

Können Fussgängerstrassen nicht auch weich und grün sein? = Pourquoi les rues piétonnes ne seraient-elles pas souples et vertes? = May pedestrian streets not be soft and verdant, too?

Autor(en): **Garbrecht, Dietrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **18 (1979)**

Heft 2: **Wohnstrassen = Rues habitables = Residential streets**

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-135125>

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.

Können Fussgängerstrassen nicht auch weich und grün sein?

von Dietrich Garbrecht, MCP, Basel

Pourquoi les rues piétonnes ne seraient-elles pas souples et vertes?

Dietrich Garbrecht, MCP, Bâle

May Pedestrian Streets not be soft and verdant, too?

by Dietrich Garbrecht MCP, Basle

Unsere Städte werden ständig umgebaut, seit einiger Zeit, zwar noch zaghaft, auch für den Menschen, der zu Fuss unterwegs ist. Wir lesen von Verkehrsberuhigung, von Bodenschwellen, von Wohnstrassen. Schon etwas älter ist die Idee der sogenannten Fussgängerzonen in den Innerstädten. Warum «sogenannt»? Mir gefällt das Wort «Zone» nicht, es sind doch ganz einfach Strassen oder Plätze, die vornehmlich den Fussgänger vorbehalten sind, ihm zurückgegeben werden. Also spreche ich lieber von Gehstrassen oder von Plätzen, die für den Fussgänger reserviert sind, auf denen der Mensch zu Fuss gegenüber dem Auto bevorrechtigt ist.

An innerstädtischen Fussgänger- oder Gehstrassen wird manches kritisiert: Sie seien «Konsumrennbahnen». Angrenzende Stadtteile würden ungünstig beeinflusst. Die Gehstrassen seien winzige Inseln, die an der Unwirtlichkeit der Städte, soweit sie durch den Autoverkehr bedingt ist, wenig ändern¹ — alles wichtige Punkte. Mir liegt hier aber ein anderer Aspekt am Herzen, die Gestaltung von Gehstrassen.

Es geht mir um die Frage: Müssen Gehstrassen «hart» sein? «Hart», damit meine ich den Untergrund und die Begrünung. Fast ausnahmslos werden Fussgängerstrassen plattiert (was zweifellos schon erfreulicher ist als wenn Trottoirs denselben asphaltigen Belag erhalten wie die Fahrbahnen, was leider immer häufiger geschieht). Die spärliche Vegetation vegetiert im buchstäblichen Sinne dahin, in kleinen ausgesparten Flecken Erde, oder — schlimmer — in klobigen Behältern aus Beton, nahezu unzerstörbar — eben «hart»! Wodurch könn-

Nos villes subissent sans cesse des transformations, depuis peu, mais avec quelque timidité, également dans le domaine des piétons. Nous entendons parler de circulation en recul, de traverses, de rues réservées à l'habitation. L'idée des soi-disant zones piétonnes au cœur même des villes est déjà un peu plus ancienne. Pourquoi soi-disant? Le mot «zone» me déplaît, car en fait il s'agit de rues ou de places avant tout destinées aux piétons et qui leurs sont rendues. Aussi, je préfère parler de rues ou de places réservées aux piétons, où l'homme à pied a la priorité sur l'automobile.

Les rues et les voies piétonnes au cœur des villes font l'objet de nombreuses critiques: ce sont «des pistes de consommation». Les quartiers limitrophes subissent une influence défavorable. Les rues piétonnes ne sont que des îlots qui ne changeront rien à l'inhospitalité des villes, dans la mesure où celle-ci est due à la circulation¹ — certes des points très importants. Mais c'est un autre aspect qui me tient à cœur ici, l'aménagement de ces rues piétonnes.

Ma question est: les rues piétonnes doivent-elles être «dures»? Par «dures» j'entends du point de vue du revêtement et de la verdure. Presque sans exceptions, les voies piétonnes sont aujourd'hui dallées (ce qui est sans aucun doute déjà mieux que si les trottoirs étaient revêtus de la même couche asphaltée que les chaussées, malheureusement de plus en plus souvent le cas). La rare végétation végète au vrai sens du mot dans de petits coins de terre épargnée, ou — pire encore — dans de massifs réceptifs en béton, à peu près in-

Our cities are continually being altered; for some time now — albeit hesitantly — also for people moving about on their feet. We read of traffic tone-down, ground sills, residential streets. A feature somewhat older are the so-called pedestrian zones in the city centres. Why «so-called»? Personally, I do not like the term «zone» since what is involved are quite plainly streets or squares largely reserved for the pedestrian, returned to him as it were. I therefore prefer the term «walking-streets» or squares reserved for pedestrians where a man on his feet is privileged as compared to the automobile.

