

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 61 (1974)
Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

Artikel: Der Fussgängerverkehr : eine Untersuchung zum Fussgängerplan der Innenstadt von Fulda BRD = La circulation piétonnière : une étude pour le plan-piétons du centre de la ville de Fulda, R.F.A.

Autor: Alexiou, Panayotis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87744>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Der Fußgängerverkehr

Eine Untersuchung zum Fußgängerplan der Innenstadt von Fulda BRD

VON PANAYOTIS ALEXIOU*

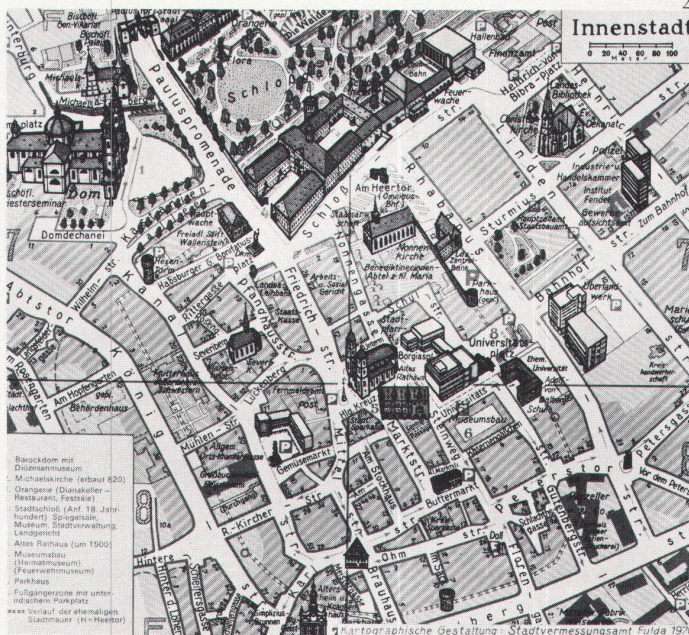
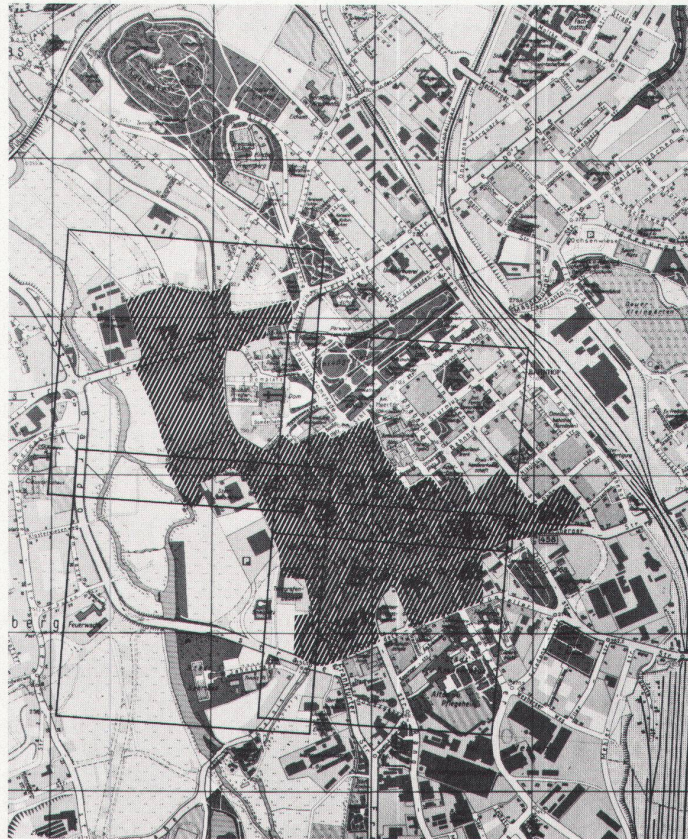
*Der Autor des Beitrages, Dr.-Ing. Panayotis Alexiou, Architekt und Planer, hat die hier präsentierte Untersuchung als Projektleiter beim Europäischen Zentrum für angewandte Wirtschaftsforschung, PROGNOS, Basel, durchgeführt.

