Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 5: Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr

Artikel: München : Fussgängerbereich in der Altstadt
Autor: Kramer, Paul R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45834

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: 09.07.2025

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

München: Fußgängerbereich in der Altstadt

Von Paul R. Kramer

1 Photo: Paul R. Kramer, München

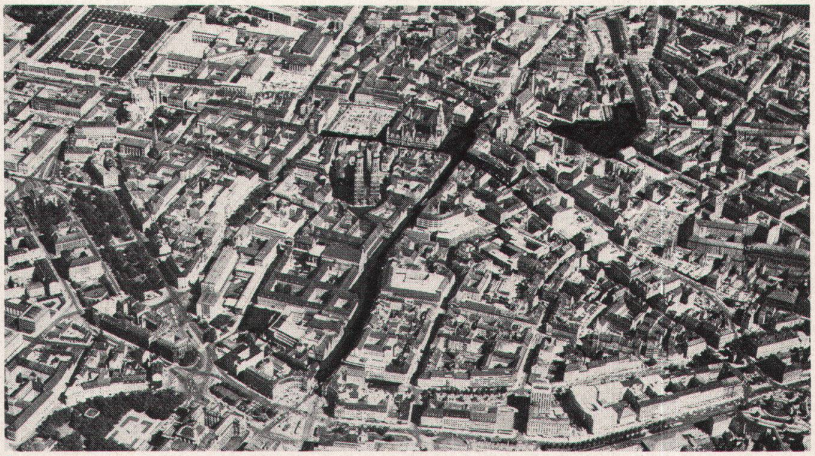
Die Münchner City wird vorwiegend zum Einkaufen benutzt. In der Kaufinger-/Neuhauserstraße kommen über 5000 Besucher täglich auf jeden Hektar Nettobauland. Berücksichtigt man, daß statt Wohnungen bedauerlicherweise immer noch Büro- und Verwaltungsgebäude im Stadtkern entstehen, so ist die Zahl von 15 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 Meschederu schufen in der Haupteinkaufsstraße einen 800 m langen Fußgängerbereich, dessen vorhandene Räume durch Beschränkung der gestalterischen Mittel gut zur Geltung kommen. Mehrere Sitz- und Ruhezonen, 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 liebgewonnene 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 bescheren. 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 auch historisch einfühlender, 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 Einkaufsbummler 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?

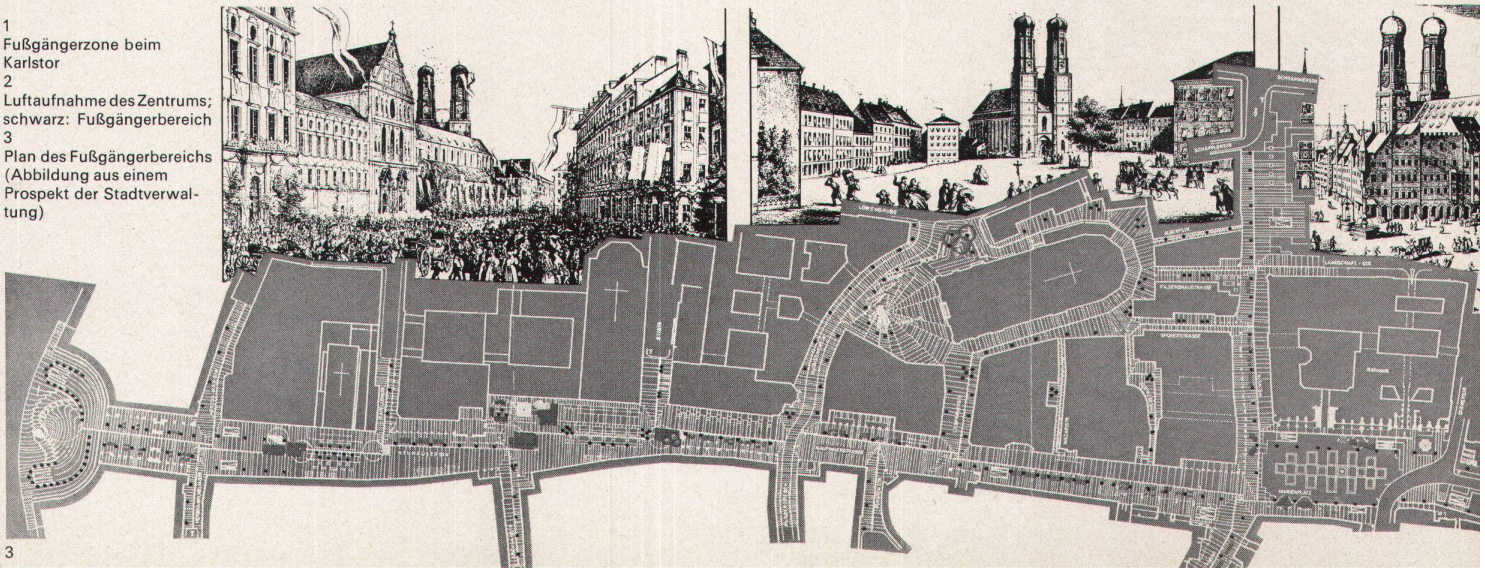
Doch diese Alternative wird bereits von den Läden und Hotels im Hinterland der jetzigen Fußgängerzone entschieden, die auf ihre «Limousinenkundschaft» angewiesen sind. Außerdem dürften sich die zahlreichen Parkhäuser (insgesamt 6250 Stellplätze), die sich bis 1969 innerhalb des Altstadtrings niederlassen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