# Platz und Verkehr

PLATZ UND VERKEHR

Masterthesis

Hochschule für Technik Rapperswil HSR
MSc Engineering FHO in Raumplanung
Verfasser: Samuel Flükiger, dipl. Arch. FH
Begleitung: Prof. Klaus Zweibrücken, HSR
Ursina Fausch, dipl. Arch. ETH
Experte: Klaus Hornberger, Dr. sc. techn. dipl. Arch. ETH
Brugg, 14.07.2011

# Kurzverzeichnis

1 Einleitung 1

TEIL I: STAND DER FORSCHUNG

2 Geschichte des Platzes 4
3 Funktion, Raum und Gestaltung 8
4 Fussgänger und motorisierter Verkehr 18
5 Prozesse zur Aufwertung 34

TEIL II: KATEGORISIERUNG UND BEURTEILUNG

6 Qualitätskriterien 38
7 Erhebungsmethoden 42
8 Typologisierung 49
9 Typologien nach Bedeutung 61
10 Typologien nach Verkehrsführung 88
11 Typologien nach Schwerpunkt 142

TEIL III: FALLBEISPIELE

12 Vorgehen 146
13 Hauptplatz, Schwyz 148
14 Place Central, Monthey 155
15 Tessinerplatz Zürich 161
16 Zentralplatz, Biel 167

TEIL IV: HINWEISE ZUM UMGANG MIT VERKEHR AUF PLÄTZEN

17 Vorgehen und Grundsätze 174
18 10 Punkte zu einem erfolgreichen Platz mit Verkehr 175
19 Städtebau und Aufenthalt 177
20 Verkehrsführung 180
21 Gestaltung 185
22 Verkehrsregime und Parkierung 189

23 Kritischer Rückblick 191

TEIL V: ANHÄNGE

24 Glossar 193
25 Bibliografie 195
26 Quellenverzeichnis 196
27 Abbildungsverzeichnis 199

Inhaltsverzeichnis


1 EINLEITUNG

Ausgangslage 1
Vorgehen 1
Ziele der Arbeit 1
Aufbau der Arbeit 2
Teil I: Stand der Forschung 2
Teil II: Kategorisierung und Beurteilung 2
Teil III: Fallbeispiele 2
Teil IV: Hinweise zum Umgang mit Verkehr auf Plätzen 2
Teil V: Anhang 2

TEIL I: STAND DER FORSCHUNG

2 GESCHICHTE DES PLATZES

Die griechische Agora 4
Das römische Forum 4
Die drei Platzarten des Mittelalters 4
Renaissance und Barock 5
Wohnplatz: ein Kind des Barocks 5
Der Platz der Kolonialstädte 5
Der Platz in islamischen Städten 5
Verkehrsprobleme ab dem 19. Jahrhundert 6
Motorisierung der Städte 6
Neue Platzarten 6
Wiederentdeckung des öffentlichen Raums 7
Revitalisierungsprojekte und Kunst auf Plätzen 7

3 FUNKTION, RAUM UND GESTALTUNG

3.1 Verschiedene Definitionen 8

3.2 Aufgaben von Platzanlagen 9

Warum Ortschaften gute Plätze brauchen 9
1. Plätze geben Identität und Öffentlichkeit 9
2. Aufenthalt, kulturelle und politische Anlässe 9
3. Öffentliche Freiräume als Visitenkarte 9
4. Plätze helfen der wirtschaftlichen Entwicklung 9
Der Platz im Zentrum des öffentlichen Lebens 10
Wandel und Konstanz der Nutzungen am Beispiel der Piazza Navona 10
Aufgaben heutiger Plätze 10
Offizielle Anlässe 11
Alltägliche Funktionen 11
Immaterielle Aufgaben 11
Die Multifunktionalität als wesentliches Ziel 11
Wechsel der Aufgaben mit den Tageszeiten, Wochentagen und Jahreszeiten 12
Spezifische Anlässe 12
Tageszeit 12
Jahreszeit 12

3.3 Lage und Randnutzungen 13

Lage innerhalb des Stadtgefüges 13
Zur Rolle der Randnutzungen 13

3.4 Zur Proportion und Gliederung 14

Durch Umrahmung zum Raum 14
Das richtige Grössenverhältnis 14
Die Rolle der Form 15
Totalitäre Massstäbe 15
Stellung von Objekten an oder auf Plätzen 15
Der Schwerpunkt von Plätzen 15
Gliederung und Gestaltung der Oberflächen 16
Ratschläge zur Platzierung von Objekten 16
Die neue Aufgabe Entrümpeln 17
Sitzbänke 17
Bepflanzung 17
Wasser, Brunnen 17
Lichtgestaltung 17

4 FUSSGÄNGER UND MOTORISIERTER VERKEHR

4.1 Fussgänger und Platz 18

Aktivitäten auf Plätzen 18
Beobachten und sich beteiligen 18
Verschiedene Aktivitätstypen auf Plätzen 18
Notwendige Aktivitäten 18
Optionale Aktivitäten 18
Soziale Aktivitäten 18
Gehen 19
Stehen 20
Sitzen 21
Fussgängerdichten 22

4.2 Motorisierter Verkehr auf Plätzen 23

Grundsätzliches zum Thema 23
Zur Problematik von Verkehr auf Plätzen 23
Verkehrsknoten versus Platzanlage 23
Anzahl der Konfliktpunkte 24
Zur Rolle der Verkehrsführung 24
Hinweise zur Verkehrsführung aus der Literatur 24
Barrierefreiheit als Herausforderung 24
Fussgängerquerungen der Fahrbahn 25
Strassenbreite und Spurenanzahl 25
Die Wirkung des motorisierten Verkehrs 25

Parkierung auf Plätzen 28
Die verschiedenen Verkehrsregimes 28
Fussgängerzonen: gewisse Plätze vertragen keinen Verkehr 28
Von der Strasse zum Platz mit Shared Space 29
Die schweizerische Begegnungszone 29
Tempo 30: ohne Vortrittsrecht für Fussgänger 30
Tempo 50: bedingt Fussgängerstreifen 30
Temporäre Verkehrsregimes 31
Öffentlicher Verkehr auf Plätzen 31
Haltestellen als raumprägende Elemente 31
Zur Busführung auf Plätzen 31
Trams mit sehr weiten Kurvenradien 31

5 PROZESSE ZUR AUFWERTUNG

Wie erfolgreiche öffentliche Räume geschaffen werden können 34
1. Die Bevölkerung ist der Experte 34
2. Schaffe einen Ort, nicht ein Design 34
3. Schaue für Partner 34
4. Man sieht sehr viel mit Beobachten 34
5. Habe eine Vision 34
6. Beginne mit der Petunie 34
7. Trianguliere 34
8. Man sagt immer, dass es nicht möglich ist 35
9. Die Form unterstützt die Funktion 35
10. Geld ist nicht das Thema
11. Der Prozess ist nie zu Ende 35

TEIL II: KATEGORISIERUNG UND BEURTEILUNG

6 QUALITÄTSKRITERIEN

Zur Grundproblematik von Qualitätskriterien 37
Das Schema des Project Public Space 37
10. Prinzipien guter Plätzen 38
1. Abbild und Identität 38
2. Attraktionen und Bestimmung 38
3. Annehmlichkeiten 38
4. Flexibles Design 39
5. Saisonale Strategien 39
6. Zugang 39
7. Der innere und der äussere Platz 39
8. Arme ausstrecken wie ein Tintenfisch 39
9. Unterhalt und Management sind sehr wichtig 39
10. Unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten 39
Gehl und das Centre for Public Space Research 39
Die drei Aktivitätstypen 41
Fussgängerdichten 41

7 ERHEBUNGSMETHODEN

7.1 Grundproblematik 42

7.2 Fussgängererhebungen 43

Aufenthalt und Durchqueren 43
Bedeutung der Einflussfaktoren Wetter, Wochentag, Temperatur und Jahreszeit 43
Erfassungskriterien 44
Personen bzw. Aktivitäten 44
Personenmerkmale 44
Infrastruktur-Angebote 44
Konflikte 44
Zählen der Durchquerung 44
Querschnittzählungen 44
Tracking 44
Erhebungszeitpunkt 45
Erhebungsintervalle und Hochrechnung 45
Aufnahmen der Aufenthaltsaktivtäten 45
Erhebungsintervall und Zeitpunkt 46
Scannen mit der Beobachtungsmethode Burano 46
Zeitausschnittmethode 46
Personen-, gruppenbezogene Beobachtung 46
Behaviour Mapping 46
Spuren messen 47
Interviews und Befragungen 47

7.3 weitere Erhebungsmethoden 48

Motorisierter Verkehr 48
Öffentlicher Verkehr 48
Veloverkehr 48
Randnutzungen 48
Zusammenstellung der Anlässe 48
Weiteres 48

8 TYPOLOGISIERUNG

8.1 Methoden aus der Literatur 49

Problematik der Typologisierung 49
Platztypen nach Bedeutung I 49
Verkehrsplätze 49
Nutzplätze (Markt-, Fest- und Exerzierplätze,...) 49
Gartenplätze 50
Architekturplätze 50
Architekturplätze: Vorplatz 50
Bebaute Plätze 50

Umbaute Plätze 50
Denkmalplätze 51
Stadttorplätze 51
Doppelplätze 51
Platztypen nach Bedeutung II 51
Typologien nach Jan Gehl 51
Platztypen nach Nutzung 51
Platztypen nach Form 51
Platztypen nach Proportion 52
Platztypen nach angrenzenden Gebäuden 52
Fazit über die Typologisierung 52

8.2 Wahl der Typologisierung für Untersuchung 54

Vertiefte Betrachtung und Erarbeitung dreier Typologisierungen 54
Typen nach Bedeutung 54
Typen nach Verkehrsführung 54
Typen nach Zonierung 54
Übersichtsdarstellungen der Referenzbeispiele 54
Verkehrsbelastung 54
Mehrere Bedeutungen pro Platz 55
Auswertung Referenzbeispiele 55
Darstellung Platzfläche 55
Darstellung Verkehrsfläche 55

8.3 Referenzbeispiele im Vergleich 56

9 TYPOLOGIEN NACH BEDEUTUNG

Verkehrsplatz 61
Kopenhagen, Sankt Hans Torv 62
Kopenhagen, Husum Torv 64
Nutzplatz 67
Köniz, Neuhausplatz 68
Gartenplatz 71
Kopenhagen, Melchior Torv 72
Malmö, Gustav Adolf Torg 74
Lyon, Place de la Bourse 76
Architekturplatz 79
Kopenhagen, Gammeltorv / Nytorv 80
Denkmalplatz 83
Rom, Piazza del Popolo 84
Paris, Place Vendôme 86

10 TYPOLOGIEN NACH VERKEHRSFÜHRUNG

10.1 Peripher befahrene Plätze 88

Vierseitige Verkehrsführung 91
Siena, Piazza del Campo 92
Barcelona, Plaça de la Palmera 94
Kreisverkehr, runde Umrahmung 97
London, Seven Dials 98
Einseitige Verkehrsführung 101
Olite, Plaza de Carlos III el Noble 102
Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung 105
Barcelona, Plaça de Navas 106
Haren, Raadhuisplein 108

10.2 Zentral befahrene Plätze 110

Mittige Verkehrsführung 113
Lyon, Place de la République 114
Diagonale Verkehrsführung 117
Aarberg, Stadtplatz 118
Kreuzung 121
New York, Times Square 122
Keine Verkehrsführung 125
Santa Severina, Piazza Vittorio Emanuele 126
Kreisverkehr 129
Barcelona, Rambla del Poblenou 130
Köniz, Blauäckerplatz 132
Unregelmässige Verkehrsführung 135
Lyon, Place Charles Hernu 136
Bewegungszone, Ruhezonen und Schwerpunkt 139

11 TYPOLOGIEN NACH SCHWERPUNKT

Schwerpunkt im Zentrum 142
Schwerpunkt versetzt vom Zentrum 142
Zwei Schwerpunkte 143
Schwerpunkt bei vielseitigen Platzräumen 143

TEIL III: FALLBEISPIELE

Fragestellung für die Fallbeispiele 146
Kriterien für die Auswahl 146
Ausgewählte Platzbeispiele 146
Zürich, Tessinerplatz 146
Schwyz, Hauptplatz 146
Biel, Zentralplatz 146
Monthey, Place Central 146

12 VORGEHEN

Vorgehen bei den Fallbeispielen 147
Rahmenbedingungen und Grundlagen 147

Anforderungen für die Erhebungen vor Ort 147
Kartierung der Situation und Charakteristiken 147
Tätigkeiten der Personen im Freiraum 147
Querungsstellen der Fussgänger 147
Qualitative Beurteilung der Aufenthaltsflächen, des Platzraums und der Gestaltung 147
Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr 147
Fazit 147

13 HAUPTPLATZ, SCHWYZ

Geschichte und Form des Platzes 148
Geschichte 148
Form und Raum 148
Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten 148
Funktionen des Platzes 149
Randnutzungen 149
Verkehr 149
Knotenpunkt und Verkehrsbelastung 149
Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregime 149
Politische Debatte 150
Fussgänger 150
Aufenthaltsnutzungen 150
Fazit 150

14 PLACE CENTRAL, MONTHEY

Funktion und Form des Platzes 155
Bedeutung und Geschichte 155
Form und Raum 155
Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten 155
Funktionen des Platzes 155
Randnutzungen 155
Verkehr 156
Knotenpunkt und Verkehrsbelastung 156
Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregime 156
Fussgänger 156
Parkplätze 156
Aufenthaltsnutzungen 156
Fazit 156

15 TESSINERPLATZ, ZÜRICH

Funktion und Form des Platzes 161
Bedeutung und Geschichte 161
Form und Raum 161
Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten 161
Funktionen 161
Randnutzungen 161
Verkehr 162
Knotenpunkt und Verkehrsbelastung 162
Verkehrsführung 162
Fussgänger und Geschwindigkeitsregime 162
Aufenthaltsnutzungen 162
Fazit 162

16 ZENTRALPLATZ, BIEL

Funktion und Form des Platzes 167
Bedeutung und Geschichte 167
Form und Raum 167
Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten 167
Funktionen 167
Randnutzungen 167
Verkehr 168
Knotenpunkt und Verkehrsbelastung 168
Verkehrsführung 168
Fussgänger und Geschwindigkeitsregime 168
Fazit 168

TEIL IV: HINWEISE ZUM UMGANG MIT VERKEHR AUF PLÄTZEN

17 VORGEHEN UND GRUNDSÄTZE 174

18 ZEHN PUNKTE ZU EINEM ERFOLGREICHEN PLATZ MIT VERKEHR

1. Beharre auf der Notwendigkeit von Plätzen 175
2. Schaffe einen Ort mit Charakter 175
3. Ein Platzkonzept beinhaltet nicht nur die Fläche 175
4. Beachte die gleichen Prinzipien, ob mit oder ohne Verkehr 175
5. Entlaste den Platz von Aufgaben 175
6. Es ist oft mehr möglich als man denkt 175
7. Überzeuge die Neinsager 176
8. Untermaure die Anliegen der Fussgänger und der Aufenthaltsfunktionen mit Fakten 176
9. Ziehe qualifizierte Fachpersonen bei 176
10. Setze die Konzepte konsequent um 176

19 STÄDTEBAU UND AUFENTHALT

Bedeutende Plätze befinden sich an den besten Lagen innerhalb der Stadtstruktur 177
Die Grundfigur sollte gut und der Platzraum möglichst geschlossen sein 177
Plätze dienen dem Aufenthalt und der Begegnung 177
Erdgeschossnutzungen beleben den Platz vom Rand aus 177
Die Fassaden sind das Rückgrat der Aufenthaltsfläche 178
Der introvertierte Platz als Notlösung 178
Plätze sollten multifunktional sein 179
Plätze brauchen gute Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten 179
Plätze sollten genügend Platz in Platz Situationen aufweisen 179
Für wichtige Anlässe können auch temporäre Aufenthaltsflächen geschaffen werden 179

20 VERKEHRSFÜHRUNG

Zur Fussgängerführung auf Plätzen 180
Fusswege sollen komfortabel und ohne gespürte Umwege sein 180
Die Zugänge zu den Aufenthaltsflächen sind zu priorisieren 180
Grundsätze der Verkehrsführung des MIV 181
Kleinere Verkehrsflächen ermöglichen grössere Aufenthaltsflächen 181
Die Platzgliederung soll mithelfen, den Verkehr zu ordnen 181
Prinzipien der Anordnung von Aufenthaltsflächen 181
Die natürlichen Verkehrswege sind zu beachten 181
Vereinfachung mittels Reduktion der Begegnungspunkte 181
Die verschiedenen Verkehrsführungen 182
Vierseitige Verkehrsführung 182
Kreisverkehr 182
Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung 183
Einseitige Verkehrsführung 183
Mittige Verkehrsführung 183
Diagonal 183
Kreuzung 183
Keine Verkehrsführung 184
Verkehrsführung des öffentlichen Verkehrs 184

21 GESTALTUNG

Anordnung von Objekten und Gestaltung 185
Die Verkehrswege und die Zonierung sollen beachtet werden 185
Ein guter Platz füllt sich mit Menschen und nicht mit Objekten 185
Keine wichtigen Sichtbeziehungen unterbinden 185
Die Objekte sollten triangulieren 185
Sorgfalt auch im Detail 185
Vorsicht mit Begrünungen 185
Das Potential des Materials und der Textur 186
Vorsicht mit Markierungen 186
Fahrbahnausgestaltung 187
Der Übergang zur Strasse verdient besondere Sorgfalt 187
Zwei Strategien zur Fahrbahnausprägung 188

22 VERKEHRSREGIME UND PARKIERUNG

Organisation des motorisierten Verkehrs 189
Verkehrsregime auf Platzräumen 189
Verkehrsfreie Plätze 189
Shared Space / Begegnungszonen 189
Tempo 30 189
Tempo 50 189
Parkierung auf Plätzen 189
Parkplätze versus Aufenthaltsfläche 189
Parkplätze als Visurhindernisse *189*
Auf unbenutzten Verkehrflächen wird parkiert 190
Parkplätze als Puffer zur Fahrbahn 190

23 KRITISCHER RÜCKBLICK 191

TEIL V: ANHÄNGE

24 GLOSSAR 193

25 BIBLIOGRAFIE 195

26 QUELLENVERZEICHNIS 196

27 ABBILDUNGSVERZEICHNIS 199

## Ausgangslage

*"Die Anlage und die Ausbildung der öffentlichen Plätze bildet die künstlerisch wichtigste Aufgabe des Städtebaus. Die glückliche Lösung dieser Aufgabe gehört zu den Grundbedingungen für die befriedigende Gestaltung der Stadt."* Joseph Stübben, 1924 [1]

Plätze haben für das öffentliche Leben in Städten und Dörfern eine grosse Bedeutung. Sie tragen zur Identifikation der Bewohner mit ihrem Lebensumfeld bei. Sie sind oft aufwändig gestaltet und gesäumt von wichtigen Bauten.
Damit Plätze ihre Kernfunktionen als Freiraum, Begegnungs- und Versammlungsort, aber auch Repräsentationsort wahrnehmen können, müssen sie gut gestaltet sein und Aufenthaltsqualität bieten.
Aufenthaltsqualität lässt sich allerdings nur schwer vereinbaren mit dem motorisiertem Verkehr. Dies auch deshalb, weil die meisten bedeutsamen Plätze in Stadt- oder Dorfstrukturen vor der Motorisierung entstanden sind und mit dem motorisierten Verkehr neue Aufgaben übernehmen mussten. Vielerorts haben Plätze im Rahmen der Motorisierung ihre Gestalt geändert und sind zu Verkehrsknoten geworden. Diese Entwicklung betrifft gross- wie kleinstädtische oder dörfliche Plätze gleichermassen. In Paris wurde beispielsweise der Place de la Concorde als „Königlicher Platz" angelegt und wird heute vom Verkehr dominiert. Auch die obenstehenden Bilder des Gemeindehausplatzes in Glarus zeugen von diesem Transformationsprozess.
Die Masterthesis versucht, dem Konflikt von Platzfunktion versus Verkehrsaufgaben nachzugehen und diesen zu ergründen. Es sollen Hinweise erarbeitet werden, wie mit motorisiertem Verkehr in gestalterischer und organisatorischer Hinsicht umgegangen werden kann, damit Plätze möglichst Plätze bleiben oder wieder werden können.

## Vorgehen

Auf der Basis einer Literaturrecherche und –auswertung sollen wesentliche geschichtliche Aspekte und Funktionen von Plätzen herausgearbeitet werden. Dabei wird besonderes Augenmerk auf Aspekte der Platzgestaltung bei unterschiedlichen städtebaulichen, funktionalen und verkehrlichen Rahmenbedingungen gelegt. Zu diesem Zweck wird eine Typisierung von Plätzen nach zu entwickelnden Kriterien vorgenommen.

Parallel dazu werden die Anforderungen und Platzansprüche formuliert, welche die Verkehrsteilnehmer (*MIV*, Fussgänger, Velo, ÖV) bei verschiedenen Tätigkeiten und Verkehrsbelastungen auf Plätzen haben.
Die gewonnenen Erkenntnisse sollen anhand von Referenzbeispielen betrachtet und belegt, respektive widerlegt werden. Die Referenzplätze werden aus verschiedenen Typologien, Umfeldern, Funktionstypen, Grössenordnungen und Verkehrsbelastungen ausgewählt. Die Betrachtung der Referenzbeispiele umfasst auch Erhebungen vor Ort zur Nutzung und Verkehrsbelastung. Aktuelle Beispiele, z.B. zum Thema *Shared Space*, sollen einbezogen werden.
Aus den theoretischen Betrachtungen und der Analyse von Referenzbeispielen werden Hinweise ausformuliert, wie in gestalterischer und organisatorischer Hinsicht mit dem Verkehr auf Plätzen sinnvoll umgegangen werden kann. Dies im Wissen, dass jeder Platz ein Einzelfall ist. Die Empfehlungen sollen auf verschiedene Platzarten und Funktionstypen gemäss vorgenommener Kategorisierung spezifiziert werden.

## Ziele der Arbeit

In einem ersten Schritt geht es vor allem darum. Kriterien zur Typisierung von Plätzen zu entwickeln, mit denen die Abhängigkeiten und Zusammenhänge zwischen Raum, Verkehrsfunktion und Gestaltung abgebildet werden können. Die Kriterien sollen auch abbilden, was gute Plätze ausmacht und welches deren Kernfunktionen sind.
Anschliessend werden mit einer Beispieldokumentation verschiedene Platztypen mit einer Zuordnung nach räumlichen, verkehrlichen und gestalterischen Kriterien verglichen. Die vorgenommenen Typisierungen werden verifiziert und gegebenfalls modifiziert.
Wesentliches Ziel der Arbeit ist, möglichst konkrete Hinweise zum Umgang mit Verkehr für verschiedene Platztypen auszuarbeiten.

1. Glarus, Gemeindehausplatz ca. 1925
2. Glarus, Gemeindehausplatz ca. 1985

### Aufbau der Arbeit

Mit dem Fortschreiten der Untersuchung verdichten sich die Erkenntnisse aus den Teilen I bis III immer mehr. Die Rückschlüsse aus jedem Arbeitsteil fliessen in die nachfolgenden ein. So liegen beispielsweise die Erkenntnisse aus dem Teil II "Kategorisierung und Beurteilung" der Bearbeitung des Teils III "Fallbeispiele" zugrunde. Auch Teil IV mit den Hinweisen baut auf den vorherigen Teilen auf. Zudem fliessen die Rückschlüsse aus allen Kapiteln direkt in den Teil IV ein.

Teil I: Stand der Forschung
In diesem Teil werden Rückschlüsse aus der Fachliteratur an der Schnittstelle zwischen Platz und Verkehr gesammelt und dargelegt.
Einleitend werden in einem Kapitel über die Geschichte die wesentlichen Entwicklungen von den Plätzen der Antike bis zur Wiederentdeckung des öffentlichen Raums gegen Ende des 20. Jahrhunderts aufgezeigt. Anschliessend werden die Erkenntnisse städtebaulicher und verkehrlicher Art beschrieben. Beleuchtet sind auch die Frage der Nutzungen, der Bedeutung von Plätzen und wie sich Fussgänger und Fahrzeuge verhalten. Den Abschluss macht eine Zusammenstellung zielführender Prozesse für Platzumgestaltungen.

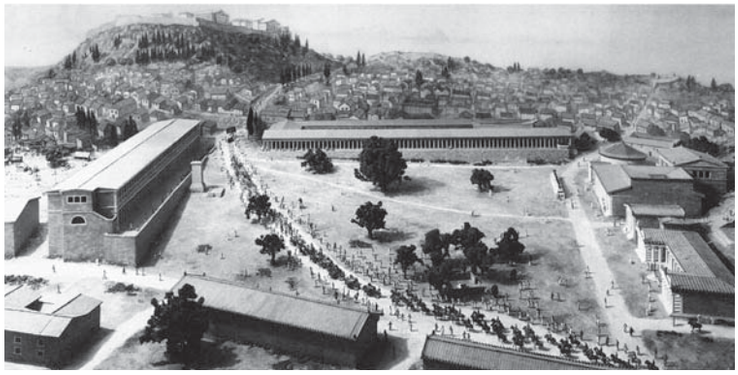
Teil II: Kategorisierung und Beurteilung
Nach der Beschreibung verschiedener Beurteilungs- und Messmethoden für Platzräume und Fussgänger werden bekannte Typologisierungen für Plätze verglichen.
Daraus heraus wird die Typisierung nach Bedeutung von Joseph Stübben untersucht und für die Arbeit angepasst. Anschliessend werden mit den Klassierungen nach Verkehrsführung und Schwerpunkt zwei neue Typisierungsmethoden entwickelt. Bei allen Typen sind deren Charakteristiken beschrieben und mit geeigneten Platzbeispielen aus aller Welt vertieft.

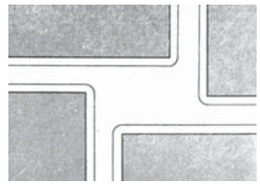
Teil III: Fallbeispiele
In den Fallbeispielen werden vier Schweizer Stadtplätze mit grosser Verkehrsbelastung analysiert und ausgewertet. Mit Hilfe von Feldaufnahmen wird die Beeinflussung des Fussgängerverhaltens durch den motorisierten Verkehr betrachtet. Auch untersucht wird die Gestaltung, die städtebauliche Grunddisposition der Platzanlage und die Auswirkungen des *MIV* auf die Aufenthaltsqualität.

Teil IV: Hinweise zum Umgang mit Verkehr auf Plätzen
Bei diesem Schlüsselteil der Arbeit werden die wichtigsten Erkenntnisse aus der Untersuchung in der Form von Hinweisen, welche es bei der Planung von Platzanlagen mit *MIV* zu berücksichtigen gibt, dargelegt. Das Ziel war, diese möglichst kompakt und praxisnah zu beschreiben.

Teil V: Anhang
Im Anhang sind neben dem Glossar und der Bibliographie die Verzeichnisse enthalten.

# TEIL I
# STAND DER FORSCHUNG





Der historische Rückblick betrachtet neben funktionalen und räumlichen Themen als weiteren Schwerpunkt, wie auf den Plätzen in den verschiedenen Epochen mit dem Verkehr umgegangen wurde.

### Die griechische Agora

*"In Athen bekommt man alles an demselben Ort zu kaufen: Feigen, Zeugen für gerichtliche Verhandlungen, Trauben, Rüben, Birnen, Äpfel, Denunzianten, Rosen, Haferflocken, Honigwaben, Kichererbsen, Prozesse, Lotteriemaschinen, Schwertlilien, Laternen, Wasseruhren, Gesetze und Anklagen."* Eubolus über die Agora, 400 v. Chr. [2]

Das Vorhandensein eines oder mehrerer Plätze war ein bestimmendes Merkmal einer selbständigen griechischen Stadt. Die gesellschaftlichen Aufgaben heutiger Plätze stammen unmittelbar von der als Agora bezeichneten griechischen Platzanlage ab. Diese waren ausgesprochen multifunktional. Es wurden Märkte, Feste, öffentliche Gerichtsprozesse und politische Versammlungen abgehalten. Auch Kultusstätten in Form von Altären oder kleinen Tempelanlagen waren auf oder um die Plätze zu finden, wie auch wichtige Amtsgebäude oder das Rathaus.
War die Agora am Anfang nur ein offenes Feld, erfolgte der repräsentative Ausbau in hellenistisch-römischer Zeit. Die Platzanlagen waren umrandet mit Säulenhallen, welche verschiedenen Zwecken dienten. Vor allem aber boten sie den Bewohnern bei den täglichen Treffen Schutz vor Sonne, Regen und Wind. [1] [2] [3]
Die berühmte Agora von Athen war bereits verkehrsbelastet. Eine der Hauptverkehrswege der Stadt führte diagonal über den Platz. Die Strasse bestand in den Anfängen nur aus einer festgestampften Schotterdecke. [4]

### Das römische Forum

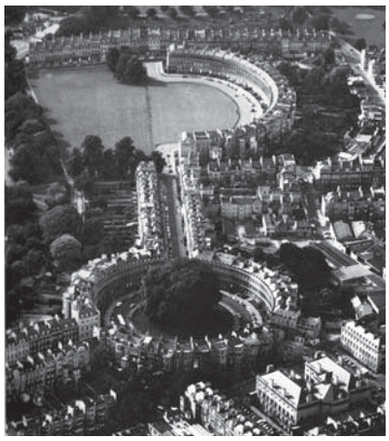
*"Das Forum ist für die ganze Stadt dasselbe, was für ein einzelnes Familienhaus das Atrium ist, der wohl eingerichtete, gleichsam reich möblierte Hauptsaal."* Camillo Sitte, 1909 [5]

Eine Weiterentwicklung der Agora ist das römische Forum. Auch hier finden sich Säulenreihen, Tempel, Monumentalbauten um den Platz herum und Denkmäler, Rednerpulte und Altäre auf dem Platz selbst. Vitruvius forderte, dass das Schatzhaus, das Gefängnis und das Rathaus am Forum standen. Obwohl viele Plätze beiden Zwecken dienten, ist zu unterscheiden zwischen dem Forum Civile, den eigentlichen Rats- Gerichts- und Volksversammlungsplätzen und dem Forum Venalia mit Marktfunktionen. Die Römer statteten ihre Plätze sehr prachtvoll aus.
Für die Römer war das ideale Forum direkt neben der Kreuzung der beiden wichtigsten Stadtstrassen angelegt, die zugleich Teil der Verbindungsstrasse zur nächsten Stadt waren. Das Forum selbst war für den Verkehr oft gesperrt. [1] [2] [6] [7]

### Die drei Platzarten des Mittelalters

Im Mittelalter wurde weiterhin angestrebt prunkvolle Plätze um die hervorragendsten Bauten anzuordnen. Zudem waren die Platzanlagen weiterhin Zentrum des städtischen Lebens. Eine wesentliche Änderung gegenüber der Antike war jedoch der Unterschied, dass zwischen weltlicher und geistlicher Autorität unterschieden wurde. Dies fand bei den Platzanlagen Ausdruck, so unterschied man in Italien zwischen drei Platzarten. Der weltliche Hauptplatz wurde als "Signoria" bezeichnet, welcher der Residenz der Machthaber als Vorplatz diente. Dieser Platztypus ist oft mit historischen Denkmälern oder Monumenten geschmückt und mit Loggias umgeben. Der Mercato (Marktplatz) war mit Brunnenanlage und Waage ausgestattet und von städtischen Verwaltungsgebäuden und dem Rathaus umgeben. Der Marktplatz diente fast überall im Norden Europas zugleich als Festplatz. Der geistliche Platz war der Dom- oder Kirchenplatz auf welchem das Gotteshaus, das Baptisterium und der Campanile vereinigt waren. In Italien war die Kirche selten freistehend, sondern meistens mit den umliegenden Bauten zusammengewachsen.
Die Plätze waren indes keine von den Strassen abgetrennte und unabhängige Räume, sondern mit den Strassen, welche in die Plätze mündeten, eng verbunden. Offener und privater Raum waren nicht mehr so stark voneinander getrennt wie in den antiken Städten. Es gab einen für alle Bürger zugänglichen komplexen, aber einheitlichen öffentlichen Bereich. [3] [5] [6]
Eine im Mittelalter weit verbreitete Form waren die *Turbinenplätze*. Insbesondere bei geringem Verkehr waren sie beliebt, da jede Strassenachse ein Schlussbild, eine gegenüberliegende Fassade, aufweist. Die Strassen stiessen direkt an den Ecken oder seitlich neben ihnen auf den Platz und wurden nicht geradlinig darübergeführt. Durch die fehlenden Durchfahrtsachsen ist der Verkehr so zweitrangig gegenüber der eigentlichen Bedeutung eines Platzes als gesellschaftlicher Treffpunkt. [1]

4. Die Agora von Athen
5. Das Prinzip des *Turbinenplatzes*





### Renaissance und Barock

Die gestalterischen Ideale der Renaissance waren Proportionalität und Gleichmässigkeit. Diese wurden nur an wenigen Plätzen realisiert, da die Städte weitgehend bereits gebaut waren. Das entworfene Bild eines neuen Stadttypus blieb oft nur theoretisches Ziel.
Dennoch gewannen im 15. Jahrhundert einige europäische Städte ein neues Gesicht. Straßen und Plätze wurden reorganisiert, bedeutende Gebäude verschönert. Dort, wo neue Platzanlagen realisiert wurden, hat man versucht, Plätze in einen Gesamtentwurf einzubinden. In älteren Städten wurden vorhandene Platzanlagen durch neue ergänzt. So entstanden die ersten perspektivischen Stadtansichten, welche sehr aufwendig gestaltet und in Bezug zum Stadtgrundriss angelegt waren. In Rom beispielsweise wurde das verwinkelte Gewebe der mittelalterlichen Stadt ohne zögern zerschnitten, um neuen geradlinigen Gebäuden Platz zu machen und durch regelmässige Anlagen zu ersetzen. Ein exemplarisches Platzbeispiel dieser Zeit ist der Kapitolsplatz von Michelangelo in Rom.
Im Barock war die Blüte dieser Kunstübungen. Es wurde jedoch die Geschlossenheit von Platzrandumbauungen verlassen.
In der Renaissance gab es ausserdem in vielen italienischen Städten die Vorliebe, Plätze mit Ketten oder Toren vor dem Verkehr abzusperren. [3] [6] [8]

### Wohnplatz: ein Kind des Barocks

Einen neuen Platztypen brachten die barocken Planungen. Das war die Idee des viereckigen Wohnplatzes - auch Residential Square genannt. Plätze waren im Mittelalter niemals ausschliesslich für Wohnzwecke benutzt worden, weil die Läden damals Teil des Wohnhauses waren.
Im 17. Jahrhundert wurden dann plötzlich Gruppen von reinen Wohnhäusern realisiert, in denen Menschen wohnten, die etwa gleichen Ranges und Berufes waren. Die neuen Squares befriedigten ein neues Bedürfnis der Oberschicht. In architektonischer Hinsicht waren die Squares zunächst karg. Sie sahen noch nicht wie die kleinen Parks aus, zu denen sich viele von ihnen im 18. Jahrhundert entwickelten. Ein prachtvolles Beispiel dieses Typs ist der Royal Crescent und Circle von den beiden John Wood, wo die Besitzer der Häuser den Platz in der Mitte im 18. Jahrhundert in einen gemeinsamen Garten oder Park verwandelten.
Ironischerweise dienten viele Plätze in den kargen Anfängen vor allem als Parkplätze für die Pferdekutschen und Karren. Demnach kehren Plätze, die heute als Parkplätze dienen, teilweise zu ihren alten Bestimmungen zurück.[2]

### Der Platz der Kolonialstädte

Die Anlage neuer Städte in den europäischen Kolonien, seien diese in Nord-, Südamerika oder Zentralasien, erfolgte gemäss einem einheitlichen Muster. Die Grundstruktur bildete ein schachbrettartig angelegtes Strassennetz und zwischen den Strassen befanden sich die oft quadratischen Häuserblocks. In der Mitte wurden einige Blocks weggelassen, um Raum für einen freien und offen zugänglichen Platz zu schaffen. Die Grösse des Platzes sollte an der potentiellen Einwohnerzahl ausgerichtet sein, so dass die Grösse mit einem Blick auf das zukünftige Wachstum der Stadt festgelegt wurde. Die Planung war bestimmt von der Hoffnung, die zukünftige Entwicklung der Stadt würde die Grösse des Platzes rechtfertigen. [3] [6]

### Der Platz in islamischen Städten

In der islamischen Stadt hat der öffentliche Raum eine andere Ausprägung. Ein Labyrinth von verschiedenen Gassen und Passagen führt zu den Eingangstüren der einzelnen Häuser. Offene Freiräume und Plätze waren in diesem Labyrinth kaum vorhanden und die Orientierung demgemäss sehr schwierig. Auch die Geschäfte der Händler waren zumeist nicht um einen Platz angeordnet, sondern lagen aneinandergereiht in einer oder mehreren der oft überdachten Strassen und bildeten auf diese Weise den Basar.
Die Häuser, Paläste und öffentlichen Gebäude sind um einen offenen Innenhof angelegt. Die Vorderseite der Gebäude lag nicht zur Strasse, sondern zu diesem Innenhof hin. Die Plätze können in diesem Zusammenhang als grosse Höfe definiert werden, mit denen sie mehr Gemeinsamkeiten haben als mit dem öffentlichen Raum in der Form von Strassen, die kaum breiter waren als enge Korridore für Fussgänger und Schubkarren. Eine wichtige Rolle nehmen indes die grossen, rechtwinkligen Höfe der Moscheen ein. [3]

6. Bath, Royal Crescent und Circle: der Wohnplatz als Grünraum
7. Paris, Place Vendôme: der Wohnplatz als leere Fläche

### Verkehrsprobleme ab dem 19. Jahrhundert

Ab dem 19. Jahrhundert ist die Entwicklung des Verkehrs absolut relevant für die Entwicklung der Plätze. So gab es ab diesem Zeitpunkt in den grossen Städten Staus. Das Bedürfnis nach schnelleren öffentlichen Verkehrsmitteln wuchs. Bis dahin war in den meisten Städten der grössere Teil der Bevölkerung zu Fuss zur Arbeit gegangen. Mit der Erfindung der billigen Kutschen, der Eisenbahn und schliesslich der Strassenbahn, in Zürich wurden die Trams 1882 eingeführt, tauchten zum ersten Mal Massenverkehrsmittel auf. Die Fusswegdistanzen setzten dem Wachstum der Städte keine Grenzen mehr.
Theoretiker wie Camillo Sitte betrachteten die Entwicklungen im 19. Jahrhundert hinsichtlich der Stadtgestaltung als sehr zwiespältig und charakterisierte die Plätze dieses Jahrhunderts als viel Geometerarbeit und kaum als künstlerische Entwürfe. Das Ziel der Platzanlagen sei nur die Regulierung des Strassennetzes und insofern ein rein technisches. Zudem bemängelt er die Offenheit der Strassenwände, welche durch zu viele Einschnitte der breiten Querstrassen unterbrochen wurden. Zudem habe sich beim modernen Städtebau das Verhältnis zwischen verbauter und leerer Grundfläche gekehrt. [2] [5] [9]

### Motorisierung der Städte

In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg steigerte sich die Zahl der motorisierten Verkehrsmittel massiv. Die Autos begannen die Strassenräume zu dominieren. Das Trimmen der Stadtstrukturen auf den motorisierten Individualverkehr war fortan einer der dominierenden Treiber in der Stadtentwicklung. Viele bedeutende, vorher freie Stadtplätze wurden der Parkierung zur Verfügung gestellt.

Auf vielen städtischen Platzanlagen wurden die Fahrbahnen zu ungunsten der Aufenthaltsflächen für den Verkehr verbreitert. Die Autogerechtheit war die Vision für die Zukunft.
Siena hingegen versperrte als erste Stadt in Italien ihr historisches Zentrum dem Verkehr und machte es zur Fussgängerzone und die Piazza del Campo autofrei.
Die ungebremste Mobilität mit den Anliegen nach einem hochwertigen Stadtraum zu verbinden, führte vielerorts zu unlösbaren Problemen und der Abwertung der städtischen Lebensräume und somit der Zentren. Es zeigte sich, dass insbesondere die kleinteiligen und verwinkelten Stadtstrukturen, welche vor der Motorisierung gebaut wurden, sehr sensibel auf die neuen Verkehrsbelastungen reagierten. [10]

### Neue Platzarten

Im 20. Jahrhundert wurden neue Typologien erfunden. So wurde 1940 der Platz des Rockefeller Centers eine Ebene unter Strassenniveau gelegt und damit ein Raum geschaffen, der von der Hektik der Stadt teilweise befreit war. Seine Randnutzungen waren Restaurants. Die Platzfläche wurde für Modeschauen und Bürgerversammlungen und im Winter zudem als Schlittschuhbahn genutzt. Dieser Platztypus fand eine gewisse Verbreitung - unter anderem bei einem Platz in Japan von Arata Isozaki. [10]
Gegen Ende des Jahrhunderts fing man zudem an, die auf dem Platz parkierten Autos in den Untergrund zu verlegen, indem man unter den städtischen Platzanlagen Tiefgaragen installierte. Ein Beispiel eines solchen Platzen ist die Piazza del Sole in Bellinzona von Livio Vacchini.