Der Fußgängerverkehr zu den Einkaufsstätten

Die Annahme, dass die Fußgänger immer den Fahrstrassen folgen, ist falsch. Vergleichende Untersuchungen haben ergeben, dass der Fußgänger, wenn er die Möglichkeit dazu hat, seine eigenen Wege geht und, dass er überwiegend den Geschäften und nicht dem Fahrverkehr folgt. Der Geschäftsfußgängerverkehr gewinnt dadurch an Bedeutung. Er ist nicht nur ein «fliessender», d. h. ein Bewegungsverkehr, sondern auch ein «ruhend» Verkehr. Es wird somit deutlich, dass bei der Planung einer derartigen Strasse nicht nur der von Geschäft zu Geschäft gehende Fußgänger, sondern auch der vor einem Schaufenster weilende Fußgänger berücksichtigt werden sollte. Des weiteren muss der Fußgänger vor Regen, Schnee und Sonne und, im Falle einer zeitweisen Benutzung der Geschäftsstrasse durch Fahrverkehrsmittel, vor deren schon erwähnten negativen Folgen (Staub, Lärm, usw.) soweit wie möglich geschützt werden.

Ein Hauptcharakteristikum des Geschäftsfußgängerverkehrs ist das Pendeln des Fußgängers von Strassenseite zu Strassenseite. Das würde bedeuten, dass – wenn die dadurch entstehende Gefährdung des Fußgängers vom Fahrverkehr ausgeräumt werden sollte –, eine stufenweise Umwandlung der Geschäftsstrasse von einer Mehrzweckstrasse in eine reine Fußgängerstrasse (den Fußgängern dauernd vorbehalten) notwendig wäre. Die Strassen oder Plätze, die im Untersuchungsgebiet für einen Geschäftsfußgängerverkehr in Frage kommen, sind an erster Stelle

- die Friedrichstrasse
- die Marktstrasse
- der Buttermarkt
- die Mittelstrasse
- südlicher Teil des Steinwegs und
- die Karlstrasse.



1 Plan der Innenstadt von Fulda, Bundesland Hessen, BRD. Graue Fläche: vorgesehener Fußgängerbereich
2 Übersichtsplan der Innenstadt

1 Plan du centre de Fulda, pays de Hesse, RFA. En gris: zone piétonnière prévue
2 Plan d'ensemble du centre

Im unmittelbaren Anschluss daran (ausserhalb des Untersuchungsgebietes) gehören hierzu der Universitätsplatz, nördlicher Teil der Rhabanusstrasse und die Bahnhofstrasse.

Der Fußgängerverkehr zu den Arbeitsstätten

Zu dieser Hauptart des Fußgängerverkehrs gehören die Wege, die von den Berufstätigen benutzt werden, um die verschiedenen Arbeitsstätten, die über die ganze Innenstadt verstreut sind, zu erreichen. Der Haupt- und Busbahnhof bilden die wichtigsten Konzentrationspunkte des Fußgängerverkehrs insgesamt. Der Berufsfußgängerverkehr ist somit eng mit dem Fußgängerverkehr am Haupt- und Busbahnhof verbunden.

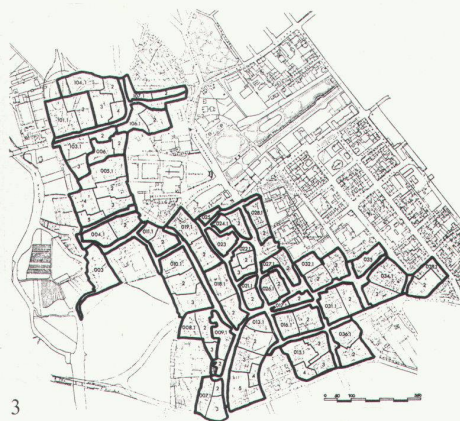
Charakteristisch für den Berufsfußgängerverkehr ist im Gegensatz zum Geschäftsfußgängerverkehr erstens die stossartige Belastung der Wege während der Morgen- und Nachmittagsstunden (Stossfußgängerverkehr) und zweitens die Eile, mit der der Berufstätige sein Ziel erreichen möchte. Es handelt sich hier um einen «fliessenden» Fußgängerverkehr, der bei einer detaillierteren Fußgängerplanung der gesamten Innenstadt untersucht werden müsste. (Haupt- und Busbahnhof befinden sich ausserhalb des Untersuchungsgebietes).