Some criticism is being levelled at urban pedestrian streets: they are said to be «consumer race-tracks». Adjacent sections of the town, it is claimed, are adversely affected. Pedestrian streets are said to be tiny islets which change little¹ of the desolation of towns to the extent that it is caused by motor traffic. All these are important points. However, I have an entirely different aspect at heart: the design of pedestrian streets.

I am concerned with the question: must pedestrian streets be «hard»? «Hard» here refers to the ground and to verdure. Pedestrian streets are almost without exception paved (which is doubtless more satisfactory than if the sidewalks are given the same asphalt-type surface as the traffic lanes, which is unfortunately more and more often the case). The scant vegetation literally vegetates along, in small patches of soil left open or — worse still — in clumsy concrete containers, well-nigh indestructible: «hard» in fact. How can pedestrian streets be made «softer»? By a softer ground (e.g. what is in Berlin referred to as «promenade paving»)



Münsterpfalz in Basel. Beispiel eines städtischen Grünraumes mit weichem Belag.

Münsterpfalz à Bâle. Exemple d'un espace vert, revêtement souple.

Münsterpfalz in Basle. Example of an urban park with soft paving.

Oben: Platz beim neuen Stadttheater in Basel mit hartem Belag.

Unten: Rümliplatz in Basel. Harte Platzgestaltung.

En haut: Place près du nouveau théâtre de la ville de Bâle. Revêtement dur.

En bas: Rümliplatz à Bâle, revêtement dur.

Above: Square with hard paving near the new municipal theatre in Basle.

Below: Rümliplatz in Basle. Hard paving.

Bilder: D. Garbrecht

Photos: D. Garbrecht

Photographs: D. Garbrecht

ten Gehstrassen «weicher» werden? Durch einen weniger harten Boden (wie z. B. das, was man in Berlin Promadenbefestigung nennt), und durch mehr Grün — nicht Jungpflanzen, sondern «richtige» Bäume! Aber es gibt doch die Bäume und den Split vor dem Basler Theater! Den durch Sträucher eingegrünt Kinderspielplatz an einer Fussgängerstrasse in Hannover! Den Hain am Ende der Colonnaden in Hamburg! Für mich sind das Ausnahmen, die die Regel bestätigen. Die Regel, das ist in Zürich der Paradeplatz, das sind in Basel der Rümliplatz, der umgebaute Abschnitt der Freien Strasse, die Umgebung des Theaters, die Neugestaltung an der Peterskirche. Ich möchte, dass diese Regel geändert wird.

Warum pflastern oder plattieren wir Gehstrassen, wenn wir herkömmliche Strassen umbauen und die Bordsteine beseitigen? Vieles mag eine Rolle spielen, die Kosten, die Belastbarkeit durch Fahrzeuge, Haftungsprobleme, Dauerhaftigkeit, Sauberkeit, Instandhaltung, die Zuständigkeit von Ämtern, aber wohl auch die Gewohnheit, die Schwierigkeit, sich einen gut befestigten Feldweg in der City vorzustellen. Bisher waren Trottoir und Fahrbahn asphaltiert, da ist nichts naheliegender, als bei Beseitigung der Bordsteine die gesamte Fläche von Häuserwand zu Häuserwand mit Platten oder Natursteinen auszulegen.

Wir, die Planer, die «Fachleute» tun das, obwohl wir es besser wissen müssten. Nicht nur der Widerstand gegen das Fällen von Bäumen und gegen das Ueberbauen von Grünflächen zeigt, was sich die Bürger wünschen. Auch die überwältigende Zustimmung zur Fuss- und Wanderweginitiative war ein deutlicher Hinweis. (Da ging es ja unter anderem auch um die Frage, ob «harter» oder «weicher» Untergrund.) Und wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen immer wieder, wie stark der Mangel an Grün empfunden wird. Diese Sehnsucht nach Vegetation in der Stadt ist nicht nur in Amsterdam, Rotterdam, Warschau, Krakau, Hannover, Berlin, Düsseldorf oder Hamburg nachgewiesen, sondern auch in Melbourne, Sydney, New York, ja selbst in Argentinien und Mexiko, südlichen oder lateinischen Ländern also, von denen wir leicht geneigt sind anzunehmen, die Menschen dort wollten ausschliesslich «Urbanität», gebaute Freiräume, steinerne Plätze. Und diese Wünsche sind nicht auf eine bestimmte Altersgruppe beschränkt, sie werden von Erwachsenen ebenso geäussert wie von Kindern und Jugendlichen².