8. Arezzo, Piazza Grande: zugeparkte Platzfläche
9. Bologna, Piazza Maggiore: durch Verkehrsführung verunstalteter Platz
10. New York, Rockefeller Center

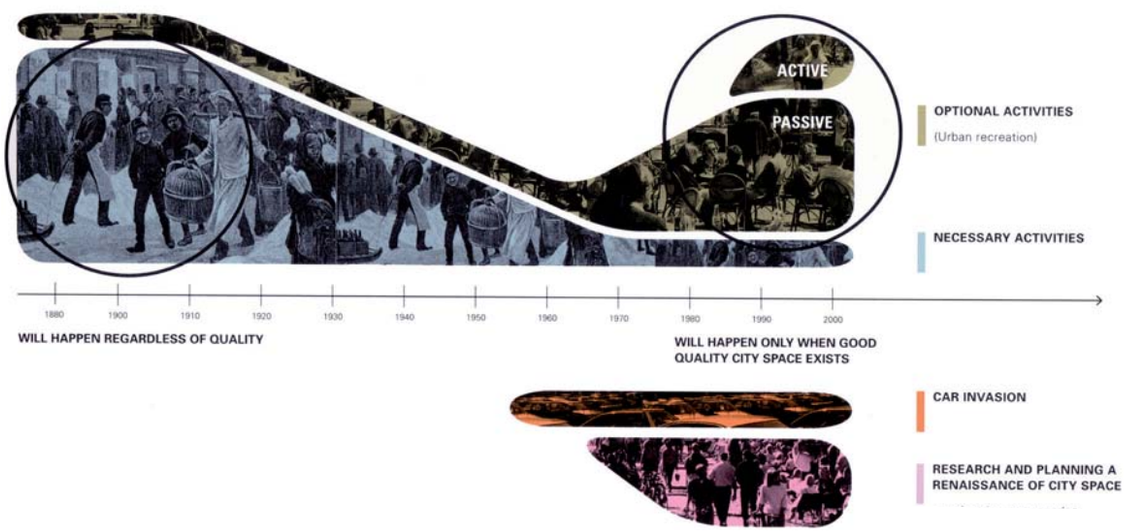
### Wiederentdeckung des öffentlichen Raums

*"Ob die Stadt gross ist oder klein, die Stadtmitte ist immer freizuhalten von den Autos. Soweit den Menschen seine Füsse tragen, muss man ihm Rosen auf den Weg streuen. Denn was die eigenen Füsse - ob auf dem Pflaster oder mit dem Fahrrad - leisten, ist kostenlose Mobilität. Als umwelt- und menschenfreundlichste Mobilität geniesst sie höchste Priorität."* Bernard Winkler, 1998 [11]

Die unverkennbaren Probleme mit dem motorisierten Verkehr führten ungefähr ab den siebziger Jahren zu neuen Zielsetzungen der Stadtplanung. Überall in Europa wurden verkehrsberuhigte Zentren erkämpft. Fortan war prioritäres Ziel, die alten Stadträume freizulegen, vom Verkehr zu befreien und die Plätze und Strassen zu reparieren und restaurieren. Dies sollte viele Plätze vor der Zerstörung bewahren. Auch die Auseinandersetzung mit dem Platz im ursprünglichen Sinne kam dank der Beschäftigung der Denkmalpflege mit der historischen Struktur zurück.
In dieser Zeit kam auch ein Bewusstsein für die Umweltproblematik auf, was wiederum den Bezug zum Automobil veränderte und die Forderung nach autofreien Zentren verstärkte. [10]

### Revitalisierungsprojekte und Kunst auf Plätzen

Nachdem bei der Entwicklung von Platzanlagen vielerorts, insbesondere in totalitären Regimes und auch bei den offenen Strukturen des Städtebaus der Moderne Gigantismus herrschte, kam in den Siebziger Jahren der Slogan "Small is Beautiful" auf und damit verbunden die Vorstellung, dass die besten Plätze kleinen Ausmasses und neue Platzanlagen organisch auf ihren Bestimmungszweck und die Umgebung abzustimmen sind.
Das ehrgeizigste Projekt, die Stadtplätze in den alten und neuen Stadtvierteln aufzuwerten, jeder mit spezifischem Charakter, eigenem Publikum und nicht als eine monotone Wucherung von Wohn- und Geschäftshäusern herzurichten, wurde 1979 in Barcelona gestartet. In diesem Programm begann man auch Plätze spezifisch für zeitgenössischen Kunstwerke anzulegen. In der ganzen Stadt sollten unbebaute Flächen einer anderen Eigenart zugewiesen werden, die den Bedürfnissen des jeweiligen Viertels entsprechen und das Gefühl für seinen besonderen Charakter stärken sollten. Die Stadt sorgte für die notwendigen Recherchen und Entwürfe und Künstler wie Richard Serra erhielten Aufträge für neue Werke in Zusammenarbeit mit den Architekten. So wurden über 200 neue Plätze, Parks und Projekte zur Stadtverschönerung abgeschlossen. [12]
Auch in Lyon setzte ab 1989 die Politik zur Ordnung des öffentlichen Raums ambitionierte Platzgestaltungen in Gang. Fortan sollten jeweils zehn Freiräume pro Jahr neu- und umgestaltet werden. [10]




Barcelona, Plaça de la Palmera
11. Vor der Umgestaltung
12. Nach der Umgestaltung

13. Die Grafik soll die dramatischen Veränderungen des Stadtlebens und die Anstrengungen zur Aufwertung ab den Siebziger Jahren illustrieren. Die Steigerung der optionalen Aktivitäten geschieht jedoch nur wenn grosse Anstrengungen für die Wiederaufwertung der öffentlichen Räume unternommen werden.

# 3 Funktion, Raum und Gestaltung

## 3.1 Verschiedene Definitionen

*"Ein absichtlich errichteter Schauplatz für Interaktion und Rituale."* Spiro Kostof [6]

*"Klar gefasste Einheiten die dem Verkehr in einer Stadt dienten."* Gemeint sind mit Verkehr unter anderem Fussgänger, Waren und Kommunikation. Camillo Sitte, 1909 [5]

*"Ein unverbauter Fleck ist noch kein Stadtplatz. Strenggenommen gehört von diesem Standpunkte aus sogar sehr viel noch dazu an Ausschmückung, Bedeutung, Charakter; aber so wie es möblierte Zimmer und auch leere gibt, so könnte man von eingerichteten und noch uneingerichteten Plätzen reden, die Hauptbedingung dazu ist aber beim Platz sowie beim Zimmer die Geschlossenheit des Raumes."* Camillo Sitte, 1909 [5]

In der Literatur findet man verschiedene Definitionen für Platzanlagen. Während einige, wie Spiro Kostof, den Platz vor allem über die Funktion definieren, weisen andere wie Camillo Sitte auf notwendige räumliche Aspekte der Rand- und Platzbebauung hin. Interessant erscheint zudem die Definition von Camillo Sitte über einen weit gefassten Verkehrsbegriff.
Es können demgemäss räumliche und funktionale Kriterien angewendet werden, wobei viele Plätze das eine oder andere Kriterium besser erfüllen. Bei strikter Auslegung dürfte indes vieles, was in den Städten und Dörfern als Platz betitelt wird, gemäss den obigen Definitionen kaum als Platz bezeichnet werden.

14. Zürich, Röntgenplatz: von der Strassenkreuzung zum verkehrsfreien Platz

15. Landsgemeinde in Herisau: der Platz als Versammlungsort

### Warum Ortschaften gute Plätze brauchen

*"In a Society becoming steadily more privatized with private homes, cars, computers, offices and shopping centers, the public component of our lives is disappearing. It is more and more important to make the cities inviting, so we can meet our fellow citizens face to face and experience directly through our senses. Public life in good quality public spaces is an important part of a democratic life and a full life."* Jan Gehl [13]

Plätze sind zusammen mit Strassen, Wegen, Parks, Grünräumen und kommunalen Anlagen (Friedhöfe, Schauhausplätze, Sportplätze, ...) Teil der öffentlichen Freiräume. Die Kriterien, weshalb Ortschaften gute Plätze brauchen, haben deshalb auch für die anderen Freiraumtypen ihre Gültigkeit, respektive können auch von ihnen teilweise anstelle von Plätzen übernommen werden. [14]

1. Plätze geben Identität und Öffentlichkeit
Die Plätze und öffentliche Freiräume schaffen Begegnungsmöglichkeiten, Austausch und Öffentlichkeit als wichtige Grundlage einer Gesellschaft und Demokratie. Der öffentliche Raum ist der Ort wo man sich zufällig trifft, verweilt und den Bewohnern durch attraktive und sichere Freiräume Wohlbefinden, lokale Verankerung und somit Verbundenheit mit der Wohngemeinde bietet. Die öffentlichen Räume sind das Bindeglied zwischen der Stadt und ihren Bewohnern. [15]

2. Aufenthalt, kulturelle und politische Anlässe
Es ist auch heute noch ein wichtiges Bedürfnis der Bewohner im öffentlichen Raum attraktive Aufenthaltsflächen zu finden zum Mittagessen, als Treffpunkt, als Ort zum Verweilen, zum Spiel (Kinderspielplatz, Boccia,...) oder zum Flanieren. [11]
Ortschaften brauchen des weiteren gute Räume für Manifestationen und kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte, Festivals, Feste und die Fasnacht. Hierzu sind multifunktional nutzbare Plätze vorzüglich geeignet.

3. Öffentliche Freiräume als Visitenkarte
Unser Bild von Städten und Ortschaften ist stark geprägt von den öffentlichen Freiräumen. Während die Hochbauten primär von Privaten errichtet werden und nur indirekt der Kontrolle der öffentlichen Hand unterliegen, ist der öffentliche Freiraum im Hoheitsgebiet der politischen Führung und Verwaltung. Wie eine Ortschaft zum öffentlichen Raum steht, welchen funktionalen und ästhetischen Anspruch sie hat und wie sie ihn bewirtschaftet, ist Abbild der politischen Kultur. Städte und Dörfer mit attraktiven Freiräumen, Plätzen in Kombination mit guter Architektur, strahlen über die Gemeindegrenze hinaus und sind gute Werbeträger. Bedeutende Platzgefüge können Städten gar zu Weltberühmtheit verhelfen, wie es beispielsweise der Piazza del Campo für Siena tut.

4. Plätze helfen der wirtschaftlichen Entwicklung
Gelungene Plätze und hochwertige Freiräume haben realen und messbaren ökonomischen Nutzen. Eingriffe in Einzelquartiere mittels einer Aufwertung des öffentlichen Raums und einer Reduktion der Auswirkungen des motorisierten Verkehrs führen zu einer Wertsteigerung der privaten Wohn- und Lebensbereiche im Umfeld der Aussenräume.
Gemüsemärkte auf Plätzen beispielsweise können Quartieren Impulse verleihen. In den USA wo Märkte im öffentlichen Raum vielerorts nicht existieren, werden Märkte bewusst eingesetzt um Gegenden aufzuwerten. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass davon die ganze Umgebung und umliegende Geschäfte profitieren. Als Indizien werden hierbei steigende Immobilienpreise herangezogen. [15]

### Der Platz im Zentrum des öffentlichen Lebens

Die Funktionen welche Plätze in der Geschichte hatten und teilweise heute noch haben, sind vielschichtig. Gründe konnten religiöse oder weltliche sein, wie: Schulunterricht, Prozessionen, Demonstrationen, Volksaufstände, Bürgerveranstaltungen, politische Versammlungen, Gerichtshof, öffentliche Bestrafungen, Hinrichtungen, Feste, Karneval, Wochenmärkte, Jahrmärkte, Beerdigungen, Krönungsfeiern, Theater, Sportveranstaltungen, Kampfspiele, Aussichtsort, Verkehrsknoten oder einfach nur die *Passeggiata* oder das Verweilen. [6]

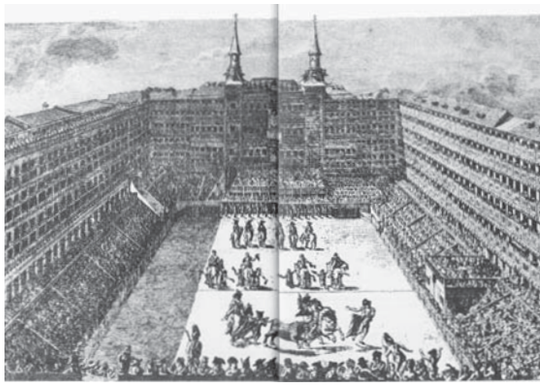
### Wandel und Konstanz der Nutzungen am Beispiel der Piazza Navona

Die Nutzungen der Plätze änderten vielerorts im Laufe der Geschichte. Ein gutes Beispiel hierzu ist die Piazza Navona aus Rom. In der Antike war an dem Standort eine Arena für athletische Wettkämpfe (Leichtathletik). Im Mittelalter wurde an deren Rand eine erste Kirche gebaut und nach und nach wurde die Anlage umbaut und erst später zu einem eigentlichen Platz, welcher u.a. für Wagenrennen genutzt wurde. Im Zeitalter des Barocks wurde der Platz immer weiter ausgebaut. Über die Jahrhunderte hinweg blieb die Piazza Navona ein beliebter Schauplatz für Messen, Märkte und Feste. Im 17. und 18. Jahrhundert vergnügten sich die Bewohner an den Wochenende, im August bei den "Inondate". Man liess die Brunnen überlaufen, so dass Jung und Alt im Wasser planschen und sich vergnügen konnten.
Heute ist die Piazza Navona, neben regelmässigen Festen, durch unzählige Touristen bevölkert und die Ränder sind durch Cafés und Souvenirläden belebt. [6] [15]

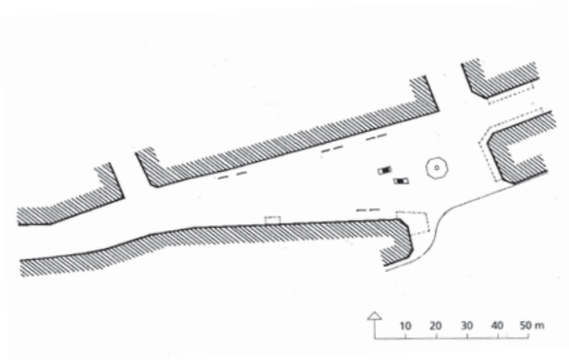
### Aufgaben heutiger Plätze

*"Trotz Medienkult und virtueller Welten findet man sich immer noch allabendlich zusammen auf den Plätzen der italienischen Stadt. Das Bedürfnis nach direkter Begegnung mit anderen und mit der Gesamtheit ist ungebrochen."* Bernard Winkler, 1998 [11]

Camillo Sitte beklagte sich anfangs des 20. Jahrhunderts, dass die Bedeutung der freien Plätze eine wesentlich andere geworden sei. Sie würden in weitaus geringerem Masse zu öffentlichen Festen verwendet und dienten so immer weniger dem täglichem Gebrauch. Sie hätten häufig keinen anderen Zweck, als mehr Luft und Licht zu gewähren und eine Unterbrechung des monotonen Häusermeeres, allenfalls Ausblick zu gewähren und dieses in seiner Wirkung besser zur Geltung zu bringen. [5]
Es mag sein, dass die Plätze heute weniger offizielle Aufgaben haben. Der politische Alltag findet heute notgedrungen in den Medien statt, da die heutige Gesellschaft zu umfangreich und mobil ist. Auch das Wasser fliesst direkt in die Häuser. Es muss nicht mehr auf den Plätzen aus den Brunnen geholt werden. Eine wichtige Funktion, welche Plätze heute, neben den offiziellen Aufgaben erfüllen, kann mit dem Begriff *Passeggiata* umschrieben werden und beinhaltet das Flanieren. Auf die Interaktion zwischen Passanten und deren Aktivitäten wird im Kapitel 4 eingegangen.
Die Brauchbarkeit des Platzes erweist sich im täglichen Umgang. Dessen Gebrauchswert ist sein wichtigstes Kriterium. Die Plätze sind Orte für jedermann und sollen spontan angeeignet werden können. Nachfolgend wird eine Auswahl wesentlicher heutiger Aufgaben aufgeführt.



16. Rom, Piazza Navona
17. Madrid, Plaza Mayor: Umbau des Platzes in eine Stierkampfarena



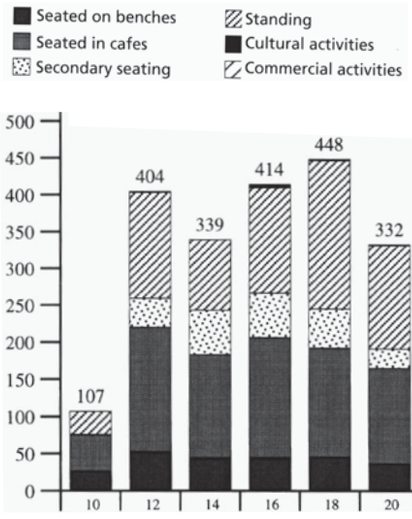

Offizielle Anlässe
- Wochen-, Jahresmärkte
- Feste, Konzerte, Theater
- politische Manifestationen

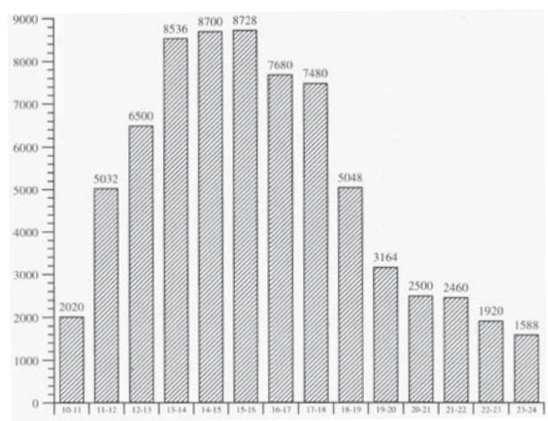
Alltägliche Funktionen
- Verkehrsknoten für Fussgänger, Autos, Velos, Bus und Tram (durchschreiten oder fahren, Platz als Umsteigestandort)
- *Passeggiata* (Flanieren)
- Aufenthalt (Sitzbänke, Grünanlagen)
- Speis und Trank (Restaurant, Café)
- Spiel (Kinderspielplatz, Schach, Pétanque,...)
- Unterhaltung (Musik, ... )
- Aktionen (Werbestände, Plakate, ...)
- Verkauf (in Randnutzungen, Kioske auf Platz, ...)

Immaterielle Aufgaben
- Orientierung innerhalb des Stadtnetzes, Erkennbarkeit
- Luft und Licht für das Stadtgefüge
- Sichtachsen, Ausblick auf Platz und umliegende Häuser
- Aussicht
- Stadtverschönerung
- Identität und Atmosphäre
- Repräsentation
- Erinnerung an Vergangenheit (Denkmäler, historische Bauten...)

**Die Multifunktionalität als wesentliches Ziel**

Die meisten Plätze dienen mehreren Zwecken. Das römische Forum war nicht nur religiöses und politisches Zentrum sondern auch Schule, Markt und Gerichtshof – alles in einem.
Die Plaza Mayor in Madrid ist genauso als Arena für den Stierkampf wie auch als Marktplatz genutzt worden. Die Plätze wurden je nach Anlass aufwändig hergerichtet. [14]
Auch heute noch haben viele Plätze mehrere Aufgaben zu erfüllen. Für Spiro Kostof ist die Hauptanforderung an Plätze die Flexibilität. Für ihn ist die innere Verknüpfung von Funktion und Form unauflösbar und je unspezifischer die Form eines Platzes sei, desto eher könne er vielfachen Zwecken dienen. [6]




Kopenhagen, Amagertov
18. Fotografie
19. Grundriss
20. Anzahl der verschiedenen Aktivitäten im Tagesverlauf (Sommertag an einem Mittwoch)
21. Fussgängermessung auf Strasse in unmittelbarer Nähe des Platzes: Fussgänger pro Minute im Tagesverlauf (Sommertag an einem Mittwoch)

**Wechsel der Aufgaben mit den Tageszeiten, Wochentagen und Jahreszeiten**

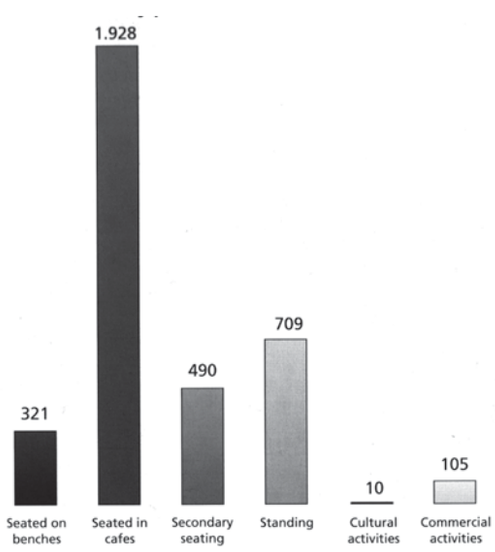
Die Aufgaben und die Benutzung von Plätzen können mit der Tageszeit, den Wochentagen und den Jahreszeiten wechseln.

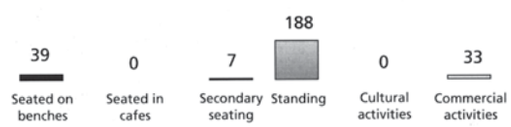
Spezifische Anlässe
Durch offizielle Feste oder Anlässe sind die Plätze oft nur an wenigen Tagen im Jahr belegt. Märkte finden an definierten Wochentagen während eines offiziellen Zeitfensters statt und beleben den Platz durch Marktstände und Kunden. Solche Anlässe erfüllen die Plätze mit Aktivitäten und verschaffen ihnen temporär eine spezifische Ausprägung. Dies kann dazu führen, dass eine temporäre Sperrung für den motorisierten Verkehr notwendig wird. Auf den Seiten 32 und 33 ist dies gut am Beispiel des Place Central ersichtlich. Der stark befahrene *Verkehrsplatz*, erfährt während der Marktdauer völlig andere Qualitäten.
Nachfolgendes Beispiel des Hauptplatzes in Schwyz zeigt charakteristisch wie ein Belegungsplan eines Platzes über das Jahr hinaus aussehen kann:

- 6x im Jahr Frühjahrs- und Herbstmärkte (ganzer Tag)
- Erster Fasnachtstag (13.30 bis 18 Uhr)
- Schmutziger Donnerstag (13.30 bis 24 Uhr)
- Güdelmontag (18 Uhr bis 24 Uhr)
- Güdeldienstag (ganzer Tag) [18]

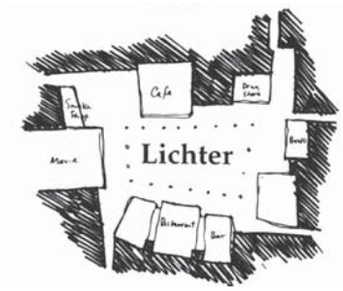
Tageszeit
Die Benutzung von Plätzen als Aufenthaltsort hängt wesentlich von Wetter, Besonnung, Wind, Temperatur, Rand- und Platznutzungen, Tageszeit (Arbeitszeiten) und Wochentag ab. Mit der Tageszeit wechseln die Gewohnheiten und Aktivitäten. Die Belebtheit und Benutzung der Plätze hängt wesentlich von diesen Faktoren ab. Hat ein Platz in der Randbebauung oder auf dem Platz Restaurants und Bars, ist er auch am Abend stark belebt. Dominieren hingegen Einkaufsläden, so nehmen tendenziell mit dem Ladenschluss auch die Aktivitäten auf dem Platz stärker ab.
Das Beispiel auf dem Amagertov-Platz in Kopenhagen zeigt ein typisches Benutzungsmuster an einem Werktag. An Wochentagen sind auf vielen Plätzen die meisten Aktivitäten um die Mittagszeit und am späteren Nachmittag zu verzeichnen. [19]

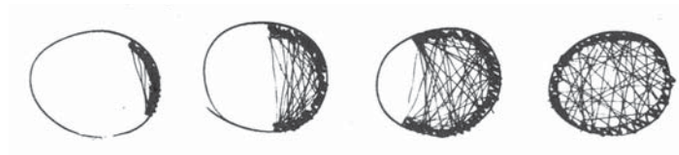
Jahreszeit
Im Winter herrschen Konditionen, welche Aktivitäten im öffentlichen Raum weitgehend auf funktionale Aktivitäten, das heisst zur Wegbewältigung, einschränken (Abbildung 24). Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist ungemütlich. [19]
Der Winter birgt jedoch auch die Möglichkeit ein ganz spezifisches Angebot zu schaffen, indem beispielsweise Eisflächen zur Verfügung gestellt, heisse Getränke, Marroni oder Suppen verkauft werden oder Weihnachtsmärkte organisiert werden. Die Plätze haben auch im Winter ein zusätzliches Potential, wie das Beispiel des roten Platzes zeigt. [20]




22. Eiskunstbahn auf dem Roten Platz in Moskau
23. Verhaltensmuster im Sommer: Summe der Messungen der Aktivitäten auf Strassen und Plätzen in Kopenhagen an 14 Standorten (zwischen 12 und 16 Uhr)
24. Verhaltensmuster im Winter: Summe der Messungen der Aktivitäten auf Strassen und Plätzen in Kopenhagen an 14 gleichen Standorten (zwischen 12 und 16 Uhr)



### Lage innerhalb des Stadtgefüges

Es wird davon ausgegangen, dass die Lage von Plätzen innerhalb des Stadtgefüges genauso oft ein Produkt des Zufalls wie das Ergebnis bewusster Planung ist. Plätze entstanden von alters her explizit an Wegnetzen, in Verbindung und in unmittelbarem Bezug zu Strassensystemen und Knotenpunkten und die Strassen und Wege bezogen sich auf den Platz. [6] [10]
Ein Platz sollte, damit er benutzt wird, idealerweise zentral gelegen und gut zugänglich sein. Gute Plätze sind immer einfach zu Fuss erreichbar und der öffentliche Verkehr hat in der Nähe Haltestellen aufzuweisen.
Damit ein Platz mit Leben erfüllt wird, spielt auch die Art, wie Strassen, Gehsteige und Erdgeschosse der umliegenden Gebäude zum Platz führen eine wichtige Rolle. Wie ein Tintenfisch sollte der Platz die Arme in die Nachbarschaft ausstrecken, mindestens einen Häuserblock weit. In diesem Bereich werden die Fahrzeuge im Idealfall langsamer und die Fussgängerwege attraktiver. Die Anzahl der Fussgänger sollte zunehmen, die Elemente des Platzes aus der Distanz sichtbar sein und die Erdgeschossaktivitäten dazu beitragen, Fussgänger anzulocken. [21]

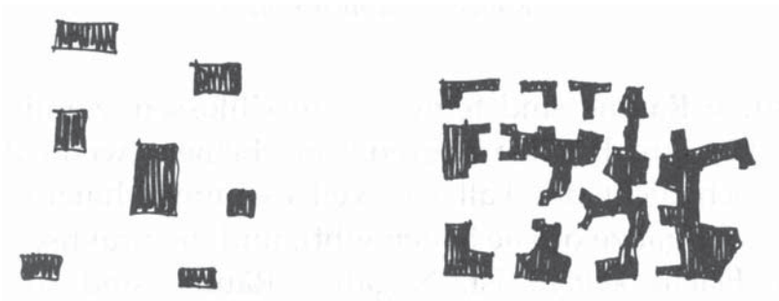
### Zur Rolle der Randnutzungen

*"Ein öffentlicher Platz belebt sich ganz natürlich vom Rand aus. Wenn der Rand seinen Zweck verfehlt, füllt sich der Platz nie mit Leben."* eine Muster-Sprache, 1977 [22]

Ein Problem in bestehenden Gemeinden besteht darin, dass das vorhandene öffentliche Leben so dünn verteilt ist, dass es keine gemeinschaftliche Wirkung hat. Damit Menschenansammlungen in einer Gemeinde entstehen, sollten Einrichtungen dicht um kleine öffentliche Plätze gruppiert werden, die als Knotenpunkte dienen können.
Menschen werden ganz natürlich von den Rändern öffentlicher Plätze angezogen. Sie halten sich nicht im freien Raum auf. Bietet der Rand keine Stellen, wo sie sich ungezwungen aufhalten können, wird aus dem Platz ein Durchschreitungsraum, auf welchem kaum verweilt wird.
Randnutzungen um Plätze haben idealerweise einen Bezug zueinander und unterstützen sich gegenseitig. Beispielsweise sind Kirche, Kino, Kindergarten und Polizeistation zwar alles Gemeinschaftseinrichtungen, aber sie unterstützen sich nicht. Sie werden von verschiedenen Personen zu verschiedenen Zeiten mit unterschiedlichen Absichten aufgesucht. Zur Entstehung intensiver Vorgänge sollten um einen Knoten oder Platz ähnliche symbiotische Einrichtungen vorhanden sein. Sind zum Beispiel viele abendliche Unterhaltungsmöglichkeiten zusammengelegt, können Personen alle benutzen und die Konzentration der Tätigkeiten insgesamt steigt. [22]
Platznutzungen und Randnutzungen stehen in Beziehung zueinander und prägen den Platz. Steht am Platzrand ein Bahnhof, ein Rathaus, eine Kirche oder ein Supermarkt führt dies jeweils zu anderen Platzaufgaben und einem anderen Publikum. Sind die Platzränder durch Restaurant, Cafés und Bars belegt - beanspruchen diese zumeist Platzfläche für die Aussenbestuhlung. Anderseits benötigen diese wiederum ein funktionierendes Platzgefüge, welches Aufenthaltsqualität und attraktive Ausblicke bietet.
Auch die Anlage vor einem Kirchbau hat eine würdige Inszenierung, Vorbereitung und Sichtbeziehung zur Kirche herzustellen. Bei Stadtplätzen mit umliegendem Rathaus wiederum ist die repräsentative Wirkung wichtig. Die begrünten Wohnplätze (residential squares) sind spezifisch gemäss den Anforderungen der umliegenden Wohnhäuser ausgebildet, was zu einer ganz anderen Ausprägung als bei *Nutzplätzen* führt. So steht die Bedeutung und der Charakter des Platzes in unmittelbarem Bezug zueinander, deren Bedürfnisse situativ gegenseitig, je nach dem ob die Bedeutung des Platzes oder die Randnutzungen wichtiger sind, aufeinander abzustimmen sind.
Ereignisse auf Plätzen beginnen sehr oft von aussen nach innen und übernehmen Schritt für Schritt den gesamten Platz.

**25. Symbiotische Randnutzungen beleben Plätze**
**26. Je mehr Randaktivitäten ein Platz hat, desto belebter ist er**

# 3.4 Zur Proportion und Gliederung



27. Der räumlich negativ und der räumlich positiv gefasste Aussenraum

### Durch Umrahmung zum Raum

*"Erst durch die Umrahmung wird aus der freien, unbebauten Fläche ein Platz. Solange die Umrahmung nur eine Linie im Lageplan, eine Einfallsmauer, eine Pflanzung ist, also nicht den Charakter der architektonischen Wand besitzt, fehlt dem Platze die Eigenschaft des Körperlichen, des Baulichen."* Joseph Stübben, 1924 [1]

Plätze sind wesentlich geprägt von der Umrahmung und als Volumen zu betrachten, das aus dem Festkörper der gebauten Stadt herausgeschnitten wird. Gemäss der Definition des Platzes ist streng genommen nur ein Platz, was auch eine passende Umrahmung besitzt.
Problematisch für die umrahmten Plätze sind gemäss Sitte die fortwährenden Einschnitte der breiten Querstrassen, so dass oft nur eine Reihe isolierter Baublöcke übrigbleibt. Er findet, dass im Idealfall, wie es früher die Regel gewesen sein soll, an den Strassenecken nur je eine Strasse auf den Platz münden zu lassen, während die zweite Richtung erst tiefer in dieser Strasse abzweigte, wo dies vom Platz aus nicht mehr gesehen werden kann. Von jeder Stelle des Platzes ist nur ein einziger Ausblick aus dem Platz hinaus vorhanden, also nur eine Unterbrechung des Gesamtabschlusses. [5] [6] Joseph Stübben führt in seinem Buch "der Städtebau" nachfolgende baulichen Möglichkeiten der Umrahmung von Plätzen auf:

- Kolonnaden
- Torbauten, Gitter, Brüstungen
- Straßeneinmündungen verdecken (bsp. *Turbinenplatz*)
- Verkleinerung der Strassenfluchten
- Gleichartige und passende Anordnung von Bauwerken
- Gleichartige Anordnung von Bauwerken uneinheitlicher Architektur
- Gepaarte Aufstellung gleichartiger Gebäude [1]

Leon Battista Alberti, ein Architekt der Renaissance legte dar, dass die Grösse des Platzes und sein architektonischer Rahmen einander bedingen. Wenn die umliegenden Bauten niedrig erscheinen, werde die Fläche des Platzes grösser erscheinen. Sind die Gebäude wiederum zu hoch, so wirke der Raum beengt. Daraus leitete er als optimales Verhältnis ab, dass die richtige Höhe für Bauten um einen Platz ein Drittel oder zumindest ein Sechstel der Breite der umgebenen Fläche sei. [6]

### Das richtige Grössenverhältnis

*"Die Platzscheu ist eine neuste, modernste Krankheit. Ganz natürlich, denn auf kleinen Plätzen fühlt man sich sehr behaglich und nur in der Erinnerung schweben sie uns riesengross vor, weil in der Phantasie die Grösse der künstlerischen Wirkung an die Stelle der Wirklichen tritt. Auf unseren modernen Riesenplätzen mit ihrer gähnenden Leere und erdrückenden Langweile werden auch die Bewohner gemütlicher Altstädte von der Krankheit der Platzscheu befallen."* Camillo Sitte, 1909 [5]

*"Die Ausmasse eines Platzes sollen nach der Anzahl der Menschen bemessen werden, und zwar so, dass einerseits der Platz ausreichend gross ist, andererseits aber bei einer kleinen Anzahl von Besuchern nicht leer erscheint."* Vitruv, ~20 v. Chr. [10]

Die Platzgrösse ist entscheidend für die Beziehung zwischen Distanz und Intensität in den verschiedenen Begegnungssituationen. In Städten mit bescheidenen Ausmassen, mit schmalen Strassen und Räumen nehmen die Menschen präzise Gebäudedetails war. Diese Städte und Räume werden als persönlich und intim wahrgenommen. Auf der anderen Seite werden Gebäude mit weiten Plätzen und Strassen und hohen Gebäuden als kalt und unpersönlich wahrgenommen. [23]
Laut Christopher Alexander hängt die Grösse im wesentlichen von der Anzahl Personen ab. Er hat konkrete Grössenvorstellungen. So sollen ideale Plätze eine Breite um die 18 Meter haben. Sobald sie grösser sind, beginnen sie verlassen und unangenehm zu wirken, ausser sie sind ausserordentlich belebt. In diesem Falle könne eine übermässige Ausdehnung gerechtfertigt sein. [22]
Joseph Stübben war der Ansicht, dass die Platzgrösse je nach Benutzungszweck und der Grösse der auf oder an dem Platze zu errichtenden Gebäude in einem angepassten Verhältnis stehen sollte und dass das Verhältnis praktische Grenzen habe. Man kann eine Überdimensionierung der Freifläche nicht endlos durch die Erhöhung der Randbebauung ausgleichen. [10]

### Die Rolle der Form

*"Aussenräume, die blosse "Restflächen" zwischen Gebäuden sind, werden im allgemeinen nicht benutzt."* eine Muster-Sprache, 1977 [22]

Bei Aussenräumen existieren im allgemeinen zwei verschiedene Arten - der positive und der negative Raum. Er ist negativ, sobald er ohne Form ist und aus dem bleibenden Rest besteht, nachdem Gebäude die als positiv gesehen werden, auf dem Gelände platziert sind. Ein Aussenraum ist hingegen positiv, wenn er eine deutliche Form hat, welche so bestimmt und präzis definiert ist, wie die Form eines Innenraums und wenn seine Form ebenso bedeutsam ist wie die Formen der umgebenden Gebäude. Ein Platzraum sollte demgemäss analog zum Innenraum als präzis definierte positive Form ausgebildet werden. [22]
Joseph Stübben hat zu der Form von Plätzen geschrieben, dass diese als einheitlicher und ruhiger Raum zwischen den Gebäudewänden erscheinen sollte. Auf einspringende Ecken sei möglichst zu verzichten und als Form sei tendenziell die Konkavität anzustreben. Auf der anderen Seite sollte die Konvexität jedoch vermieden werden, da dessen räumliche Wahrnehmung beengend wirkt. Besonders wichtig erscheint ihm, dass die Plätze ein ästhetisches Gleichgewicht haben, wobei hierzu aber keine geometrische Gestalt und auch keine klare Symmetrie notwendig sei. Auch ist das Hervorbringen von Verzerrungen und Missbildungen zu vermeiden.
Die scheinbar willkürlichen, im Laufe der Jahrhunderte aus bestimmten Gründen entstandenen Unregelmässigkeiten mittelalterlicher Plätze sind für Stübben das Ideal. Ihre gewachsene Form könne für neue Platzprojekte jedoch kaum kopiert werden, ohne in eine Künstlichkeit zu verfallen. [1]

### Totalitäre Massstäbe

Aus dem Willen heraus "unvergängliche Monumente der Geschichte freizulegen" verkündete Benito Mussolini, müssten diese Ereignisse gigantisch aus einer angemessenen Einsamkeit erwachsen. Im Sinne dieser Aussage wurden in vielen, vor allem totalitären Regimes sehr grossräumige Plätze in die Realität umgesetzt. Diese boten Platz für Militärparaden und Massenkundgebungen. Laut Kostof haben insbesondere die Verkehrsplaner an diesen Plätzen Freude, da aufgrund des riesigen Flächenangebotes der Verkehr sehr einfach zu organisieren war.

So war der rote Platz in Moskau so konzipiert, dass Demonstrationszüge aus allen sechs Bezirken Moskaus gleichzeitig auf den Platz strömen könnten. Dem ist entgegenzuhalten, dass dies in der Wahrnehmung von vielen Städtebautheoretikern kaum mehr eigentliche Plätze sind. Paul Zucker meinte hierzu, wie es seine Meinung generell für moderne Plätze war, dass diese nichts anderes als ein schlichtes Vakuum, leere Areale innerhalb des Stadtnetzes seien. [6]

### Stellung von Objekten an oder auf Plätzen

Der Schwerpunkt von Plätzen

*"Bei einem sehr kleinen Platz reichen die Aktivitäten am Rand aus. Wenn aber in der Mitte eines Platzes eine einigermassen grosse benutzbare Fläche freisteht, sollten dort Bäume, Statuen, Sitzgelegenheiten oder Brunnen aufgestellt werden, damit die Leute einen Platz haben, wo ihr Rücken - ebenso wie am Rand - geschützt ist."* eine Muster-Sprache, 1977 [22]

In "eine Muster-Sprache" beschreibt Christopher Alexander, dass Menschen auf Plätzen Stellen bevorzugen, wo ihr *Rücken* teilweise geschützt ist und dass sich dadurch die Aktivitäten an den Rand öffentlicher Plätze verlagern. Betrachtet man kleine Plätze, reichen die Aktivitäten am Rand aus, damit die Leute einen Platz haben, wo ihr *Rücken*, geschützt ist, bei grossen Flächen jedoch nicht. Dies ist ein Grund, einen zusätzlichen solchen *Rücken* zu schaffen und etwas fast in die Mitte, auf den Schwerpunkt oder Brennpunkt, eines Platzes zu stellen.
Ein anderer, durchaus ausreichender Grund ein Objekt zu platzieren ist für Alexander die rein geometrische Wirkung. Indem das Objekt den Platz gliedert und ihn übersichtlicher und ruhiger machen kann. In "zentrisch-symmetrischen Figuren" sieht er einen "starken Bezugspunkt für Träume, Bilder und Selbstwahrnehmungen".
Er findet wie Camillo Sitte und Joseph Stübben, man solle keine Objekte genau in die Mitte stellen, sondern sie nur fast in die Mitte des Platzes stellen, auf den Flächen zwischen den *natürlichen Wegen*. Dies heisst auf die Fläche welche frei bleibt. Sei dies ein Brunnen, ein Baum, eine Statue, ein Glockenturm mit Sitzen, eine Windmühle oder ein Musikpavillon. Es müsse einfach etwas sein, das dem Platz pulsierendes Leben verleiht und Menschen anzieht. [22]
Analytisch können so die Plätze durch Abschätzen der Gehlinien in Bewegungszonen, Ruhezonen und den Schwerpunkt (Brennpunkt) eingeteilt werden. Dies ist sehr hilfreich, um den Platz zu organisieren, auszugestalten. Insbesondere wenn es darum geht die Objekte am richtigen Ort zu platzieren.

28. Moskau, Roter Platz
29. Der Brennpunkt gemäss "der Muster-Sprache"

Gliederung und Gestaltung der Oberflächen

Interessant hinsichtlich der Gliederung von Platzflächen ist die Idee von Frederik Law Olmstead vom inneren und dem äusseren Platz. Diese Feststellungen von Anfang des 20. Jahrhunderts haben nach wie vor die gleiche Gültigkeit wie vor hundert Jahren als sie festgeschrieben wurden. Gemäss Olmstead dienen die Strassen und Gehsteige um den Platz (äusserer Kreis) wie die umliegenden Gebäude der Zugänglichkeit des Platzes und seiner Benutzung. Befindet sich beispielsweise eine Bibliothek am Rand des Platzes, welche vom Platz erschlossen wird, so sitzen Menschen davor und lesen beispielsweise auf Sitzstufen. Auch bei Cafés belebt sich der Platz sehr effektiv vom Rand aus (siehe Kapitel 3.3 unter "Rolle der Randnutzungen"). Ein aktiver, einladender äusserer Platz ist entscheidend für das Funktionieren des inneren Platzes. [21]

Auch Joseph Stübben hat einige Hinweise zur Gestaltung von Plätzen festgehalten:

- Die nur von Fussgängern zu betretenden Flächen sind möglichst zusammenhängend anzuordnen, da nur auf diesen Flächen ein Stehenbleiben, ein Betrachten, eine Verschönerung stattfinden kann.
- Für ausgedehnte Wegflächen empfiehlt sich die Einteilung in Felder und Friese, Plattenbahnen und Mosaik.
- Nivellement: Von besonderer Bedeutung ist das Nivellement des Platzes. Konvexe Oberflächen müssen vermieden werden. So ist die Erhöhung der Mitte für die Bewässerung unschön.
- Senkung der Mitte: konkave Flächen sollten bevorzugt werden. Bei der Platzgestaltung wurde es immer geschätzt, die Plätze gegen die Mitte abzusenken. Dadurch wird das Bild übersichtlicher und schöner. Ein Beispiel hierzu ist der Piazza del Campo in Siena.
- Das Linienspiel der Wegkanten und Einfriedungen, der Tramgeleise und Gehwege, das plastische Bild der Pflanzen und Ausstattungsgegenstände eines Platzes muss geregelt, aber ungezwungen sein. [1]

Ratschläge zur Platzierung von Objekten

*"Ein Platz ist aber nur dann ein Platz, wenn er leer ist - dann erst singt seine Struktur, die beschwingten Linien der angrenzenden Häuser fangen an zu sprechen - ... . Heute sind überall Anlagen darauf gesetzt, und nun schweigen die Plätze und sind gar nicht mehr da."* Kurt Tucholsky, 1996 [10]

Generell wichtig ist, dass Plätze nicht überinstrumentalisiert sind. Gute Plätze können oder sollten zumindest leer sein und erst durch die Nutzer gefüllt werden und die für den Platz notwendigen, respektive vorhandenen Elemente sollten gut aufeinander abgestimmt sein.

Als Kriterien, wie die Objekte angeordnet werden sollen, sind immer noch die Überlegungen von Stübben aktuell. Nachfolgend sind seine Überlegungen zu diesem Thema zusammengefasst:

- Plätze sollten mit den Zimmern einer Wohnung verglichen werden. Durch diesen Gedankengang können wesentliche Rückschlüsse zu dessen Anordnung der Einrichtung gezogen werden.
- Auf von Verkehr unberührten Flächen sind die Brunnen und Monumente zu platzieren
- In der Antike bestand die Regel, die Monumente am Rande der Plätze herum zu stellen. Im Mittelalter kam eine wichtige Regel hinzu. Monumente, besonders aber Marktbrunnen, sollten auf den toten Punkten des Platzverkehres aufgestellt werden.
- Verkehrslinien und Sehlinien dürfen von Nützlichkeitsbauten und Kunstwerken nicht gestört werden. Nur ein Objekt von Bedeutung darf den Schlusspunkt einer langen Sehlinie bilden. Die *Visurrichtung* sollte unbedingt freigelassen werden.
- Die Aufstellung von Denkmälern in einer geraden Linie ist selten erwünscht; besser ist die Gruppierung und harmonische Verteilung.
- Die Einteilung der Platzfläche ist von grosser Wichtigkeit. Fahrwege, Schutzinseln, Pflanzungen, Orte für Brunnen, Denkmäler, für Verkaufseinrichtungen und Anlässe, Sitzmöglichkeiten usw. sind zu erwägen und zu fordern. [1]

Auch interessant ist die *Triangulation*. Im öffentlichen Raum soll mit dem Arrangement und der Wahl einzelner Elemente und Angebote gefördert werden, dass die Menschen miteinander interagieren. Mit *Triangulation* ist die externe Motivation gemeint, welche dazu führt, dass zwischen Menschen Kontakte entstehen und dazu führt, dass Menschen, welche sich nicht kennen, in Dialog zueinander treten. Dies kann beispielsweise eine Bank, ein Abfallkorb oder eine Telefonkabine sein, welche nebeneinander platziert sind. Jedes der einzelnen Elemente entfaltet im Bezug zum anderen eine andere Wirkung als die Elemente einzeln haben würden. Bei passender Anordnung werden so in gewissen Situationen Personen automatisch zusammengeführt. Wenn beispielsweise ein Leseraum einer Bibliothek in der Nähe zu einem Spielplatz und einem Kiosk ist, passiert zusammen mehr als bei den einzelnen Elementen. Dies kann zu einer willkommenen zusätzlichen Belebung des Platzraums führen. [24]

Die neue Aufgabe Entrümpeln

*"Aber unsere Städte sind auch mit obsoleten Architekturen verbaut, mit belanglosen Strassenmöbeln und Kunstwerken zugemüllt, mit grösstenteils überflüssigen Plakaten, Schildern und Bildschirmen überkrustet. Sie müssen entrümpelt werden. Nicht nur, um sie des Überkommenen und Überflüssigen zu entledigen; sondern auch und vor allem, um ihnen das Verunklärende abzustreifen. Die redundanten Verkehrssignale, die nichtssagenden Mitteilungstafeln, die allgegenwärtigen Reklameplakate, die lieblosen An- und Umbauten verdecken die dahinterliegenden schönen Häuser."* Vittorio Magnago Lampugnani, 2009 [25]

Die leeren Flächen von Plätzen werden jedoch fortlaufend vereinnahmt von der Stadtmöblierung. Unzählige Elemente werden auf den Plätzen angeordnet, seien dies Verkehrsschilder, Kioske, Wartehäuschen, Fahrradständer, Abfallsammelstellen oder Plakatsäulen. Dies führt vielerorts zu einem chaotischen Ganzen. So besteht eine neue Herausforderung im Umgang und der Koordination dieser Elemente.