Der Fußgängerverkehr am Haupt- und Busbahnhof

Wie schon erwähnt, spielen der Haupt- und Busbahnhof für den gesamten Fußgängerverkehr, d. h. für die Einkaufenden, für die Berufstätigen¹, für die Erholungssuchenden bzw. für den Fremdenverkehr², für den Behördenverkehr, den Verkehr zu den kulturellen Einrichtungen und nicht zuletzt für den Schulverkehr eine sehr

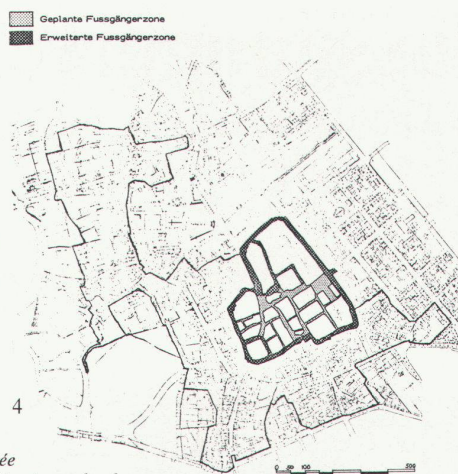
¹ Im Raum Fulda haben wir 2907 Ependler (Berufspendler) mit Eisenbahn und 4779 mit öffentlichem oder privatem Linienbus (Statistische Berichte 1970)

² Der Fremdenverkehr notierte 1763 angekommene Gäste im Juni 1970. Ähnlich sehen die Zahlen aus für die Monate Mai, Juli und August (Angaben der Stadt)



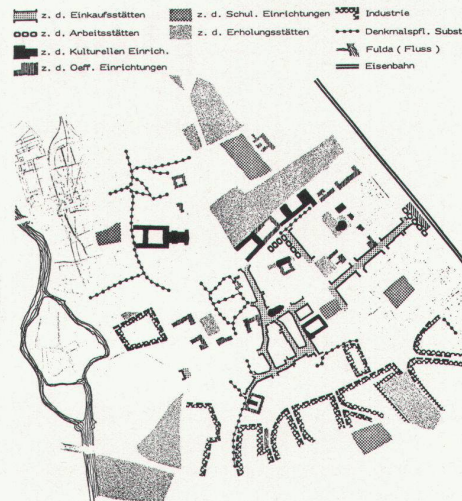
3

3 Untersuchungsgebiet. Blockabschnitte
4 Untersuchungsgebiet. Links:
Darstellung der Fussgängerzonen.
Rechts: Darstellung der Fussgänger-
verkehrsarten



4

3 Zone étudiée
4 Zone étudiée. A gauche: les espaces
pour piétons. A droite: les différentes
sortes de circulation piétonnière



grosse Rolle. Es wird dadurch ersichtlich, wie wichtig die Planung bzw. Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Bus und Bahn) erstens in bezug auf Verkehrssicherheit (Fahrverkehr/Fussgängerverkehr) und zweitens Orientierungsmöglichkeit ist.

Haupt- und Busbahnhof sind somit im Rahmen eines Fussgänger-netzes, das die ganze Stadt erschliessen sollte, mit zu integrieren. Das gleiche trifft auch zu auf die Bushaltestellen. Die Bedeutung der jetzigen Bushaltestellen Marktstrasse, Mittelstrasse und Brauhausstrasse der Linien 8 und 9 kann nicht berücksichtigt werden, da sie durch die Umwandlung dieses Gebietes in eine Fussgängerzone verlegt werden müssten.

Der Fussgängerverkehr zu den kulturellen und öffentlichen Einrichtungen

Abgesehen vom Haupt- und Busbahnhof sind die kulturellen und öffentlichen Einrichtungen einer Stadt, wie Stadtverwaltung, Theater, Museen, Kirchen, Kinos, Post usw., weitere Konzentrationspunkte mit starkem Publikumsverkehr, wodurch gefährliche Überschneidungen zwischen Fussgänger- und Fahrverkehr entstehen. Im Untersuchungsgebiet und in seinem unmittelbaren Bereiche wären u.a. hierzu die Königsstrasse in Höhe des Amtsgerichts (zukünftiges Behördenzentrum), die Schlossstrasse in Höhe des Schlosses bzw. der Stadtverwaltung sowie die Pauluspromenade in Höhe des Domes zu erwähnen.

Der Fussgängerverkehr zu den Schuleinrichtungen

Der Schulfussgängerverkehr ist genau wie der Berufsfussgängerverkehr auf die Morgen- bzw.