Ist all dies verwunderlich? Zunächst einmal: In der Bundesrepublik Deutschland zum Beispiel nimmt die landwirtschaftliche Nutzfläche täglich um 140 ha ab, die Waldfläche um 11 ha. Umgekehrt nimmt die überbaute Fläche jeden Tag um 68 ha zu und die von Verkehrsanlagen beanspruchte um 31 ha³. Hiermit hängt zusammen, dass wir immer grössere Entfernungen überwinden müssen, um aus den Städten in die Landschaft zu gelangen. Insofern ist auch der manchmal geäusserte Einwand nicht stichhaltig, Bäume in Altstadtstrassen seien «unhistorisch». Als Zürich, Basel und Bern das waren, was wir heute als Altstädte bezeichnen, da wa-

destruible — justement «durs»! Comment rendre les rues piétonnes plus «souples». Grâce à un revêtement moins dur (par ex. avec ce qu'on appelle à Berlin stabilisation de promenade) et grâce à plus de verdure — pas de jeunes plants mais de «vrais» arbres!

Pourtant, il y a les arbres et le gravillon devant le théâtre de Bâle! La place de jeux entourée d'arbrisseaux et donnant sur une rue piétonne à Hannover! Le bosquet au bout des colonnades à Hambourg! Pour moi, il ne s'agit là que d'exceptions qui servent à confirmer la règle. La règle c'est, à Zurich, le Paradeplatz, ce sont, à Bâle, le Rümliplatz, le tronçon transformé de la Freie Strasse, les environs du théâtre, le nouvel aménagement près de la Peterskirche. Je voudrais que cette règle soit changée.

Pourquoi revêtons-nous les rues piétonnes de dalles ou de pavés si nous transformons les routes en usage et éloignons les pierres de bordure? De nombreux facteurs peuvent entrer en ligne de compte: les coûts, la capacité de charge par les véhicules, des problèmes de responsabilité, la durabilité, la propreté, le maintien, la compétence des services, mais certainement aussi l'habitude, la difficulté à se représenter un chemin champêtre bien stabilisé dans la Cité même. Jusqu'à présent trottoirs et chaussées étaient asphaltés, rien de plus concevable donc qu'avec la suppression des pierres de bordure toute la surface, d'une rangée de maisons à l'autre, soit revêtue de dalles ou de pierres naturelles.

Nous les planificateurs, les «spécialistes», agissons ainsi bien que nous devrions nous montrer plus conscients. La résistance à l'abattage d'arbres et à la construction sur les espaces verts ne sont pas seuls à nous montrer ce que les citoyens désirent. L'écrasante majorité remportée par l'initiative populaire pour le développement des chemins et sentiers l'a nettement démontré. (Entre autre, la question d'un revêtement «dur» ou «souple» était également posée.) Des études scientifiques confirment aussi jusqu'à quel point le manque de verdure est ressenti. Ce désir de végétation dans les villes n'est pas observé dans les seules villes d'Amsterdam, Rotterdam, Varsovie, Cracovie, Hannover, Berlin, Düsseldorf ou Hambourg, mais aussi à Melbourne, Sydney, New York, voire même en Argentine et au Mexique, dans des pays méridionaux ou latins donc, pour lesquels nous avons tendance à penser que les habitants désirent l'«urbanisation» avant tout, la construction des espaces libres, des places en pierre. Et ces désirs ne se limitent pas à un groupe d'âge, ils sont exprimés tant par des adultes que par des enfants et des adolescents².

Est-ce étonnant? Tout d'abord: en Allemagne fédérale, par ex., la surface utile agricole diminue de 140 ha par jour, la surface boisée de 11 ha. Inversement la surface construite augmente de 68 ha par jour et celle revendiquée par le trafic de 31 ha³. Ceci implique que nous devons sans cesse parcourir de plus longues distances pour nous rendre de la ville à la campagne. L'objection parfois élevée, que les arbres le long



and more verdure — not young plants but «real» trees!