Sitzbänke

Hinweise wie Sitzbänke sinnvollerweise auf Plätzen anzuordnen sind, finden sich im Kapitel 4.

Bepflanzung

Wie mit Bepflanzung in Städten umgegangen werden sollte, beschreibt Camillo Sitte sehr einleuchtend. Er findet aus hygienischen und ästhetischen Gründen unentbehrlich, dass die Städte mit Gartenanlagen durchsetzt sind. Auch Wasserflächen betrachtet er als wesentlich. Er meint jedoch gleichzeitig, dass Bepflanzungen nicht gemäss dem verbreiteten Motto "Je mehr je besser" umgegangen werden darf und eher in Hinterhöfe und Parkanlagen gehören als auf Plätze. Auf diesen müsse man darauf achten, dass die Bäume kein *Visurhindernis* zu der Randbebauung darstellen. Sofern die Randbebauung denn auch wichtig und von architektonischer Qualität ist, sollte sie keineswegs der Sicht entzogen werden. Er findet auch, dass Bäume zur räumlichen Abgrenzung nur sehr bedingt tauglich sind. Für Sitte ist wesentlich, dass Grünanlagen sich nicht dort befinden wo eine grosse Verkehrsbelastung vorhanden ist. Sondern an "lärmfreien, staubfreien" Orten, da sonst die Bäume ihren eigentlichen Zweck nicht erfüllen und somit quasi unnütz oder sogar kontraproduktiv sind. [5]

Wasser, Brunnen

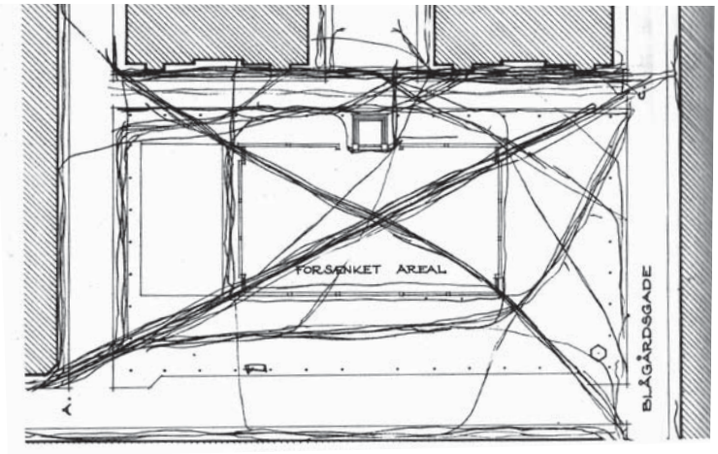
Brunnenanlagen sind seit der Antike auf Platzanlagen angeordnet. Sie sollten den Bewohnern bei ihren täglichen Bedürfnissen helfen, lange bevor zentrale Wasserverteilungen existierten und waren zudem repräsentativer Platzschmuck, wie zahlreiche kunstvoll ausgeschmückte Brunnen zeigen.

Wasser und Brunnenanlagen haben heute immer noch eine anziehende Wirkung auf die Menschen mit einem direkt praktischen Nutzen. Das Plätschern des Wassers ist ein beruhigendes Geräusch, welches auch unangenehme Umgebungsgeräusche (bspw. Verkehrslärm) etwas neutralisieren kann. [3] [26]

Lichtgestaltung

Die Beleuchtung ist auf Plätzen ein sehr wichtiges und komplexes Thema. Stadtplätze werden auch abends und in der Nacht genutzt. Die Beleuchtung sollte die Gestaltungsidee unterstützen und kann zur Inszenierung von Platzanlagen sehr viel beitragen. Die Attraktivität von Plätzen kann mit guten Beleuchtungskonzepten in den dunklen Tagesperioden erheblich erhöht werden. Grundvoraussetzung ist die Nutzbarkeit des Platzes und ein angemessenes Sicherheitsgefühl für die Fussgänger. Die Orientierung der Passanten und des motorisierten Verkehrs muss auch sichergestellt sein.

Wichtig ist, dass die richtigen Beleuchtungskörper unter Beizug von Fachpersonen entwickelt oder ausgewählt und differenziert angeordnet werden. Bei den verschiedenen Bereichen und Elementen auf Plätzen (Fahrbahn, Fussweg, Aufenthaltsbereich, Skulptur,..) ist oft eine unterschiedliche Reaktion mit der Beleuchtung angemessen. Ein homogenes Ausleuchten grosser Flächen schafft oft wenig oder eine unvorteilhafte Stimmung. Nicht zu vergessen ist, dass die Beleuchtungskörper teilweise sehr markante Elemente sind, welche auch am Tage in Erscheinung und ein Gestaltungskonzept plastisch unterstützen können (Bsp. Place Central in Monthey). [27]




### Aktivitäten auf Plätzen

Um einen Platz mit Leben zu erfüllen, braucht es die Fussgänger, denn nur diese verweilen. Bei Fussgängern gibt es die primären Aktivitäten, das Stehen, Gehen und Sitzen.

### Beobachten und sich beteiligen

Die Menschen suchen eine günstige Stelle, von der aus sie das Geschehen als Ganzes wahrnehmen können. Auf der anderen Seite möchten sie daran teilnehmen und nicht nur zusehen. Wenn ein öffentlicher Platz nicht diesen Ansprüchen entgegenkommt, gehen die Leute weiter. Jemand der das Geschehen beobachten will, wählt einen etwas erhöhten Standort. Das Problem dabei ist, dass solche Standorte gewöhnlich die Personen vom Geschehen trennen. Die meisten Leute möchten aber wie oben beschrieben ist, gleichzeitig das Geschehen verfolgen und daran teilnehmen. Dies heisst, dass alle etwas erhöhten Stellen von Passanten leicht erreichbar sein müssen, also an Verbindungswegen liegen und direkt von unten zugänglich sein sollten.
Die unteren Stufen und die Brüstungen entlang von Treppen können diesen Bedürfnissen entsprechen. Wenn es auf öffentlichen Platzen leicht erhöhte und gut zugängliche Bereiche gibt, zieht es die Menschen förmlich dorthin. Erhöhte Caféterassen, Stufen rund um einen öffentlichen Platz, Veranden, Arkaden, Statuen und Sitze sind Beispiele dazu. [22]

### Verschiedene Aktivitätstypen auf Plätzen

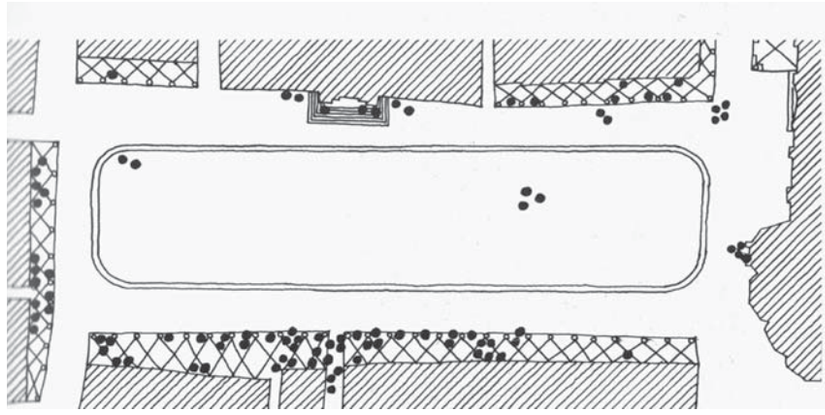
Jan Gehl ist ein Städteplaner welcher sich intensiv mit dem öffentlichen Raum auseinandergesetzt hat. Er hat die Aktivitäten von Fussgängern in drei Typen eingeteilt, mit welchen auch die Qualität vom Freiräumen überprüft werden kann. Es gibt laut Gehl folgende Aktivitäten:

Notwendige Aktivitäten
Zwingende Aktivitäten sind beispielsweise Schul- oder Arbeitswege, einkaufen und auf den Bus warten. Alle täglichen Bedarfsaktivitäten gehören dazu. Für diese Tätigkeiten herrschen zumeist physische Anforderungen, das heisst, dass sie effizient zu erledigen sein sollten. [23]

Optionale Aktivitäten
Die *optionalen Aktivitäten* hingegen werden vollzogen, wenn man dazu Lust und Zeit hat. Dazu gehören Spaziergänge, frische Luft schnappen, herumstehen, sitzen und sonnenbaden. Man macht diese Tätigkeiten, wenn das Wetter gut ist und die Umgebung angenehm und attraktiv ist. Die Attraktivitäten und die *optionalen Tätigkeiten* sind miteinander gekoppelt. Auf Plätzen mit schlechter Qualität findet deshalb nur das notwendige, minimale an Aktivität statt. In einem guten Umfeld findet hingegen reges Leben statt. Also je besser ein Raum ist, desto mehr und länger finden öffentliche Aktivitäten statt. [23]

Soziale Aktivitäten
Die *sozialen Aktivitäten* hängen von der Präsenz anderer Personen im öffentlichen Raum ab. Dazu gehören spielende Kinder, Begrüssungen und Diskussionen, kommunale Aktivitäten und die am meisten verbreitete *soziale Aktivität*, welche das Zuschauen und Zuhören anderer Personen

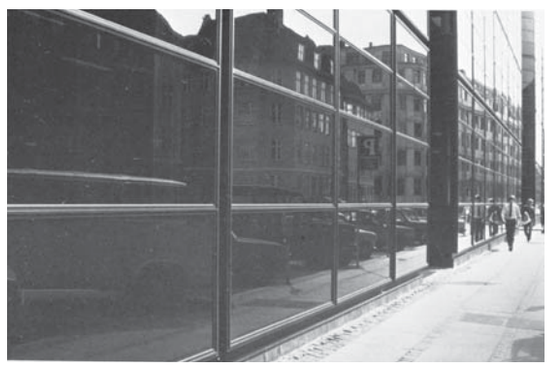
30. Platz in Kopenhagen: Fussgänger nehmen zumeist den direktesten Weg
31. Auch kleine Umwege werden vermieden
32. Abkürzungen sind auf Grasflächen oder auch im Schnee gut ersichtlich



beinhaltet. Diese Aktivitäten passieren spontan als unmittelbare Konsequenz, wenn sich verschiedene Personen im gleichen Raum aufhalten und bewegen. Diese Aktivitäten sind wichtig. Planer können Möglichkeiten für Kontakte nachhelfen und sie unterstützen. Die *sozialen Aktivitäten* sind denn auch eine der absolut wichtigsten Qualitäten, welche öffentliche Räume und auch Plätze zu leisten haben. [23]
Gute öffentliche Räume zeichnen sich nicht nur durch Fussgängerfreundlichkeit aus, sondern beinhalten möglichst viele Aktivitätsarten, welche sich idealerweise gegenseitig unterstützen. Aktivitäten wie beispielsweise Gehen, Sitzen und Reden sind wesentlich und ein guter Messgrad für öffentliche Räume (siehe Kapitel 6 "Qualitätskriterien"). [23]

### Gehen

Gehen ist die eine Fortbewegungsart um von einem Punkt zu einem zweiten zu gelangen. Manchmal bewegt man sich zum Vergnügen, die Gehgeschwindigkeit ist dann deutlich geringer. Die Fortbewegung sollte möglichst attraktiv, sicher, direkt und ohne gespürte Umwege erfolgen.
Ab einer gewissen Fussgängerdichte verlangsamt sich dieses Tempo und es beginnen sich Richtungverkehrsspuren zu bilden um ein effizientes Vorwärtskommen zu gewährleisten.
Fussgänger sind sensibel auf Gehoberflächen und die Konditionen der Strassen. Eine akzeptierte Fussgängerdistanz liegt bei etwa 400 bis 500 Meter - wie in Studien herausgefunden wurde. Für Kinder und ältere Personen liegt diese Zahl tiefer.
Fussgänger nehmen sehr oft den direktesten Weg. Auch wenn dieser gefährlich ist und über Stufen führt. So überqueren die Fussgänger Plätze sehr häufig diagonal, auch



33. Ascoli Piceno, Stadtplatz: die Aufnahme der stehenden Personen zeigt sehr gut, welche Standorte auf Plätzen bevorzugt werden
34. Zilina: die freie Wahl zwischen der Rampe und der Treppe zeigt die Präferenzen der Fussgänger
35. Siena, Piazza del Campo: die stehenden Personen befinden sich um die Poller und stützen sich teilweise ab
36. Die Fassade mit Nische animiert die Personen zum Aufenthalt
37. Glatte kaum strukturierte Fassaden bleiben leere und unbelebte Fassadenfluchten

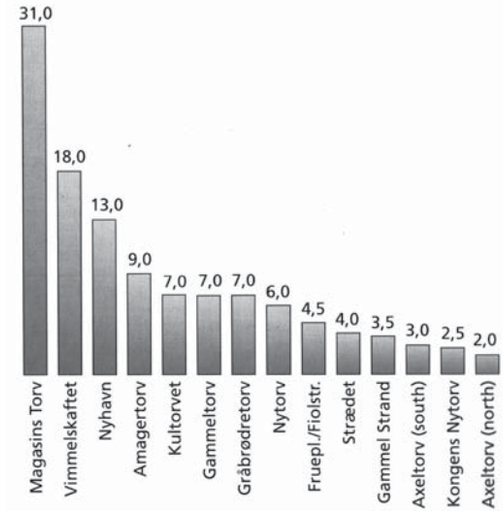
wenn sie über Stufen gehen müssen. Beispielsweise beim Piazza del Campo in Siena wurde beobachtet, dass die Fussgänger zumeist den direkten Weg nehmen, auch wenn sie über die Distanz von 135 Meter zuerst 3 Meter den abschüssigen Belag herunter- und dann wieder heraufgehen müssen. Fussgänger nehmen den schnellsten und nicht den sichersten Weg. Sind Hindernisse und Abstufungen gross und kaum überwindbar, sind sie zu vermeiden, da sie den Weg unattraktiv und im Maximum gefährlich machen können (insbesondere bei Regen oder eisigen Untergründen). Des weiteren erscheint die Feststellung wichtig, dass Fussgänger Rampen gegenüber Treppen bevorzugen. Überqueren Fussgänger eine grosse Fläche und haben sie die Wahl zwischen verschiedenen Wegen, so ziehen sie Wege den Wänden und Ecken entlang vor. Einerseits hat man die bessere Übersicht - man nimmt den ganzen Raum von der Seite war und erlebt dennoch die Details der Fassade. Des weiteren findet man bei schlechtem Wetter, Schutz vor Regen und Wind unter den Vordächern oder in Arkaden. [23]

### Stehen

Gehen und Sitzen werden meist mehr beachtet als das Stehen. Dennoch ist auch das Stehen wichtig im öffentlichen Raum und folgt gewissen Mustern. Meist hält man an um jemanden anzusprechen oder etwas anzuschauen. Stehen sollte auf Plätzen möglich und attraktiv sein.
Länger stehen bleibt man beispielsweise, wenn man jemanden trifft um etwas zu diskutieren. Dies kann überall geschehen, losgelöst von Zeit und Ort.

Hält man länger an, gelten andere Regeln. Wenn man beispielsweise auf jemanden wartet, oder etwas genauer betrachtet, dann beginnt der Fussgänger einen Ort zu suchen, welcher für diese Tätigkeit attraktiv ist. Dann werden eher die Orte entlang den Fassaden oder in der Übergangszone gewählt, zwischen zwei Räumen, damit man beide betrachten kann. Für diese Platzwahl ist die Erklärung, dass die Sicht von der Seite oder von einer Ecke aus die beste Beobachtung zulässt. Auch ist man weniger exponiert und selbst Objekt der Betrachtung durch andere Personen und nicht ein Hindernis in deren Wegwahl. Der Mensch schätzt es, wenn der *Rücken* gedeckt ist und sich Personen von vorne nähern. Beliebt sind insbesondere Standorte wie Arkaden, Nischen, Markisen, Säulen, Strassenlampen und Bäume, welche kleinere der Einzelperson angepasste *Platz in Platz Situationen* definieren.
In Siena werden zum Beispiel sehr oft die Poller als Ort zum Verweilen gewählt, welche an der Grenze zwischen zwei Zonen angeordnet sind. Genau zwischen dem inneren und dem äusseren Kreis. Sie sind also Hilfen, Menschen zum längeren Stehen zu animieren. Hier zeigt sich, dass Details bei der Platzgestaltung nicht zu vernachlässigen sind. Auch Nischen in Fassaden, beispielsweise in Form von Treppen, Türstufen, Fensterbänken, Ein- und Ausfahrten sind wichtig. Fehlt all dies, muss man nicht erstaunt sein, wenn der Platz unbelebt ist. [23]

38. Die Sitzbänke sollten nach bestimmten Kriterien angeordnet sein und Qualitäten aufweisen: gutes Beispiel
39. Schlechtes Beispiel
*40. Sekundäres Sitzen*: auf Treppenstufen




## Sitzen

Die Sitzgelegenheiten sind von zentralem Interesse für Plätze. Nur mit Sitzgelegenheiten bleiben Menschen länger. Fehlen diese oder sind sie schlecht angeordnet, verweilt niemand länger. Dann fallen auch viele Aktivitäten weg wie beispielsweise Essen, Lesen, Schlafen, Sonnenbaden, Beobachten von Menschen, Schach spielen, Reden usw..

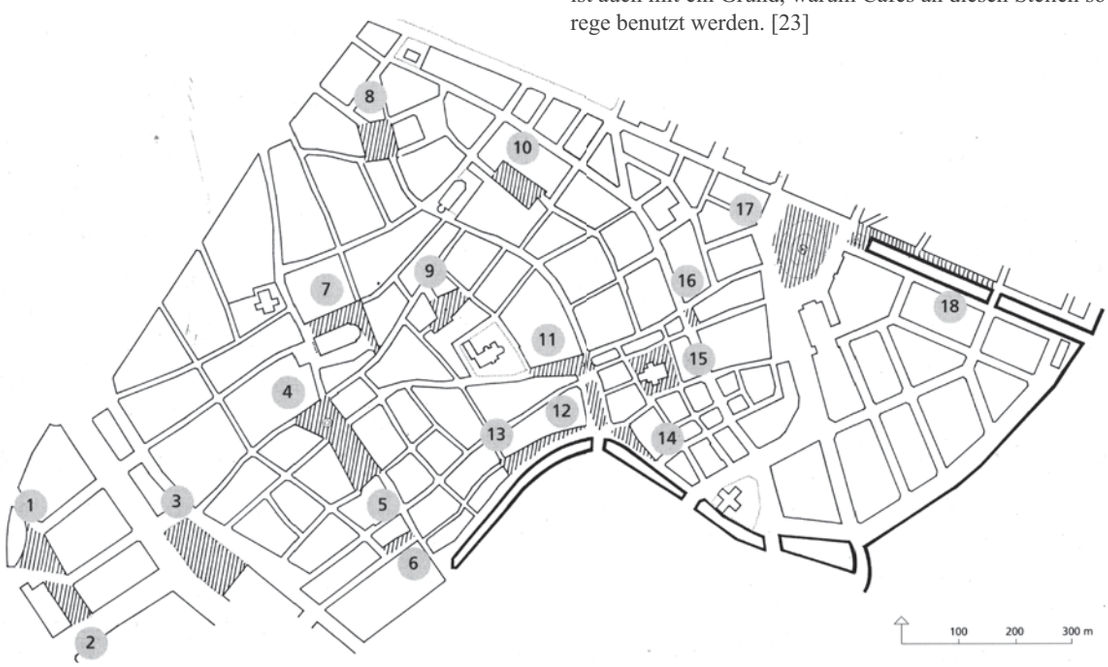
Diese Aktivitäten sind sehr belebend für den öffentlichen Raum. Möchte man mit möglichst wenig Aufwand den öffentlichen Raum optimieren, so geht dies mit dem Schaffen von Sitzgelegenheiten.

Für die Qualität des Sitzplatzes bestehen Ansprüche an den Raum, den vorliegenden Kontext und das Klima. Die Bedingungen müssen gut sein, damit Personen absitzen. Die beim Abschnitt Stehen genannten Seiten- oder Eckeneffekte treffen auch beim Sitzen zu. Sitzplätze entlang oder in der Nähe von Fassaden und Raumbegrenzungen werden vorgezogen gegenüber Plätzen in der Platzmitte. Für den Sitzenden sind Nuancen wichtig, wie den *Rücken* weitgehend gedeckt zu haben, Nischen oder das Ende von Sitzmöglichkeiten werden weniger präzis definierten Stellen vorgezogen. In Restaurants beispielsweise sind zumeist zuerst die Plätze entlang oder an der Seite von Wänden belegt, bei welchen man idealerweise das innere des Restaurants aber auch den Platz überblicken kann. Sind alle Plätze leer, ist die Abneigung gegenüber von Sitzplätzen in der Mitte beobachtbar.

Das Platzieren von Sitzmöglichkeiten aufgrund von rein formalen, gestalterischen Kriterien kommt zumeist überhaupt nicht gut an. Auch wenn es den Anschein nach einer grossen Vielzahl von Sitzplätzen und einer Großzügigkeit des Platzinventars zugunsten der Fussgänger erweckt, ist die Leere dieser Sitzplätze oft Ausdruck von der schlechten Qualität der Sitzmöglichkeiten.

Das Platzieren von Sitzmöglichkeiten bedingt eine genaue Analyse des räumlichen und funktionalen Kontextes. Jede Bank braucht idealerweise eine individuelle lokale Qualität und sollte dort platziert werden, wo ein Ort Intimität, ein Sicherheitsgefühl und ein gutes Mikroklima schafft.

Orientierung und Sicht spielen ebenfalls eine wichtige Rolle in der Wahl des Sichtplatzes. Interessante Bänke welche einen guten Überblick auf die Geschehnisse in der Umgebung zulassen, werden dabei mehr benutzt als solche mit wenig oder keiner Sicht. Interessanterweise werden die Bänke vorgezogen, wo das Leben auf positive Art hektischer ist, dort wo mehr geschieht als dort wo Bänke abseits des Geschehens an ruhigen Stellen platziert sind. In Parks und auf Plätzen wurde dies deutlich festgestellt. Völlig unattraktiv ist, wenn die Bänke durch ihre Ausrichtung den Aktivitäten den *Rücken* zukehren. Diese werden denn auch nur selten benutzt. Dies zeigt sich gut, wenn man die Bestuhlung von Cafés auf Platzrändern betrachtet. Oft ist die Aussenbestuhlung komplett auf das Platzgeschehen ausgerichtet und die Personen schätzen es sehr, die vorbeiziehenden Personen zu beobachten. Dies ist auch mit ein Grund, warum Cafés an diesen Stellen so rege benutzt werden. [23]



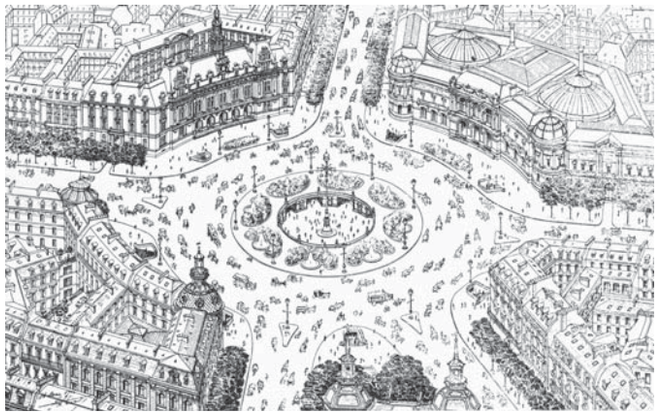

41. Kopenhagen: Auswertung, wieviele stehende oder sitzende Personen pro 100m² auf den Plätzen anzutreffen sind (Sommertag zwischen 12 und 16 Uhr).
42. Die Zusammenstellung von Plätzen im Zentrum zeigt (Abbildung 41), dass diese aufgrund ihrer verschiedenen Qualitäten und Eigenschaften unterschiedlich rege benutzt werden. 1. Axeltorv (Nord) 2. Axeltorv (Süd) 4. Gammeltorv 5. Nytorv 7. Frue Plads 8. Kultorvet 9. Grabrodretorv 11. Amagertorv 13. Gammel Strand 16. Magasins Torv 17. Kongens Nytorv 18. Nyhavn

Damit Personen auf Plätzen verweilen, braucht es Sitzgelegenheiten. Es spielt dabei primär keine Rolle ob die Sitzgelegenheit eine Bank, Treppenstufe oder eine Mauerbrüstung mit der richtigen Höhe ist (30 bis 90cm). Dennoch wird es je tiefer oder höher eine Sitzgelegenheit auf Plätzen ist, insbesondere für ältere Personen oder Kinder anstrengender, sich hinzusetzen. Zudem ist es für ältere Personen von Vorteil, wenn es zumindest teilweise Sitzgelegenheiten mit Rückenlehnen hat. Ältere Menschen setzen sich kaum auf Treppenstufen oder Mauerbrüstungen. Kinder und Jugendliche hocken jedoch fast überall, unter anderem auch am Boden. Zu beachten gilt es auch, dass Sitzplätze teilweise im Schatten oder in der Sonne liegen und auch nicht zu stark dem Wind ausgesetzt sind. [26]
Auch das Material und die Gestalt der Bank spielt eine gewisse und nicht zu unterschätzende Rolle. *Sekundäre Sitzmöglichkeiten* stellen Treppenstufen, Podeste, Stufen, Mauerbrüstungen dar. Besonders Treppenstufen sind beliebt, da sie zumeist auch gute Aussichtsorte sind. *Sekundäre Sitzmöglichkeiten* haben zudem den Vorteil, dass die Zahl der *primären Sitzmöglichkeiten* reduziert werden kann. Denn weist ein Platz beispielsweise zu viele leere Sitzbänke und Cafébestuhlungen aus, so droht er verlassen und ausgestorben zu wirken. Unbenutzte Sitzstufen sind hier unproblematisch und selbstverständlich.
Besonders interessant ist Venedig. Dort sollen alle Stadtmöblierungen wie Strassenlampen, Fahnenmasten, Statuen und viele Gebäude so ausgebildet sein, dass darauf gesessen werden kann. So steht der ganze städtische Freiraum zum Sitzen zur Verfügung. [23]

### Fussgängerdichten (Belebtheit und Fassungsvermögen)

Im Buch "eine Muster-Sprache" von Christopher Alexander wird erläutert, dass die Zahl der Quadratmeter pro Person eine grobe Einschätzung zur Belebtheit von Plätzen ermöglicht. Folgende Daumenregel wird nahegelegt: ein Platz mit 15m$^2$ pro Person wird als belebt und ein Platz mit mehr als 50m$^2$ pro Person als ausgestorben wahrgenommen. Zur generellen Beurteilung der Funktionstüchtigkeit des Platzes anhand der Fussgängerdichte muss jedoch der Normalzustand betrachtet werden (Tageszeit, Jahreszeit,...). [22]
Betrachtet man auf der anderen Seite die maximale Leistungsfähigkeit von Plätzen, beispielsweise für Versammlungen, so liegt dieser Wert bei 5.4 Personen pro Quadratmeter. Ab dieser Fussgängerdichte ist auf dem Platz für Fussgänger kein Vorwährtskommen mehr möglich.
Die maximale spezifische Leistungsfähigkeit für Fussverkehrsanlagen im Richtungsverkehr bedingt demgemäss mit 0.56m$^2$ pro Person mehr Raum für das Vorwärtskommen der Fussgänger. [28]
Diese Werte sind insbesondere deshalb interessant, weil mit ihnen grob annäherungsweise Betrachtungen über die maximale Personenanzahl in verschiedenen Situationen möglich sind.

43. Platz in Kopenhagen vor der Umgestaltung
44. Der gleiche Platz nach der Umgestaltung



### Grundsätzliches zum Thema

Zur Problematik von Verkehr auf Plätzen

*"Ein Strassennetz dient immer der Kommunikation, niemals der Kunst, weil es niemals sinnlich aufgefasst, niemals überschaut werden kann, ausser am Plan."* Camillo Sitte, 1909 [5]

*"Die Verkehrswege sind oft Bedingungen, welche älter sind als der eigentliche Platz selbst"* Spiro Kostof, 1993 [6]

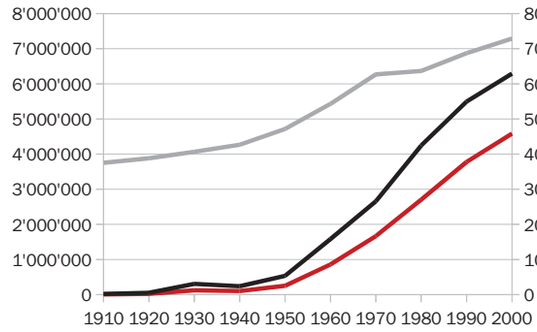
Das Zusammenführen und die Verteilung des Verkehrs sind seit je mit ein Grund warum es städtische Plätze gibt. Mit den ersten Platzvariationen in der Antike begannen die Konflikte zwischen dessen Verkehrsfunktionen und seinen Aufgaben als Aufenthalts- und Versammlungsort. Während der ganzen Geschichte wurde über die Prioritäten zwischen Platz und Verkehr diskutiert. Auf diesen fortlaufenden Konflikt wird vertieft im Kapitel "Geschichte des Platzes" eingegangen.
Verschiedene Persönlichkeiten nahmen zu diesem Konflikt Stellung. Leon Battista Alberti, ein Architekturtheoretiker der Renaissance, meinte beispielsweise dazu, dass die Versammlung von Personen wichtiger sei als der ungehinderte Durchgang. Er fand jedoch auch, dass sich Kreuzungen und Plätze allein durch die Ausdehnung unterscheiden. Eine Kreuzung sei ohne Zweifel ein kleiner Platz und dass eine Strassenkreuzung sowohl Menschen als auch den Verkehr zusammenführt, erschien im selbstverständlich. Dadurch würde aber der soziale Verkehr an den Rand gedrängt. In den Empfehlungen seines Buches von 1890 löst Joseph Stübben den Konflikt technokratisch. Er gesteht dem Verkehr teils eigene Durchfahrten zu, will ihn aber von den anderen Platzstellen fernhalten. [6]
Der Konflikt mit dem Verkehr verschärfte sich wesentlich mit dem Aufkommen des Automobils. Als eigentliche Geburtsstunde des modernen Automobils gilt das Jahr 1886, als Carl Benz seinen dreirädrigen Motorwagen zum Patent anmeldete. Um 1891 nahmen die ersten Fabriken ihren Betrieb auf. War das Auto bis 1940 in der Schweiz ein Luxusgut (ungefähr zwei Motorfahrzeuge auf 100 Einwohner) steigerte sich deren Verbreitung exponentiell und liegt heute bei 63 Motorfahrzeuge pro 100 Einwohner. [29] [30] [31]
Mit der Motorisierung entstanden die modernen Strassenkreuzungen mit zentralen Inseln und Fussgängerunterführungen. Diese Kreuzungen stellten einen neuen Typus dar, haben jedoch oft nicht mehr viel mit Plätzen zu tun. [6]

Aufgrund der fortlaufenden Motorisierung erlebten die Stadträume gewaltige Veränderungen. Viele Plätze wurden vom Verkehr vereinnahmt und dessen soziale Aufgaben verdrängt. Wegen diesen Verkehrsbelastungen und dem erhöhten Flächenbedarfs des motorisierten Verkehrs, wurden normierte, grosszügige Strassenquerschnitte auf die Plätze gelegt. Viele Platzanlagen erhielten den Charakter von Strassenkreuzungen. Die Probleme mit dem motorisierten Verkehr führten ungefähr ab den Siebziger Jahren zu neuen Zielsetzungen der Stadtplanung. Vielerorts versucht man die Plätze ganz oder teilweise vom Verkehr zu befreien oder durch angepasste Platzgestaltung für eine bessere Integration des Verkehrs auf den Plätzen zu sorgen und wiederum Flächen für die sozialen Platzfunktionen bereitzustellen. [10]

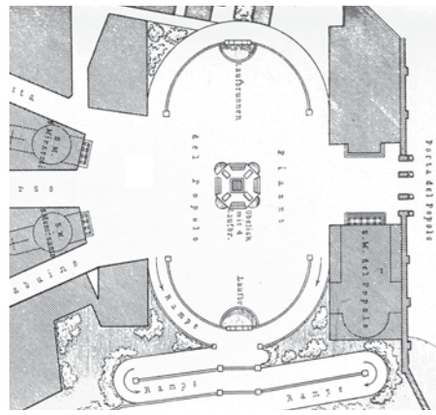
Verkehrsknoten versus Platzanlage

*"Man darf somit im allgemeinen behaupten, dass ein Kreuzungspunkt zweier Strassen nur unter besonderen Ortsverhältnissen sich zu einer Platzanlage eignet. Viele sogenannte Plätze sind in Wirklichkeit nichts mehr als eine Vergrösserung der freien Strassenfläche zum Zwecke der Vermittlung verschiedener zusammenlaufender Strassenrichtungen."* Joseph Stübben, 1923 [1]

Gemäss Joseph Stübben ist eine freie Fläche, welche primär verschiedene Verkehrsströme organisiert und als Raum mangelhaft gefasst ist, eher eine Kreuzung als ein Platz. Sobald aber diese Fläche eine für das Auge angenehme, für die Bebauung und den Verkehr angemessene Gestalt hat und das Strassenbild bereichert, kann tendenziell wieder von einem öffentlichen Platz gesprochen werden. Insbesondere wenn die Fläche eine freie Fläche zur Begegnung, Ruhe, Märkte und andere öffentliche Benutzungsarten gewährt, oder auch Grünanlagen ausweist. [1]




**45. Projekt Carrefour à Giration: Fussgängerinseln und Unterführungen**
**46. Diagramm der Entwicklung der Schweizer Bevölkerung und des Motorfahrzeugbestands: Graue Linie, Bevölkerung Schweiz - schwarze Linie, Anzahl Motorfahrzeuge pro 100 Einwohner - rote Linie, Anzahl Motorfahrzeuge**

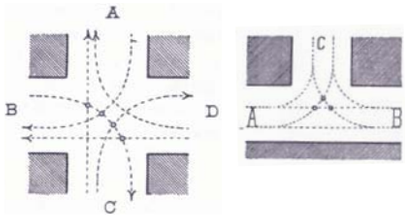


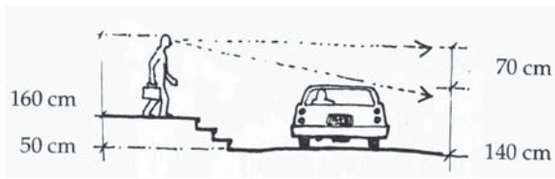
Anzahl der Konfliktpunkte
Interessant ist eine Zusammenstellung von Camillo Sitte über die Betrachtung der Anzahl einmündender Strassen und den daraus resultierenden Begegnungsmöglichkeiten. So ergeben drei einmündende Strasse 12 Begegnungsmöglichkeiten, wovon deren drei Fälle ungünstig sind. Hat man eine Strassenkreuzung mit vier Zufahrten gibt es bereits 54 Begegnungen, wovon 16 Fälle sich kreuzen. Dies heisst es gibt bereits fünf mal mehr Störungen. Falls nun noch einmal eine Strasse hinzukommt, ergeben sich bereits 160 Begegnungen. [5]
Hieraus folgt die einfache und naheliegende Feststellung, dass je mehr Strassen mit motorisiertem Verkehr auf einen Platz führen, seine Komplexität erheblich steigt und demgemäss eine Ausgestaltung mit Aufenthaltsqualität mit einer steigenden Anzahl Strassen immer schwieriger zu gewährleisten ist.

### Zur Rolle der Verkehrsführung

Hinweise zur Verkehrsführung aus der Literatur
Bereits um 1900, vor der eigentlichen Motorisierung, formulierten Sitte und Stübben, auf Kutschen und Fuhrwerke bezogen Kriterien zur Verkehrsführung, welche zumeist auch heute noch interessant sind.
So wird empfohlen, bei der Konzeption von Plätzen zunächst nur die Hauptlinien zu berücksichtigen, wobei vorhandene Wege nicht vernachlässigt werden dürfen, wie beispielsweise Nebenlinien, welche durch lokale Umstände bestimmt und vorgezeichnet sind. [5]
Bei einem Platz mit vielen auf die Platzmitte orientierten Fahrbewegungen wird empfohlen, in der Mitte eine Platzinsel oder ein Objekt zu platzieren um die Verkehrsströme zu ordnen, den Fussgängern Schutz zu bieten und die Kernfläche dem Verkehr zu entziehen. Plädiert wird zudem generell für Platzinseln zur Verkehrsleitung. Es müsse jedoch auf die räumliche Zersplitterung geachtet werden, welche nicht immer zu einem positiven Resultat führe. Generell rät Stübben, wann immer möglich die Verkehrsfläche möglich gering zu halten.
Typische *Verkehrsplätze* sind die Sternplätze wie die Place de l'Étoile in Paris. Diese bieten fantastische Rundblicke und seien laut Stübben sinnvoll für grossstädtisches Leben - im Gegensatz zu kleineren Städten und der Provinz. Die Grundform eines Kreises oder Vieleckes empfindet er selten für empfehlenswert. Die Hälfte eines Kreises oder eines Vieleckes jedoch schon. Besonders in den häufigen Fällen, wo der aus einer Richtung kommende Verkehr nach verschiedenen Richtungen hin fächerartig zu verteilen ist. Als exemplarische Form und gutes Beispiel für diese Art der Verkehrsführung lobt er die monumentale Gestaltung des Piazza del Popolo in Rom (siehe Seiten 84 und 85). [1]

Barrierefreiheit als Herausforderung
Anspruchsvoll bei der Platzgestaltung ist die barrierefreie Ausprägung für geh- und sehbehinderte Menschen. Die wichtigsten Hinweise der schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen hinsichtlich der Ausgestaltung von Strassen, Plätzen und Wegen sind nachfolgend aufgeführt.
Die gehbehinderten Menschen benötigen möglichst schwellenlose Wege und Gefällsebenen von maximal 6% (in Ausnahmen 12%), wobei nach einer schiefen Ebene von sechs Metern wieder eine flache Ebene, bspw. ein Podest folgen sollte. Heikel sind die Quergefälle einer schiefen Ebene. Das Quergefälle sollte noch weit geringer als 6% sein.
Für die Sehbehinderten fordert die Fachstelle klare Orientierungshilfen, wobei sich gerade die Fahrbahn klar vom Fussgängerbereich unterscheiden können muss. Von den Fachstellen wird zu dieser Abgrenzung ein Absatz von durchgehend mindestens 3cm Höhe und auf stark verkehrsorientierten Strassen Absätze von 7 bis 14cm gefordert. Wo dies nicht gewährleistet werden kann, sollen Leitliniensysteme, in der Form von tastbaren Bodensignalisationen, wie man sie von Bahnhöfen kennt, Abhilfe schaffen. Insbesondere beim *Shared Space* Prinzip und den Begegnungszonen sind diese Ansprüche und generell die Orientierungshilfen für Sehbehinderte eine Herausforderung, welcher nicht immer entsprochen werden kann. So dienen denn auch in der Praxis einige Vorzeigeprojekte der Verkehrsplanung den Fachstellen für behindertengerechtes Bauen als negative Beispiele. [32]




47. Paris, Place de l'Étoile
48. Rom, Piazza del Popolo
49. Heikle Begegnungsstellen in Abhängigkeit der Anzahl Strassen
50. Blickt der Fussgänger über die Autos hinweg, fühlt er sich geborgen

Fussgängerquerungen der Fahrbahn

Während früher in Städten die verschiedenen Verkehrsarten auf der Fahrbahn ohne Begrenzungen nebeneinander gingen, kamen mit der fortschreitenden Motorisierung der Städte in den Sechziger und Siebziger Jahren auf den Plätzen schweizerischer und europäischer Städte für die Überwindung der Strassen für Fussgänger die Unterführungen in Mode. Das Ziel war es, den Autoverkehr möglichst ungebremst, ohne störende Fussgängerstreifen, durch die Städte zu leiten - zu Lasten der Fussgänger. Beispiele hierzu finden sich in Zürich viele, wie beispielsweise der Schaffhauserplatz.

Diese einseitige Bevorzugung des motorisierten Verkehrs zu Ungunsten des stadtverträglicheren Fussgängerverkehrs wird heute wieder korrigiert und es herrscht die Philosophie vor, die Fussgänger ebenerdig über die Strasse zu führen. Insbesondere für das Wesen von Plätzen ist es wesentlich, dass für die Fussgänger möglichst viele Querungsmöglichkeiten existieren, um so die Durchlässigkeit auf der Platzanlage sicherzustellen. Dabei werden heute flächige hindernislose Ausgestaltungen angestrebt, denn sie erlauben es, die Strasse überall zu queren. Bei den Plätzen gemäss *Shared Space* Modellen werden die Flächen von Fussgängern und Autos gemischt und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Koexistenz auf einer Fläche geführt. Die Fahrbahn wird oft mit Pollern abgegrenzt, damit die Sicherheit der Fussgänger sichergestellt werden. [33] [34]

In "eine Muster-Sprache" von 1977 wird hingegen betont, dass die Fussgängerwege und Strassen idealerweise getrennt sind, da sich die Fussgänger angesichts der Grösse der Autos immer gefährdet und bedrängt fühlen. Sobald jedoch der Fussgängerbereich genug breit und vor allem erhöht sei (idealerweise min. 40 cm), fühle er sich sicher und entspannt. Hinzu kommt, dass die Fussgänger in diesen Fällen über die Autos hinwegblicken können. Das Problem erhöhter Fussgängerbereiche ist jedoch wie vorhin erläutert, dass die Querungsstellen für Fussgänger Hindernisse darstellen. Deshalb wird in "eine Muster-Sprache" gefordert, dass möglichst viele Fussgängerwege die Strasse überqueren. Der motorisierte Verkehr hat dort, wo die Fussgänger die Strasse überqueren, auf diese eine bedrohliche Wirkung, auch wenn die Passanten rechtlichen Vorrang haben. Dies sei immer der Fall, wenn der Weg und die Strasse auf gleicher Höhe liegen und keine aufgemalten Linien und Übergänge dieses Vakuum aus dem Weg schaffen können. Menschen fühlen sich nur dann entspannt, wenn die Überquerung für die Autos ein bauliches Hindernis sei, welches physisch dafür sorgt, dass die Autos bremsen und den Fussgängern den Vorrang lassen müssen. Aus diesem Grund werden erhöhte Gehwege und Übergänge gefordert, da die Autos dann abbremsen müssen. [22]

Diese Darstellung ist etwas veraltet. Insbesondere die Forderung nach möglichst vielen und gleichzeitig erhöhten Querungsstellen ist auf Plätzen nur mit einer beschränkten Anzahl Querungsstellen machbar. Dennoch kann es je nach Situation sehr sinnvoll sein, wie oben genannt Fussgänger- und Aufenthaltsbereiche zugunsten maximaler Aufenthaltsqualität von der Fahrbahn anzuheben.