Nachmittagsstunden konzentriert (Stossfussgängerverkehr) und kann, was mindestens den Weg zur Schule anbetrifft, als ein «fliessender» Fussgängerverkehr angesehen werden (im Gegensatz dazu ist der Weg des Schulkindes nach Hause nicht mehr rein «fliessender» Art. Hier werden kleine Pausen eingelegt und, wo die Möglichkeiten gegeben sind – wenn auch kurz –, wird gespielt und geschaut, was man als «ruhender» Fussgängerverkehr kurzer Dauer bezeichnen könnte).

Die ständig wachsenden Verkehrsunfälle der Schulkinder können nicht einfach hingenommen werden, genauso wenig wie die negativen gesundheitlichen Auswirkungen des Fahrverkehrs durch Lärm und Luftverschmutzung.

Derartige schulische Anlagen müssen deshalb im Fussgänger-netz mit einbezogen werden. Hierzu gehört auch der Fussgängerverkehr zu den Kinderstätten (-gärten). In diesem Zusammenhang wäre u.a. die Kronhofstrasse in Höhe der Domschule sowie die Dahlbergstrasse bzw. die Kändlerstrasse in Höhe der Heinrich von Bibra-Schule zu erwähnen.

Der Fussgängerverkehr zu den Erholungseinrichtungen

Niemand kann das natürliche Bedürfnis von Älteren, Erwachsenen und Kindern unterdrücken, sich in nächster Nähe der Wohnungen und Arbeitsstätten – wenn auch kurz – zu erholen bzw. zu entspannen. Die Tatsache, dass in der Innenstadt insgesamt sehr viele ältere Leute³ leben, (in der westlichen Innenstadt sind es 20%), die nicht in der Lage sind, weite Wege oder Fahrten zu machen, darf nicht ausser Acht gelassen werden. Genauso sieht es auch bei den Kin-

dern aus (in der westlichen Innenstadt sind es 16,3%). Das gleiche trifft aber auch zu auf die Erwachsenen, wie beispielsweise die Hausfrauen, die ihre Babys spazieren fahren oder die arbeitenden Menschen, die während der Mittagspause ungestört vom Fahrverkehr etwas ausruhen bzw. laufen wollen.

Es wird somit ersichtlich, wie wichtig es ist, Erholungswege bzw. Plätze innerhalb der Innenstadt zu schaffen, die vollkommen vom Fahrverkehr abgeschlossen werden sollten, was wiederum durch eine entsprechende Bepflanzung zu einer Verbesserung des Kleinklimas der Innenstadt führen könnte.

Der Erholungsfussgängerverkehr ist bezüglich der Erholungsplätze hauptsächlich ein «ruhender» Fussgängerverkehr von kürzerer und längerer Dauer. Erholungs- bzw. Grünanlagen, die sich ausserhalb der westlichen Innenstadt befinden, wie z.B. der Spielplatz am Frauenberg, der Spielplatz südwestlich des Telegrafenamtes, der Schlossgarten, das Naherholungsgebiet an der Olympiastrasse, der Kinderspielplatz am Hauptzollamt oder die Spiel- und Tummelwiese (Bolzplätze) in der Nähe der Langenbrückenstrasse, sollten ohne Gefährdung vom Fahrverkehr durch Fussgängerwege erreichbar sein.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich kein Kinderspielplatz. Der einzige in unmittelbarer Nähe befindet sich an der Wiesenmühlenstrasse/Am Rosengarten. Da im Untersuchungsgebiet keine weiteren Anlagen geplant sind, wäre es notwendig, an den zwei vorgesehenen und förmlich festgelegten Sanierungsgebieten I und II derartige Plätze in ausreichendem Masse vorzusehen.

Die denkmalpflegerische Sub-

stanz insgesamt weist bezüglich des Fussgängerverkehrs eine Mischform kultureller und Erholungsart auf. Das trifft vor allem auf die Strassen und Plätze mit einer überregionalen, regionalen, lokalen und situationsbedingten Bedeutung zu. Das heisst, dass derartige Strassen und Plätze als Bestandteil eines Fussgänger-netzes angesehen werden sollten. Abgesehen von den erhaltenen Strassen und Plätzen der Kernstadt wären im Untersuchungsgebiet

- die Löherstrasse mit einer situationsbedingten Bedeutung
- ein Teil der Königsstrasse mit einer situationsbedingten Bedeutung
- das Abtstor mit einer situationsbedingten Bedeutung
- die Tränke mit einer situationsbedingten Bedeutung
- die Kronhofstrasse mit einer situationsbedingten Bedeutung
- ein Teil der Langenbrückenstrasse mit einer situationsbedingten Bedeutung und
- das Eichsfeld mit einer lokalen Bedeutung zu erwähnen (siehe Fussgängerplan).