But there are trees and chippings in front of the Basle theatre! There is the children's playground enclosed by shrubs on a pedestrian street in Hannover! The grove at the end of the Colonnades in Hamburg! To my mind, these are exceptions that confirm the rule. The rule: Paradeplatz in Zurich, Rümliplatz in Basle, the altered length of Freie Strasse, the vicinity of the theatre, the new layout around St. Peter's Church. I wish that this rule were changed.

Why do we pave pedestrian streets when we modify conventional streets and remove the kerbstones? Many considerations may play a role — the costs, the load capacity for vehicles, adhesion, durability, maintenance, the competence of government agencies, but probably also habit and the difficulty of visualizing a well-paved field lane in a city. The sidewalks and roadways have so far been asphalted, so nothing is more obvious than covering them with slabs from house wall to house wall when the kerbstones are removed.

We, the planners, the «specialists», do that although we should know better. Not only does the resistance against the felling of trees and building over of verdant areas clearly show what the citizens desire. The overwhelming acceptance of the initiative regarding pedestrian and hiking lanes clearly reflected this. (Amongst other things, a question turned on «hard» or «soft» ground.) Scientific investigations time and again reveal how badly the lack of verdure is felt. This craving for vegetation in towns is experienced not only in Amsterdam, Rotterdam, Warsaw, Cracow, Hannover, Berlin, Düsseldorf or Hamburg, but also in Melbourne, Sydney, New York and even in Argentina and Mexico — southern or Latin countries of which we are inclined to assume that people there want only «urbanity», built open spaces, stone squares. Nor are these wishes limited to a any particular age group: they are voiced by adults just the same as by children and adolescents².

Is all this to be wondered at? Let us consider an example: In the Federal Republic of Germany the areas agriculturally used are reduced by a daily 140 hectares, forest areas by 11 hectares. Conversely, the built-up area increases by a daily 68 hectares. This naturally also involves the necessity

ren Felder und Wiesen in wenigen Gehminuten zu erreichen, und die Strassen waren schmal, oft zu schmal, die berühmte «Enge der Gassen». Heute haben wir breite Fahrbahnen. Wir erleben als Fussgänger nicht nur die Fläche des Trottoirs, wir erleben gleichzeitig die asphaltierten Fahrbahnen, die Parkplätze. Der dunkelgraue, bei Regen schwarze Hintergrund ist allgegenwärtig, und seine Härte — nur mit dem Presslufthammer lässt er sich aufbrechen, nur mit dem Presslufthammer ist der anstehende Boden erreichbar. Deshalb: mehr «weicher» Untergrund, zum Beispiel in Form von Sand, sandigem Lehm, Kies oder Splitt. Und mehr «richtige» Bäume, an denen auch wir heute Lebenden uns schon erfreuen können. Apropos. Auch in der Schweiz werden immer mehr Strassen in Gehstrassen umgewandelt. (Ab 1. Januar 1980 sollen Verkehrssignale und rechtliche Grundlagen für Wohnstrassen eingeführt werden⁴. Wo sich Gehstrassen kreuzen, könnte man Haine anlegen, von Liegenschaftsgrenze zu Liegenschaftsgrenze. Der Untergrund aus anstehendem Boden, durch Walzen mechanisch oder durch Bindemittel, z. B. Kalk, chemisch verfestigt und mit einer wasser- gebundenen Decke versehen, aus Lehm- sand, Steinmehl oder Rotgrund, Bäume mit 10 bis 15 cm Stammdurchmesser und entsprechenden Kronen. Gleichberechtigung oder Vorrang des Fussgängers. Für das Auto vielleicht eine gepflasterte Fahrspur. Bauen wir Strassenkreuzungen zu Westentaschenparks um⁵!

des rues de la vieille ville ne sont pas «historiques», n'est certes pas valable. Quand Zurich, Bâle ou Berne étaient encore ce que nous appelons maintenant des vieilles villes, des champs et des prés se trouvaient à quelques minutes de marche et les routes étaient étroites, souvent trop, la fameuse «étroitesse des ruelles». Aujourd'hui les chaussées sont larges. Le monde du piéton ne se limite pas à la surface du trottoir, mais englobe les chaussées asphaltées, les parcs de stationnement. La couche gris-forcé, noire sous la pluie, est omniprésente comme sa dureté — seul le marteau à air comprimé permet de la percer, seul le marteau à air comprimé permet d'atteindre le sol naturel. C'est pourquoi: plus de revêtements «souples», par exemple sous forme de sable, d'argile sablonneux, de gravier ou de gravillon. Et plus de «vrais» arbres dont pourront jouir dès maintenant tous les vivants.