Strassenbreite und Spurenanzahl

Je schmäler die Strasse ist, desto besser kann sie von Fussgängern gequert werden. Insbesondere einspurige Strassen können gut gequert werden. Sobald eine Spur hinzukommt, ist die Querung deutlich erschwert. So ist besonders in schmalen, verwinkelten Strukturen die Beschränkung auf eine Fahrspur sinnvoll. Ein Beispiel eines solchen Platzes ist der Ansermethplatz in Bern mit einem *DTV* von 7'500 Fahrzeugen.

Ein Nachteil von einspurigen Einbahnsystemen ist jedoch, dass das Vorhandensein von nur einer Fahrtrichtung einen gewissen Beschleunigungseffekt hat und gerade bei hohen Verkehrsgeschwindigkeiten zu einer Abwertung der Verhältnisse auf Plätzen führen. Sobald Gegenverkehr herrscht, passen die Autofahrer durch die Unsicherheit der Verkehrssituation ihre Geschwindigkeiten der Situation an.

Die zweispurige Strasse hat bei niedrigen Geschwindigkeiten (Tempo 30) eine Kapazität im täglichen Durchfahrtsverkehr von 22'000 Fahrzeugen oder pro Spur etwa 900 Fahrzeugen pro Spitzenstunde (2 Spuren = 1800 Fahrzeuge). Bei Tempo 50 liegt dieser Wert bei 18'000 Fahrzeugen. Werden diese Durchfahrtszahlen überschritten und kommt auf den Plätzen eine dritte Fahrspur hinzu, wird die Querung für Fussgänger schwierig und ist eigentlich fast nur mit Aufenthaltsinseln zu meistern. In der Schweiz ist zumindest das Queren über zwei Fahrstreifen mit Verkehr in die gleiche Richtung ohne Lichtsignalanlage erlaubt - im Gegensatz zu Deutschland.

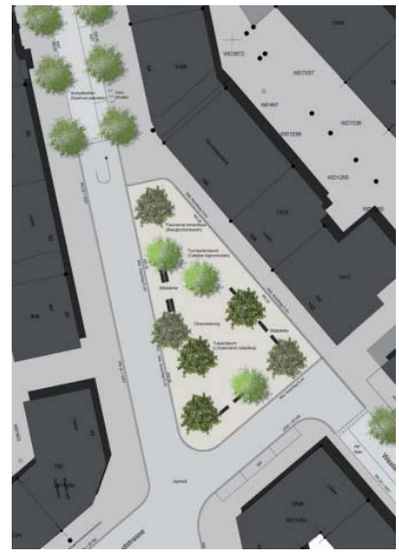
Hinsichtlich der Strassenachse gilt es zu beachten, dass je schmäler die Strasse ist, desto weniger schnell sind die Autos unterwegs und desto reduzierter ist für die Fussgänger die Querungsdistanz. Für einspurige Strassen gilt eine minimale Strassenbreite von 3 bis 3.5 Metern und bei 2 Spuren liegt diese bei 6 Metern.

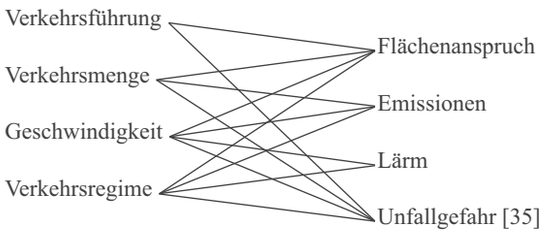
Die Wirkung des motorisierten Verkehrs

Die Kapazität von Strassenzügen ist mit der Anzahl Fahrzeuge gekoppelt. Daraus ergibt sich, dass bei Strassenkreuzungen in vielen Situationen, durch eine Reduktion der Verkehrsmenge, eine Änderung der Verkehrsführung oder eine Aufhebung von Fahrspuren komplette Neugestaltungen zugunsten von hochwertiger Platzqualität möglich werden. In der Stadt Zürich werden beispiels-

**51. Bern, Ansermetplatz**
**52. Lyon, Place de la République: flächige Querungsstellen erlauben grösstmögliche Durchlässigkeit**

weise, im Rahmen von flankierenden Massnahmen zur Autobahnumfahrung, Quartiere vom Durchfahrtsverkehr entlastet. Dabei wird konsequent die Chance genutzt, neue Platzsituationen zu schaffen.
Mit steigender Verkehrsbelastung nimmt auf Plätzen die Beeinträchtigung des Platzgefüges zu. Wesentlich ist jedoch auch hier die Grösse der Plätze. Ist der Platz gross und amorph wie der Potsdamerplatz in Berlin, verträgt der Platz logischerweise erheblich mehr Verkehr als ein kleiner *Architekturplatz* innerhalb kleinteiliger Strukturen. Es wird jedoch auch die Meinung vertreten, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs für die Auswirkungen auf das Umfeld wichtiger ist als die Verkehrsmenge. Insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten erhöht sich die Beeinträchtigung des Umfeldes wesentlich mehr als bei erhöhten Verkehrsmengen mit angepassten und moderaten Geschwindigkeiten.
Die Lärm- und Abgasemissionen sind neben der Sicherheitsempfindung und der Wahrnehmung die wesentlichen Aspekte der Beeinträchtigungen des Umfeldes. Nachfolgend sind die wesentlichen Wechselwirkungen und Abhängigkeiten aufgeführt:

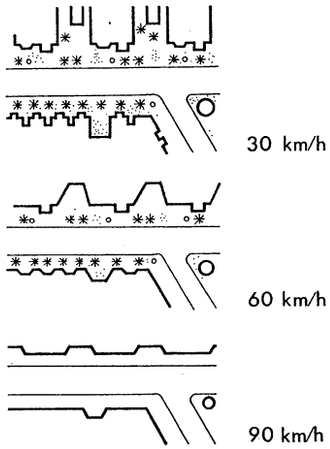


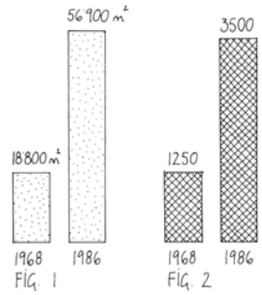


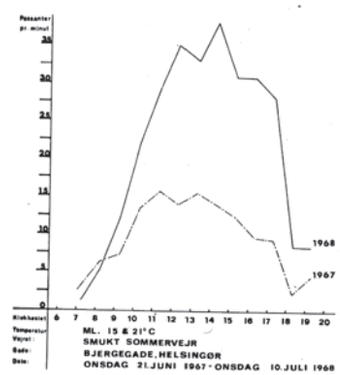
Wenn sich jemand schnell bewegt, nimmt er Objekte und Personen ganz anders wahr als ein langsamer Verkehrsteilnehmer. Die Umgebung in grösserer Distanz ist von Bedeutung. Das Nahe und die Details der Umgebung werden kaum noch wahrgenommen. Auch deshalb haben Städte für die Autos (bspw. einige amerikanische Städte) und Städte für die Fussgänger in der Regel unterschied-

**Brupbacherplatz, Zürich**
**53. Heutiger Zustand**
**54. Projekt der Umgestaltung**
**55. Situationsplan des Projektes**

**Bullingerplatz, Zürich**
**56. Situationsplan des Projektes**
**57. Heutiger Zustand**
**58. Projekt der Umgestaltung**



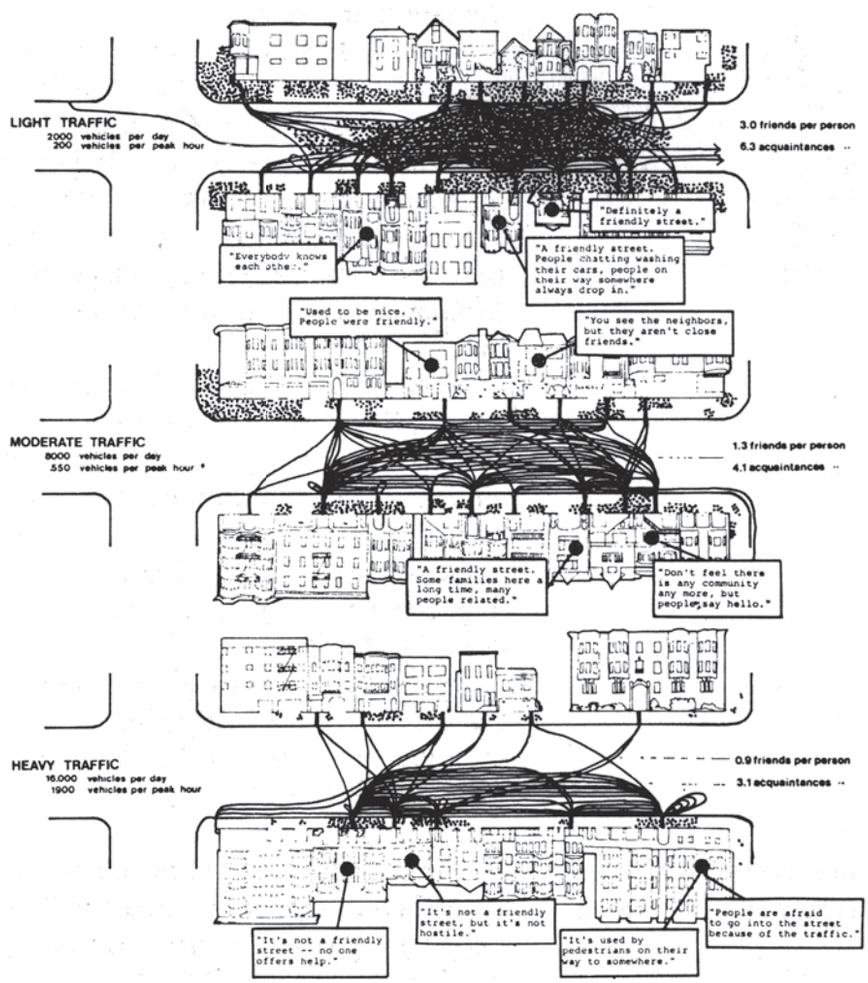




liche Grössen und Dimensionen. Städte welche vor der Motorisierung gebaut wurden, sind Fussgängerstädte. In der autoorientierten Stadt müssen alle Schilder und Bezeichnungen sehr gross sein. Auch die Gebäude sind vergleichsweise gross und in der Ausprägung reduzierter. In solchen Städten kann die Gestik von Gesichtern kaum noch wahrgenommen werden.
Alle *sozialen Aktivitäten*, Diskussionen und der Austausch im öffentlichen Raum kann nur von Menschen ausgehen, welche sitzen, stehen oder gehen. Man kann nur einen flüchtigen Blick aus dem Auto oder Zug auf die Umgebung erhaschen. Das Leben aber, welches Plätze zum Funktionieren bringt, findet nur zu Fuss statt, mit Kontaktaufnahme und Informationsaustausch, bei dem der Mensch Zeit hat für eine soziale Interaktion und Pause.

Nachfolgendes Schema verdeutlicht das Verhältnis zwischen Kontakt und Distanz:

| Isolation | Kontakt |
|---|---|
| Wände | keine Wände |
| lange Distanzen | kurze Distanzen |
| vielfache Ebenen | eine Ebene |
| Bewegung weg von anderen | Bewegung hin zu anderen |

Verschiedentlich bestätigt ist die Tatsache, dass die Fussgänger in gewissem Masse durch die Autos aus dem öffentlichen Raum verdrängt werden, weil der Raum durch die Emissionen des motorisierten Verkehrs an Attraktivität verliert. Auf der anderen Seite ist es sehr eindrücklich, wie die Fussgängermengen zunehmen, sobald die öffentlichen Räume zu reinen Fussgängerzonen transformiert werden. Sehr eindrücklich ist das in der oben abgebilde-




59. Die unterschiedliche Wahrnehmung der Umgebung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten
60. Links: Fläche der Fussgängerzone von Kopenhagen. Rechts: Anzahl der Fussgänger welche Stehen oder Sitzen auf den gleichen Flächen (Dienstag im Sommer)
61. Bjerggade, Elsinore in Dänemark: Fussgänger vor und nach der Schliessung einer Autostrasse
62. Aufnahme der Aktivitäten (Punkte) und Kontakte zwischen Bekannten und Freunden (Linien) in drei parallelen Strassen in San Francisco: die oberste Strasse passieren 2'000 Fahrzeuge am Tag, die mittlere Strasse 8'000 am Tag und die unterste 16'000 Fahrzeuge

ten Statistik aufgeführte Beispiel, wie sich nahezu proportional zu der Fläche der reinen Fussgängerstrassen innerhalb von 18 Jahren auch die Fussgängeranzahl vermehrt haben. [23]
Die Attraktivität von öffentlichen Räumen generiert oder verhindert Fussgängeraktivitäten. Dies wurde auch 1978 durch Untersuchungen durch Royal Melbourne Institiute of Tecnology belegt. Sehr interessant ist auch eine Studie in drei parallelen Strassen mit ähnlicher Substanz, jedoch einer stark unterschiedlichen Verkehrsbelastung in San Francisco aus dem Jahre 1970-1971 (von Appleyard und Littell). Diese Studie zeigt das Verhältnis von Nachbarschafts-, Fussgängeraktivitäten und der Verkehrsmenge des motorisierten Verkehrs anschaulich auf. Bei der Strasse mit der höchsten Verkehrsbelastung, welche acht mal grösser ist als bei derjenigen mit der geringsten, nahm die Zahl von Aktivitäten und Kontakten zwischen den Bewohnern sehr deutlich und überproportional ab. [23]

Parkierung auf Plätzen
Platzanlagen sind in Ortschaften seltene unverbaute und dennoch gut erschlossene, zentral gelegene Freiflächen. Freiflächen welche je nach temporären Ereignissen oder Wetterbedingungen nur temporär belebt sind. Auf der Gegenseite fehlen gerade in den kleinteiligen historischen Zentren Parkplatzanlagen. Diese Aspekte führen manchmal zu der Lösung, dass Platzanlagen für die Parkierung verwendet werden. Die Parkplatzflächen nehmen jedoch den Raum zu Ungunsten gesellschaftlicher und sozialer Nutzungen ein. So droht die Gefahr, dass der Platz seine Rolle als Quartiers- oder Stadtmittelpunkt verliert, da er nicht mehr als Treffpunkt und für öffentliche Nutzungen benutzt werden kann. Ein Stück Identität kann so preisgegeben werden und generell verliert der öffentliche Raum an Attraktivität für Bewohner und Besucher. Die abgestellten Autos stören die räumliche Wahrnehmung des Platzes und sind *Visurhindernisse*.

Eine Parkierungsanlage auf einer eingeschossigen Freifläche beansprucht viel Fläche mit dem Ertrag sehr weniger Parkplätze. Ein Parkfeld benötigt bei einer Längsparkierung zwischen 11 bis 12 $m^2$ und bei der Schräg- und Senkrechtparkierung zwischen 11.5 und 19 $m^2$. Des weiteren kommen die Flächen für die Erschliessung hinzu. [36]
Gerade in Ortszentren sind rein ebenerdige Parkierungslösungen auf grossen Freiflächen zu Ungunsten des öffentliche Raums oft verschwenderisch. Der Kanton Aargau hat im Baugesetz festgelegt, dass Anlagen mit Parkierungs- und Erschliessungsflächen über 2000$m^2$ mehrgeschossig sein müssen, um den verschwenderischen ebenerdigen Parkierungslösungen entgegenzuwirken. [37] Es gibt auch Platzanlagen, bei welchen Parkierungsanlagen unterirdisch eingerichtet worden sind, wie bei der Piazza del Sole in Locarno. Dies kann jedoch auch problematisch sein, da die Einfahrt, die Eingänge in die Tiefgarage und die Wahrnehmung unterirdischer Parkplätze den Platz abwerten kann. Zudem ist über Tiefgaragen die Platzierung von Bäumen und Bepflanzung mit ausreichendem Erdbett nur schwer erreichbar.

### Die verschiedenen Verkehrsregimes

Fussgängerzonen: gewisse Plätze vertragen keinen Verkehr
Insbesondere kleine bis mittelgrosse bedeutende *Architektur*- oder *Nutzplätze* werden verkehrsfrei gehalten. Bei diesen Platzanlagen wird die Situation so beurteilt, dass es für das Funktionieren des Platzgefüges notwendig ist, diesen vom Verkehr komplett zu befreien. Besonders dann, wenn sich der Platz innerhalb von kleinteiligen historischen Stadtstrukturen befindet, bei deren Entstehung die Ansprüche des *MIV* nicht berücksichtigt werden konnten.

63. Cremona, Piazza del Duomo
64. Bellinzona, Piazza del Sole: Parkierungsanlage unter dem Platz

Die Anforderungen des *MIV* an dessen Führung mit Kurvenradien und Strassenbreiten zerstören oft das räumliche Gefüge in der Raumwirkung und der Platz kann aufgrund des Verkehrs seine sozialen Aufgaben nicht mehr wahrnehmen. Zudem haben die Emissionen des motorisierten Verkehrs in engen Strukturen, seien es Lärm- oder Abgase, problematische Auswirkungen. Die wenigen Aussenräume werden für Anwohner und Passanten aufgrund des Platzbedarfes des motorisierten Verkehrs noch weiter reduziert und führen so zu einer Beeinträchtigung der Umfeldqualitäten, sei es für die Bewohner, die Geschäfte, Besucher oder Kunden. Als Folge dessen gibt es viele historische Häuserzeilen, welche aufgrund der Auswirkungen des motorisierten Verkehrs ihre Attraktivität verloren haben und verwahrlosen.
Dies ist man sich vielerorts bewusst, so sind die bekannten italienischen Plätze zumeist vom Verkehr befreit. Das was allenfalls auch eine logische Schlussfolgerung des überbordenden Autoverkehrs. Wunderschöne Plätze wie beispielsweise die Piazza del Duomo in Cremona sind mit Verkehr, welcher über die Zulieferung und den Serviceverkehr hinausgeht, undenkbar.

Von der Strasse zum Platz mit Shared Space
Das Konzept des *Shared Space* wurde im Rahmen eines europäischen Infrastrukturprojektes entwickelt. Gemäss dessen Prinzipien ist in den öffentlichen Räumen die strikte Trennung von Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs, Fussgängerwegen und Aufenthaltsflächen aufzuheben und die Fläche sollte zurückgewonnen werden für den Langsamverkehr und die sozialen Aufgaben des öffentlichen Raums.
Im Prinzip bedeutet dies Verkehrsräume zu schaffen, welche sich selbst erklären und deren Gestaltung sich der Umgebung anpasst. Ein Umgang, welcher eigentlich in der Vergangenheit immer so gepflegt wurde, abgesehen von den standardisierten von Ingenieuren konzipierten Strassenräumen der letzten vierzig Jahre.
Die Strassen mit diesem Verkehrsregime sollten weitgehend ohne Verkehrsschilder auskommen. Die bauliche Gestaltung des Verkehrsraums soll mittels Verunklärung bei den Autofahrern zu Unsicherheitsgefühlen führen, so dass sie das Tempo automatisch auf eine sichere Geschwindigkeit reduzieren. Zusammengefasst werden können die Prinzipien für die Verkehrsraumgestaltung wie folgt:

- Verunsicherung durch Wegfall von Regelanweisungen und Funktionstrennung
- Übersichtlichkeit des Verkehrsraums durch Reduzierung von Barrieren
- Lesbarkeit als sozialer Aufenthaltsraum in Abgrenzung zum Verkehrsraum

Das realisierte Beispiel von Haren in den Niederlanden zeigt, wie andere auch, dass die Umgestaltung gemäss diesen Prinzipien erhebliche Verbesserungen, gerade auch in Bezug auf Platzsituationen bringt. Einerseits konnte entlang der mit 12'000 Fahrzeugen pro Tag befahrenen Strasse eine brauchbare Platzsituation geschaffen werden und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist gestiegen. Die Strasse kann von Passanten überall sicher gequert werden, der motorisierte Verkehr hat seine Geschwindigkeiten verstetigt (weniger Staus) und auch die Unfallzahlen haben abgenommen.
*Shared Space* eignet sich gut für die Aufwertung von Zentren und deren Platzanlagen. Die Ansätze des *Shared Space* sind indes nichts neues, sondern in einem gewissen Sinne eine Rückkehr in vergangene Zeiten als auch keine strikte Trennung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten existiert hat. [38] [39]

Die schweizerische Begegnungszone
Nach einigen Praxisversuchen wurde in der Schweiz 2002 unter dem Namen "Begegnungszone" in der Schweiz ein neues Verkehrsregime eingeführt. Bis heute sind bereits einige hunderte solcher Zonen realisiert. *Shared Space* und die Begegnungszonen gehen von der gleichen Philosophie aus. So soll möglichst wenig signalisiert und die Organisation des Geschehens den Beteiligten selbst überlassen werden. Ein wesentlicher Unterschied zum *Shared Space* Konzept ist, dass bei diesem die legale Durchfahrt mit Tempo 50 theoretisch möglich wäre. Bei der Begegnungszone hingegen gelten folgende gesetzliche Bestimmungen:

- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- FussgängerInnen haben Vortritt ...
- ... sie dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern

65. Berlin, Brüderstrasse: *Shared Space* im 19. Jahrhundert
66. Haren in den Niederlanden: das *Shared Space* Prinzip heute
67. Zentralplatz, Biel: Begegnungszone

68. Bern, Bundeshausplatz: Tempo 30 Zone
69. Paris, Place Vendôme: Tempo 30 Zone

- Das Parkieren ist nur an den durch Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Ein Hindernis für Begegnungszonen wie auch für Tempo 30 Zonen stellt dar, dass die Vorteile gegenüber Tempo 50 in einem Gutachten ausgewiesen werden müssen und auch einer öffentlichen Ausschreibung unterliegen, womit sie einsprachefähig sind. Weshalb die Partizipation wichtiger Bestandteil des Verfahrens ist.

Die Begegnungszone eignet sich sehr gut als Verkehrsregime für Plätze, da die Fahrbahnen von Fussgängern überall überquert werden dürfen, also die Durchlässigkeit gewährleistet ist. Es sind keine für Plätze unpassende Fussgängerstreifen notwendig, die Geschwindigkeiten der Autos und auch die sozialen Aufgaben von Plätzen sind nicht beeinträchtigt.

Ein Beispiel, welches aufzeigt, dass dieses Verkehrsregime auch auf Plätzen gut funktioniert, ist der Zentralplatz in Biel welcher mit einem *DTV* von 10'000 bis 12'000 Fahrzeugen einer erheblichen Verkehrsbelastung ausgesetzt ist. Erste Erfahrungen zeigen, dass die Begegnungszone wesentlich zum Funktionieren des Prinzips des Mischverkehrs beiträgt. [40]

Oft haben die Plätze mit diesem Verkehrsregime relativ wenig motorisierten Verkehr und die Fussgänger dominieren. Sehr oft wird das Regime für Bahnhofsplätze angewendet wie beispielsweise in Genf, Baar, Baden, Romanshorn und Männedorf. [41] [42] [43] [44] Zudem wenden unzählige Schweizer Ortsschaften die Begegnungszone in ganzen Zentrumsbereichen an, welche unter anderem auch Platzanlagen beinhalten. [45]

Tempo 30: ohne Vortrittsrecht für Fussgänger

Die Einrichtung von Tempo 30 Zonen wurde in der Schweiz 1989 rechtlich geregelt. Seither entstanden hunderte solcher Zonen. In Lausanne und Bern gilt das Tempo 30 Regime in weiten Teilen der Innenstadt und nahezu allen Wohnquartieren.

Die Fussgänger sollen aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus die Strasse da überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen, wie auch bei den Begegnungszonen verlangt zudem das Aufheben der Fussgängerstreifen.

Sie können jedoch bei besonderen Vortrittsbedürfnissen der Fussgänger, wie bei Schulen und Heimen, beibehalten werden. Zuerst sollte jedoch versucht werden, die Querungsstelle mit anderen baulichen Massnahmen sicher zu gestalten. Wie ein aktuelles Bundesgerichtsurteil aus dem Jahre 2010 bestätigt hat, sind Tempo 30 Zonen nicht nur in Wohnvierteln, sondern auch auf Hauptrassen mit Durchfahrtsfunktion zulässig. Die einzige Einschränkung des Bundesgerichts ist, dass der Durchfahrtsverkehr nicht ohne Ersatz ganz untersagt werden darf. [31]

Das Regime erhöht gegenüber Tempo 50 die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (weniger schwere Unfälle), respektiert gut das bauliche Umfeld, führt zu ruhigerem Fahrverhalten und reduziert Abgas- und Lärmemissionen. Wesentlich bei diesem Regime ist zudem, dass generell der Rechtsvortritt gilt und die Fussgänger keinen Vortritt gegenüber den Autos haben. [27] Zu beachten gilt es jedoch, dass der auf Hauptstrasse für Tempo 30 charakteristische Rechtsvortritt ausgesetzt werden kann.

Besonders auf kleinen und mittelgrossen Plätzen mit wichtigen gesellschaftlichen Funktionen, ist die Bevorzugung von Fussgängern sinnvoll.

Auf städtischen und ländlichen Platzanlagen sind Tempo 30 Zonen angemessen, einerseits kann auf die Fussgängerstreifen verzichtet werden, wenn die bauliche Ausprägung angepasst ist. In der Stadt Bern wurden verschiedene Plätze, wie unter anderem der Bundeshausplatz, mit diesem Verkehrsregime realisiert. Auch im Ausland ist das Tempo 30 Regime beliebt, wie beispielsweise beim Place Vendôme in Paris.

Tempo 50: bedingt Fussgängerstreifen

Auf sehr grossen städtischen Plätzen mit viel Platz für Verkehr mag ein Tempo 50 Regime teilweise angebracht sein. Diese Geschwindigkeit führt jedoch zu einer reduzierten Wahrnehmung der Autofahrer für den Platz, wie die Abbildung 59 zeigt. Der Autofahrer schafft es nicht mehr die Charakteristik des Platzes aufzunehmen und passt sein Verkehrsverhalten dem sensitiven Umfeld kaum an.

Der motorisierte Verkehr und die Fussgänger sind bei diesen Geschwindigkeiten in der Linienführung fast immer entkoppelt und die Fussgänger queren die Strasse bei den Fussgängerstreifen. So kann nur eine eingeschränkte Durchlässigkeit des Fussgängerverkehrs gewährleistet werden. Der motorisierte Verkehr mit Tempo 50 ist zudem weit lärmiger und gefährlicher hinsichtlich der Unfallgefahr. Dies passt mit den sozialen Aufgaben von Platzanlagen oft nur beschränkt zusammen und verringert die Aufenthaltsqualität auf diesen - insbesondere dann, wenn die Verkehrsbelastung hoch ist.

Indes gibt es auch Platzanlagen in kleinteiligen Strukturen, welche dieses Regime besitzen. Auf diesen verhindert die Bausubstanz das Tempo 50 und die Geschwindigkeit ist angepasst und weitgehend ungefährlich. In diesen Konstellationen fehlt die rechtliche Klarheit. Insbesondere die Fussgänger sind benachteiligt, da diese rein rechtlich gezwungen wären, die Fussgängerstreifen zu benutzen auch wenn dies aufgrund der örtlichen Situation nicht angemessen ist.

Ein Beispiel eines Platzes mit einem Tempo 50 Regime ist der Place Central in Monthey oder der Hauptplatz in Schwyz.

Temporäre Verkehrsregimes
Die öffentlichen Nutzungen auf Platzen finden oft während beschränkten Zeiträumen statt.
Gemüsemärkte finden eventuell ein bis zweimal pro Woche und Stadt- oder Dorffeste einmal pro Jahr statt. Während diesem Zeitpunkt herrscht auf dem Platz ein Ausnahmezustand, für welchen es sich lohnt, Sonderregelungen hinsichtlich des Verkehrsregimes zu treffen und ihn temporär verkehrsfrei zu halten. Ein gutes Beispiel in dieser Hinsicht ist der Place Central in Monthey, dessen Transformationsprozess in den Abbildungen 73 bis 88 ersichtlich ist.

### Öffentlicher Verkehr auf Plätzen

Auf den öffentlichen Verkehr wird in der Arbeit nur sehr kurz und in den wichtigsten Punkten eingegangen.

Haltestellen als raumprägende Elemente
Benutzer des öffentlichen Verkehrs haben an den Haltestellen idealerweise die Möglichkeit, Schutz vor Regen und Wind zu finden, sei dies in der Form eines Daches und eventuell auch von Windschutzwänden. Solche gedeckten Haltestellen prägen Platzräume durch ihre räumliche Wirkung wesentlich mit. Insbesondere bei mehreren Haltestellen droht die Gefahr, dass der Platzraum in der räumlichen Wahrnehmung beeinträchtigt wird.
Plätze sind wichtige Knotenpunkte im Stadtnetz, was wiederum dazu führt, dass häufig auf oder in der Nähe von Plätzen Haltestellen einzurichten sind.

Zur Busführung auf Plätzen
Stadtbusse haben in Stadtzentren oft eigene Fahrspuren, damit die Busse nicht durch den *MIV* behindert werden. Bei Bussen gilt es zu beachten, dass diese oft sehr lang sind und deshalb besonders grosse Kurvenradien einzuhalten sind, was gerade auf Plätzen zu anspruchsvollen Lösungen führen kann.

Trams mit sehr weiten Kurvenradien
Tramgeleise haben sehr grosse Radien. Dies führt auf Plätzen dazu, dass diese nur schwer und unbefriedigend über Plätze geführt werden können, sobald Kurven vorzusehen sind, da die Geleise notgedrungen Aufenthaltsflächen durchschneiden oder konsequente Gestaltungskonzepte mit wohlproportionierten Flächen oder Oberflächentexturen erschweren oder verunmöglichen.

**70. Nicht nur der grosse Baldachin auf dem Bahnhofsplatz in Bern ist ein raumprägendes Element, sondern alle gedeckten Haltestellen sind es**
**71. Turin, Piazza San Carlo: auf die Grundfigur des Platzes abgestimmte Tramführung**
**72. Darmstadt, Luisenplatz: die Tramführung durchschneidet die bestehende Belagstextur mit markanter Zeichnung und stört so die Platzgestaltung erheblich**

Monthey, Place Central
73. 6.03 Uhr
74. 6.23 Uhr
75. 6.51 Uhr
76. 7.41 Uhr
77. 8.06 Uhr
78. 8.55 Uhr
79. 11.01 Uhr
80. 12.17 Uhr

81. 12.41 Uhr
82. 13.06 Uhr
83. 13.31 Uhr
84. 13.55 Uhr
85. 15.36 Uhr
86. 17.48 Uhr
87. 19.21 Uhr
88. 21.25 Uhr

### Wie erfolgreiche öffentliche Räume geschaffen werden können

Von der Organisation Project for Public Spaces (*PPS*) wurde mittels Kriterien formuliert, mit welchen Prozessen bestehende öffentliche Räume zielführend verbessert oder neue Stadträume zu schaffen sind. Die elf aus dem englischen übersetzten und gekürzten Kriterien sind generell für den öffentlichen Raum formuliert und können auf Plätze, Parks und Strassen angewendet werden.

1. Die Bevölkerung ist der Experte
Am Anfang jedes Konzeptes für den öffentlichen Raum sollten die Talente und wesentlichen Eigenschaften zusammen mit der Bevölkerung definiert werden. An jedem Ort gibt es Ortsansässige, welche die geschichtliche Perspektive, Erlebnisse und Ereignisse kennen und ein tiefgreifendes Verständnis für den Ort einbringen können. Kennt man diese Punkte bereits am Anfang des Prozesses, ist dies ein grosser Gewinn und es können Leerläufe vermieden werden. [24]

2. Schaffe einen Ort, nicht ein Design
Ein Design reicht nicht aus um einen Ort zu schaffen. Um einen Ort mit Leben zu erfüllen, müssen Elemente eingefügt werden, welche die Menschen willkommen heissen und Komfort bieten. Dazu gehört eine gute Organisation der Fussgängerführung und das Herstellen von Beziehungen zwischen den Nutzungen im öffentlichen Raum und den Randbereichen. Das Ziel ist es einen Ort zu schaffen, welcher einerseits ein Bewusstsein für die örtlichen Nutzer und Gemeinschaft hat, sowie Komfort und Aktivitäten bietet. Diese sollen jedoch zu mehr als nur einzelnen Teilen zusammengeführt werden, sondern zu mehr - welches nur schwierig zu erreichen ist. [24]

3. Schaue für Partner
Partner sind von unschätzbarem Wert für den zukünftigen Erfolg und das Image eines Projektes im öffentlichen Raum. Man kann sie früher oder später in den Prozess integrieren oder für das Erarbeiten von Szenarien und zum Gedankenaustausch. Partner können beispielsweise lokale Institutionen, Vereine oder Schulen sein. [24]

4. Man sieht sehr viel mit Beobachten
Man kann sehr viel lernen von den Erfolgen und den Missgeschicken anderer Planungen. Wenn man Leute beobachtet, wie sie den öffentlichen Raum benutzen und herausfindet, was diese mehr oder weniger schätzen, kann man herausfinden, was einen Platz zum Funktionieren bringt. Durch das Beobachten dieser Aktivitäten an einem Ort wird ersichtlich was fehlt und funktioniert. Sobald das Konzept realisiert ist, sollte das Realisierte überprüft werden. [24]

5. Habe eine Vision
Die Vision sollte aus der Bevölkerung kommen und sehr ortspezifisch sein. Sie sollte beinhalten, welche Aktivitäten ein Platz zu erfüllen hat, damit er attraktiv und komfortabel wird. Der Ort sollte die Bevölkerung mit Stolz und Freude erfüllen. [24]

6. Beginne mit der Petunie
Die Komplexität von Planungen im öffentlichen Raum führt dazu, dass es nicht möglich ist, alles von Beginn an richtig anzudenken. Bei Planungen können Massnahmen auch über kurze Zeiträume ausprobiert oder in Einzelschritten realisiert werden. Insbesondere Möblierungen, Kunstobjekte, Strassencafés, Verkehrsschilder, Markierungen, Fussgängerinseln und vieles mehr, kann über kurze Zeiträume hinweg ausprobiert werden. [24]

7. Trianguliere
*"Triangulation is the external stimulus, provides a linkage between people and prompts strangers to talk to other strangers as if they knew each other"* Holly H. White

Im öffentlichen Raum kann das Arrangement und die Wahl der einzelnen Elemente und Angebote dazu führen, dass die Menschen miteinander vermehrt kommunizieren. Wenn beispielsweise eine Bank, ein Abfallkorb und eine Telefonkabine nicht beieinander platziert sind, entfaltet jedes einzelne Element eine viel kleinere Wirkung, als wenn sie zusammen mit anderen Angeboten kombiniert werden. Bei passender Anordnung werden automatisch Personen zusammengeführt. Wenn beispielsweise ein Leseraum einer Bibliothek in der Nähe zu einem Spielplatz und einem Kiosk ist, passiert zusammen mehr als bei den einzelnen Elementen. [24]

8. Man sagt immer, dass es nicht möglich ist
Oft funktionieren schlussendlich Konzepte gut, welchen am Anfang vorgeworfen wurde, dass sie nicht möglich seien. Oft lohnt es sich, solche Blockaden zu überwinden. Verwaltungsabteilungen, Architekten, Verkehrsplaner und Polizei haben oft enge Definitionen ihres Aufgabenbereichs in Projekten, deren isolierte Problemlösung gegenüber gesamtheitlichen Lösungen guten Projekten im Wege stehen können. Das Vorgehen in Einzelschritten und mit temporären Versuchen kann hier Blockaden lösen. [24]

9. Die Form unterstützt die Funktion
Der Input der Bevölkerung und von Partnern, das Verständnis der vorliegenden Situation, die Versuche und die Neinsager tragen zu Konzepten bei. Ebenso ist die Gestaltung wichtig, die funktionale Elemente definieren und unterstützen die Form, welche es zu berücksichtigen gibt. [24]

10. Geld ist nicht das Thema
Viele Massnahmen kosten nichts oder nur wenig (Bestuhlung eines Cafés, Bänke, Blumen ecc.). Im Gegenteil - viele Massnahmen bringen längerfristig einen höheren Gesamtnutzen. Wenn die Bevölkerung und Partner beigezogen werden, können allenfalls diese für die Kosten involviert werden. Deshalb sollte man Konzepte für den öffentlichen Raum nicht einseitig über die mögliche Kosten aburteilen, sondern in einem möglichst weiten Kontext sehen. [24]

11. Der Prozess ist nie zu Ende
Wünsche und Ansprüche an öffentliche Räume sind in einem steten Wandel, auf welchen es immer wieder neue Antworten zu finden gilt. [24]

# TEIL II
# KATEGORISIERUNG UND BEURTEILUNG

### Zur Grundproblematik von Qualitätskriterien

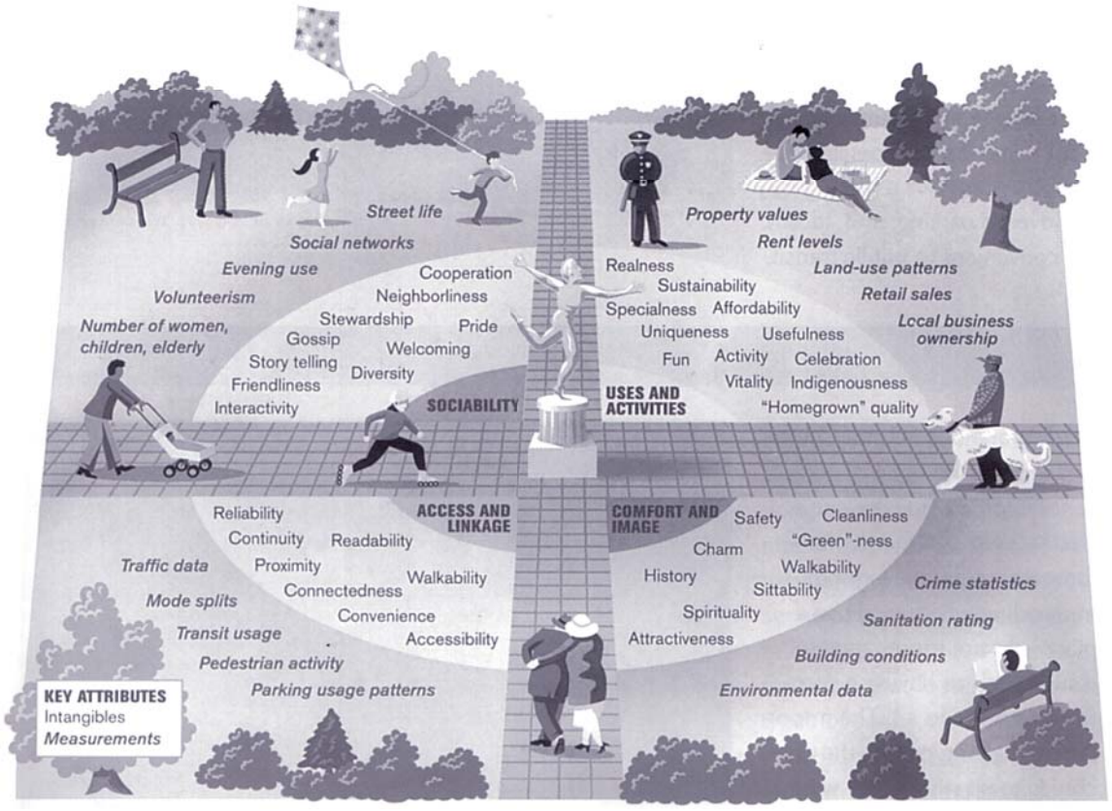
*"It's hard to design a space that will not attract people. What is remarkable is how often this has been accomblished."* William H. Whyte [24]

Es gibt verschiedene Organisationen und Stadtentwickler, welche Schemen oder Listen zusammengestellt haben, mit Kriterien die gute Stadtplätze ausmachen sollen. Viele dieser Zusammenstellungen versuchen eine Gesamtbetrachtung aller relevanten Faktoren herzustellen und sind nicht spezifisch für Plätze erstellt, sondern generell für den öffentlichen Raum mit Strassen, Plätzen, Parks, ecc.. Bei diesen liegt es in der Sache, dass sie nicht sehr konkret sind und für die Betrachtung der Plätze teilweise wenig Sinn ergeben.
Jeder Platz hat eigene Rahmenbedingungen und ist in einen anderen Kontext eingebettet. Auch lässt sich die Gestaltung, die Stimmung und räumliche Qualität meist nur sehr unbefriedigend durch Schemen und Generalisierungen aburteilen.

Dem tragen die guten Kriteriensammlungen dadurch Rechnung, dass sie diesen Anspruch gar nicht erst hegen oder einen ganz anderen Ansatz haben, indem sie die Benutzung des Platzes durch Messungen des Fussgängerverhaltens und derer Aktivitäten beurteilen. So soll beurteilt werden, wie weit im relativen Vergleich ein Platzgefüge zum Stadtleben beiträgt.
Viele Zusammenstellungen sind als Checklisten zu verstehen und können helfen, dass beim Erarbeiten oder bei der Beurteilung von Platzkonzepten nicht wichtige Punkte verloren gehen.