Aus der Bedeutsamkeit der einzelnen Hauptarten des Fussgängerverkehrs wird ersichtlich, dass im Bereich der Innen- und Gesamtstadt Fulda die Erstellung eines mit dem Fahrverkehr integrierten Systems von Fuss- und Wanderwegen nicht nur für eine Wiederbelebung des Geschäftslebens der Altstadt, sondern auch für eine Verbesserung der Lebensqualität des Gesamttraumes Fuldas notwendig ist. ■

³ Hier sind nur die über 65-Jährigen gemeint

La circulation piétonnière

une étude pour le plan-piétons du centre de la ville de Fulda, R.F.A.

Par Panayotis Alexiou

Les trajets à pied domicile-magasins

La supposition que les piétons suivent toujours les rues est fautive. Des études comparatives ont révélé que le piéton, lorsqu'il en a la possibilité, suit son propre chemin et qu'il s'oriente par rapport aux magasins et non par rapport à la circulation. Les trajets à pied vers les magasins gagnent, de ce fait, en importance. Il ne s'agit pas seulement d'un trafic «mobile», c'est-à-dire en mouvement, mais encore d'un trafic «immobile». Il en ressort que lors de la planification d'une telle rue, il faut prendre en considération non seulement le piéton allant de magasin en magasin mais aussi le piéton faisant des stations devant les vitrines. En outre, le piéton doit être protégé de même que, en cas d'utilisation temporaire de la rue marchande par des véhicules, des nuisances causées par celle-ci (poussière, bruit), nuisances déjà mentionnées auparavant. L'une des caractéristiques majeures du trafic des piétons effectuant leurs courses est le mouvement alternatif d'un côté de la rue vers l'autre. Ceci signifierait que – si l'on devait éliminer le danger causé par le trafic automobile pour le piéton changeant de trottoir – une transformation par étapes de la rue marchande, d'une rue à fonctions multiples en une rue réservée aux seuls piétons, deviendrait nécessaire. Les rues ou places entrant en ligne de compte, dans la zone étudiée, pour un trafic piétonnier de ce type, sont, en premier lieu, la Friedrichstrasse, la Marktstrasse, le But-

termarkt, la Mittelstrasse, la partie sud du Steinweg et la Karlstrasse. En prolongation directe (hors de la zone étudiée): le Universitätsplatz, la partie nord de la Rhabanusstrasse et la Bahnhofstrasse.

Les trajets domicile-travail

A cette catégorie principale de trajets appartiennent les chemins empruntés par les travailleurs pour se rendre à leurs différents lieux de travail répartis dans tout le centre de la ville. La gare ainsi que la gare routière constituent les points principaux de trafic piétonnier. Les trajets domicile-travail se trouvent donc en liaison étroite avec le trafic piétonnier aux abords de la gare et de la gare routière. Les trajets à pied domicile-travail se distinguent des trajets domicile-magasins premièrement par le brusque encombrement des chemins le matin et l'après-midi (trafic piétonnier par poussées) et deuxièmement la hâte avec laquelle le travailleur cherche à gagner sa destination.

Il s'agit là d'un trafic «mobile» qu'il faudrait étudier lors de la planification détaillée de l'ensemble du trafic piétonnier dans tout le centre (gare et gare routière se trouvent en dehors de la zone étudiée).

Le trafic aux abords de la gare et de la gare routière

Comme nous l'avons déjà mentionné, la gare et la gare routière jouent un grand rôle pour tout le trafic piétonnier, c'est-à-dire pour les gens

effectuant leurs courses ou se rendant à leur travail¹, pour les trajets à but récréatif, à savoir le tourisme², pour les trajets de caractère administratif, pour les trajets vers les institutions culturelles et, non négligeables, les trajets domicile-écoles. Il en découle l'importance de la planification ou réalisation de la place devant la gare (bus et trams) premièrement en vue de la sécurité (ségrégation voirie-piétons) et deuxièmement la possibilité de s'orienter. Gare et gare routière sont donc à intégrer dans le cadre d'un réseau piétonnier donnant accès à l'ensemble de la ville. Ceci est valable également pour les arrêts d'autobus. L'importance des arrêts d'autobus actuels à savoir Marktstrasse, Mittelstrasse et Brauhausstrasse des lignes 8 et 9 ne peut pas être prise en considération, car ceux-ci devraient être déplacés en raison de la transformation de cette zone en une zone piétonnière.