A propos. En Suisse également de plus en plus de routes sont transformées en rues piétonnes. (A partir du 1er janvier 1980, on prévoit l'introduction de panneaux de signalisation et de bases légales pour les rues d'habitation⁴.) Au croisement des rues d'habitation on pourrait planter des bosquets, de même aux limites d'une propriété. Le sol naturel stabilisé mécaniquement par cylindrage ou chimiquement au moyen d'un liant, par ex. de la chaux, et recouvert d'une couche hydraulique de sable argileux, poudre de grès ou de sable ferrugineux, planté d'arbres avec un tronc de 10 à 15 cm de diamètre et une cime équivalente. Egalité des droits ou priorité aux piétons. Pour la voiture peut-être une voie pavée. «Transformons les carrefours en petits parcs publics⁵!»

of covering ever greater distances to get out of the towns and into the country. Nor does the argument heard sometimes that trees in city centres are «unhistorical» hold good. When Zurich, Basle or Berne were what we now designate as old cities, the fields could be reached in a few minutes' walk and the streets were narrow, often excessively so — the famous «narrowness of alleys». Today we have wide traffic lanes. As pedestrians we experience not only the area of the sidewalk, we at the same time experience the asphalted roadways and parking spaces. The dark grey ground, black in rainy weather, is omnipresent and so is its hardness: it can be opened up only with pneumatic drills, only with pneumatic drills can the grown soil be bared. Therefore: more «soft» ground, e.g. in the form of sand, sandy clay, gravel or chippings. And more «real» trees which we, those living today, may enjoy.

In Switzerland, too, more and more streets are converted into pedestrian zones (from 1st January 1980 traffic signals and the legislative foundation relating to pedestrian streets will be introduced⁴). Where pedestrian streets cross, groves could be established from property boundary to property boundary. The subsoil could be compacted mechanically by rolling or chemically by bonding agents, such as lime, and provided with a water-bonded surface such as sandy clay, stone meal or a similar material; trees with 10 to 15 cm trunk diameters and corresponding treetops. Equal rights or privileges for the pedestrian. Possibly a paved track for automobiles. Let's convert crossings into pocket-size parks⁵!

Anmerkungen

¹ Vgl. hierzu Dietrich Garbrecht: Ein Pflaster für die Füsse. Basler Magazin (Beilage der «Basler Zeitung»), Nr. 5, 3. Februar 1979.

² Siehe z. B. Dietrich Garbrecht u.a.: Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung, Verhaltenswissenschaftlich-empirischer Teil (Band 1: Text; Band 2: Tabellen). Herausgeber: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), Postfach, Königswall, D-46 Dortmund, 1978. — Kevin Lynch (Herausgeber): Growing up in Cities — Studies of the Spatial Environment of Adolescence in Cracow, Melbourne, Mexico City, Salta, Toluca, and Warszawa. The MIT Press, London, and Unesco, Paris, 1977. — Prognos AG: Qualitativer und quantitativer Wohnungsbedarf und Wanderungen in der Freien und Hansestadt Hamburg. Kurzbericht. Herausgeber: Prognos AG, Postfach, 4011 Basel, 1976.

³ Key L. Ulrich: Wenn zuviel Natur entwertet wird. «Frankfurter Allgemeine Zeitung», 20. Dezember 1978.

⁴ Lukas Fierz: Die Wohnstrassen kommen. «Tages-Anzeiger»-Magazin, 24. März 1979.

⁵ Weitere Literatur zur Gestaltung von Gehstrassen: Dietrich Garbrecht: Räume, Verhalten und Stadtgestaltung. Baumeister, 1976, H. 11, S. 1002—1008, 1012. — Ders.: Fussgängerbereiche — ein Alptraum? Baumeister, 1977, H. 11, S. 1052—1053. — Dietrich Garbrecht und Ulrike Matthes: Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung, Planungshandbuch. Herausgeber: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), Postfach, Königswall, D-46 Dortmund, 1979. — Hans Luder: Die dritte Dimension im Strassenbild. Kunst-Bulletin des Schweizerischen Kunstvereins, Dezember 1978, S. 26—29. — Rolf Monheim: Müssen Fussgängerbereiche ein Alptraum sein? Baumeister, 1978, H. 2, S. 162—163. — Paulhans Peters (Herausgeber): Fussgängerstadt. Callway-Verlag, München, 1977.