### Das Schema des Project Public Space

Project for Public Space (*PPS*) ist eine NGO mit Sitz in New York, gegründet 1975, welche sich zum Ziel gesetzt hat, Gemeinden, Städte oder auch Private im Schaffen und der Förderung von hochwertigen öffentlichen Räumen zu unterstützen. Die Organisation baut auf den Ansätzen des




89. Zusammenstellung des *PPS:* Aspekte die gute öffentliche Freiräume ausmachen

amerikanischen Urbanisten William H. Whyte auf. Dabei werden mit der Integration, der Befragung, dem Zuhören von den Bewohnern und Betroffenen deren Wünsche und Bedürfnisse in den Prozess einbezogen. Dadurch sollen auf den Charakteristiken und Stärken von Orten sehr individuelle und ortsbezogene Lösungen entwickelt werden. Des weiteren betreibt *PPS* intensiv Forschung zum öffentlichen Raum.
In der Zusammenstellung des *PPS* gibt es vier Hauptkriterien, welche gute öffentliche Räume ausmachen und eine Gesamtbetrachtung ermöglichen sollen: Geselligkeit, Gestaltung und Komfort, Zugang und Aktivitäten. Diese vier Richtungen werden mit Stichworten und Adjektiven konkretisiert. Einige Punkte können schlecht auf Plätze angewendet werden und betreffen eher Parks oder Strassen. Die Punkte sollen aus der Betrachtung von über tausend Stadträumen entwickelt worden sein. [15] [46] [47]

### 10. Prinzipien guter Plätzen

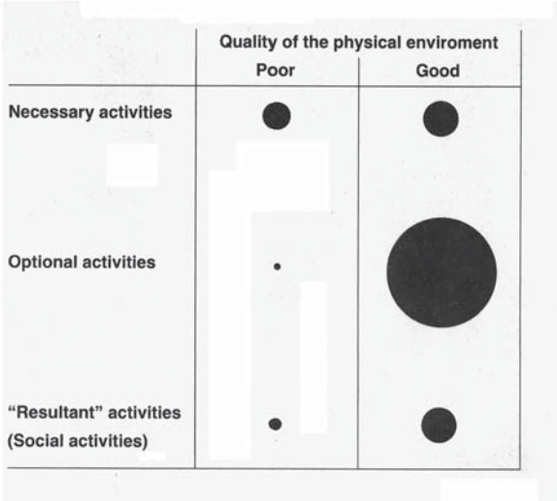
Project for Public Space haben auch spezifisch für Plätze formuliert, was gute und funktionierende Beispiele ausmacht. Die zehn Punkte sind erstaunlich konkret und erscheinen plausibel. Nachfolgend sind die Punkte aufgeführt, welche aus dem englischen übersetzt und gekürzt wurden.
*PPS* haben zudem aus ihrem Erfahrungsschatz eine Hall of Shame der schlechtesten Plätze und eine Hall of Fame der besten Plätze der Welt und der USA zusammengestellt. Die betroffenen Beispiele werden mit einer kritischen Analyse gewürdigt. [21] [48] [49] [50]

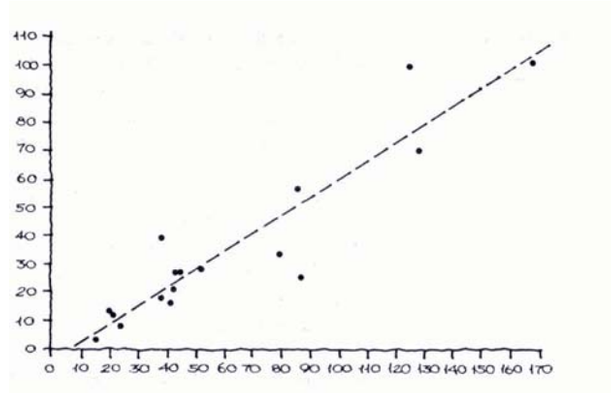
1. Abbild und Identität
Geschichtlich sind Plätze Orte, welche einen wichtigen Teil zu der Identität von Ortsschaften beitragen. Oft wurden Brunnen oder andere Elemente eingefügt um dem Platz zu einem starken Bild zu verhelfen. Stark geprägt ist das Bild von Plätzen auch von den umliegenden Bauten wie Kathedralen, Bibliotheken oder anderen Bauten.
Heute einen Platz zu formen, welcher das Zentrum des öffentlichen Lebens werden soll, in der Qualität alter Plätze, ist eine grosse Herausforderung, sehr anspruchsvoll und bedingt grosse Anstrengungen. [21]

2. Attraktionen und Bestimmung
Jede gute Platzanlage hat eine Vielzahl *Platz in Platz Situationen* um verschiedenartige Personen anzuziehen und um verschiedenen Bedürfnissen zu entsprechen. Das kann sein durch Cafés, Brunnen, Skulpturen, Strassenmusik oder vieles mehr. Es müssen keine grossen Ereignisse oder Bereiche sein um den Platz zum Funktionieren zu bringen, denn viele gute Plätze haben ganz kleine unscheinbare Aktivitäten anzubieten. *PPS* hat als Hilfe den Denkansatz auf Plätzen mindestens zehn gute Orte zu schaffen, auf denen zehn Tätigkeiten stattfinden können. [21]

3. Annehmlichkeiten
Plätze sollten den Benutzern Annehmlichkeiten bieten. Eine Sitzstufe, Kunstobjekte, eine Bank oder Beleuchtung, welche sich genau am richtigen Ort befinden und an die örtliche Situation angepasst sind. Dies kann den kleinen Unterschied ausmachen, weshalb ein Platz benutzt wird. Temporäre oder stetige Annehmlichkeiten führen auf einem Platz zu sozialen Interaktionen. [21]

90. Boston, City Hall Plaza: Ist laut PPS der schlechteste Platz der Welt. Er soll ohne Bezug zu möglichen Nutzungen konzipiert und einfach nur trostlos sein
91. Krakau, Marktplatz: Soll aus allen Ecken der Stadt die Bewohner wie magisch anziehen. Er ist gemäss *PPS* der beste Platz der Welt






4. Flexibles Design
Die Benutzung eines Platzes ändert mit der Jahreszeit, dem Tag und dem Jahr. Um diesen natürlichen Veränderungen entsprechen zu können, sollten die Plätze flexibel ausgestaltet sein, um temporäre Nutzungen zuzulassen. Hilfreich hierzu ist Lagerraum für Tische, Sonnenschirme und Spiele. [21]

5. Saisonale Strategien
Gute Plätze wechseln ihre Funktion und Ausstattung mit der Jahreszeit. [21]

6. Zugang
Ein Platz sollte, damit er benutzt wird, zentral gelegen und gut zugänglich sein. Gute Plätze sind einfach zu Fuss erreichbar. Die umlaufenden Strassen sind schmal und die Übergänge gut markiert. Die Ampeln an den Zugängen sind für Fussgänger und nicht primär für Autos programmiert. Die Autos sollten langsam unterwegs sein und der öffentliche Verkehr in der Nähe Haltestellen aufweisen. Plätze welche von Strassen mit schnellem motorisiertem Verkehr umgeben sind, haben ein grosses Handicap und sind nur schwer zu beleben. [21]

7. Der innere und der äussere Platz
Die Idee vom inneren und dem äusseren Platz kommt von Frederik Law Olmstead und ist heute immer noch von der gleichen Gültigkeit wie vor hundert Jahren. Die Strassen und Gehsteige um den Platz dienen wie die umliegenden Gebäude der Zugänglichkeit und seiner Benutzung. Befindet sich beispielsweise eine Bibliothek am Rand des Platzes, welche vom Platz erschlossen wird, so sitzen Menschen davor und lesen beispielsweise auf Sitzstufen. Auch bei Cafés belebt sich der Rand. Ein aktiver, einladender äusserer Platz ist entscheidend für das Funktionieren des inneren Platzes. [21]

8. Arme ausstrecken wie ein Tintenfisch
Genauso wichtig wie die Platzecke ist die Art wie Strassen, Gehsteige und Erdgeschosse der umliegenden Gebäude zum Platz führen. Wie ein Tintenfisch sollte der Platz die Arme mindestens einen Häuserblock in die Nachbarschaft ausstrecken. In diesem Bereich sollten die Fahrzeuge langsamer werden, die Fussgängerwege attraktiver und die Anzahl der Fussgänger zunehmen. Elemente des Platzes sind im Idealfall aus der Distanz sichtbar und die Erdgeschossaktivitäten tragen dazu bei, Fussgänger anzulocken. [21]

9. Unterhalt und Management sind sehr wichtig
Die Benutzer sollten von Zeit zu Zeit auf den Platz zurückkehren. Ein wesentliches Element hierzu ist es einen Unterhalts- und Managementplan zu haben, welcher die Sicherheit, Reinigung und Attraktivität des Platzes aufrechterhält. Hierzu sollte bekannt sein, wie der Platz benutzt wird, damit effizient auf dessen Bedürfnisse reagiert und Massnahmen vorgenommen werden können. Die Benutzer des Platzes sollten merken und spüren, dass sich jemand um den Platz kümmert. [21]

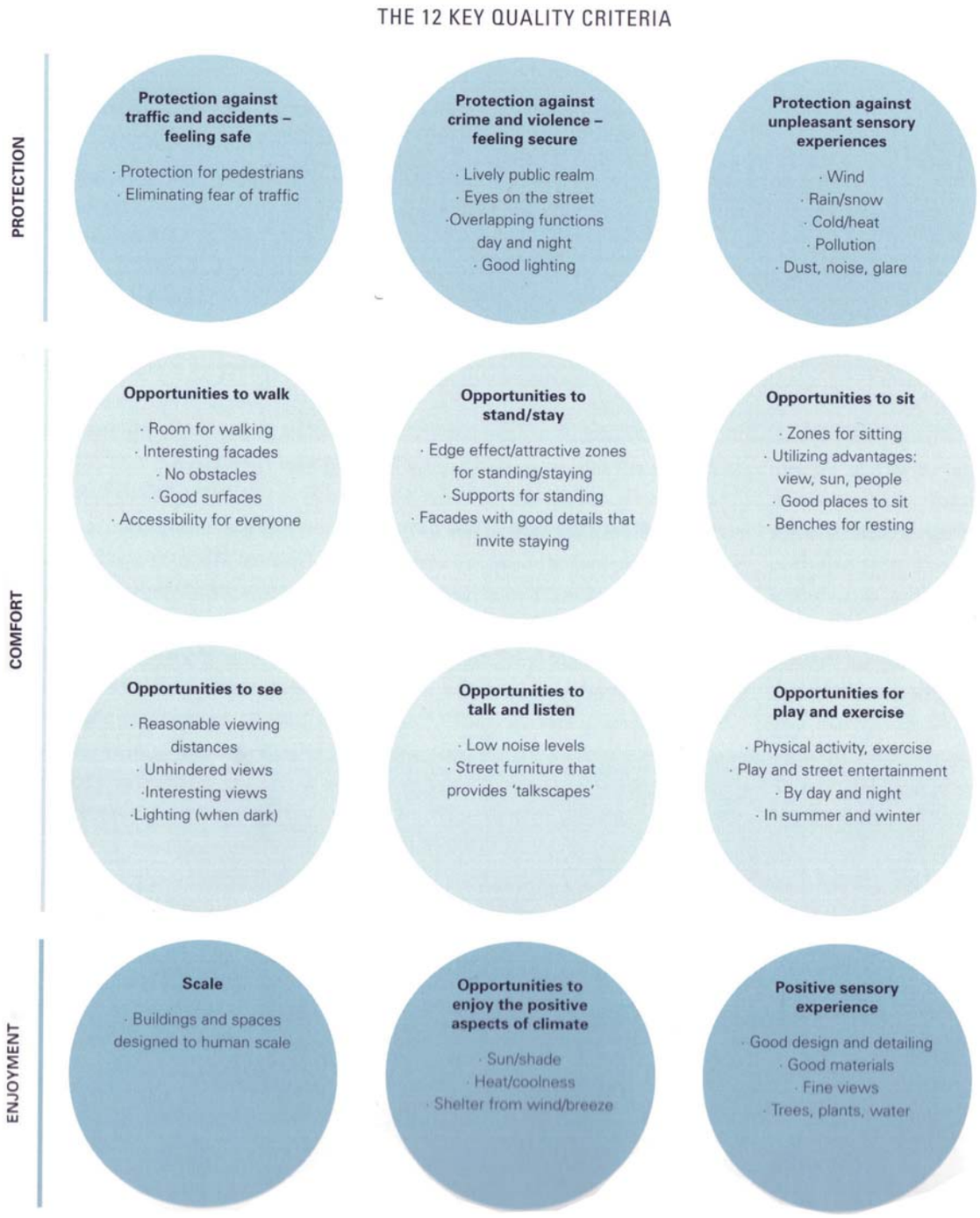
10. Unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten
Gut gemanagte Plätze werden in der Regel von der öffentlichen Hand unterhalten. Es ist jedoch hilfreich zudem Partnerschaften einzugehen. Mit Partnerschaften kann das Angebot und die Attraktivität des Platzes beispielsweise durch Märkte, Anlässe, Konzerte, Feste erhöht werden. Es gibt viele Ereignisse, welche die öffentliche Hand selbst nicht arrangieren kann und deshalb auf die Hilfe von Privaten angewiesen ist. [21]

### Gehl und das Centre for Public Space Research

*"First life, then spaces, then buildings - the other way around never works."* Jan Gehl [51]

Jan Gehl hat sich einen Namen gemacht für Planungen, bei denen die Ansprüche der Menschen und des Langsamverkehrs im Fokus liegen. Zudem hat er intensive Forschung betrieben über Form und Nutzung des öffentlichen Raums und über das Stadtleben. Er hat unzählige Projekte realisieren lassen. Insbesondere beim Umbau von Kopenhagen in eine fussgängerfreundliche Stadt hat er substanzielle Beiträge geleistet.
Das Centre for Public Space Research der School of Architecture von Kopenhagen mit Jan Gehl als deren Vorsitzenden, hat eine ausführliche Zusammenstellung und Checkliste erstellt, welche Kriterien bei öffentlichen Räumen (nicht spezifisch für Plätze) erfüllt sein sollten. Damit soll die Qualität des öffentlichen Raums überprüft und geplant werden können. Gehl ordnet den drei Themen Schutz, Wohlbefinden und Sinnlichkeit alle weiteren Themen zu. Das Schema hat grosse Ähnlichkeiten zu denjenigen des *PPS* und ist wiederum als Checkliste oder Gedankenstütze zu verstehen. Diese Zusammenstellung wird unter anderem auch von der Stadt Zürich verwendet und ist Teil der "Strategie Stadträume 2010", welche die Grundsätze der städtischen Freiraumentwicklung vorgibt. [52] [53]

**92. Grafik zur Beziehung zwischen der Qualität des öffentlichen Raums und der Anzahl der Aktivitäten im Freiraum**
**93. Je mehr Zeit Personen im Freiraum verbringen, desto häufiger treffen sie sich und reden zusammen. Das Diagramm stellt auf der einen Achse die Anzahl Aktivitäten dar und auf der anderen die Anzahl der Interaktionen**




94. Die zwölf Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum aus dem Center for Public Space Research der School of Architecture von Kopenhagen, welche in abgeänderter Form auch für die "Strategie Stadträume 2010" der Stadt Zürich verwendet wurden

### Die drei Aktivitätstypen

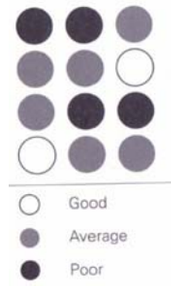
Gehl macht für seine Planungen jeweils umfangreiche Messungen der Fussgängeraktivitäten vor und als Erfolgskontrolle auch nach realisierten Planungen.
Er hat die Aktivitäten von Fussgängern in drei Typen eingeteilt, mit welchen auch die Qualität von Freiräumen überprüft werden kann. Die nachfolgend aufgeführten Aktivitätstypen sind genauer erläutert im Kapitel 4.1 "Fussgänger und Platz":

- *notwendige Aktivitäten*
- *optionale Aktivitäten*
- *soziale Aktivitäten*

Gute öffentliche Räume zeichnen sich nicht nur durch Fussgängerfreundlichkeit aus, sondern beinhalten möglichst viele Aktivitäten. Aktivitäten wie zum Beispiel das Gehen, Sitzen und Reden sind ein gutes Messgrad öffentlicher Räume. Zur Beurteilung der Aktivitätstypen auf einem Platz sollte jedoch der Normalzustand betrachtet werden (Tageszeit, Wochentag, Jahreszeit, kein Regen,...) [49]

### Fussgängerdichten

Im Kapitel 4.1 wird erläutert, bei welchen Fussgängerdichten ein Platz belebt oder unbelebt erscheint. Diese Werte lassen sich gut messen, haben jedoch den Nachteil, dass sie die Aktivitäten der Fussgänger ausser Acht lassen. Ein guter Platz ist geprägt durch verschiedene Aktivitäten und durch soziale Interaktion. Bei dieser Methode von Christopher Alexander kann es sein, dass ein Platz als sehr belebt beurteilt wird, obwohl er für die Fussgänger fast nur Transitraum ist und stationäre Aktivitäten weitgehend fehlen.



**Kopenhagen, Melchior Square**
**95. Die Auswertung des Platzes nach den zwölf Qualitätskriterien des *PPS*.**
**96. Der Quartiersplatz wird von der Bevölkerung rege genutzt.**

**Kopenhagen, Husum Square**
**97. Die Auswertung gemäss den Qualitätskriterien fällt nicht gut aus. Der Verkehr beeinträchtigt den Platz stark.**
**98. Luftbild**

# 7 Erhebungsmethoden
## 7.1 Grundproblematik

*„In der Verkehrsplanung und in den Städten dominieren die Probleme des Autoverkehrs. Einer der Gründe für diese Dominanz ist der Mangel an Informationen, Daten und Wissen über die Menschen zu Fuss, die ein Gegengewicht zu den überall vorhandenen Fahrzeugverkehrsdaten setzen könnten.*

*Wann immer Änderungen der Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes geplant werden, so liegen umgehend viele Informationen und Daten zum Fahrzeugverkehr bereit, welche die Autoperspektive der Probleme stützen. Die Zufussgehenden sind im Planungsprozess fast unsichtbar, einfach weil es keine Daten zu ihrem Verhalten und ihren Aktivitäten gibt. Wenn Fussgängerdaten einbezogen werden, so ergeben sich andere Perspektiven auf die gestellten Fragen, auf die vorgeschlagenen Lösungen, auf die Entscheide, die gefällt werden und auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes.*

*Daten, die den steigenden Bedarf von mehr Raum für Menschen zu Fuss dokumentiert haben – gegen den scheinbar nie endenden Bedarf an Parkierungsflächen – waren sehr wichtig für die zu treffenden technischen und politischen Entscheidungen. Hinter dem Erfolg der Fussgängerplanung in Kopenhagen steht also die wichtige Lektion, dass Daten und Wissen über die Aktivitäten der Menschen in der Stadt von grosser Notwendigkeit sind. Sie versetzen die Verantwortlichen erst in die Lage, die Städte für Menschen zu Fuss erfolgreich zu planen und zu gestalten"* Jan Gehl und Lars Gemzøe, 2001 [54]

Reicht das Zuschauen und Beobachten des Geschehens zum Verständnis einer Situation nicht aus, und sollen harte, vergleichs- und quantifizierbare Fakten geschaffen werden, so empfiehlt es sich, Erhebungen durchzuführen. Die Resultate aus Erhebungen sind insbesondere ein sehr gutes Hilfsmittel zur Argumentation in politischen Prozessen, um den Handlungsbedarf und Verbesserungspotentiale aufzuzeigen.

Da Plätze primär für Fussgänger gedacht sind, ist insbesondere wichtig, das Verhalten der Fussgänger genauer zu betrachten.

Bevor man Erhebungen vornimmt, braucht es ein Grundverständnis der vorliegenden Situation und eine Analyse, welche Kennzahlen für eine Planung notwendig und am zielführendsten sind.

Für die Stadtverwaltung ist es von besonderem Interesse, Erhebungen gemäss möglichst gleichem Muster über Jahrzehnte hinweg (Vergleichbarkeit!) vorzunehmen. So können Trends und längerfristige Entwicklungen in der Benutzung der Freiräume erkannt und eine Erfolgskontrolle umgesetzter Massnahmen vorgenommen werden. Insbesondere die Stadt Kopenhagen verfügt über umfangreiche Datengrundlagen seit den siebziger Jahren, welche eindrücklich belegen, was der Umbau der Stadträume in Fussgängerzonen bewirkt hat (siehe Abbildung 60).

99. William H. Whyte beobachtet die Verkehrsflüsse vom Hausdach

### Aufenthalt und Durchqueren

*„Das Problem der meisten Fussverkehrs-Erhebungen ist, dass sie fast ausschliesslich auf den Fussgänger als Transporteinheit fokussieren – also darauf wie er von A nach B kommt. Aber was er zwischen A und B macht, ist ebenso wichtig. Wenn man das soziale Verhalten des Fussgängers studiert, so wird schnell klar, dass ein erheblicher Teil seiner Aktivität nicht die Bewegung ist, sondern das Stehen, Sprechen und Herumschauen."* William H. Whyte, 1977 [55]

Auf Plätzen sind die Fussgängererhebungen besonders wichtig, da die Aufenthaltsnutzungen im Zentrum guter Platzorganisationen liegen. Es werden bei den Fussgängern generell die beiden folgenden Tätigkeiten unterschieden:

- Link = Verbindung, Durchqueren
- Place = Ort zum Verweilen, Aufenthalt [55]

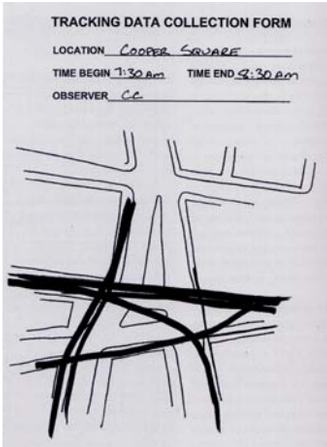
Bei Fussgängererhebungen auf einem Platz sollte nicht nur das Durchquerungsverhalten der Fussgänger aufgezeichnet werden, sondern auch die Aufenthaltsnutzungen. Das Verweilen folgt denn auch ganz anderen Gesetzmässigkeiten als der Transitverkehr der Fussgänger. Sinnvoll ist in diesem Sinne bei Erhebungen auch die Unterteilung in notwendige und *optionale Aktivitäten* (siehe Kapitel 4.1), welche auch als Wegzweck untersucht werden kann.

### Bedeutung der Einflussfaktoren Wetter, Wochentag, Temperatur und Jahreszeit

Die Fachliteratur zeigt, dass das Wetter innerhalb einer Jahreszeit bei den *notwendigen Aktivitäten* (Ausbildungs- und Berufsverkehr) nicht zu grossen Verzerrungen führt, ausser bei extremen Verhältnissen wie grossem Schneefall, starkem Regen, Sturmwinden, sehr grosser Hitze oder Kälte. Die Wirkung der klimatischen Rahmenbedingungen ist jedoch entscheidend bei den *optionalen Aktivitäten* (Freizeitverhalten) wozu auch der Aufenthalt im öffentlichen Raum zählt. (siehe Abbildungen 23 und 24). [57]
Die Angaben dieser Bedingungen sollten zu jeder Erhebung mit ausgewiesen werden. Losgelöst von diesen Angaben werden bei der Auswertung falsche Schlüsse gezogen oder können die Resultate manipuliert werden. Bei relativen Vergleichen über lange Zeiträume ist dies von besonders grosser Wichtigkeit.
Eventuell können auch Ereignisse am oder in der Nähe des Betrachtungsperimeters, wie zum Beispiel Schulferien, ein Markt, eine Tagung, ein Konzert oder ein Sportanlass aussergewöhnliche und wenig repräsentative Frequenzen und Verhaltensweisen auslösen.

| | **Optionale Handlungen** (unter guten äusseren Umständen anzutreffen) | | ----------→ **Steigender Grad äusserer Notwendigkeit** | | | **Notwendige Handlungen** (unter allen Umständen anzutreffen) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gehen** | **Promenieren** | | Gehen, um **Schaufenster anzusehen** (etwas erleben) | Gehen, um **etwas zu tun** (Hund ausführen, demonstrieren) | | Gehen, um **einzukaufen**<br>**Durchgang** | Gehen, um **etwas zu erledigen** (Waren austragen…)<br>Gehen, um **Beruf auszuüben** (Brötchenverkäufer, Polizist) |
| **Stehen** | Stehen, um das **Dasein zu geniessen** | Stehen, um **sich zu erfrischen** (Eis…) | Stehen, um **zu essen** (Würstchen…)<br>Stehen, um **etwas zu tun** (fotografieren, Tauben füttern) | Stehen, um **zu handeln** (kaufen/verkaufen) | Stehen, um **etwas anzuschauen** (Schaufenster, Ausstellung)<br>Stehen, um **zuzuschauen bei einer Tätigkeit** (Auflauf, Menschen) | Stehen, um **zu grüssen, zu sprechen**<br>Stehen, um **etwas zu erledigen** (Pakete, Schnürsenkel ordnen, sich orientieren) | Stehen, wegen eines **Hindernisses** (rotes Licht, Verkehr)<br>Stehen, um **zu warten** (auf den Bus, auf jemanden) |
| **Sitzen** | Sitzen, um das **Dasein zu geniessen**<br>Sitzen, um **sich zu sonnen** | Sitzen, um **zu essen**<br>Sitzen, um **zu lesen** | Sitzen, um **aufzupassen** (auf spielende Kinder) | | | Sitzen, um **sich auszuruhen** (zu müde zum Gehen) | |

**100. Handlungen von Fussgängern im Vergleich (Monheim nach Gehl) aus SVI Forschungsbericht**




101. Tracking: Stromlinien-darstellung der Fussgänger

### Erfassungskriterien

Es gibt unzählige Erfassungskriterien zum Fussgängerverkehr. Auf die Fragestellung angepasst, sollten möglichst wenige aber ausreichend viele Kriterien hinsichtlich der Planungsziele ausgewählt werden. Mögliche Erfassungskriterien der Aufenthaltstätigkeiten von Fussgängern nach Jan Gehl (mit Anmerkungen in Klammern von Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich) sind unten aufgeführt. Viele der Kriterien sind anspruchsvoll zu erheben und bedingen grobe Schätzungen:

Personen bzw. Aktivitäten
- Auf Sitzbank
- In Strassen-Café, Bar oder Restaurant sitzend
- Auf Mauer, Treppenabsatz, Vorsprung oder ähnlichem sitzend
- Auf Tram oder Bus wartend (stehend oder sitzend)
- Stehend (länger als 10 Sekunden, z.B. vor Schaufenster)
- Bewegungs- und Spielaktivitäten (von Kindern und Erwachsenen, Sport)
- Hunde an Leine oder freilaufend
- Kulturell, religiös oder politisch aktive Personen/Gruppen (z.B. Strassenmusiker)
- Kommerziell tätige Personen, z.B. an Blumen- oder Glacéstand
- Personen im Dienst, z.B. Strassenreinigungs-Equippen, Monteure, Bauarbeiter, Parkuhrenkontrolleure, Servicepersonal in Cafés etc.
- Gehen, Essen/Trinken, Reden, Lesen, Rauchen, Telefonieren, Sonnenbaden, gezeigte Zuneigung, Spielen, andere Menschen beobachten, sportliche Aktivitäten (nach Typ oder Intensität) (oft gibt es Kombinationen von mehreren Aktivitäten gleichzeitig)
- ... [55]

Personenmerkmale
- Alter nach Altersgruppen (Schätzung notwendig)
- Geschlecht (schwierig bei Nacht)
- Gruppengrösse (schwierig zu beobachten)
- Menschen mit Behinderung (nur äusserlich sichtbare Behinderung)
- Randständige (schwierig von aussen festzustellen)
- Kinder allein oder in Begleitung (nicht immer eindeutig) [55]

Infrastruktur-Angebote
- Anzahl Sitzplätze auf Bänken, in Strassencafés (Besetzungsgrad, Anzahl angebotene Plätze pro 100 $m^2$, schwierig bei *sekundären Sitzgelegenheiten* - eine qualitative Aussage ist notwendig)
- Grösse der Fläche für den Aufenthalt (je nach Situation schwierig zu beurteilen) [55]

Konflikte
- Zwischen Nutzenden (bspw. mit Velo- oder dem motorisierten Verkehr) [55]

### Zählen der Durchquerung

Die einfachste Erhebungsmethode ist es, die durchquerenden Fussgänger zu zählen. Dies erlaubt jedoch keine aussagekräftigen Rückschlüsse auf die Aufenthaltsaktivitäten. Generell wird beim Zählen der Fussgänger im Richtungsverkehr unterschieden.
Durch Zählungen werden Ortsveränderungen von Personen auf den Verkehrswegen eines Untersuchungsraumes erfasst. Nachfolgend sind zwei Möglichkeiten vorgestellt, die für Plätze geeignet sind. Die Querschnittzählungen wie auch das Tracking eignen sich unter anderem dafür:
- Um Aussagen über die Wirkung von Massnahmen (z.B. nach einer Umgestaltung) zu erhalten
- Zur langfristigen Beobachtung von strukturellen Entwicklungen eines Untersuchungsgebietes
- Als Gradmesser für die Attraktivität gewisser Räume
- Für Potentialberechnungen: Entwicklung des zukünftigen Fuss- und Veloverkehrsaufkommens

Querschnittzählungen
Mit Hilfe von Querschnittzählungen werden Personen zu Fuss erfasst, die während eines definierten Zeitabschnitts einen Zählquerschnitt passieren. Neben der Anzahl können qualitative Merkmale erhoben werden. Die Resultate können je nach Erhebungsintervallen in *Ganglinien* für den Tag, die Woche, den Monat oder das Jahr dargestellt werden. [15]

Tracking
Tracking liefert nähere Angaben über den Wegverlauf von Zufussgehenden und ist deshalb besonders geeignet für Plätze. Die Methode erlaubt gute Schlüsse, indem die wichtigen Durchgangswege und deren Frequenzen ersichtlich werden. Bei jeder Person wird festgestellt, welcher Weg sie innerhalb des Untersuchungsgebiets zurücklegt. Bei dieser Methode werden Informationen über die genauen Wegmuster erhoben. Tracking lässt Aussagen

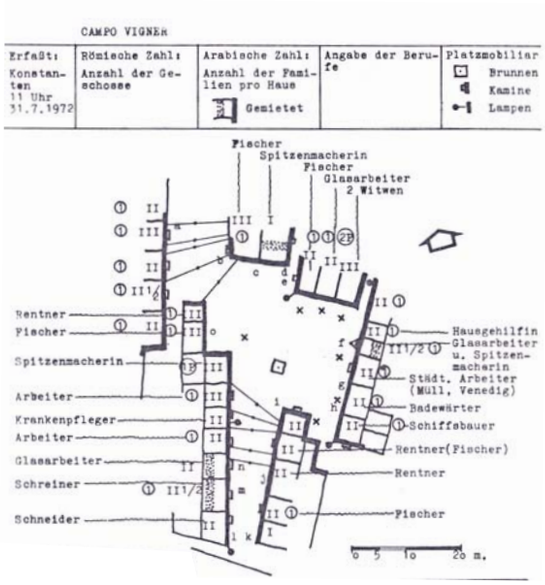
über beliebte Strecken, Meideräume und Umwege zu.
In der Regel sucht man einen guten Standort, von welchem eine Situation gut überblickt werden kann und beobachtet anschliessend den Weg der Fussgänger. Ein sehr guter Beobachtungsstandort für diese Methode ist beispielsweise ein Balkon oder Dach von dem aus die Situation von oben überblickt werden kann. [15]

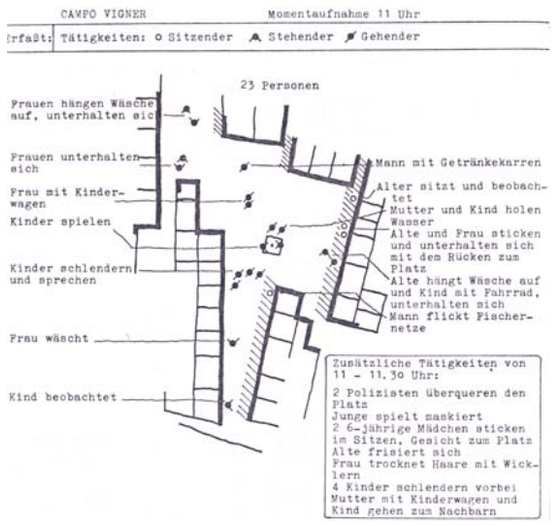
Erhebungszeitpunkt
Im Gegensatz zu den Wochenendtagen sind die Werktage von Montag bis Freitag für Erhebungen geeignet.
Die Schwankungen des Fussverkehrsaufkommens über einen Tag hinweg sind beträchtlich. Die Erhebungszeiten müssen deshalb so angelegt sein, dass die relevanten Verkehrsbelastungen erfasst werden. Grundsätzlich sollten die genauen Umstände bei jeder Zählung festgehalten werden, um so allfällige Unklarheiten der Zählresultate interpretieren zu können.
Der Zeitpunkt und die Erhebungsstelle stehen im Zusammenhang. Die Art der Platznutzung beeinflusst auch die Wahl des Erhebungszeitpunktes. Um einen normalen Tagesgang der Fussgänger in Bewegung zu erfassen, sollte von morgens 6 Uhr (ev. 7 Uhr) bis abends 19 Uhr (besser 20 Uhr) erhoben werden. [54]

Erhebungsintervalle und Hochrechnung
In Anlehnung an die Standards der Verkehrserhebungen beim *MIV* sind 15-Minutenzählungen auch bei Erhebungen des Fuss- und Veloverkehrs geeignet. Damit wird die Vergleichbarkeit vereinfacht. Verzerrungen im Verkehrsaufkommen verschiedener 15-Minutenintervalle können durch Grünzeiten von Signalanlagen und insbesondere durch Ankunfts- und Abfahrtszeiten bei ÖV-Haltestellen auftreten. Dann sind die 15-Minutenintervalle so anzupassen, dass Verzerrungen ausgeglichen werden.
Erhebungen über zwölf oder mehr Stunden sind mit einem grösseren Aufwand verbunden. Deshalb wurde im Rahmen einer *SVI*-Forschungsarbeit geprüft, ob und mit welcher Genauigkeit sich 15- oder 30-Minutenzählungen hochrechnen lassen. Laut der Studie sind, sobald Fussverkehrsmengen von mindestens hundert Fussgängern pro Stunde und unter zweihundert Fussgängern pro Stunde vorhanden sind, bereits mehrere 30-minütige Erhebungen in den Zeitfenstern von 10-11 Uhr und 16-18 Uhr eine gute Grundlagen für die Hochrechnung. Bei hohen Fussverkehrsmengen (über 400 FG/h) reichen auch 15-Minutenzählungen, um auf eine genügende Genauigkeit zu kommen. [54].

### Aufnahmen der Aufenthaltsaktivtäten

Generell kann das Aufnehmen der Aufenthaltsaktivitäten der Fussgänger als dasjenige Messkriterium bezeichnet werden, welches am meisten den grundsätzlichen Anforderungen und Bedürfnissen von Plätzen entsprechen. Aufnahmen dieser Kategorie sind nicht normiert oder standardisiert und sollten individuell auf die Aufgabe ausgerichtet werden. Um Plätze zu vergleichen, kann mit der Personendichte der Aufenthaltsnutzungen oder aller Personen auf dem Platz, inklusive der Durchquerenden, ein Vergleich von Plätzen angestellt werden (Personen pro 100m2).

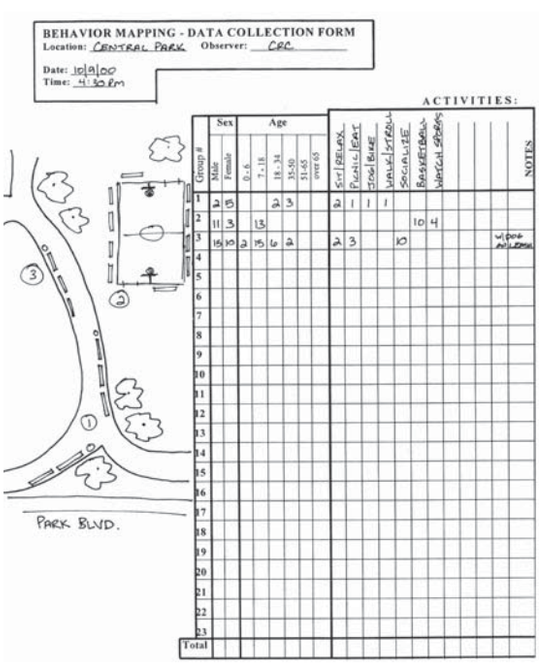



102. Stadtbeobachtung mit der Burano-Methode: Originaldarstellungen der Aufnahmen von Burano

Erhebungsintervall und Zeitpunkt
Es gibt betreffend dem Erhebungsintervall in der Fachliteratur nur präzise Angaben hinsichtlich der Durchquerungsaktivitäten. Die Aufenthaltsaktiväten folgen jedoch ganz anderen Gesetzmässigkeiten.

Scannen mit der Beobachtungsmethode Burano
Diese Methode eignet sich sehr gut zur Analyse von Plätzen und kann auch in grösseren Gebieten durchgeführt werden. Zur Erfassung der Personen geht der Beobachter durch das Gebiet und registriert alle Aktivitäten, welche sich auf seiner Augenhöhe befinden. Diese Beobachtung wird in festgelegten Zeitintervallen, beispielsweise in zwei Stunden-Rhythmen, wiederholt. [55]
Die Methode wurde 1972 anlässlich eines Ferienaufenthaltes in Burano, einer Lagune von Venedig, entwickelt. Die Beteiligten waren von der hohen Kommunikationsdichte in dem Ort überrascht. Sie wollten die These verifizieren, dass nicht die hohe Verdichtung sondern qualitative Aspekte in erster Linie einen Einfluss auf die sozialen Interaktionen haben. Die Methode fand grosse Beachtung und wird heute häufig verwendet.
Die Methode versucht in kurzer Zeit die Qualität eines Ortes zu erfassen und darzustellen. Es können nachfolgende Kriterien miteinander in Verbindung gesetzt und auf ihre Wechselwirkungen überprüft werden:




103. Eine Methode ist das Auswerten von Spuren, welche durch die Benutzung des öffentlichen Raums entstanden sind
104. Beispiel des *PPS* wie eine Behaviour Map aussehen könnte

- Sozio-ökonomisches (Gesellschaft und Wirtschaft)
- Bauliches (Baustruktur und Baugestalt)
- Kommunikation (zwischenmenschliche Beziehungen) [56]

Bei der Anwendung der Methode in Burano wurde wie folgt vorgegangen:
- Kartierung der räumlichen Situation und Charakteristik
- Aufnahme der Randnutzungen (Erdgeschoss, evtl. auch Nutzungen in Obergeschossen)
- Gegenstände im öffentlichen Raum (auch kleine Gegenstände, Abfalleimer, Stühle, Kinderwagen,...)
- Art und Ort der Tätigkeiten im Freiraum an fünf Tageszeiten, welche in der Ortschaft besonders aussagekräftig sind (Beispiel Burano: Momentaufnahmen um 11 Uhr / Haupteinkaufszeit, 16.30 Uhr / nach der Siesta, 18 Uhr / nach Arbeitsschluss, 19.30 Uhr vor dem Abendessen, 22 Uhr / abendliche *Passeggiata*)
- Die Tätigkeiten der Personen im Freiraum und deren Merkmale (Beruf, Alter, Geschlecht,...) werden je nach Aufgabenstellung vermerkt und in den Datenvergleich gesetzt.
- Zusammen mit Interviews werden dann jeweils direkte Rückschlüsse gezogen. [56]

Zeitausschnittmethode
Der Beobachter ist bei dieser Methode stationär, beobachtet und dokumentiert alle Veränderungen in einem definierten Perimeter. Hierzu sollte ein fixer Beobachtungszeitraum festgelegt werden. Dieser kann gegebenenfalls an einem anderen Standort beibehalten werden. Der Nachteil dieser Methode ist, dass nur ein relativ kleines Gebiet beobachtbar wird. [55]

Personen-, gruppenbezogene Beobachtung
Bei dieser Methode folgt der Beobachter einer Person oder Gruppe in einem definierten Perimeter. Die Observation wird dabei durchgeführt, solange sich das oder die Objekte im Perimeter aufhalten oder während einem bestimmten Zeitrahmen. Bei dieser Methode ist die Anzahl der beobachtbaren Personen mit einem vertretbaren Aufwand eingeschränkt. [55]

Behaviour Mapping
Beim Behaviour Mapping werden alle Personen, welche sich in einem Raum aufhalten, auf einer Karte eingezeichnet und gleichzeitig in eine Tabelle eingetragen, wo diese gemäss festgelegten Erfassungskriterien eingetragen werden können. Dies hat den Vorteil, dass dank der Tabelle einem einzelnen erfassten Objekt einfach und schnell mehrere Attribute zugewiesen werden können (Alter, Geschlecht, Aktivität). Die Ergebnisse können statistisch

ausgewertet werden. Der Nachteil der Methode ist hingegen, dass diese Attribute auf dem Plan nicht ersichtlich sind und somit die kartografische Vergleichbarkeit der Informationen ohne Nachbearbeitung nicht gegeben ist. [15]

### Spuren messen

Personen hinterlassen Spuren. Die Spuren im öffentlichen Raum können in zwei Kategorien unterteilt werden:

- physische Beweise (Abfälle)
- Erosionen

Die Art der Abfälle (Bier, Cola,...), Anzahl und der Zeitpunkt in dem sie anfallen (Mittagessen,...) lassen Rückschlüsse zu über die Art der Benutzung einzelner Standorte und zu den Merkmalen der Personen.
Erosionsspuren lassen auf Flächen, Wänden, Stadtmöbeln und Pflanzen Erkenntnisse zu. Beispiele sind, welche Wege beschritten werden (Trampelpfad auf Wiese, punktuell besonders beanspruchter Natursteinbelag,...) oder welche Sitzbänke oft benutzt werden.
Insbesondere die Erosionsspuren eignen sich gut für das Beobachten des Langzeitverhaltens, da sie über sehr viele Jahre entstanden sind. Dies lässt Rückschlüsse über eine optimale Wegführung zu. Das Beobachten des Abfallaufkommens hilft, sinnvolle Standorte für Abfalleimer oder Sitzbänke zu evaluieren. [15]

### Interviews und Befragungen

Befragungen haben den grossen Vorteil, dass Rückschlüsse möglich werden, welche von blossem Auge nicht ersichtlich sind. Aussagen können die Zeitdauer, die Regelmässigkeit, der Grund des Aufenthaltes oder auch qualitative Aussagen und Verbesserungsvorschläge sein. Die Personen kennen den Ort oft besser als der Betrachter. So können durch Interviews oder Befragungen viele interessante Erkenntnisse der Direktbetroffenen gewonnen werden. [15]

### Motorisierter Verkehr

Die Aufnahmemethoden für den *MIV* sind weitgehend standardisiert. Hier kann auf bewährte Methoden zurückgegriffen werden. Weshalb im Rahmen dieser Arbeit nur eine grobe Übersicht der Möglichkeiten aufgeführt wird:

- Verkehrsmenge (*DTV*, Stundenpläne zur Ansicht der Tagesverteilung des Verkehrs)
- Schwerverkehrsanteil
- Knotenfluss- oder Stromdiagramm zeigt auf, welche Wege die Autos, aus welcher Richtung über den Platz nehmen. Diese Methode ist besonders interessant auf Plätzen ohne klar markierte Fahrspuren. Die Wege sind in der Regel mit der Anzahl und dem Richtungsverkehr dargestellt (entsprechend der Dicke der Linie)
- Parkplatzbelegungszahlen (Wie oft sind die Parkplätze an einem Tag belegt)
- Parkierung an inoffiziellen Stellen
- Kapazität und Auslastung der Strassen
- prognostizierte Verkehrsentwicklung im Vergleich zur Kapazität
- Befragungen und Interviews

### Öffentlicher Verkehr

Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Plätze mit dem öffentlichen Verkehr ist für die Fussgänger von grosser Bedeutung.
Wichtig bei Auswertungen ist, dass der *ÖV* je nach Situation schubweise grössere Fussgängermengen an oder in der Nähe von Plätzen auslädt.
Bei der Betrachtung des öffentlichen Verkehrs sind nachfolgende Themen interessant:

- Haltestellen auf Platz
- Fahrplan (Anzahl Kurse und Frequenz)
- *ÖV*-Zahlen (Ein-, Aus- und Umsteiger auf Platz)
- Befragungen und Interviews

### Veloverkehr

Der Veloverkehr hat für das Verständnis, wie ein Platz funktioniert, eine untergeordnete Bedeutung. Die möglichst hindernisfreie und sichere Durchfahrt spielt für die Velofahrenden eine Rolle, wie allenfalls auch die Abstellplätze auf dem Platz. Beim Veloverkehr spielen die klimatischen Bedingungen eine weitaus wichtigere Rolle als bei den notwendigen Fussgängeraktivitäten, dem gilt es bei Aufnahmen Rechnung zu tragen. [54]

Themen und Gründe für Aufnahmen des Veloverkehrs könnten sein:

- Fahrradabstellplätze (offizielle und inofizielle, Belegungszahlen)
- Stromliniendarstellung (ähnlich wie diejenige des *MIV*)
- Anzahl Durchfahrten (pro Tag, Tagesverteilung)
- Anzahl gemäss den Kategorien Alltagsvelofahrer, Sportvelofahrer, Velowanderer (inkl. Spazierfahrende) [54]
- Befragungen und Interviews

### Randnutzungen

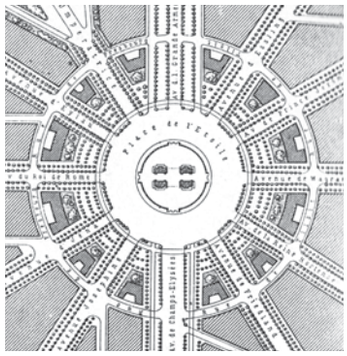
Die Randnutzungen spielen für das Funktionieren von Plätzen eine zentrale Rolle (siehe Kapitel 3.3). Deshalb lohnt es sich, diese in die Analyse miteinzubeziehen. Befinden sich in den Erdgeschossen der Randnutzungen Cafés, Bars oder Restaurants, sollte auch die Aussenbestuhlung und die Vorplätze mitberücksichtigt werden.

