohner der Innenstadt, die dort Beschäftigten, die Ladenbesitzer.

Wird eine Innenstadt für den privaten Fahrverkehr gesperrt und wird mit dieser Maßnahme der Bau eines Straßenringes um das Stadtzentrum sowie der Bau von Parkierungsanlagen verbunden, so ist es denkbar, daß in der Nähe eines dieser Parkhäuser oder an der Einmündung einer Radialstraße in den Ring Kaufleute Geschäfte eröffnen; die Autofahrer, die dort am Rand der Innenstadt parken und die vielleicht bisher im Zentrum bestimmte Dinge eingekauft haben, erledigen ihre Besorgungen vielleicht jetzt direkt am Parkhaus, das heißt am Rande des Zentrums oder, wenn sie auf der anderen Seite des Ringes bleiben, sogar außerhalb der Innenstadt. Es können auch Käufer zu konkurrierenden Einkaufszentren in den Vororten abwandern, da sie dort ihren Wagen vor der Ladentür parken können. Als eine Folge könnte die ge-

schäftliche Tätigkeit in der Innenstadt nachlassen. War das mit der Planungsmaßnahme beabsichtigt? Wenn nicht, wurde diese mögliche Folge berücksichtigt und als akzeptabel beurteilt?

Auch weniger Fußgänger?

Eine Herausnahme des Autoverkehrs könnte daher auch implizieren, daß nicht nur weniger oder keine Autos mehr die Innenstadt «bevölkern», sondern auch weniger Fußgänger, und zwar aus mehreren Gründen:

Viele der Fußgänger in der Innenstadt sind als Autofahrer dorthin gekommen; entscheiden sie sich, woanders einzukaufen, so kommen sie vielleicht seltener ins Zentrum. Dadurch kann die kognitive Distanz zum Zentrum sich vergrößern, woraus wiederum weniger Besuche in der Innenstadt folgen können.

Verminderte geschäftliche Tätigkeit kann eine reduzierte Attraktivität der Geschäfte bedeuten,

13-18

Auch gutgemeinte Gegenmaßnahmen mißlingen. Die vergessene Kabelrolle (13) erhält den gleichen Rang wie das Kunstwerk (14) und wie die skulpturale Eisreklame (15). Die monumentalen Malereien zerstören die Raumperspektive, und selbst der kleine Park (18) bewirkt nur die Störung der Straßenfront

13-18

Les palliatifs échouent, en dépit des bonnes intentions. Le rouleau de câble oublié (13) revêt le même rôle que l'œuvre d'art (14) ou la réclame sculpturale pour des glaces (15). Les peintures monumentales détruisent les perspectives, et même le petit parc (18) est un élément perturbateur dans l'image de la rue

13-18

What's more, well intentioned counter-measures have no effect either. The abandoned wire roll (13) gets the same emphasis as the work of art (14) and the sculptural ice cream ad (15). The monumental paintings destroy the spatial perspective, and even the small park (18) succeeds only in disturbing the harmony of the street façade

nicht nur für Käufer, sondern auch für den Schaufensterbummel.

Betrachtet man die betreffende Innenstadt zusammen mit einem ringförmigen Randgebiet als System, so wird man sagen können, daß es sich vor der Sperrung des Zentrums für den Pkw in einem Zustand dynamischen Equilibriums befunden hat⁶. Die Sperrung der Innenstadt und der Bau von Ringstraßen und Parkhäusern beseitigen diesen Zustand. Das System paßt sich den geschaffenen Veränderungen an, um irgendwann wieder einen Zustand dynamischen Equilibriums zu erreichen. (Ich vernachlässige hier die Anpassungen, die unter Vorwegnahme der Planungsmaßnahme vor sich gehen.) Wie wird der neue Gleichgewichtszustand aussehen? Wann wird er eintreten?

Systemrelevante Variablen

Die angedeuteten Entwicklungsmöglichkeiten bewegen sich in derselben Richtung; die dahinterstehende Einstellung ist eher skeptisch. Ob andere Zustände sich verwirklichen, hängt von den Bewohnern der betreffenden Stadt ab, von ihren Bedürfnissen, Präferenzen, Erfahrungen, Gewohnheiten. Sie werden zum Beispiel die Wahl haben zwischen größerer Bequemlichkeit und vermutlich weniger Ambiance – Einkaufen außerhalb des Zentrums – auf der einen Seite und geringerer Bequemlichkeit und mehr Fluidum – Einkauf im Stadtzentrum – auf der anderen. Sollten sie den zweiten Wert höher einschätzen als den ersten, so könnte es dazu kommen, daß nicht nur die Attraktivität des Zentrums zunimmt, sondern auch die Zahl der Fußgänger.

Präferenzstrukturen sind nur ein Teil der Variablen, die darüber entscheiden, wie sich die Sperrung der Innenstadt sowie der Bau von Ringstraßen und Parkhäusern auswirken wird. Andere Variablen sind die Verfügbarkeit von bebaubarem Land, die Funktionswandlungsfähigkeit vor allem der Bauten, die Lebensweise der Bewohner, Kontrollmöglichkeiten öffentlicher Instanzen und verwaltungspolitische Grenzen.

Fortsetzung auf Seite 197