Remarques*

¹ V. à ce sujet Dietrich Garbrecht: «Un pavé pour les pieds». Basler Magazin (Annexe de la «Basler Zeitung»), No. 5, 3 fév. 1979.

² V. par ex. Dietrich Garbrecht entre autre: Instruments de décision pour la planification des espaces libres, partie scientifique-empirique du comportement (volume 1: texte; vol. 2: tables). Publié par: Institut de recherches pour le développement du territoire et des villes (ILS), BP, Königswall, D-46 Dortmund, 1978. — Kevin Lynch (éditeur): Grandir dans une ville — Etudes sur les espaces réservés à l'adolescence à Cracovie, Melbourne, Mexico City, Salta, Toluca et Varsovie. MIT Press, London et Unesco, Paris, 1977. — Prognos SA: Besoins en logements — qualité et quantité — et mouvements migratoires dans la libre ville hanséatique de Hambourg. Résumé. Publié par: Prognos SA, BP, 4011 Bâle, 1976.

³ Key L. Ulrich: «Quand trop de nature est dépréciée». «Frankfurter Allgemeine Zeitung», 20 décembre 1978.

⁴ Lukas Fierz: «Place aux rues piétonnes». Magazine du «Tages-Anzeiger», 24 mars 1979.

⁵ Autre littérature au sujet de l'aménagement des rues piétonnes: Dietrich Garbrecht: «Espaces, comportement et aménagement des villes». Baumeister, 1976, c. 11, p. 1002—1008, 1012. — Ders.: «Zones piétonnes — un cauchemar?», Baumeister, 1977, c. 11, p. 1052—1053. — Dietrich Garbrecht und Ulrike Matthes: «Instruments de décision pour la planification des espaces libres, manuel de planification». Publié par: Institut de recherches pour le développement du territoire et des villes (ILS), BP, Königswall, D-46 Dortmund, 1979. — Hans Luder: «La troisième dimension dans l'aspect des rues». Bulletin de la Société suisse des beaux arts, décembre 1978, p. 26—29. — Rolf Monheim: «Les zones piétonnes doivent-elles être un cauchemar?», Baumeister, 1978, c. 2, 162—163. — Paulhans Peters (éditeur): «Ville piétonne». Edition Callway, Munich, 1977.

* Note du trad.: les titres sont traduits librement.

Footnotes

¹ In this context cf. Dietrich Garbrecht: Ein Pflaster für die Füsse. Basler Magazin (Appendix to «Basler Zeitung») No. 5 of 3 February 1979.

² see e.g. Dietrich Garbrecht et al.: Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung, Verhaltenswissenschaftlicher-empirischer Teil (Vol. I: text; Vol. II: tables). Published by Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), P.O. Box, Königswall, D-46 Dortmund, 1978. — Kevin Lynch (Publisher): Growing up in Cities — Studies of the spatial Environment of Adolescence in Cracow, Melbourne, Mexico City, Salta, Toluca and Warsaw. The MIT Press, London, & Unesco, Paris, 1977. — Prognos AG: Qualitativer und quantitativer Wohnungsbedarf und Wanderungen in der Freien und Hansestadt Hamburg, Kurzbericht. Publisher: Prognos AG, P. O. Box, 4011 Basle, 1976.

³ Key L. Ulrich: Wenn zuviel Natur entwertet wird. «Frankfurter Allgemeine Zeitung», 20 December 1978.

⁴ Lukas Fierz: Die Wohnstrassen kommen. «Tages-Anzeiger»-Magazin, 24 March 1979.

⁵ Further literature on the subject of pedestrian streets: Dietrich Garbrecht: Räume, Verhalten und Stadtgestaltung. «Baumeister», 1976, H. 11, pp. 1002—1008, 1012. — Idem: Fussgängerbereiche — ein Alptraum? «Baumeister», 1977, H. 11, pp. 1052—1053. — Dietrich Garbrecht und Ulrike Matthes: Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung, Planungshandbuch. Publisher: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), P.O. Box, Königswall, D-46 Dortmund, 1979. — Hans Luder: Die dritte Dimension im Strassenbild — Kunst-Bulletin des Schweizerischen Kunstvereins, December 1978, pp. 26—29. — Rolf Monheim: Müssen Fussgängerbereiche ein Alptraum sein? «Baumeister», 1978, H. 2, pp. 162—163. — Paulhans Peters (Publisher): Fussgängerstadt. Callway Verlag, Munich 1977.