### Zusammenstellung der Anlässe

Aus Sicht des *PPS* ist es empfehlenswert, dass Gemeinden die Anlässe auf Plätzen aktiv bewirtschaften und gegebenenfalls in Kooperation mit Vereinen oder Privaten neue Anlässe zur Belebung des öffentlichen Raums initiieren.
Dies legt die Schlussfolgerung nahe, dass es sinnvoll sein kann, zum Verständnis von Plätzen als Diskussionsgrundlage, eine Liste aller organisierten Anlässe, welche auf dem Platz stattfinden, zusammenzustellen. Dies ermöglicht es, Potentiale und Lücken offenzulegen. Zudem hilft es, dass die Anforderungen einzelner Ereignisse wie Märkte oder Konzerte in der Planung nicht vergessen gehen.

### Weiteres

- Unfallstatisitik zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern mit genauem Vorgang und Lokalisierung (zeigt Gefahrenstellen und Schwachpunkte)
- Lärmemmissionen des *MIV* und des *ÖV*
- Überprüfen der Behindertengängigkeit (Seh- und Gehbehinderte)



### Problematik der Typologisierung

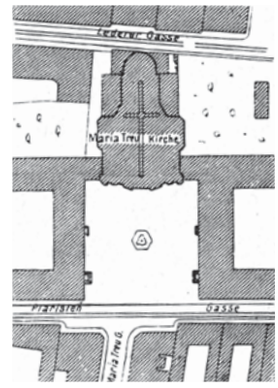
Bei Plätzen sind Form und Funktion nicht zwingend miteinander gekoppelt. Beispielsweise kann ein Marktplatz eine unregelmässige oder orthogonale Form besitzen, denn gleiche Funktionen nehmen nicht gleiche Gestalten an.
Es muss auch angefügt werden, dass eine Einteilung von Platztypen, seien diese kategorisiert nach funktionalen oder formalen Kriterien, nie allen Plätzen gerecht werden kann. Viele Plätze können nicht oder nur in der Tendenz zugeordnet werden, während andere Plätze, vor allem bei funktionalen Kriterien, mehreren Kategorien zuzuordnen sind.
Weder formale noch funktionale Typologien können für sich genommen dem vielschichtigen Platzwesen gerecht werden. Da die Grenzen formaler Betrachtungsweisen hinsichtlich der Form auf der Hand liegen, konzentrieren sich neuere Einteilungen auf die Nutzungen. Nachfolgend werden verschiedene Typologisierungen miteinander verglichen und deren Zweckmässigkeit beurteilt. [6]

### Platztypen nach Bedeutung I

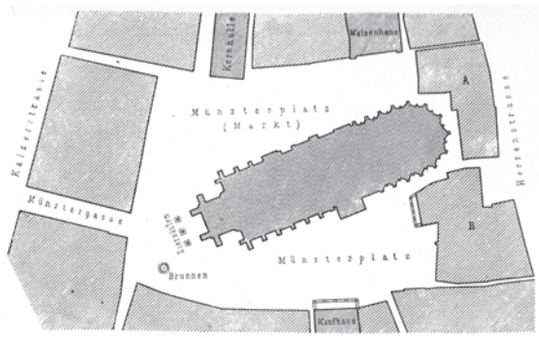
Plätze haben verschiedene Funktionen, welche sich auch mit der Zeit ändern können. Teilt man Plätze nach der Funktion ein, so führt dies dazu, dass man sich Gedanken über dessen Funktionen in der Vergangenheit machen sollte. [6]
Eines der älteren Klassifizierungssysteme ist von Joseph Stübben entwickelt worden und betont in präzisem Masse, schwergewichtig die Bedeutung der Platze für das Gefüge der Stadt:
Um die Plätze miteinander zu vergleichen ist wesentlich, welches Objekt das bedeutendste Baudenkmal oder Objekt darstellt. Falls es das Denkmal ist, wird der Platz als *Denkmalplatz* eingestuft. Ist es die Gesamtheit der umliegenden Häuser wird er als umbauter Platz definiert, und so weiter. Dieses System von Stübben erlaubt eine Zuordnung fast aller Platzanlagen.
Ein kleiner Nachteil im System ist jedoch, dass die genaue Zuordnung in vielen Fällen Interpretationssache ist, insbesondere deshalb, weil viele Plätze mehreren Kriterien zugewiesen werden können. Beispielsweise fällt die Entscheidung, ob ein sorgfältig mit wichtigen Bauten umgebener Platz mit Marktfunktion nun eher ein Markt- oder *Nutzplatz* ist, schwierig aus. Weist man diese Plätze jedoch beiden Kriterien zu, ist der Konflikt einfach gelöst. Wesentlich bei der Klassifizierung gemäss Bedeutung ist, dass sie sehr gut den Charakter und die Ausprägung des Platzes beschreibt und bei deren Beschreibung hilft. [1]

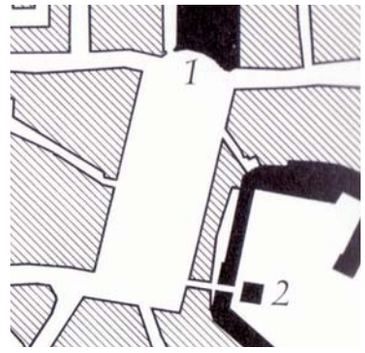
Verkehrsplätze
Bedingung für *Verkehrsplätze*, welche notgedrungen an vielen Seiten für den durchgehenden Verkehr offen sind, ist eine raumwirksame Umrandung.
Stübben bezeichnet diese, nach vielen Seiten für Fahrzeuge und Fussgänger geöffnete Platzart, im allgemeinen als etwas künstlerisch unbefriedigendes - jedoch zumeist notwendiges Übel, dessen Schattenseiten nur in wenigen Fällen durch "glänzende Lichter" überstrahlt würden. [1]

Nutzplätze (Markt-, Fest- und Exerzierplätze,...)
*Nutzplätze* haben prioritär freie Nutzflächen zum Verkauf, für Volksfeste und dergleichen. Der Verkehr dominiert den Platz nicht, im Gegensatz zum gesellschaftlichen Aufenthalt. Insofern repräsentiert er das Gegenteil zum *Verkehrsplatz*. In vielen alten Orten und Provinzstädten ist der Marktplatz die wesentliche freie Fläche und Ortschaftsmitte, um welche das Rathaus angeordnet ist.



105. Paris, Place de l'Étoile: Verkehrs- und Denkmalplatz
106. Verona, Piazza delle Erbe: Nutzplatz
107. Wipkingen, Landenbergplatz: Gartenplatz
108. Wien, Piaristenplatz: Vorplatz




Stübben empfiehlt in seinem Buch als minimalen Platzbedarf von *Nutzplätzen* einen 1m² Nutzfläche pro 10 Einwohner und dass Marktplätze nahe am Verkehrsmittelpunkt sein sollten. Strassen und Strassenbahnen dürfen die *Nutzplätze* nicht durchkreuzen. Deshalb soll der Hauptverkehr bei Marktplätzen idealerweise an einer Seite entlang führen. Im Gegensatz zum *Verkehrsplatz* sei er zudem geeignet, ihn mit Brunnen (Trinkgelegenheit), Denkmälern und Baumreihen (Schatten) auszuschmücken. [1]

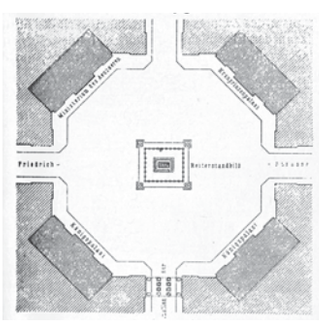
Gartenplätze
Die *Gartenplätze* dienen der Gesundheit und Erholung und sind zudem Schmuckmittel der Städte. Sie bieten Gelegenheit zum Ausruhen und zum schattigen Sitzen. Die Plätze haben ihre Ursprünge in England und waren oft ein Mittelding zwischen Privatgärten und öffentlichen Parkanlagen. Teilweise hatten nur die umliegenden Familien den Schlüssel für den Zugang zu den umzäunten oder auch innerhalb der Häuserblocks liegenden Grünräumen. Manchmal sind diese Parks auch gar nicht zugänglich und reiner Schmuck. Deren Rechtfertigung war, dass für die umliegenden Gebäude bereits die Sicht auf die Gartenanlage ein wichtiges Element darstellt. Im Gegensatz zu Verkehrs- und Marktplätzen sollten diese Plätze abseits des Verkehrs liegen und höchstens einseitig vom Verkehr tangiert werden. Absolut zu vermeiden sei die Zerschneidung der Gartenanlage. [1] [6]

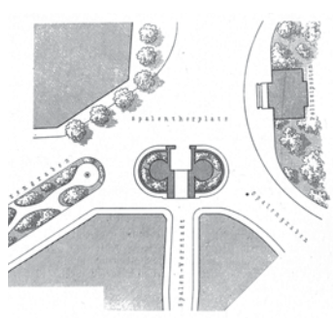
Architekturplätze
Bei *Architekturplätzen* ist die freie Sicht und die Inszenierung von Gebäuden und Objekten die wesentliche Aufgabe der Platzanlage.

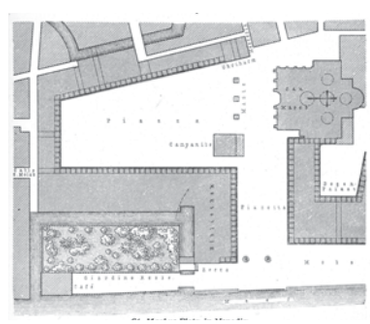
Architekturplätze: Vorplatz
Der Platz vor einem monumentalen Gebäude ist laut Joseph Stübben so zu bestimmen, dass aus der Nähe das Bauwerk ohne Mühe als ein einheitliches Bild wahrgenommen werden kann und zu näherer Besichtigung einlädt, dies jedoch ohne die Verkehrsbewegungen zu stören. Ein gutes Mittel ist, das Hauptgebäude von der Strassenlinie zurückzuziehen und mit Seitenflügeln die Nachbarbauten zu verdecken. Als ideale Proportion gibt Stübben eine gleich hohe Hauptfront des Repräsentationsgebäudes an, wie der Platz breit ist - besser sollte der Bau jedoch 1.5 mal so hoch sein. Ein prominenter Vorplatz und wichtiger Vertreter dieser Kategorie ist der St. Petersplatz in Rom. [1]

Bebaute Plätze
Aufgrund des Bestrebens ein Gebäude so aufzustellen, dass dessen Architektur von mehreren Seiten betrachtet werden kann, fand man zu denjenigen Platzanlagen, welche als bebaute Plätze bezeichnet werden. Die Erscheinung soll von möglichst vielen Seiten erreicht werden. Durch einen mittigen Bau erfährt die Platzanlage eine räumliche Trennung der Flächen. [1]

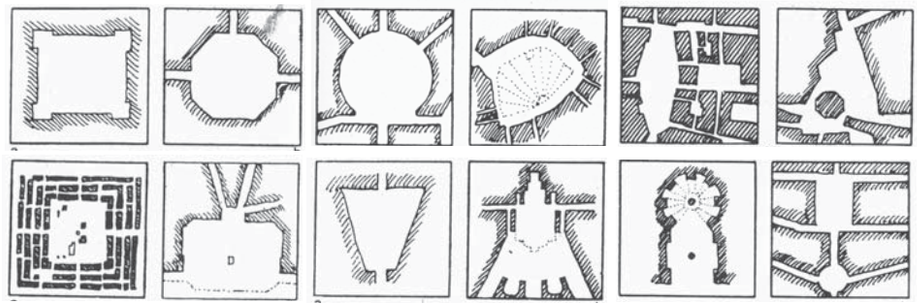
Umbaute Plätze
Die umbauten Plätze benötigen nicht lange Strassenfernsichten. Sie tragen die Wirkung in sich selbst. Wenn dafür gesorgt ist, dass eine übersichtliche Gestalt, günstige Höhenverhältnisse, eine geschlossene Umrahmung, eine angemessene Gruppierung der Gebäude und richtige Massstabsverhältnisse sichergestellt werden können. Der Platz muss nicht regelmässig und geometrisch sein, wie viele gute Beispiele zeigen. Dessen Unregelmässigkeit sollte jedoch nicht willkürlich sein. Sie mag geschichtlich entstehen oder in den Orts- und Bebauungsverhältnissen begründet sein. Da die *Architekturplätze* ein ideales Bild repräsentieren, bedürfen sie der geschlossenen und wirkungsvollen Umbauung. Laut Joseph Stübben reichen Bepflanzungen und Mauern dazu nicht. Der Platz sollte aber auch nicht zu gross oder zu klein sein. Wobei Plätze besonders oft dazu neigen, zu gross zu sein. [1]







109. Freiburg, Münsterplatz: bebauter Platz
110. Vigevano, Piazza Ducale: umbauter Platz
111. Kopenhagen, Amalie-Borg Platz: Denkmalplatz
112. Basel, Spalentor: Stadttorplatz
113. Venedig, Piazza San Marco: Doppelplatz



Denkmalplätze
Ist der Hauptgrund für die Existenz des Platzes das Denkmal oder ordnet sich der Platz der Inszenierung eines Denkmals unter, so ist er ein *Denkmalplatz* im eigentlichen Sinne. Denkmäler sind oft auch auf Architektur- und den anderen Platztypen platziert. Sie können laut Stübben auf allen Platzarten geeignet platziert werden. [1]

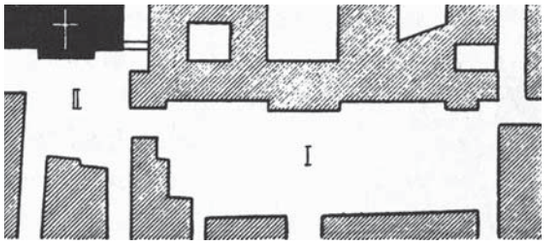
Stadttorplätze
Auf den Stadttorplätzen finden sich die Stadttore, welche in der Folge der Zeit freigestellt wurden, da der Verkehr zunahm. Leider kamen viele wertvolle Torbauten aus dem Mittelalter unter Druck und wurden abgebrochen. Indes ist dieser Platztyp sehr selten. Ein intaktes Beispiel eines solchen Platzes ist das Spalentor aus Basel. [1]

Doppelplätze
Die Einreihung dieser Plätze ist schwierig, da sie meist verschiedenen Zwecken dienen. Besteht der Wunsch, neue Plätze mehreren Aufgaben zuzuweisen, so ist es schwierig, dies zu erreichen. Insbesondere eignen sich *Verkehrsplätze* nicht zu mehreren Nutzungen. Deshalb ist man oft genötigt, neben dem *Verkehrsplatz* noch einen weiteren Platz zu schaffen. So entstehen Zwillings- oder Doppelplätze. [1]

### Platztypen nach Bedeutung II

Typologien nach Jan Gehl
Die Typisierung ähnelt stark derjenigen von Stübben, ist jedoch stark vereinfacht, etwas moderner und enthält nur wenige Typen.

- Hauptplatz: der zentrale Platz in einer Stadt, einem Dorf oder Quartier
- Erholungsplatz: ein Platz mit der primären Funktion als Treffpunkt und von Erholungsaktivitäten
- Verkehrsplatz: diese Plätze haben die hauptsächliche Aufgabe die Zirkulation des Verkehrs und auch den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln zu vereinfachen
- Monumental Square: die Vorplätze von Monumentalbauten oder Plätze von hoher symbolischer Bedeutung fallen unter diese Kategorie [58]




### Platztypen nach Nutzung

Plätze können auch nur betreffend der Platznutzung bezeichnet werden. Bei dieser Typisierung ist erschwerend, dass viele Plätze nicht einer eigentlichen Nutzung zugeordnet werden können, da sie beispielsweise aufgrund bedeutender Bauten in der Randbebauung oder zur Erinnerung vergangener Ereignisse (*Denkmalplätze*) existieren oder schlicht keine dominierende Nutzung haben.

- Marktplatz
- Parkplatz
- Festplatz
- Ruheplatz
- Aussichtsplatz
- Gartenplatz
- Exerzierplatz
- ...[57]

### Platztypen nach Form

Es gibt einige Versuche, die Plätze anhand ihrer Form zu klassifizieren. Dies ist nicht einfach, da absolut regelmässig angelegte Plätze nur in geometrisch angelegten Städten vorkommen, während die meisten Städte die Platzräume dort eingefügt haben, wo sie in ihr historisches gewachsenes Gefüge passen oder seit ehedem ein offener Raum besteht.
Rob Krier geht bei seiner Klassifizierung der Plätze postmodern vor und nimmt als Basis das Quadrat, den Kreis und das Dreieck. Daraus leitet er alle anderen Typen ab und teilt auch die organischen Platzformen in dieses Schema ein und verschmelzt so die geometrischen und organischen Plätze. [6] [87] Die Einteilung nach Form stösst jedoch schnell an seine Grenzen. Einerseits sagt die Form wenig über das Wesen des Platzes aus und andererseits ist die Zuweisung der zumeist unregelmässigen Plätze unklar, weitest gehend Interpretationssache und in gewissem Masse unvermeidbar eine Banalisierung der komplexen Formen.

**114. Klassen nach Form von Rob Krier**
**115. Modena, Piazza di S. Dominico: I Höhenplatz / Modena, Piazza Reale: II Breitenplatz**

Nachfolgend sind die Platztypen gemäss Krier aufgeführt:
- Quadratischer Platz und Variationen
- Orthogonale Platzentwürfe und Variationen
- Runde Plätze und Variationen
- Dreieckige Plätze und Variationen
- Unregelmässige Platzanlagen
- Geometrisch komplexe Platzanlagen [58]

### Platztypen nach Proportion

Camillo Sitte teilt die Plätze in Höhen- und Breitenplätze ein, je nachdem, ob die wichtigsten Gebäude auf der Längs- oder der Querseite mit ihrer Gebäudehöhe den Platz definieren. Bei dieser Einteilung spielen Sichtachsen eine wichtige Rolle. [5] [57]
Der Nachteil bei dieser Einteilung ist, dass man sie nur bei Plätzen, welche streng gemäss klassischen Kriterien errichtet wurden, anwenden kann. Auf neueren Plätzen hingegen ist die Randbebauung oft zu wenig vorhanden oder die Formen zu amorph um diese Zuweisung vornehmen zu können.

### Platztypen nach angrenzenden Gebäuden

Plätze haben oft ihre Bezeichnung von den angrenzenden Gebäuden. Aus dieser Überlegung heraus existiert die nachfolgende banale Klassifizierung, welcher sich aber bei weitem nicht alle Plätze zugeordnen lassen. Insbesondere diejenigen Platzanlagen auf denen der Ursprung eine Nutzung auf dem Platz ist (Marktplatz, Festplatz) oder bei denjenigen Plätzen, die durch verschiedene ähnlich bedeutende Gebäude umgeben sind. Dieses System lässt nur bei Ausnahmesituationen wie nachfolgenden Beispielen eine klare Zuordnung zu:
- Dom- oder Kathedralenplatz (Bsp.: Rom, Petersplatz)
- Schlossplatz
- Residenzplatz
- Theaterplatz
- Bahnhofplatz
- Schulhausplatz [57]

### Fazit über die Typologisierung

Die verschiedenen Typologisierungen haben Vor- und Nachteile. Angesichts den vielen verschiedenen gebauten und möglichen Platzvariationen, liegt es in der Sache, dass keine der Methoden perfekt sein kann. Die genaue Zuweisung einzelner Plätze in Klassen bleibt in gewissen Fällen, bei fast allen Typologisierungsmethoden, eine individuelle Auslegung und Interpretationsangelegenheit. Die vielfältigste Methode ist eine der ältesten der betrachteten. Die Klassen nach Bedeutung von Joseph Stübben erlauben eine Zuweisung von Plätzen je nach dem ob die Bedeutung der Platznutzung, der Verkehr, die Umbauung oder die Baudenkmäler sind. Die Zuweisung kann so sehr vielschichtig vorgenommen werden, wobei vielfach mehr als eine Klasse zugewiesen werden kann. Der Hauptvorteil dieser Klassifizierung ist, dass sie sehr gut den Charakter und die Ausprägung der Plätze wiedergeben. Die anderen Systeme stossen hier schneller an Grenzen - einerseits weil für viele Fälle keine Zuordnung vorgenommen werden kann oder die Zuordnung die Sicht auf die wesentlichen Charakteristiken des Platzes stark verzerrt. Die Typen nach Bedeutung von Jan Gehl hingegen sind im Vergleich zu denjenigen von Joseph Stübben fast wieder etwas zu unpräzis.

### Vertiefte Betrachtung und Erarbeitung dreier Typologisierungen

Für die strukturierte Auswertung der Platzbeispiele sind Typologien hilfreich. Sie verhelfen dazu, mittels dem Zuordnen von Plätzen in Klassen einen geordneten Überblick zu erhalten um so systematische Vergleiche anstellen zu können.
Nachfolgend sind die für die Untersuchung übernommene Klassierung nach Bedeutung und die neu entwickelten Klassifizierungen aufgeführt. Diese werden anschliessend in den nächsten Kapiteln ausgearbeitet und mittels Referenzbeispielen ergründet. Die Klassifizierungen sind mit verschiedenen Schwerpunkten gewählt, wobei entweder die Funktion (Bedeutung), der Verkehr (Verkehrsführung) oder die räumliche und funktionale Grundvoraussetzungen im Fokus liegen (Zonierung).

### Typen nach Bedeutung

Im vorherigen Kapitel wurden Beispiele von Typologisierungen von Plätzen aus der Literatur ausgewertet. Dabei stellte sich die Typologisierung nach Bedeutung als die zweckmässigste Methode heraus, da sie das Wesen des Platzes sehr gut beschreibt und so mithilft, den Fokus auf die Kernaufgabe der Platzanlagen zu legen. Je nach Bedeutung des Platzes herrschen so ganz andere Rahmenbedingungen für die Verkehrsführung und die Aufenthaltsflächen.
Gegenüber der originalen Klassierung von Stübben wird auf die Betrachtung der bebauten Plätze, Vorplätze, Stadttorplätze und Doppelplätze verzichtet. Diese sind zumeist sehr spezifische Plätze, welche gerade in der Schweiz sehr selten anzutreffen sind. Die *Denkmalplätze*, die sehr spezifisch sein mögen, werden in der Untersuchung genauer betrachtet. Die Plätze sind aufgrund ihrer oft zentral auf der Platzfläche platzierten Denkmäler hinsichtlich der Verkehrsführung interessant und das Denkmal (könnte auch ein Brunnen sein) lenkt den Verkehr sehr einfach und dennoch wesentlich. Gegenüber Stübben wird die Definition des *Gartenplatzes* weiter gefasst als beim entsprechenden Typenbeschrieb ersichtlich ist. Einige Untertypen des *Architekturplatzes* werden für die Untersuchung nicht weiter verwendet. Zudem ist die originale Begrifflichkeit etwas kompliziert. Diese wird deshalb gemäss untenstehender Zusammenstellung angepasst. Folgende Typen bleiben gemäss neuer Begrifflichkeit übrig, respektive werden nicht mehr verwendet (gestrichen):

- *Verkehrsplatz*
- *Nutzplatz*
- *Gartenplatz*
- ~~Architekturplatz: Vorplatz~~
- ~~Architekturplatz: Bebauter Platz~~ } *Architekturplatz*
- ~~Architekturplatz: Umbauter Platz~~
- ~~Architekturplatz: Denkmalplatz~~ → *Denkmalplatz*
- ~~Stadttorplatz~~
- ~~Doppelplatz~~

### Typen nach Verkehrsführung

Anhand bestehender Platzbeispiele wurde eine Typisierung zusammenstellt, welche die verschiedenen Varianten, wie der motorisierte Verkehr über Plätze geführt werden kann, auswertet. Diese Typisierung ist für die Untersuchung besonders wichtig, da die Verkehrsführung auf Plätzen ein wesentlicher Untersuchungsgegenstand der Arbeit ist.

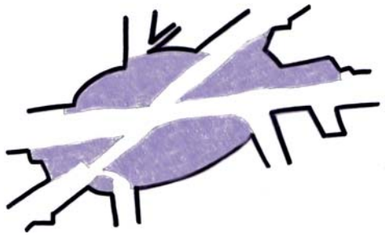
### Typen nach Zonierung

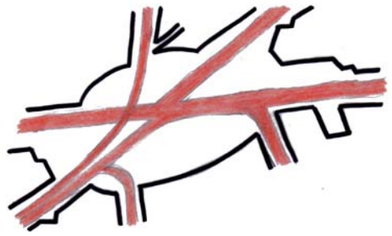
Theoretiker wie Sitte, Stübben und Alexander betonen die Wichtigkeit, Objekte dort zu platzieren, wo die *natürlichen Verkehrswege* nicht tangiert sind und sich auch keine Ruhezonen befinden.
Mit *natürlichen Verkehrswegen* werden die Wege gemeint, welche auf dem Platz genommen würden, falls der Raum komplett leer und der Passant nicht durch eine Oberflächengliederung und durch sich auf dem Platz befindliche Objekte beeinflusst wäre. Diese Betrachtung erlaubt eine Zonierung des Platzes in Verkehrszone, Ruhezone und seinen Schwerpunkt.

### Übersichtsdarstellungen der Referenzbeispiele

Bei den drei Typisierungsklassen sind jeweils einleitend in Übersichtsdarstellungen eine Vielzahl von Plätzen den einzelnen Typen zugewiesen, welche einen schnellen Quervergleich ermöglichen sollen. Nachfolgend einige Erläuerungen dazu:

<u>Verkehrsbelastung</u>
Mit der Dicke des Rahmens um die Platzbeispiele wurde versucht, die Verkehrsbelastung auf den einzelnen Plätzen abzubilden. Da nicht auf allen Plätzen die genaue Verkehrsbelastung bekannt ist, musste diese grob abgeschätzt werden. Aus diesem Grunde wird auch anstelle von genauen Richtwerten nur zwischen grossen, mittleren bis kleinen und verkehrsfreien Plätzen unterschieden. Ohne





Gewähr auf Richtigkeit entspricht die "grosse Verkehrsmenge" in etwa einem *DTV* von über 15'000 Fahrzeugen. Auf verkehrsfreien Plätze haben nur Anwohner und Zulieferer Zufahrtsberechtigung. Die mittlere bis kleine Verkehrsmenge bildet als Restmenge die Verkehrsmenge dazwischen.

Mehrere Bedeutungen pro Platz
Dem Aspekt, dass viele Plätze nicht genau einer Typisierungsklasse nach Bedeutung zugeordnet werden können, sondern verschiedenen Bedeutungen entsprechen, wurde Rechnung getragen. Plätze welche mehreren Bedeutungen zugehören, wurden gemäss den Legenden auf den Übersichten farblich differenziert.

## Auswertung Referenzbeispiele

Aus der Sammlung der Platzbeispiele der Übersicht sind die jeweils interessantesten beschrieben. Dabei werden die grundsätzlichen Charakteristiken wie Funktion, Grösse, Randnutzungen, Elemente auf Platz, Verkehrsbelastung (falls bekannt), Verkehrsregime (falls bekannt), Klassenzuordnung aufgeführt.
Die Grössenangaben bei den Plätzen basieren auf relativ ungenauen Richtmassen der Länge, Breite oder Durchmesser. Da viele Plätze unregelmässige Formen haben, wurde jeweils ein aussagekräftiges Durchschnittsmass gewählt. Gemessen wurde die Randbebauung von Fassade bis Fassade und nicht nur die Aufenthaltsfläche.
Der Platz wird in Textform beschrieben und ein Fazit gezogen. Es wurde zudem versucht, zu jedem Platz Fotos oder Plandarstellungen abzubilden, die einerseits eine Gesamtsicht des Platzgrundrisses ermöglichen, die Lage des Platzes innerhalb der Stadtstruktur, aber auch Materialisierung, Detaillierung und Fussgängerquerungen abbilden. Jedes Beispiel erhält zudem die nachfolgend beschriebenen Grundrissschematas.

Darstellung Platzfläche
Diese Darstellung stellt die wahrgenommene Platzfläche dar.
Falls sich die Strasse deutlich von der Aufenthaltsfläche differenziert, beispielsweise durch ein Anheben der Aufenthaltsfläche oder unterschiedliche Materialisierung, wurde nur die Aufenthaltsfläche markiert. Das heisst, in der Wahrnehmung des Platzbenutzers geht der Platz nur bis zur Strasse, da diese deutlich divergiert (Beispiel Sankt Hans Platz). Restflächen (u.a. Trottoirs) werden dabei nicht abgebildet. Verläuft die Platzfläche von der Aufenthaltsfläche ohne markanten Übergang direkt in die Fahrbahn, so kann auch die ganze Fläche, Fassade bis Fassade, der wahrgenommenen Platzfläche entsprechen (Beispiel Place Vendôme). Wird der Strassenraum beispielsweise nur durch eine Reihe Poller abgegrenzt, so läuft der wahrgenommene Platzraum über die Strasse hinweg. Grosse Bauten auf dem Platz, wie Restaurant- oder Kioskbauten, wurden in der Regel von der Platzfläche in den Schemas abgezogen und leer gelassen.

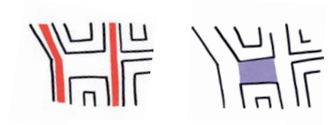
Darstellung Verkehrsfläche
Auf diesen Schemas ist neben der räumlichen Platzumrahmung die primäre Verkehrsfläche für den motorisierten Verkehr dargestellt. Auf einigen Plätzen entspricht diese Fläche der ganzen Platzfläche, da keine Fahrbahnen markiert sind und sich Aufenthaltsflächen und Verkehrsflächen den Raum ohne klare Zuweisungen teilen (Beispiel Typisierung nach Verkehrsführung: keine Linienführung).



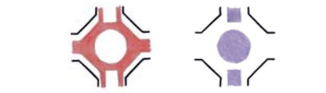
Lyon, Place Charles Hernu
116. Darstellung Platzfläche
117. Darstellung Verkehrsfläche

## 8.3 Referenzbeispiele im Vergleich

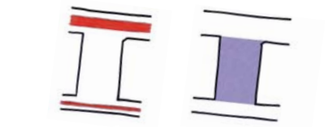
London, Seven Dials



Kopenhagen, Melchior Torv



Barcelona, Rambla del Poblenou



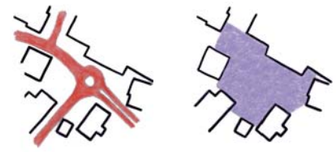
Lyon, Place de la Bourse

Barcelona, Plaça de Navas

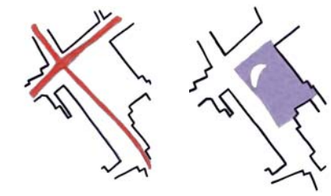
Olite, Plaza de Carlos III el noble

Kopenhagen, Sankt Hans Torv

Köniz, Neuhausplatz



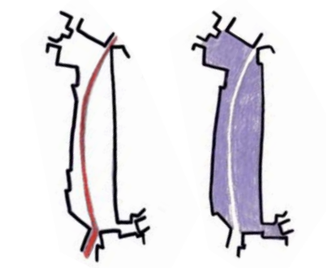
Köniz, Bläuackerplatz



Haren, Raadhuisplein

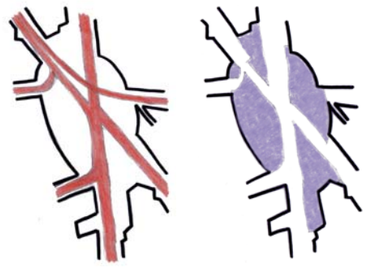
Kopenhagen, Husum Torv

Santa Severina, Piazza Vittorio Emanuele

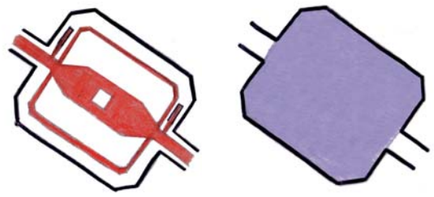


Aarberg, Stadtplatz

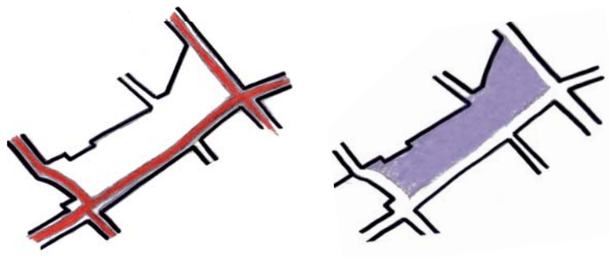
Grössen der Referenzbeispiele im Vergleich
118. Platzflächen
119. Verkehrsführung



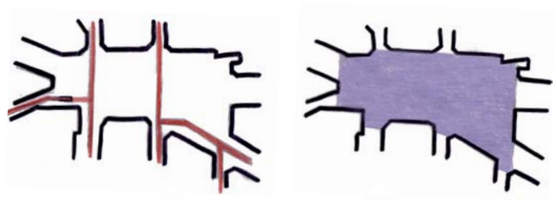
Lyon, Place Charles Hernu



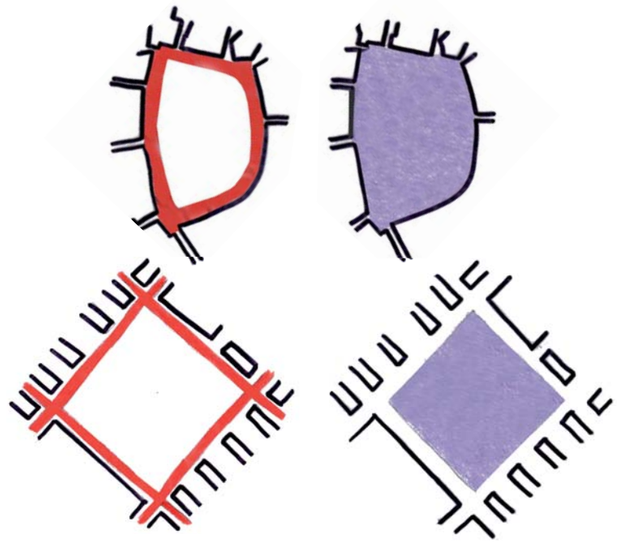
Paris, Place de Vendôme



Kopenhagen, Gammeltorv

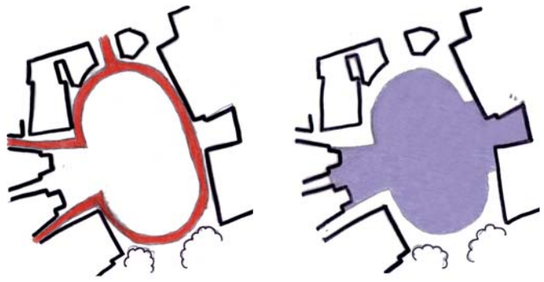


Lyon, Place de la Republique

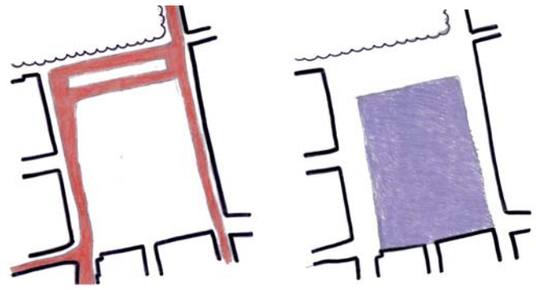


Siena, Piazza del Campo

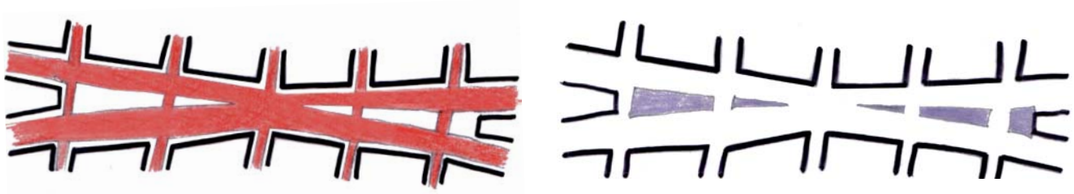
Barcelona, Plaça de la Palmera



Rom, Piazza del Popolo



Malmö, Gustav Adolfs Torg



New York, Times Square

# 9 Typologien nach Bedeutung

Grosse Verkehrsmenge

Mittlere bis kleine Verkehrsmenge

Verkehrsfrei

Verkehrsplatz

Paris, Place de l'étoile

New York, Times Square

Köniz, Bläuackerplatz

Barcelona, Rambla del Poblenou

London, Seven Dials

Monthey, Place Central

Nutzplatz

Köniz, Blauäckerplatz

Köniz, Neuhausplatz

Kopenhagen, Sankt Hans Torv

Gartenplatz

Barcelona, Plaça de Navas

Malmö, Gustav Adolfs Torg

Barcelona, Rambla del Poblenou

Architekturplatz

New York, Times Square

Paris, Place de Vendôme

Santa Severina, Piazza Vittorio Emanuele

Denkmalpatz

Paris, Place de l'étoile

Paris, Place de Vendôme

Rom, Piazza del Popolo

eine Bedeutung dominiert

Verkehrs- und Denkmalplatz

Verkehrs- und Architekturplatz

Verkehrs- und Nutplatz

Verkehrs- und Gartenplatz

Architektur- und Denkmalplatz

Köniz, Neuhausplatz

Kopenhagen, Sankt Hans Torv

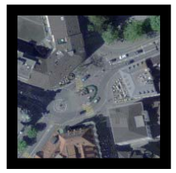
Berlin, Alexanderplatz

Zürich, Schaffhauserplatz

Berlin, Potsdamerplatz

Kopenhagen, Husum Torv

Lyon, Place Charles Hernu


Chur, Postplatz

Barcelona, Plaça de LLucmajor

Biel, Zentralplatz

Zürich, Tessinerplatz

Schwyz, Hauptplatz

Zürich, Helvetiaplatz

Portland, Pioneer Courthouse Square

Monthey, Place Central

Haren, Raadhuisplein

Zürich Oerlikon, Marktplatz

Piran, Piazza Tartini

Bath, Circle

Lyon, Place de la Bourse

Wipkingen, Landenbergplatz

Kopenhagen, Melchior Torv

Barcelona, Plaça de la Palmera

Paris, Places des Vosges

Boston, Bedford Square

Paris, Place de Fuerstenberg

Lyon, Place de la Republique

Verona, Piazza delle Erbe

Schwyz, Hauptplatz

Kopenhagen, Gammeltorv

Bergen, Ole Pulls Plass

Aarberg, Stadtplatz

Olite, Plaza de Carlos III el noble

Rom, Piazza Novana

Siena, Piazza del Campo

London, Seven Dials

Kopenhagen, Amalie-Borg Platz

### Verkehrsplatz

*Verkehrsplätze* zeichnen sich dadurch aus, dass der motorisierte Verkehr eine dominante Rolle im Platzgefüge einnimmt. Auf der Platzfläche kommen Strassen aus verschiedenen Richtungen zusammen und bilden einen Verkehrsknoten, welcher zumeist analog einer Kreuzung Richtungswechsel erlaubt und den Verkehr neu verteilt und organisiert. Oft sind diese Plätze wichtige Verkehrsknoten im Stadtnetz mit entsprechenden Wegoptionen. Solche Plätze sind vielfach auch für den öffentlichen Verkehr bedeutsam. Haltestellen finden sich auf und neben dem Platz.
Von Strassenkreuzungen unterscheiden sich die Plätze primär dadurch, dass sie eine klare Umrahmung haben und somit die Fläche als Platzraum lesbar ist.
Auf den vom Strassenverkehr unberührten Restflächen hat es Aufenthaltsnutzungen. Oftmals werden diese jedoch durch das grosse Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt und stellen Kompromisslösungen dar. Dennoch gibt es Beispiele wie der Sankt Hans Torv in Kopenhagen, wo trotz erheblicher Verkehrsemissionen dank einer sorgfältigen Ausgestaltung und Platzorganisation Aufenthaltsqualität erreicht wurde.
Die Fahrbahnen sind entweder konventionell ausgeprägt mit Randstein, Signalisation und Markierungen oder ein Teil eines eher auf Aufenthaltsqualität ausgerichteten Platzkonzeptes. Zumeist verfügen die Plätze über erhebliche Verkehrsbelastungen. Auf den *Verkehrsplätzen* kommen fast alle Arten der Verkehrsführung vor. Manchmal wird der Verkehr zentral geführt und die Aufenthaltsnutzungen finden sich auf den Restflächen in den Seitenbereichen. In anderen Fällen wird der Verkehr peripher geführt und in der Mitte hat es eine Platzinsel für den Aufenthalt. In einigen wenigen Fällen fehlen klare Fahrbahnen und die Aufenthalts-, Fussgänger- und Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs mischen sich (Beispiel Seven Dials).