Les trajets à destination des institutions culturelles et publiques

A part la gare et la gare routière, les institutions culturelles et publiques d'une ville, comme administration municipale, théâtre, musées, églises, cinémas, poste, etc... constituent d'autres points à fort trafic piétonnier, d'où résultent des conflits entre les piétons et les véhicules. Dans la zone étudiée et ses abords immédiats, il faudrait signaler à ce propos la Königsstrasse, à la hauteur du Tribunal Administratif (futur centre administratif), la Schlossstrasse à la hauteur du château resp. de l'administration municipale, ainsi que la Pauluspromenade à la hauteur de la cathédrale.

Les trajets domicile-écoles

Les trajets alternatifs domi-

cile-écoles sont, tout comme les trajets domicile-travail, concentrés sur la matinée et l'après-midi (trafic piétonnier par poussées) et peuvent, du moins en ce qui concerne les trajets domicile-écoles, être considérés comme trafic «mobile» (le retour de l'écolier à son domicile par contre n'est plus purement «mobile»). Il y a des arrêts, et, lorsque cela est possible, on joue, on regarde, ce que l'on pourrait définir comme trafic piétonnier «immobile» pour un laps de temps limité.)

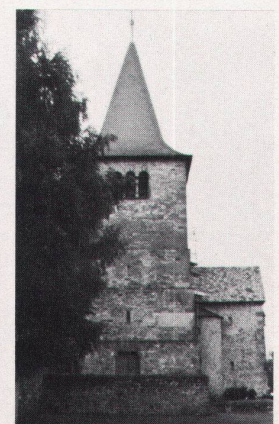
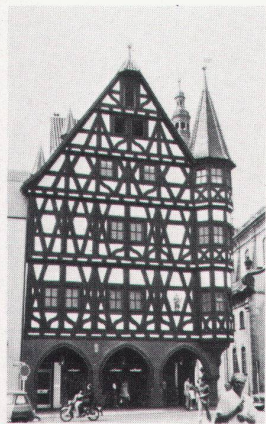
L'augmentation constante des accidents de la circulation dont sont victimes les écoliers ne peut pas être simplement acceptée, de même les effets négatifs du trafic des véhicules sur la santé, causés par le bruit et la pollution de l'air. De telles institutions scolaires doivent donc être intégrées dans le réseau piétonnier, de même que le trafic domicile-crèches ou le trafic domicile-jardin d'enfants. Dans ce contexte il faut mentionner la Kronhofstrasse, à la hauteur de la Domschule, ainsi que la Dahlbergstrasse resp. Kändlerstrasse à la hauteur de l'école Heinrich von Bibra.

Les trajets à destination des aires récréatives (espaces verts, terrains de jeux)

Personne ne peut supprimer le besoin naturel des personnes âgées, des adultes et des enfants, de chercher la détente à proximité de l'habitat ou du lieu de travail. Il ne faut pas négliger le fait que beaucoup de personnes âgées³ vivent dans le centre de la ville (dans le centre ouest, ils représentent 20%) qui ne sont pas en mesure d'entreprendre de longs trajets à pied (ou autre). La même situation se retrouve pour les enfants (dans le centre ouest ils représentent 16,3%) ainsi que chez les adultes, comme par

Suite à la page 705

- 5 Bonifaziusplatz mit Hauptwache
- 6 Borgiasplatz
- 7 Altes Rathaus
- 8 Steinweg
- 9 Dom
- 10 Schloss
- 11 Michaelskirche
- 5 Bonifaziusplatz avec Hauptwache
- 6 Borgiasplatz
- 7 L'ancien Hôtel de Ville
- 8 Steinweg
- 9 Cathédrale
- 10 Château, 11 Eglise St-Michel



¹ Dans la région de Fulda, il y a 2907 migrants (travailleurs se rendant à leur travail) utilisant le train et 4779 avec des autobus publics ou privés (statistique 1970).

² On a compté 1763 arrivées de touristes en juin 1970. On retrouve ce chiffre pour les mois de mai, juillet et août (données fournies par la ville).

³ On entend ici uniquement les personnes ayant plus de 65 ans.