In den aufgeführten Beispielen dominieren folgende Verkehrsführungen:
- Vierseitige Verkehrsführung
- Kreisverkehr, runde Umrahmung
- Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung
- Kreuzung
- Kreisverkehr
- Unregelmässige Verkehrsführung

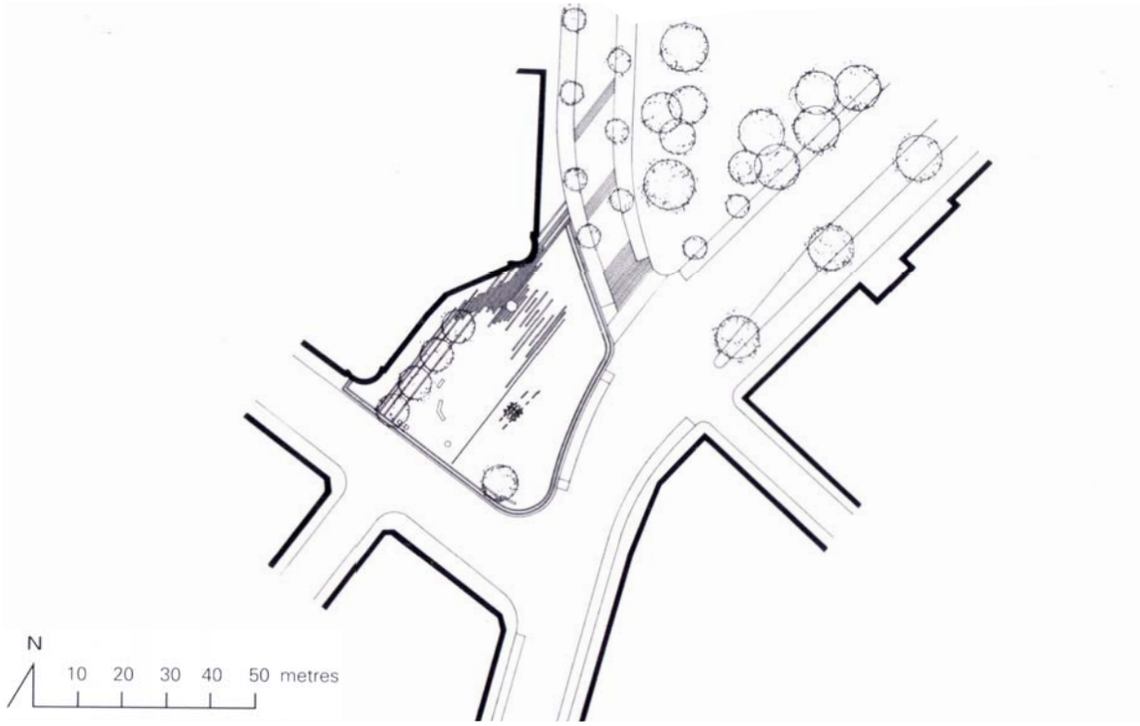
Kopenhagen, Sankt Hans Torv

| | |
|---|---|
| Funktionen: | *Nutzplatz*, Quartiersplatz, Aufenthaltsraum |
| Typ Verkehrsführung: | Dreiseitig |
| Grösse: | ca. 72 x 50m |
| Randnutzungen: | Cafés, Geschäfte |
| Elemente auf Platz: | Cafékiosk, Brunnenskulptur, Sitzmöglichkeiten |

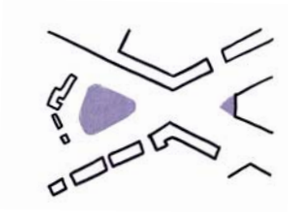
Die Situation ist geprägt durch eine hohe Verkehrsbelastung auf drei Seiten. 1993 wurde der ehemals schwergewichtig auf den Verkehr ausgelegte Platz mit mehr Aufenthaltsqualität ausgestattet. Eine grosse Platzfläche ist seither auf einer Seite an die Fassade der Randbebauung angebunden und gibt der Aufenthaltsfläche einen *Rücken*. Zudem sorgen die Erdgeschossnutzungen der Fläche für eine Belebung des Platzgefüges vom Rand her, unterstützt durch die Aussenbestuhlung der Restaurants.
Der Platz wurde von den Bewohnern als Quartiersplatz gut aufgenommen und wird rege benutzt. Im Einzelnen schaffen die Bäume, die Skulptur, die Sitzbänke und der Cafékiosk *Platz in Platz Situationen* mit individuellen Qualitäten. Die Brunnenskulptur, welche einen Puffer zwischen Strasse und Platz darstellt, unterstützt zudem den eingangs erwähnten *Rücken*.
Die Strassen, welche den Platz umfahren, haben keinen Bezug zur Platzgestaltung. Die Aufenthaltsfläche des Platzes ist hingegen sehr sorgfältig mit Pflästerung und Granitbändern materialisiert. Sie ist leicht erhöht und wird auch mit Natursteinbändern, welche den Platz umrahmen, wirkungsvoll von der Strasse abgegrenzt. Angrenzend an die Aufenhaltsfläche findet sich zudem ein Fahrradstreifen, welcher durch Randsteine begrenzt ist und für zusätzliche Distanz zur Strasse sorgt.
Um die Platzfläche zu erreichen, müssen die Fussgänger jedoch weiterhin die breiten, mehrspurigen Strassen überqueren. [53] [58]

Der Sankt Hans Platz stellt insgesamt ein gelungenes Beispiel dar, wie mit der Schaffung eines Quartiersplatzes trotz erheblicher Verkehrsbelastungen eine hochwertige und belebte Platzsituation herbeigeführt werden konnte. Die strikte Differenzierung zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen scheint hier einen sinnvollen Kontrast zu bilden. Offenbar zog die Strategie, eine möglichst grosse Umfahrungsinsel zu schaffen, welcher durch sorgfältig platzierte Elemente und eine einfache Gestaltung Qualitäten zugewiesen werden konnte. Bewusst wurde ein diskreter Puffer zur Strasse geschaffen. Sehr wichtig zum Funktionieren und für die Attraktivität dieses Platzes scheint auch die Fassadenanbindung auf der einen Seite.

**120.** Die Fläche hat viele *Platz in Platz Situationen*
**121.** Gut benutzte Aussenbestuhlung auf dem Platz



122. Grundfigur der Platzanlage
123. Lage innerhalb Stadtgefüge



Kopenhagen, Husum Torv

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Quartierzentrum, Warteplatz für Stadtbusse |
| Typ Verkehrsführung: | Vierseitig |
| Grösse: | ca. 80 x 65m |
| Randnutzungen: | Restaurant, Kiosk, Spielhalle, Geschäfte |
| Elemente auf Platz | Bushaltestellen, WC |

Der 2001 umgestaltete Husum Platz am Rand der Stadt Kopenhagen ist sowohl für den öffentlichen Verkehr wie auch für den *MIV* ein wichtiger Verkehrsknoten und rege befahren. Die Aufenthaltsfläche bietet Platz, um auf Busse zu warten. Die Platzfläche ist wie eine Insel von Fahrbahnen umgeben, wobei eine Seite nur von Bussen befahren wird. Letztere Fahrbahn bietet die engste Anbindung an eine Randbebauung. Strassen sind breit und die Aufenthaltsfläche im Vergleich zur Strassenfläche klein. Erschlossen ist die Aufenthaltsfläche mit Fussgängerstreifen über vierspurige Strassen. Die Randbebauung auf der einen Seite ist sehr niedrig. Die Fassaden der Blockrandbebauung auf zwei anderen Seiten hingegen sind weit weg von der Aufenthaltsfläche und nicht platzprägend.
Die Oberfläche der Platzfläche ist gepflästert und durch strahlenmässig angeordnete Bundsteinreihen gegliedert. Die Strassen sind konventionell ausgeprägt.
Der Platz ist üppig ausgestattet mit Bäumen, Sitzbänken, Windschutz, WC-Häuschen, Blumenbeeten, etc.. Geordnet sind diese Platzelemente gemäss der stahlenförmigen Gliederung der Belagsoberfläche. [53]

Der Platz wird durch den Verkehr erdrückt. Die Aufenthaltsqualität ist gering. Auf der Platzinsel, welche schlecht an die Ränder angebunden ist, fehlen der Bezug zur Randbebauung, Nischen und ein *Rücken*.
Die Möblierung des Platzes geschah eher nach formalen als nach funktionalen Kriterien und entspricht kaum menschlichen Bedürfnissen. So entstehen auf dem Platz sehr wenige Stellen mit Aufenthaltsqualität. Weniger könnte hier mehr sein, die schiere Menge an Stadtmobiliar ist weder attraktiv noch lebenspraktisch.
Auch wenn an einer Stelle nur der Bus eine Fahrbahn nutzt und den Bezug zum Rand herstellt, so wird die Platzfläche im bestehenden Konzept durch den Verkehr marginalisiert und bietet keine *Rücken*. Ausserdem fehlt dem Husum Platz weitgehend die wirkungsvolle Umrahmung.

124. Der Platz hat kaum eine raumbildende Umrahmung
125. Die Elemente sind formal angeordnet und orientieren sich kaum an den Bedürfnissen der Nutzer

126. Grundfigur der Platzanlage
127. Lage innerhalb Stadtgefüge

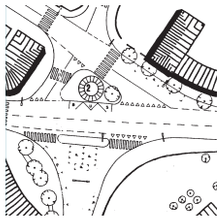
## Nutzplatz

*Nutzplätze* sind mit wichtigen, öffentlichen Nutzungen belegt. Die vielleicht typischsten Nutzungen sind Märkte (Gemüsemärkte, Flohmärkte, etc.). Weitere Ereignisse, bei welchen Plätze ins Zentrum des öffentlichen Lebens rücken, sind Nutzungen für Volksfeste, Jahrmärkte, Fasnacht oder politische Veranstaltungen. Hinzu kommen alltägliche Aufenthaltsnutzungen auf Sitzbänken oder Stufen, in Cafés oder Restaurants. Im Gegensatz zum *Architekturplatz* sind die Nutzungen an sich wichtigstes Charakteristikum des Platzes und nicht die Repräsentation der Bauten der Randbebauung.
Um attraktive Nutz- oder Aufenthaltsflächen zu schaffen, können verschiedene Strategien ausgemacht werden.
In einigen Beispielen wird versucht, den Verkehr möglichst kompakt und raumsparend mit Kreisellösungen über den Platz zu leiten (Blauäckerplatz und Neuhausplatz), um so Raum für Restflächen zu schaffen.
Ein anderer Lösungsansatz ist, an die Platzfläche eine oder mehrere Fassaden von Randbebauungen anzubinden um so eine möglichst grosse Fläche zu schaffen, welche einen *Rücken* bietet und eine Belebung des Platzes vom Rand her ermöglicht.
Falls aufgrund von Verkehrsanforderungen keine permanenten Nutzflächen geschaffen werden können, besteht die Möglichkeit, einen Platz mit einer temporären Verkehrssperrung in einen *Nutzplatz* umzuwandeln. Hierbei beansprucht die Nutzung bei Bedarf das ganze Platzgefüge für sich (Place Central in Monthey). Solche Plätze sind im täglichen Leben stark vom Verkehr dominiert und bieten, abgesehen von den Flächen in den Randbereichen, keine Aufenthaltsflächen.
Insbesondere bei stark befahrenen *Nutzplätzen* ist es zentral, die für die Platznutzung negativen Auswirkungen des Verkehrs mit angepassten Temporegimes abzumildern und gute Möglichkeiten der Strassenquerung sicherzustellen.

In den aufgeführten Beispielen dominieren folgende Verkehrsführungen:
- Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung
- Kreisverkehr

Köniz, Neuhausplatz

| | |
|---|---|
| Funktionen: | *Nutzplatz*, Quartierzentrum, Marktplatz |
| Typ Verkehrsführung: | Kreisverkehr |
| Verkehrsregime: | Tempo 50 |
| Verkehrsbelastung: | 14'000 - 17'000 *DTV* |
| Grösse: | Durchmesser ca. 63m |
| Randnutzungen: | Restaurant, Geschäfte |
| Elemente auf Platz: | Kiosk, Bäume |



128. Der Kreisel minimiert die Verkehrsflächen
129. Zur Gliederung der Oberfläche werden Bundsteinreihen eingesetzt
130. Situation vor dem Umbau
131. Einfahrt in den Kreisel

Mit einem halbrunden Gebäude ist der Platz nur auf einer Seite räumlich gefasst. Mit dem wöchentlichen Markt hat der Platz eine regelmässige öffentlichkeitswirksame Nutzung.
1995 wurde der Platz umgestaltet und ein Kreisel gebaut. Im Zentrum des Kreisels findet sich eine als Kegel ausgeprägte "Windrose", welche ihre Strahlen auf den Platz sendet. Das Projekt war das Resultat einer Ausschreibung, an der fünf Künstler teilnahmen. Der Kreisel hat einen Aussendurchmesser von 27 Metern. Die Baumbepflanzung bildet eine leichte Abgrenzung zur zentralen Kreiselfläche. Vor der Umgestaltung war ein grösserer Anteil der Platzfläche vom Verkehr eingenommen. Zudem wurden die Fahrbahnen mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Strassenquerung verschmälert und vor der Kreiseleinfahrt mit breiten Mittelstreifen versehen. [59]

Es wurde versucht, die Fahrbahn und den Kreisel in die Platzgestaltung zu integrieren. Die Aufenthaltsflächen werden trotzdem eher als Restflächen denn als eigenständige Nutzungsflächen wahrgenommen. Die klare Grundform des Kreisels mit den weglaufenden Strahlen schafft die Ordnung auf dem Platz. Häufig trifft man solche Kreisel mit Schmuck und konventioneller Ausprägung an Ortseinfahrten und dortigen Verkehrsknoten an. Der Kreisel an sich ist ein verkehrstechnisches Element und wird als solches mit Verkehr assoziiert. Er bringt Platzersparnis mit sich, bedingt jedoch eine sehr differenzierte und sorgfältige Gestaltung des Aussenraumes. Auch den Neuhausplatz assoziiert man im ersten Moment eher mit einem Verkehrsknoten als mit einem Platz. Der Kreisel mag im vorliegenden Fall sinnvoll sein und bei Sachzwängen oder im politischen Diskurs eine pragmatische und in diesem Sinne gute Lösung bieten, gemessen am Ziel eines urban wirkenden, räumlich gut gefassten, repräsentativen Platzes werden jedoch auch die Grenzen von konventionellen Kreisellösungen aufgezeigt.
Nichtsdestotrotz wurden mit dem Kreisel und der platzsparenden Verkehrsführung im Vergleich zu der vorherigen Situation attraktivere und grössere Aufenthaltsflächen geschaffen. Auch eine gewisse Verkehrsberuhigung wurde erreicht und die Querungsstellen für den Fussgängerverkehr verbessert. Gemessen an der ursprünglichen Situation wurde die Platzqualität eindeutig erhöht.

132. Grundfigur der Platzanlage
133. Lage innerhalb Stadtgefüge

## Gartenplatz

Die *Gartenplätze* dienen innerhalb der dichten Stadtnetze der Begrünung und der Erholung. Zumeist finden sich solche Plätze leicht ausserhalb der Stadtzentren in reinen Wohnvierteln oder in gemischten Wohn- und Geschäftsquartieren.
In einem reinen Wohnviertel ist auch der klassische englische Garden Square anzutreffen. Für die *Gartenplätze* wurde teils ein ganzes Baufeld innerhalb der städtischen Blockrandstrukturen mit einer Gartenanlage belegt. Die *Gartenplätze* profitieren häufig von der geringeren Verkehrsbelastung der Wohnquartiere.
Grundsätzlich reibt sich die Kombination von *Gartenplätzen* und motorisiertem Verkehr. Neben stark befahrenen Strassen wird der Erholungswert der *Gartenplätze* marginalisiert und somit einer der Kernzwecke nicht erfüllt. Deren Wirkung konzentriert sich auf die visuelle Wirkung.
Falls die Platzfläche gut zwischen die Gebäude eingebettet und an die Fassaden angebunden oder stark erhöht, bzw. abgesenkt wird, kann die Beeinträchtigung durch die Strasse verringert werden.
Interessant sind auch Plätze, welche Vegetationsinseln in die Aufenthaltsfläche integrieren und mit *Platz in Platz Situationen* verschiedene Nutzeraktivitäten anziehen. Ein weiterer Typ sind mittige, von Strassen umgebene Gartenplatzinseln. Sind solche Plätze klein und von viel *MIV* tangiert, dienen sie primär der Stadtbegrünung und der visuellen Wirkung und bieten oft nur geringe Aufenthaltsqualitäten.

In den aufgeführten Beispielen dominieren folgende Verkehrsführungen:
- Vierseitige Verkehrsführung
- Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung
- Kreisverkehr

**134. Paris, Place Fuerstemberg**

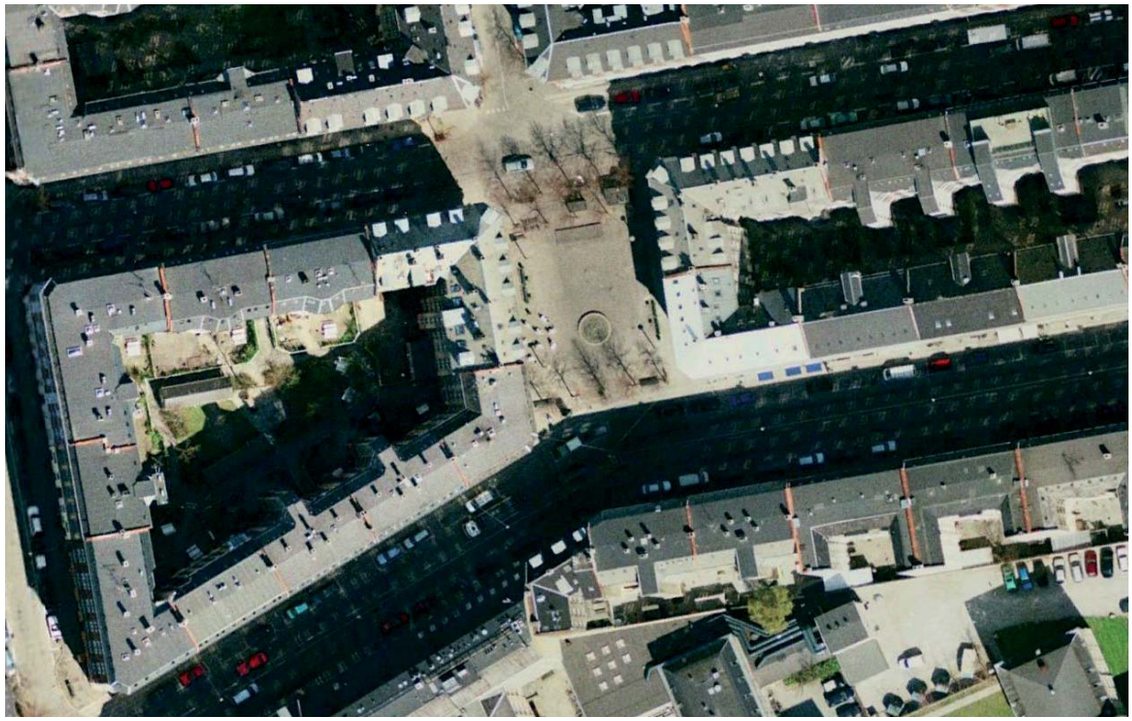
Kopenhagen, Melchior Torv

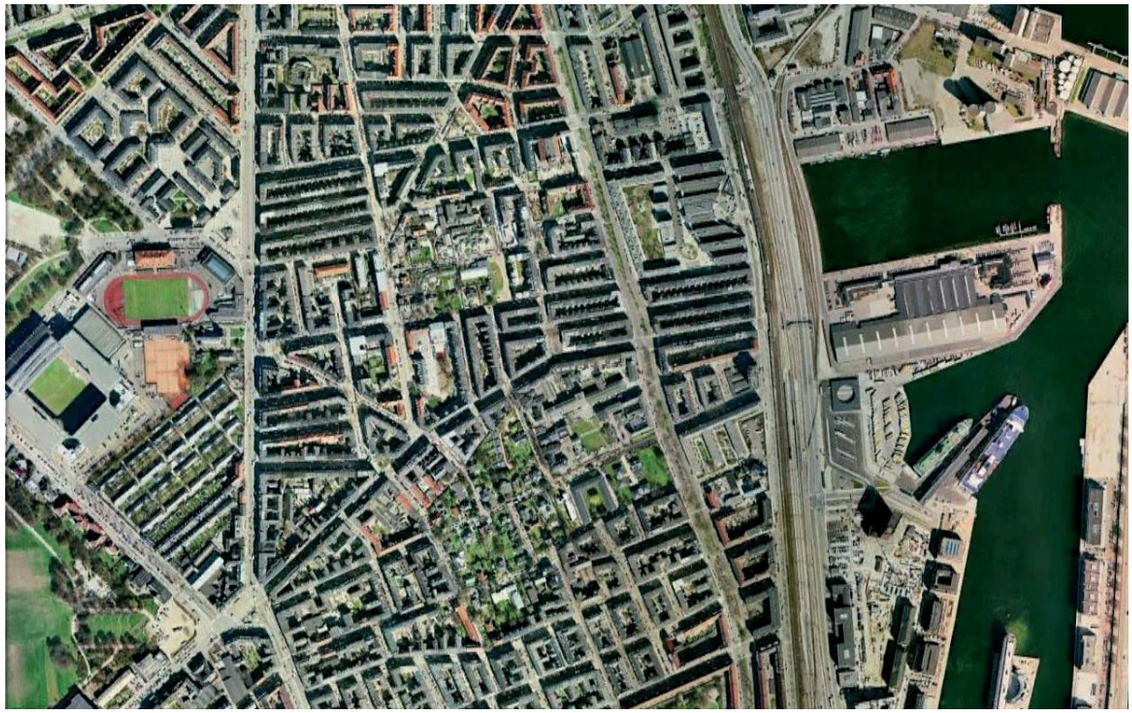
| | |
|---|---|
| Funktionen: | Erholungsraum, Quartiersplatz, Feste |
| Typ Verkehrsführung: | Zweiseitig |
| Grösse: | ca. 65 x 24m |
| Randnutzungen: | Restaurants, Geschäfte |
| Elemente auf Platz: | Baumreihen, Brunnen, Entsorgungsstelle, Restaurantbestuhlung, Sitzmöglichkeiten, WC-Anlage |

Der Platz befindet sich in einer Gebäudelücke zwischen zwei vergleichsweise stark befahrenen Strassen mit Längsparkplätzen. Zwischen der Aufenthaltsfläche und dem Strassenraum sind beidseitig Baumreihen angeordnet. Am Rand der Aufenthaltsfläche zu der Strasse hin finden sich Natursteinbahnen.
Die Platzelemente sind präzise angeordnet. Zwischen den einzelnen Elementen bleibt beträchtlich Raum. Aufenthaltsnischen entstehen in diesen Freiräumen oder gegen die an den Platz angebundenen Häuserzeilen hin.
Der Platz ist zwischen zehn Uhr am Morgen und sechs Uhr abends am belebtesten. [53]

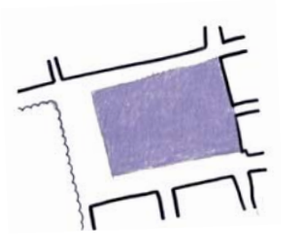
Die Anbindung der Platzfläche an die Häuserzeilen mit den Restaurants ist die Basis für die Aufenthaltsqualität auf dem Melchior Torv Platz. Baumreihen und als Unterstützung die Natursteinbahnen schirmen den Platz auf den beiden offenen Seiten wirkungsvoll vom Verkehr ab. Auch die sehr zurückhaltende, präzise Gestaltung und Anordnung der Elemente fällt positiv auf. Der Platz bietet attraktive Nischen, welche zum ruhigen Sitzen einladen. Insgesamt ermöglicht die städtebauliche Grunddisposition die Schaffung eines hochwertigen und gelungenen Quartiersplatzes.

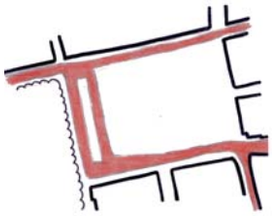
135. Sorgfältiger Übergang zwischen Strasse und Aufenthaltsfläche
136. Hochwertig materialisierte Platzoberfläche





137. Grundfigur der Platzanlage
138. Lage innerhalb Stadtgefüge





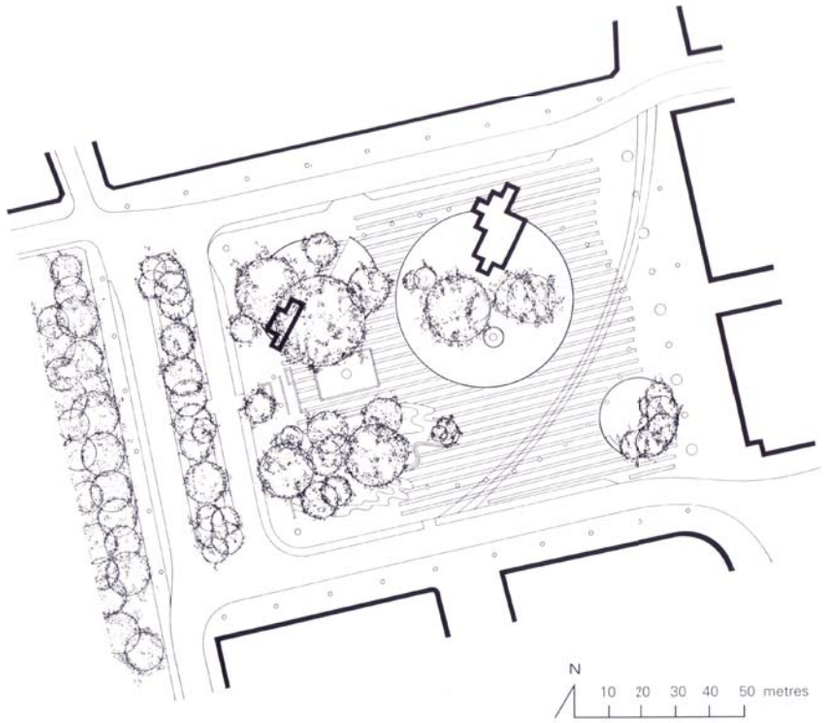
Malmö. Gustav Adolf Torg

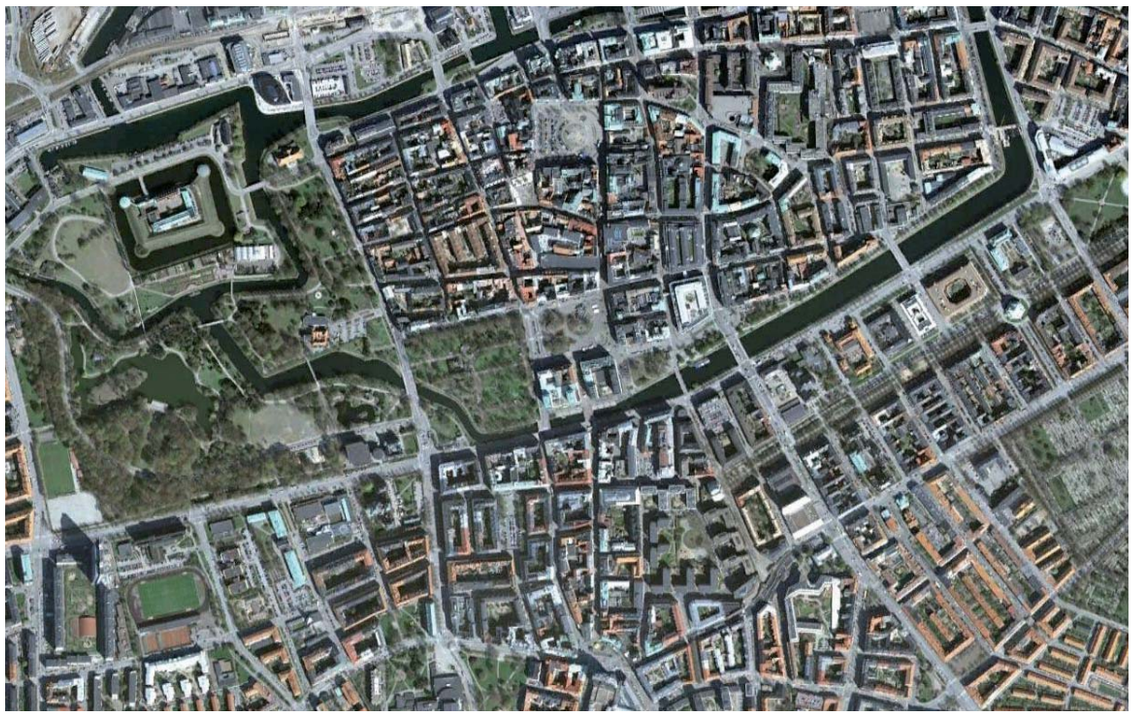
| | |
|---|---|
| Funktionen: | Erholungsraum, Umsteigeknoten, Stadtbegrünung |
| Typ Verkehrsführung: | Dreiseitig |
| Verkehrsregime: | Tempo 40 |
| Grösse | ca. 170 x 130m |
| Randnutzungen: | Geschäfte, Restaurants, Parkanlage |
| Elemente auf Platz: | Bauminseln, Verkaufsstände, Café, Brunnen, Bushaltestellen, Sitzmöglichkeiten |

Der 1997 umgestaltete Platz kann am ehesten dem *Gartenplatz* zugeordnet werden, hat aber als Umsteigeraum für den öffentlichen Verkehr und als wichtige innerörtliche Fussverkehrsverbindung weitere Kernfunktionen.
Der an einer Seite an die Fassade angebundene Platzraum hat eine einfache rechteckige Grundform. In diese Form wurden Ovale, Kreise und unregelmässige Flächen eingefasst, beispielsweise als Bauminseln. Der Fussverkehr wird an wichtigen Stellen mit Natursteinbändern geleitet. Um zum Platz zu gelangen, gibt es neben Fussgängerstreifen auch Fahrbahnerhöhungen auf Platzniveau. Ohne Mittelstreifen müssen nicht mehr als zwei Strassen überquert werden.
Auf dem Platz finden sich verschiedene Sitzmöglichkeiten, Verpflegungsorte und weitere Platzelemente. Sie werden rege zur Diskussion oder zur Verpflegung genutzt, ebenso finden weitere Aktivitätsmöglichkeiten wie das Flanieren oder der gezielte Fussgängerverkehr guten Anklang. Insgesamt verfügt der Platz über eine hohe Nutzungsfrequenz. [58]

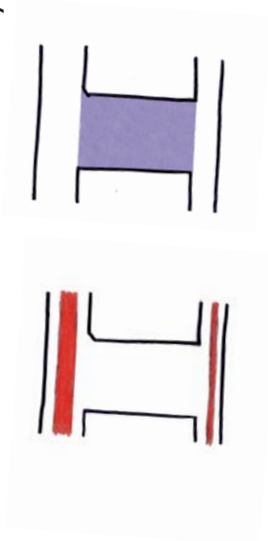
Die verschiedenen Aktivitäts- und Sitzmöglichkeiten wurden von der Öffentlichkeit gut aufgenommen. Unter anderem dürfte dies der präzisen und sorgfältigen Platzierung der Elemente zu verdanken sein. Die Elementplatzierung schafft unzählige Nischen und *Platz in Platz Situationen.*
Dank der Grösse und insbesondere der Ausgestaltung (Elemente wie Vegetation, Platzerhöhung) des Platzes beeinträchtigt der Strassenverkehr das Platzgefüge nur in geringem Masse. Der sorgfältig materialisierte Platz wird deutlich differenziert zur konventionell ausgeprägten Strasse. Naturelemente und Parkinseln werden als organische Formen in die Platzfläche integriert und tragen zu einer glaubwürdigen Balance zwischen Platz und Park bei.

139. Fahrbahnerhöhung auf Platzniveau um den Fussgängern den Querungswiderstand zur Platzfläche zu minimieren
140. Lineare und organische Formensprache bei der Platzgestaltung
141. Ein alter Brunnen wurde in die neue Ausgestaltung integriert.



142. Grundriss
143. Lage innerhalb Stadtgefüge



Lyon, Place de la Bourse

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Erholungsraum, Stadtbegrünung |
| Typ Verkehrsführung: | Zweiseitig |
| Verkehrsregime: | Tempo 10, Tempo 30 |
| Grösse: | ca. 93 x 34m |
| Randnutzungen: | Geschäft, teilweise geschlossene Fassaden |
| Elemente auf Platz: | Sitzmöglichkeiten, Bäume, Blumentöpfe, Blumenbeete |

Auf dem kleinen Place de la Bourse ist Vegetation in verschiedenen Ausprägungen das Grundthema. Neben Fusswegen und Sitzmöglichkeiten finden sich auf dem Platz verschiedenste Pflanzelemente. Der Platzraum ist wie der Melchior Torv in Kopenhagen zwischen zwei Fassaden eingeschlossen und lateral von motorisiertem Verkehr umfahren.
Der Übergang vom Strassen- zum Platzraum erfolgt abgestuft. Zuunterst liegt die asphaltierte Fahrbahn. Auf einer Zwischenebene liegt ein an die Strasse angrenzendes Trottoir, abgegrenzt durch massive Randsteine aus Natursteinstein und einem hochwertigen Granitbelag. Der Aufenthaltsbereich befindet sich zwei Stufen weiter oben. [58]

Mit der üppigen Vegetation wurde eine grüne, urbane Oase geschaffen ohne grössere Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr. Die Vollstellung des Platzes mit Pflanzelementen scheint in diesem Fall der Aufenthalts- und Erholungsqualität dienlich.
Zudem zeigt auch das Beispiel des Place de la Bourse, dass ein Höhenversatz zum Strassenraum wirkungsvoll sein kann und weitere Aufenthaltsqualität beifügt. Insgesamt zeigt der Platz auf eigene und verspielte Weise, wie ein urbaner und monofunktionaler *Gartenplatz* gelingen kann.

144. Übergang von der Strasse zur Platzfläche
145. Die Vegetation und die Platzoberfläche sind sorgfältig aufeinander abgestimmt
146. Auf dem Platz finden sich Pflanzelemente verschiedenster Ausprägungen

147. Grundfigur der Platzanlage
148. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Architekturplatz

Bei den *Architekturplätzen* ist die Randbebauung das zentrale Element. Derartige Plätze entstanden oft zur Inszenierung von repräsentativen Bauten (Kirchen, Stadtpaläste, Verwaltungsbauten). Vorgelegte Plätze sollten die Bedeutung der Bauten untermauern.
Das Zusammenspiel von Platzgestaltung und Bauart der umliegenden Bauten ist bedeutsam. Insbesondere sollte die Platzgestaltung mit den Objekten auf dem Platz die Wirkung der Bauten nicht beeinträchtigen, sondern unterstützen. *Architekturplätze* entsprechen oft Camillo Sittes Idealen wie raumprägender Umrahmung, auf menschliche Bedürfnisse abgestimmte Grössenverhältnisse und künstlerisch attraktive Grundfiguren. Der Sichtbezug zu der Randbebauung ist wichtig, bezüglich der Platzelemente wird häufig eine objektarme, schlichte Gestaltung präferiert. Brunnenanlagen oder Denkmäler sind präzise platziert, auf Begrünung wird oft gänzlich verzichtet.
Bezüglich der Nutzung sind die Plätze *Nutzplätzen* ähnlich, da sie häufig mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen belegt sind.
Auch Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs werden dezent zu halten versucht. Um dem auf die Bausubstanz ausgerichteten Platzgefüge nicht Fremdkörper beizufügen, finden sich oftmals nur wenige oder keine verkehrstechnische Markierungen. Insbesondere kleine, auf Verkehrsbelastung anfälligere *Architekturplätze* werden verkehrsfrei gehalten. Zu unterscheiden sind hiervon amerikanische Plätze wie der Times Square in New York. Die Platzflächen sind kleine Restfragmente zwischen den Strassen und der Platz kann in Längsrichtung nur mühsam gequert werden. Der Platz folgt anderen Prinzipien als der europäische Stadtplatz.
In einigen Beispielen ist die Aufenthaltsfläche angehoben oder anders als die Strasse materialisiert (Beispiel Piazza delle Erbe in Verona). In anderen Fällen wird die Fahrbahn nur durch eine Reihe Poller (Beispiel Place Vendôme in Paris) vom Platz abgegrenzt oder es wird gänzlich auf eine Fahrbahnmarkierung verzichtet (Beispiel Hauptplatz in Schwyz). Auf diese Weise kann ein Platz Strassen aus verschiedenen Richtungen zusammenführen, ohne als verkehrsgeprägte Kreuzung zu erscheinen. Bei einer klaren Trennung zwischen Verkehr und Aufenthaltsflächen wird die Strasse oft einfach und diskret über den Platz geführt.

In den aufgeführten Beispielen dominieren folgende Verkehrsführungen:
- Zwei bis dreiseitige Verkehrsführung
- Mittige Verkehrsführung
- Ohne Verkehrsführung

149. Verona, Piazza delle Erbe

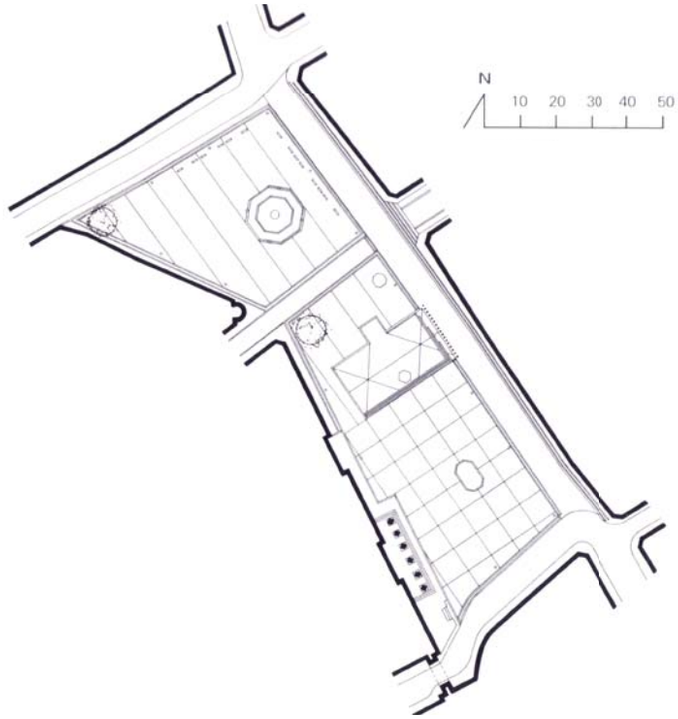
Kopenhagen, Gammeltorv / Nytorv

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Hauptplatz, Märkte, Konzerte, Manifestationen |
| Typ Verkehrsführung: | Dreiseitig |
| Verkehrsregime: | Fussgängerzone, Tempo 40 |
| Grösse: | ca. 167 x 47m |
| Randnutzung: | Restaurants, Cafés, Geschäft, Gericht, teilweise geschlossene Fassaden |
| Auf Platz: | Aussenbestuhlung, Sitzmöglichkeiten, Cafékiosk, Verkaufsstände einzelne Bäume, WC-Anlage |

Der Gammeltorv ist der älteste Platz von Kopenhagen und befindet sich innerhalb des Stadtgefüges an wichtiger Lage. 1606 wurde der Platz nach dem Abbruch eines Gebäudes hin zum Nytorv erweitert und die beiden Freiflächen miteinander verbunden. Der Platz diente mitunter für Hinrichtungen. Nach dem zweiten Weltkrieg nahm der motorisierte Verkehr auf dem Platz überhand und die Fläche wurde faktisch zum Parkplatz umgenutzt. Ab 1962 geschahen hierzu Korrekturen und der Platz wurde in die Fussgängerzone integriert und kann heute von Bussen abgesehen nur noch auf der schmalen Nord- und Südseite motorisiert passiert werden.
Der Aufenthaltsfläche aus Granitstein ist zur Strasse hin erhöht.
Auf der Platzanlage finden sich im Sinne eines klassischen Stadtplatzes wenige Elemente. Neben alltäglichen Aufenthaltsnutzungen auf den Sitzbänken oder in den Cafés beherbergt der während des ganzen Jahres rege genutzte Platz verschiedenste Anlässe wie Märkte, Jazzfestivals oder Sinfoniekonzerte. [19] [53] [58]

Die zurückhaltende Gestaltung scheint die Benutzbarkeit des Platzes zu fördern. Verkehrseinwirkungen wurden mit Nutzungseinschränkungen für motorisierten Verkehr und der Heraufsetzung der Aufenthaltsfläche minimiert. Die Hauptrolle wird erfolgreich den neoklassizistischen Bauten der Randbebauung zugewiesen. Mit ihnen erhält der Platz einen vergleichsweise einheitlichen Rahmen, welcher Ruhe auszustrahlen vermag. Die Platzmaterialisierung und die präzise Objektplatzierung unterstützen diese Wirkung erfolgreich.

150. Fussgängerübergang zu Platzfläche
151. Die verschiedenen Platzebenen
152. Gammeltorv und Nytorv von oben



153. Grundriss
154. Lage innerhalb Stadtgefüge

## Denkmalplatz

Die *Denkmalplätze* dienen der Erinnerung wichtiger geschichtlicher Ereignisse oder Persönlichkeiten. Entsprechend nehmen die Denkmäler eine zentrale Stellung auf dem Platz ein. Sie liegen vielfach in der Platzmitte. Häufig sind es grosszügig dimensionierte Plätze, bei denen das Denkmal gegenüber der Randbebauung eine dominierende Wirkung einnimmt.
Einige *Denkmalplätze,* darunter die beispielhaft aufgeführten, folgen geometrischen, monumentale Wirkung verstärkenden Grundmustern. Weitere Nutzerbedürfnisse spielen häufig gegenüber der Denkmalfunktion eine untergeordnete Rolle. Indes existieren Beispiele, bei denen beide Elemente zusammenspielen (Beispiel Seven Dials in London).
Das Bedürfnis, heute neue *Denkmalplätze* zu errichten, mag gering und irrelevant sein. Die Plätze werden denn auch nicht aus diesem Grund in der Untersuchung betrachtet. Vielmehr wird durch die mittigen Monumente für den Verkehr eine interessante Situation generiert. Auf einfache Art und Weise wird durch das Denkmal der Verkehr geordnet und beispielsweise ein Kreisverkehrsregime hergestellt. Es gibt auch Plätze, bei denen diese Wirkung durch Brunnen oder Bauminseln entsteht. Wie Denkmäler verfügen sie nicht über eine verkehrstechnische Gestalt.

In den aufgeführten Beispielen dominieren folgende Verkehrsführungen:
- Kreisverkehr, runde Umrahmung
- Kreisverkehr
- Mittige Verkehrsführung

Rom, Piazza del Popolo

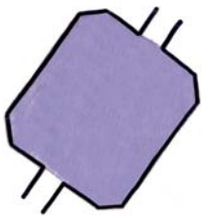
| | |
|---|---|
| Funktionen: | Hauptplatz, Feste, Konzerte, Manifestationen (Platz für 65'000 Personen) |
| Typ Verkehrsführung: | Vierseitig |
| Verkehrsregime: | Fussgängerzone (mit viel motorisiertem Verkehr – aufgrund sehr vieler Ausnahmebewilligungen) |
| Grösse: | ca. 167 x 147m |
| Randnutzungen: | Restaurants, Cafés, geschlossene Erdgeschosse, Mauern, Monumentalbauten, Park |
| Elemente auf Platz: | Sitzmöglichkeiten, Denkmal, Brunnen |

Die Piazza del Popolo, welche am Fusse des Monte Pincio liegt, ist einer der wichtigsten Plätze Roms. Die heutige, neoklassizistische Gestaltung von 1824 stammt vom Architekten Valadier. Beidseits der Aufenthaltsfläche wurden niedrige, halbkreisförmige Mauern errichtet. Vor der Mauer finden sich Sitzbänke. Die Fussgänger erreichen den Platz über die beiden breiten, offenen Bereiche zwischen den Halbkreisen. In diesen Bereichen ist die Strassen- von der Platzfläche mit Pollern und teils mit Ketten abgegrenzt. Valadier baute zudem den Klostergarten am Rande des Platzes in einen öffentlichen Park um. In der Mitte des Platzes steht ein ägyptischer Obelisk. [6] [60] [61]

Interessant ist die halbkreisförmige Fassung des Platzraums mit Mauern, hinter welchen der Verkehr geführt wird und welche dem Platz zugleich Rahmen und *Rücken* geben. Die Aufenthaltsfläche wird so erfolgreich vom Verkehr abgeschirmt.

155. Fussgängerübergang zu Platzfläche
156. Der Platz ist der traditionelle Kundgebungsort in Rom
157. Von der Platzfläche abgegrenzte Fahrbahn

158. Grundfigur der Platzanlage
159. Lage innerhalb Stadtgefüge



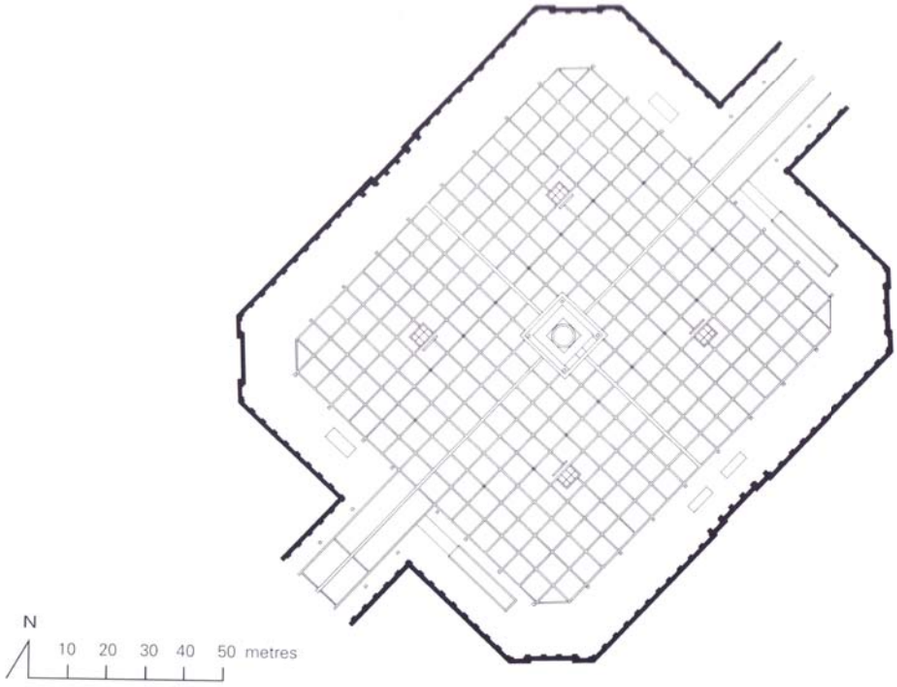
Paris, Place Vendôme

| | |
|---|---|
| Funktionen: | *Architekturplatz,* Denkmalstätte |
| Typ Verkehrsführung: | Mittig durchfahren |
| Grösse: | ca. 122 x 136m |
| Verkehrsregime: | Tempo 30 |
| Randnutzungen: | Hotel, Geschäfte, Restaurants, Justizministerium |
| Elemente auf Platz: | Monument, Abgänge in Tiefgarage |

Der Place Vendôme befindet sich inmitten von Paris, einige hundert Meter nördlich der Tuilerien Gärten und nahe der Champs-Elysées. 1688 entstand der Platz mit der geometrisch gehaltenen Grundform. Der Platz sollte ein Reiterdenkmal von König Ludwig XIV einrahmen. 1720 wurden königliche Einrichtungen in den Randbauten mit gewöhnlichen Wohneinheiten ersetzt. Gleichzeitig wurde der Platz leicht verkleinert. In der französischen Revolution wurde das Königsdenkmal gestürzt und in der Mitte mit einer 44 Meter hohen Triumphsäule mit einer Statue von Napoleon I im Stile eines römischen Kaisers ersetzt.
Im 20. Jahrhundert wurde der Platz zu einem Durchfahrtsort für den motorisierten Verkehr und zu einem oberirdischen Parkfeld. 1972 wurde unter der Führung des damaligen Leiters der Pariser Denkmalpflege, Pierre Prunet, eine grosse Tiefgarage eingerichtet und die ursprüngliche Gestaltungsidee einer durchlaufenden Bodentextur aus Granitbelag durchgesetzt. Verkehrstechnische Markierungen finden sich nicht. Der Granitbelag ist in ein Muster von mittelgrossen, meist quadratischen Feldern eingeteilt und wird nur am Rande durch einen den Platz umlaufenden Fussgängerbereich unterbrochen.
Die Fahrbahn, welche mittig um das Monument führt, wird mit Stahl- und Granitpollern abgegrenzt.
Es befinden sich nur wenige Elemente auf dem Platz. Abgesehen von vier Tiefgaragenabgängen und entsprechend *sekundären Sitzbänken* gibt es keine Sitzbänke. [58] [62]

Der Platz erscheint eher als Transit- denn als Aufenthaltsraum. Gleichzeitig trägt die minimalistische Gestaltung zu einer klassischen Eleganz bei, welche durch die Verkehrsführung nicht beeinträchtigt wird. In der räumlichen Wahrnehmung läuft der Platz beinahe nahtlos über die Fahrbahn hinweg, lädt Fussgänger zum Queren ein und erlaubt eine der Geschichte des Platzes angepasste Platzgestaltung ohne markante Fahrbahn.

160. Gesamtsicht des Platzes
161. Übergang zwischen Strasse und Aufenthaltsfläche mit Pollern



162. Grundriss
163. Lage innerhalb Stadtgefüge

# 10 Typologien nach Verkehrsführung

## 10.1 Peripher befahrene Plätze

Grosse Verkehrsmenge

Mittlere bis kleine Verkehrsmenge

Verkehrsfrei



Vierseitige Verkehrsführung



Portland, Pioneer Courthouse Square



Kopenhagen, Husum Torv



Barcelona, Plaça de la Palmera



Piran, Piazza Tartini



Rom, Piazza Novana



Siena, Piazza del Campo



Kreisverkehr, runde Umrandung



Paris, Place de l'étoile



Barcelona, Plaça de Llucmajor



London, Seven Dials



Einseitige Verkehrsführung



Zürich, Max Bill Platz



Lustenau, Blauer Platz



Altstetten, Bahnhofplatz



Zwei bis dreiseitige Verkehrsführung



Barcelona, Plaça de Navas



Zürich, Helvetiaplatz



Malmö, Gustav Adolfs Torg



Halen, Raadhuisplein



Zürich Oerlikon, Marktplatz



Zürich, MFO Park

Wipkingen, Landenbergplatz

Paris, Places des Vosges

Boston, Bedford Square

Bath, Circle

Bath, Royal Crescent

Olite, Plaza de Carlos III el noble

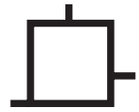
Kopenhagen, Sankt Hans Torv

Kopenhagen, Melchior Torv

Verona, Piazza delle Erbe

Lyon, Place de la Bourse

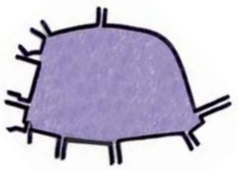
Kopenhagen, Gammeltorv

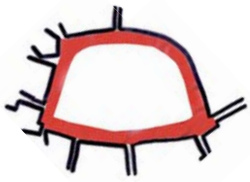


### Vierseitige Verkehrsführung

Gut funktionierende, auf vier Seiten umfahrene Plätze sind typischerweise *Architektur*- oder *Gartenplätze*, welche nur eine geringe Belastung mit Transitverkehr aufweisen. Der äussere Ring mit der Verkehrsführung dient vorab der Zugänglichkeit des inneren Kreises. Durch die umlaufenden Verkehrsflächen ergibt sich eine einfache Platzgliederung mit einer zentralen Platzinsel. Diese klare Trennung zum Aufenthaltsbereich kann mit einer weitgehenden Freilassung der Platzmitte und der Inszenierung der Umrahmung unterstützt werden. Oft sind Seitenbereiche und Zentrumsfläche verschiedenartig materialisiert und/oder durch einen leichten Höhenunterschied differenziert. Die Platzmitte wird derart für den Aufenthalt und die öffentlichen Nutzungen optimiert.
Für Plätze mit einer hohen Belastung durch den motorisierten Verkehr erscheint dieser Typus wenig geeignet, da der Verkehr wichtige Randnutzungen beeinträchtigen kann. Die Ausnahme mit einer vom Rand abgekoppelten Platzgestaltung bilden sehr grosse Plätze, welche selbst in genügendem Umfang belebende Elemente und *Rücken* auf der Zentrumsfläche bereitstellen können.
Des Weiteren sollte der Platz durchlässig sein für die Verkehrsquerung der Fussgänger hin zur Platzmitte. Schwierig gestaltet sich dies insbesondere bei mehrspurigen Fahrbahnen. Bei grossen *Gartenplätzen* laden teils die üppige Vegetation auf der Platzinsel oder gar parkähnliche Anlagen dennoch zum Queren ein. In Fällen von kleinen *Gartenplätzen* mit viel Durchgangsverkehr büssen die Plätze häufig trotz Abwehrstrategien an Nutzungsfrequenz und der für sie wichtigen Aufenthaltsqualität ein. In weiteren Fällen können bekannte Strategien wie eine Abgrenzungsmauer (Piazza del Popolo in Rom) oder eine deutliche Platzabsenkung (Pioneer Courthouse Square in Portland) einladend wirken und entsprechend auch die Verkehrsquerung fördern.

164. Portland, Pioneer Courthouse Square



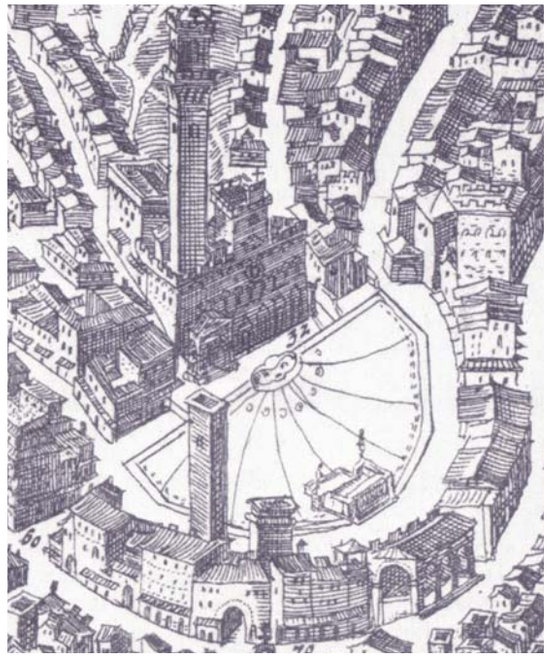


Siena, Piazza del Campo

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Politisches Zentrum, zweimal im Jahr Pferderennen (Palio) |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Architekturplatz* |
| Verkehrsregime: | Fussgängerzone |
| Randnutzungen: | Rathaus, Restaurants, Bars, Souvenirstände, Kioske |
| Grösse: | ca. 95 x 140m |
| Elemente auf Platz: | Aussenbestuhlung, Verkaufstände (Randbereich), grosse Poller, Denkmal, Brunnenanlage |

Die umlaufenden Seitenbereiche und die Zentrumsfläche sind mit einer differenzierten Belagsoberfläche, mit Pollern und teils mit einem Höhenabsatz deutlich voneinander abgegrenzt. Der Platz ist leicht abschüssig und der Palazzo Pubblico, das Rathaus, steht an der untersten Stelle. Mit dessen Bau entstand der Impuls für die Gestaltung des Platzes. In den Jahren 1327-1349 erhielt der Platz eine bis heute in neun Segmente eingeteilte Pflästerung, welche an die damaligen Herrschaftsverhältnisse erinnert. Die einheitliche Fassadengestaltung entstand erst Jahrhunderte später mittels Verordnungen der Stadtverwaltung. Zu deren Herstellung wurde beispielsweise eine Kirche abgerissen. Der Platz und insbesondere dessen Randnutzungen werden rege genutzt. In den 1970-er Jahren wurde in den umlaufenden Seitenbereichen und in der Innenstadt eine der ersten Fussgängerzonen Italiens eingerichtet. [11] [63]

Die Belebung des Platzes von den Randnutzungen her bildet gut die Theorie von Frederik Law Olmstead vom inneren und äusseren Platz ab (siehe Kapitel 3.4). Zudem dient der Platz als gutes Beispiel, dass nicht alle Plätze motorisierten Verkehr in gleichem Masse vertragen. Beim Piazza del Campo in Siena würde der motorisierte Durchgangsverkehr die heutigen Randnutzungen beeinträchtigen und die Belebung vom Rand her unterbinden.
Geschickt wird zur Inszenierung der Platzanlage auch das Nivellement ausgenutzt.



165. Am Übergang zum inneren Kreis befinden sich in regelmässigen Abständen wirkungsvoll grosse Poller
166. Der innere und der äussere Kreis der Platzes sind stark differenziert
167. Historische Darstellung des Piazza del Campo

168. Sicht von oben auf die Platzanlage
169. Lage innerhalb Stadtgefüge

Barcelona, Plaça de la Palmera

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Quartiertreffpunkt, Anlässe aller Art, Erholungsraum, Spielplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Gartenplatz* |
| Grösse: | ca. 146 x 152m |
| Randnutzungen: | Wohnnutzung, Restaurants, Quartierläden |
| Elemente auf Platz: | Spielplätze, Sitzmöglichkeiten, Pavillonbauten, Parkplätze |

Als Folge eines Aktionsprogramms der Stadt Barcelona wurden in den 1990-er Jahren unzählige öffentliche Pärke, Platz- und Strassenräume neu geschaffen oder umgestaltet. Hierbei war die grossteils von Neubauten umgebene Plaça de la Palmera ein herausragendes Beispiel.
Eine grosse Skulptur von Richard Serra war der Ausgangspunkt für die Platzgestaltung. Zwei konzentrische Scheiben aus Beton (3m hoch / 52m lang) umklammern eine Palme, welche sich bereits vor der Umgestaltung auf dem Platz befand. Die Skulptur teilt die Platzfläche in zwei Bereiche, einen "Wald" mit Musikpavillon und einen eher kargen Bereich mit Sandfläche. Letzterer ist nutzungsoffen und bietet sowohl Raum für Kinderspiele wie auch für sonstige Anlässe, z.B. Konzerte.
Auf drei Seiten ist die Aufenthaltsfläche von Promenaden mit Bäumen umfasst, welche als Durchgangs- und Flanierzone dienen. Die angrenzende Strasse bietet zudem Parkiermöglichkeiten. [64]

Aufgrund der Grösse des Platzes und der Promenaden als Puffer zur Strasse hin ist die Beeinträchtigung der Platzqualität durch den motorisierten Verkehr gering. Aufgrund der introvertierten Platzgestaltung mit vielen belebenden Elementen funktioniert der Platz auch ohne eine wirkungsvolle Fassadenanbindung. Der Platz zeigt auch, wie zeitgenössische Kunst in den öffentlichen Raum integriert werden kann und in Kombination mit sinnvoller Platzgestaltung einem Neubauquartier ein Gesicht gibt. Schliesslich scheinen die Parkplätze am Rande der Plaça de la Palmera der Platzqualität nicht abträglich, sondern dienen als Puffer zur Strasse und der Verkehrsberuhigung.

170. Betonskulptur von Richard Serra
171. Übergang von Strasse zu Platz

172. Grundfigur der Platzanlage
173. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Kreisverkehr, runde Umrahmung

Diese Art der Verkehrsführung bedingt eine um die runde Platzfläche angeordnete Randbebauung. Zumeist ist sie in grösseren Städten mit Blockrandbebauung anzutreffen und akzentuiert Knotenpunkte mehrerer Verkehrsachsen. Nebenher kann in einem dichten Stadtnetz Freiraum geschaffen werden.
Häufig finden sich *Denkmalplätze* an betreffenden Knotenpunkten. Denkmäler können durch die klare, zentralistische Grundform so gut akzentuiert werden. Es existieren jedoch auch *Verkehrs*-, *Architektur*- und *Gartenplätze* mit Kreisverkehr und runder Umrahmung.
Mit einigen Ausnahmen wie dem Place de l'Étoile in Paris sind diese Plätze eher kleineren Ausmasses. Der Verkehr kann mittels der Platzierung eines Objektes in der Mitte oder mittels einer Platzinsel im Kreisverkehr auf einfache Weise organisiert werden. Ein gelungenes Beispiel ist der Circle in Bath, wo die Platzmitte mit einer kleinen Parkfläche belegt ist. Die Platzmitte dient primär der Begrünung und hat eine ästhetische Funktion. In der Randbebauung hat es Wohnnutzungen. Die Kreisverkehrssituation ergibt sich als natürliche Form der Verkehrsabwicklung und bietet mit diesem Selbstverständnis kaum Reibungsfläche bezüglich der Raumgestaltung.

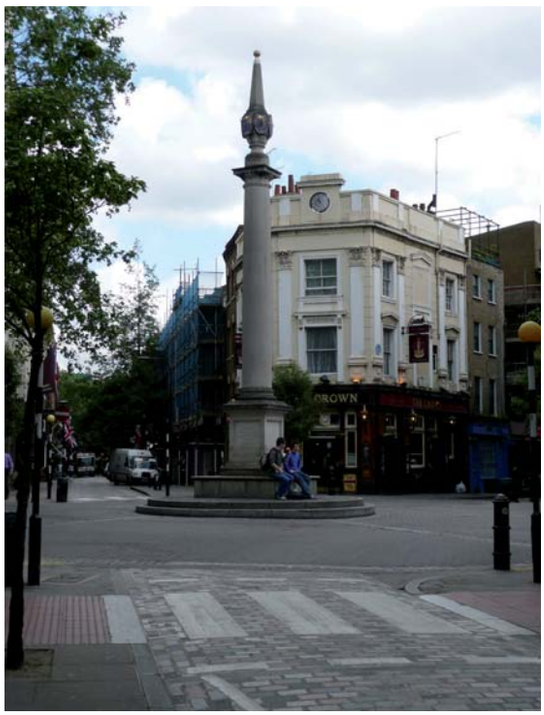
174. Bath, Circle

London, Seven Dials

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Quartierzentrum, Aufenthaltsort, Treffpunkt |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Denkmalplatz* |
| Verkehrsregime: | *Shared Space* |
| Randnutzungen: | Theater, Pubs, Restaurant, Verkaufsgeschäft |
| Grösse: | Durchmesser ca. 28m |
| Elemente auf Platz: | Denkmal auf Sockel |

Der Seven Dials Platz liegt inmitten des Covent Garden in London. In den 1990-er Jahren wurde der Platz im Zuge der Sanierung des Säulendenkmals auf Initiative der Denkmalpflege umgestaltet. Er sollte ein Mittelpunkt innerhalb des Quartiers werden. Sieben Strassen münden in den Platz und werden in einen Kreisverkehr und im *Shared Space* Regime um das mittige Denkmal geführt. Sämtliche Belagsoberflächen liegen auf demselben Niveau. Die geringe Zahl an Platzelementen, es existieren nur das Denkmal und dessen Sockel, ist auch auf Sparmassnahmen zurückzuführen. Der Sockel des Denkmals wird rege als Sitzmöglichkeit genutzt.
Ein schmaler Streifen entlang der Randbebauung markiert einen Fussgängerbereich. Das Queren zum Denkmal wird jedoch nicht geführt. Viele Fussgänger überqueren den ziemlich rege befahrenen Platz, ohne dass es seit der Umgestaltung zu schweren Unfällen gekommen wäre. [37]

Die Einfachheit des Platzes könnte dessen Erfolgsrezept ausmachen. Mit der *sekundären Sitzmöglichkeit* auf dem Sockel wurde ohne das Bereitstellen von Sitzbänken Aufenthaltsqualität geschaffen.
Dank des Verzichts auf ein Übermass an verkehrstechnischer Leitung, der auf einheitlicher Höhe liegenden Belagsoberfläche und dem belebten Raum um das Denkmal konnte der Verkehr beruhigt werden. Insgesamt funktioniert die Platzorganisation selbsterklärend und weist verschiedenen Nutzergruppen angemessen Raum zu, was angesichts der Verkehrsmenge und der räumlichen Enge des Platzes bemerkenswert ist.



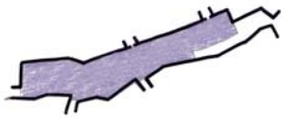
175. Monument und Platz aus dem Blickwinkel von einer der sieben Einfallstrassen
176. Sockel des Denkmals in der Platzmitte als Sitzmöglichkeit

177. Grundfigur der Platzanlage
178. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Einseitige Verkehrsführung

Auf lediglich einer Seite befahrene Plätze sind vielfach *Architekturplätze* oder Plätze mit Gebäuden mit wichtiger Funktion (Bsp. Bahnhof oder Kirche). Häufig erweitert sich der Strassenraum vor einem rückversetzten, wichtigen Gebäude in einen Platzraum. Der Platz ist von drei Seiten direkt an die Gebäude angebunden und bietet eine gute Basis für ein funktionierendes Platzgefüge.
Der Verkehr ist, einseitig geführt, gut organisierbar und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität oft nur unerheblich. Zwischen der Fahrbahn und der Aufenthaltsfläche können zusätzliche Puffer eingefügt werden wie Randsteine, Baumreihen, Sitzelemente, Mauern, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (beispielsweise Bahnhofplatz in Altstetten) oder sonstige kleinere Gebäude. Die Einschränkung des Sichtbezuges auf die Platzfläche von der Strasse sollte jedoch nicht wie im untenstehenden Beispiel des Bahnhofplatzes von Altstetten unterbunden werden. Der lange eingeschossige Bau zwischen Fahrbahn und Platzfläche hat zur Folge, dass der Bahnhof mit davorliegendem Platz innerhalb des Stadtnetzes versteckt und nicht gemäss seiner Bedeutung hervorgehoben wird.

179. Altstetten, Bahnhofplatz



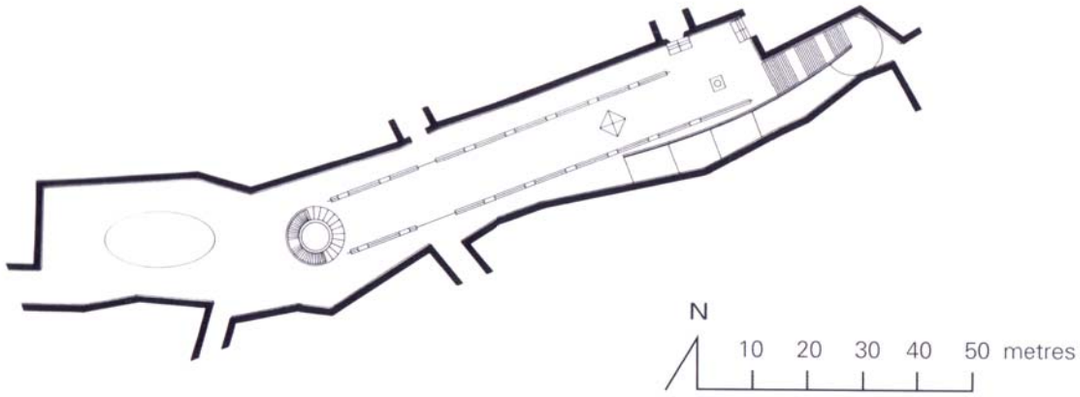
Olite, Plaza de Carlos III el Noble

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Hauptplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Architekturplatz* |
| Verkehrsregime: | Fussgängerzone |
| Grösse: | ca. 130 x 11m |
| Randnutzungen: | Mauern, Rathaus, Arkaden mit Cafés, Geschäfte |
| Elemente auf Platz: | Sitzmöglichkeiten, Brunnen, Treppengang unter Platz, Baumreihen, Blumentöpfe |

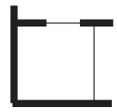
Das kleine Dorf mit 3000 Einwohnern im Nordwesten von Spanien hat eine lange Geschichte mit Wurzeln in der Römerzeit, dem Mittelalter und der Renaissance. Die Bauten um den Platz aus verschiedenen Epochen trugen zu der wenig regelmässigen Form des Platzes bei. 1987 wurde der Platz umgestaltet und vom Durchfahrtsverkehr und den Parkplätzen befreit. Dabei wurden die mittelalterlichen Durchgänge und Räume unter dem Platz für Besucher über eine Treppenanlage erschlossen.
Materialisiert ist der Platz unter anderem mit lokalen Natursteinen. Der Brunnen auf dem Platz ist einfach gestaltet. Die Sitzelemente und Bäume grenzen mögliche Durchfahrtswege vom Fahr- und Gehbereich ab. [58]

Die Materialien der Belagsoberfläche oder Elemente wie der Brunnen und der Treppengang fügen sich gut in den Platz ein und stärken dessen historischen Charakter. Indes kann die Platzgestaltung mit den ebenfalls präzise platzierten Elementen wie den Baumreihen oder den massiven blockartigen Sitzelementen als überinstrumentalisiert wahrgenommen werden, selbst wenn die Elemente vielfältige Nutzungen ermöglichen und ev. auch zur Attraktivität des Platzes beitragen. Im Grundsatz ermöglicht die einseitig geführte Fussgängerzone hohe Aufenthaltsqualität.

180. Sicht von Osten
181. Sicht von Westen

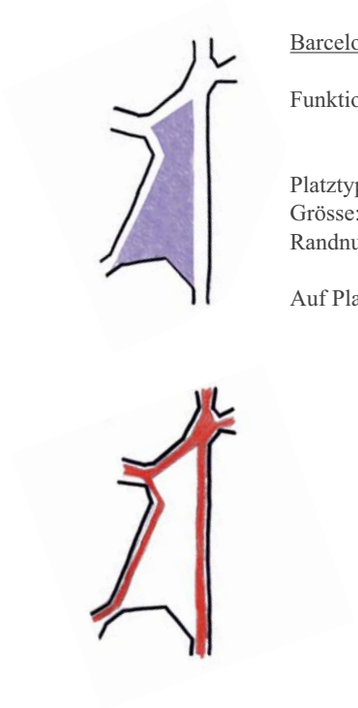


182. Grundriss
183. Lage innerhalb Stadtgefüge



### Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung

Platzanlagen, welche vom motorisierten Verkehr peripher auf zwei oder drei Seiten umfahren werden, sind zahlreich und verfügen ab einer gewissen Grösse über gute Voraussetzungen für ein funktionierendes Platzgefüge. Beispielsweise wird die Aufenthaltsqualität bei längsseitig umfahrenen Plätzen mit zweiseitiger Fassadenanbindung und grossen, zusammenhängenden Aufenthaltsflächen kaum vom motorisierten Verkehr beeinträchtigt.
Neben der Belebung durch Randnutzungen erhält der Platz durch die Fassadenanbindung einen *Rücken*. Die Aufenthaltsfläche erhält eine klare Grundform und wird als räumlich zusammenhängende Fläche wahrgenommen. Hiermit wird auch die Platzgestaltung erleichtert.
Bei vielen Plätzen wird die Aufenthaltsfläche zusätzlich vom Strassenraum differenziert, indem die Fläche leicht erhöht oder abgesenkt wird. Diese Strategie kann insofern zielführend sein, als dass sich Fussgänger in ihrer subjektiven Wahrnehmung vor dem motorisierten Verkehr geschützt fühlen. Der Übergang zwischen der Fahrbahn und Aufenthaltsfläche kann zusätzlich differenziert materialisiert und ausgebildet werden und als Puffer dienen. Indes gelingen auch auf der gleichen Ebene wie der Platz geführte Fahrbahnen. Ein Beispiel ist der Rathausplatz in Haren, wo der Verkehr im *Shared Space* Prinzip geführt wird und der Platz über die Strasse hinweg zu laufen scheint.
Kategorisiert nach Bedeutung, sind Plätze mit zwei- bis dreiseitiger Verkehrsführung in der Regel *Nutz-*, *Architektur-* oder *Gartenplätze*.



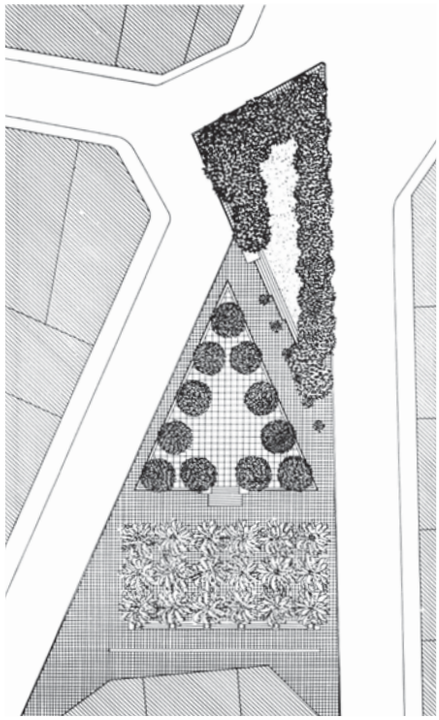
Barcelona, Plaça de Navas

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Quartiersplatz<br>Aufenthaltsort und Treffpunkt |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Gartenplatz* |
| Grösse: | ca. 72 x 38m |
| Randnutzungen: | Geschäfte, Restaurants, Wohnnutzungen |
| Auf Platz: | Bäume, Sitzbänke, Spielplatz, Skulpturen, Parkplätze |

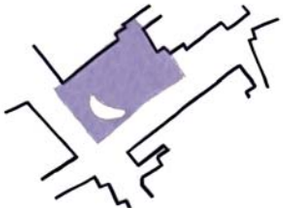
Der Plaça de Navas im Stadtviertel Poble Sec entstand auf einer unbebauten Restfläche mitten im dichten Stadtgefüge. Strukturiert wird die Aufenthaltsfläche durch die Verkehrsströme und die Randbebauung. Im Grundsatz beinhaltet der Platz drei verschiedene Flächen, welche geometrischen Mustern folgen.
Eine breite Treppe führt auf einen rechteckigen, rasterförmig mit Palmen bepflanzten Vorplatz. Von hier führt eine axial angeordnete Treppe auf ein erhöht liegendes Platzdreieck. Auf der dritten Platzfläche findet sich eine grosse Sandfläche mit Kinderspielplatz und einer zur Mitte hin abfallenden, umlaufend bepflanzten Granitpflasterfläche.
1983 gestaltet, ist der Platz inzwischen ein wichtiger Bestandteil des Quartiers. Rund um die Aufenthaltsfläche finden sich Parkplätze. [64]

Verschiedene Möglichkeiten zur Gestaltung von Aufenthaltsflächen werden im Plaça de Navas spielerisch zusammengeführt. Durch den introvertierten Charakter, die Pufferwirkung der Parkplätze und die teilweise Erhöhung und Absenkung dieser Flächen kann die Wirkung des umlaufenden, platzprägenden Verkehrs auf die Aufenthaltsfläche gemildert werden. Der Platz zeigt das grosse Potential eines ausdifferenzierten Nivellements mit den auf verschiedenen Höhen liegenden Platteaus. Trotz der Pufferwirkung der Parkplätze haben diese auch negative Auswirkungen, sie scheinen bisweilen den Übergang zur Platzfläche zu versperren.

184. Sicht auf erhöhte dreieckige Aufenthaltsfläche
185. Vorplatz mit Palmen



186. Grundriss
187. Lage innerhalb Stadtgefüge



Haren, Raadhuisplein

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Hauptplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Nutzplatz* |
| Verkehrsregime: | *Shared Space* |
| Verkehrsbelastung: | 8'000 *DTV* |
| Grösse: | ca. 80 x 58m |
| Randnutzungen: | Gemeindehaus, Geschäfte, Cafés |
| Elemente auf Platz: | Café, Bestuhlung Sitzmöglichkeiten, Bäume |

In Haren, einer niederländischen Kleinstadt, wurde eine Einkaufsstrasse gemäss dem *Shared Space* Prinzip umgestaltet. Inmitten dieser verkehrsberuhigten Zone befindet sich der Marktplatz. Der Platzraum liegt mit Absicht auf einheitlichem Niveau und verfügt kaum über Signalisationen und Markierungen. Graue Kunststeinbänder deuten teilweise die Umrisse der Fahrbahnen an. Die Platzfläche ist mit einem roten Klinkerstein ausgeführt. Teils stehen Bäume auf der Fahrbahn und Cafébestuhlungen grenzen direkt an die Fahrbahn.
Der Platz, der als Vorzeigeprojekt des *Shared Space* Prinzips gilt, wurde von der Bevölkerung gut aufgenommen. Gemäss Erhebungen sollen sich seit der Umgestaltung mehr Menschen auf dem Platz aufhalten. [38] [65]

Mittels weitgehender Verunklärung der Situation soll in dieser stark ausgeprägten Form des *Shared Space* Prinzips eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Der Ort der Querung der Strasse ist für die Fussgänger frei wählbar. Bäume und Cafébestuhlungen sind auf ungewohnte Weise platziert, auch die Materialisierung fällt auf. Entsprechend gestaltet sich die Orientierung für motorisierte Verkehrsteilnehmer. Selbst wenn die Qualität der Gestaltung hinterfragt werden kann, scheint sich die Umgestaltung bezüglich der Nutzungsfrequenz ausbezahlt zu haben.
Der Gemeindehausplatz ist mit einem Pavillonbau und der Wiesenfläche weitgehend belegt, dadurch verliert er teilweise seine Nutzungsflexibilität für Anlässe aller Art.

188. Die Fussgänger queren die Strasse überall
189. Der Anfang des *Shared Space* Verkehrsregimes

190. Grundfigur der Platzanlage
191. Lage innerhalb Stadtgefüge

# 10.2 Zentral befahrene Plätze

Grosse Verkehrsmenge

Mittlere bis kleine Verkehrsmenge

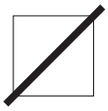
Verkehrsfrei

Mittige Verkehrsführung

Paris, Place de Vendôme

Lyon, Place de la Republique

Bergen, Ole Pulls Plass



Diagonale Verkehrsführung

Bern, Bahnhofplatz

Speyer, Domplatz

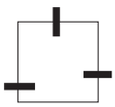
Aarberg, Stadtplatz

Kreuzung

New York, Times Square

Turin, Piazza Victor Emanuel

Berlin, Potsdamerplatz



Keine Linienführung

Schwyz, Hauptplatz

Baar, Bahnhofplatz

Sursee, Oberstadt

Kreisverkehr

Köniz, Blauäckerplatz

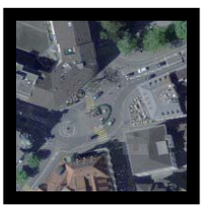
Köniz, Neuhausplatz

Chambery

Unregelmässige Verkehrsführung

Zürich, Schaffhauserplatz

Zürich, Alexanderplatz



Chur, Postplatz

Turin, Piazza Can Carlo

Santa Severina, Piazza Vittorio Emanuele

Kopenhagen, Amalie-Borg Platz

Madrid, Plaza Mayor

Lucca, Piazza del Anfiteatro

Paris, Piazza del Popolo

Monthey, Place Central

Barcelona, Rambla del Poblenou

Paris, Place de Fürstenberg

Lyon, Place Charles Hernu

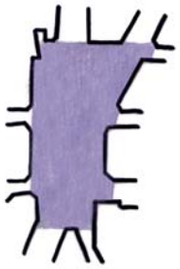
Zürich, Tessinerplatz

Biel, Zentralplatz

### Mittige Verkehrsführung

Eine rechtwinklige oder zentrale Verkehrsführung über die Platzmitte teilt die Aufenthaltsbereiche. Zur Milderung dieser Trennwirkung kommt den Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn und der Ausgestaltung der Fahrbahn eine hohe Bedeutung zu.
Eine Erhöhung der Aufenthaltsfläche, bzw. eine Absenkung der Fahrbahn verschärft die Wahrnehmung eines räumlich geteilten Platzes. Wirksam scheinen eher eine durchgehende Belagsoberfläche auf einheitlichem Niveau und die Abgrenzung der Fahrbahn z.B. durch Poller. Eine solche Strategie dient auch der Verringerung von Querungshemmnissen, welche bei Höhenunterschieden entstehen könnten. Idealerweise kann die Fahrbahn überall gequert werden. Hierzu dient auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den motorisierten Verkehr und/oder eine möglichst schmale oder gar einspurige Fahrbahn. Neben den erwähnten Pollern kann die Fahrbahn auch durch einen dezenten Belagswechsel oder eingelegte Steinbänder markiert werden. In diesen Fällen werden jedoch Möglichkeiten für unreguliertes Parkieren entlang der Fahrbahn geschaffen, was im Hinblick auf die Milderung der Trennwirkung durch die Fahrbahn nicht optimal ist. Des Weiteren existieren gelungene Platzbeispiele, bei denen der Fahrbereich nur durch grössere Objekte wie Sitzelemente, Treppenstufen oder Pflanzflächen (Bsp. Ole Pulls Plass in Bergen) definiert wird.

192. Bergen, Ole Pulls Plass



Lyon, Place de la République

| | |
|---|---|
| Platztyp nach Bedeutung: | *Architekturplatz* |
| Grösse: | ca. 54 x 134m |
| Verkehrsregime: | Tempo 10 |
| Randnutzungen: | Geschäfte |
| Elemente auf Platz: | Kiosk, Karussell, Brunnenanlage, Baumgruppe, Abgänge zu Metro, Sitzbänke, Blumentöpfe, Fahrradselbstleihanlage |

Der Place de la République läuft über die Rue de la République, die wichtigste Einkaufstrasse von Lyon, und wird von ihr zweigeteilt. Nur mit Pollern werden die schmalen Fahrbahnen von der Aufenthaltsfläche getrennt. Die Belagsoberfläche wird durchgehend geführt und liegt auf einheitlichem Niveau. Für den motorisierten Verkehr gilt ein Tempolimit von zehn Kilometern pro Stunde. Die Platzelemente sind über den Platz verteilt und teilweise breitflächig, wie im Beispiel der Brunnenanlage und der Baumgruppe. Der Platz, bzw. die Strassen werden rege von Fussgängern gequert. [66]

Aufgrund der üppigen Platzelemente und mehrerer, wenngleich schmaler, Fahrbahnen bietet der Platz vergleichsweise kleine zusammenhängende Freiflächen. Die Platzfläche wird vom motorisiertem Verkehrs mittig getrennt. Man nimmt jedoch den Platz aufgrund der durchlaufenden Belagstextur trotzdem als Einheit wahr. Zusammen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung scheint dieser Effekt die Querung zu fördern und dient so der Kontinuität der Einkaufsstrasse. Die Fussgänger gliedern sich zwischen den Autos ein und behindern ihrerseits den Verkehr wenig, da die Fahrbahn mit den Pollern klar abgegrenzt bleibt.

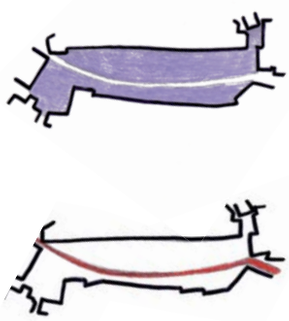
193. Die Fahrbahn ist nur durch Poller abgegrenzt. Die lineare Belagsstruktur läuft bei der Fahrbahn ohne Unterbrechung durch.
194. Einfahrt zum Platz aus Sicht des Autofahrers

195. Grundfigur der Platzanlage
196. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Diagonale Verkehrsführung

Bei der diagonalen Verkehrsführung ist die Ausgangslage ähnlich wie bei der mittigen, senkrechten Verkehrsführung, welche vorangehend erläutert wurde. Der wesentliche Unterschied liegt darin, dass die Fahrbahn die Aufenthaltsfläche anders unterteilt.
Die Restflächen haben in der Tendenz eine in spitzen Winkeln auslaufende Form. Häufig sind solche Formen der Aufenthaltsqualität abträglich. Mit einer dezenten Fahrbahnausprägung kann es bis zu einem gewissen Grad kompensiert werden.
Ein gelungenes Beispiel einer diagonalen, geschwungenen Verkehrsführung ist der Stadtplatz von Aarberg, wo eine schmale, ebenerdige Asphaltfahrbahn diskret über den langgezogenen Platz führt. Ein Beispiel, welches die Schwierigkeiten mit diagonalen Fahrbahnen aufzeigt, ist der Domplatz zu Speyer. Die historische Belagstextur der Platzfläche läuft über die Fahrbahn hinweg. Die Fahrbahn wird mit wuchtigen Pollern markiert und abgegrenzt. Letztere Markierung dominiert die aus Pflastersteinen bestehende Belagszeichnung und verfügt in ausgeprägtem Masse über eine raumprägende Wirkung. Bei parallel zur Belagstextur verlaufender Verkehrsführung fügen sich die Poller dann wieder besser in die Geometrie des Platzes ein.

197. Speyer, Domplatz



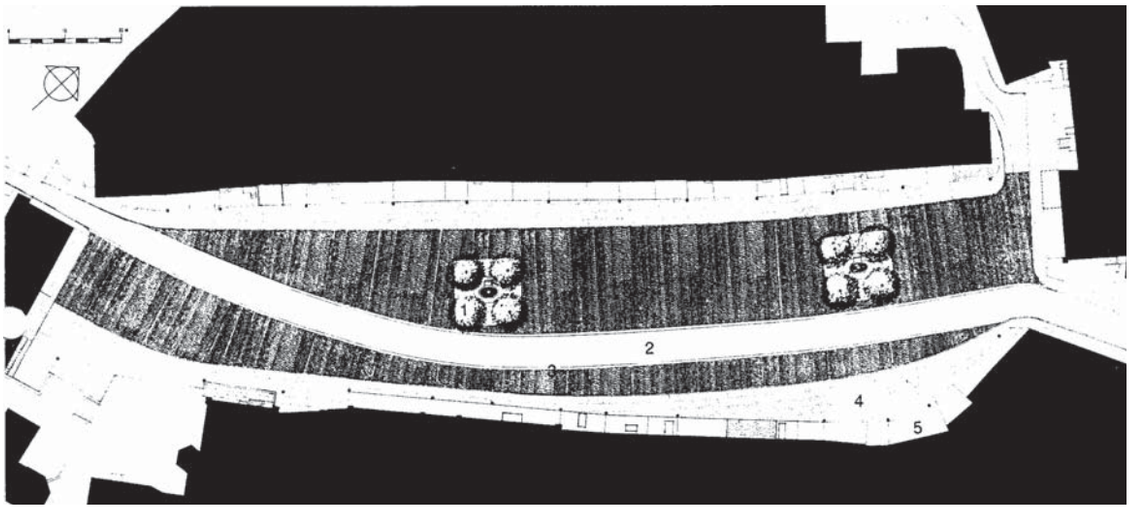
Aarberg, Stadtplatz

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Hauptplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Architekturplatz* |
| Verkehrsregime: | Begegnungszone (Tempo 20) |
| Verkehrsbelastung: | 6'000 *DTV* |
| Grösse: | ca. 41.5 x 175m |
| Randnutzungen: | Verkaufsgeschäfte, Hotel, Restaurants, Cafés, Verwaltung, Kirche |
| Elemente auf Platz: | Brunnenanlage, Baumgruppen, Aussenbestuhlung, Sitzbänke, Parkplätze |

Der langgezogene Stadtplatz von Aarberg wird von seiner mittelalterlichen Randbebauung geprägt. Er befindet sich auf einer Erhöhung und ist über zwei Brücken an beiden Enden des Platzes erschlossen. Hin zu beiden Enden besteht ein leichtes Gefälle. Der Platz ist der wichtigste öffentliche Raum der Kleinstadt. Diagonal über den Stadtplatz führt auch eine wichtige Verbindungsstrasse. Die Platzauffahrt führt über die Holzbrücke durch ein einspuriges, mit einer Lichtsignalanlage geregeltes Eingangsportal. Bis 1992, als der Platz umgestaltet wurde, diente er primär als Parkplatz.
Vor den Häuserzeilen wurden anlässlich der Umgestaltung drei Meter breite, private Vorbereiche geschaffen für Verkaufsstände oder Aussenbestuhlung. Die historischen Brunnenanlagen wurden mit je vier Bäumen ergänzt. Zudem wird die Fahrbahn kompakt als schmales Asphalt-Band über den gepflasterten Platz geführt. Entlang der Fahrbahn finden sich weiterhin 100 Parkplätze, welche senkrecht zur Strasse angeordnet sind. [64]

Die Fahrbahn wird diskret über ihre Asphalt-Materialisierung markiert. Wichtig scheint die Ergänzung dieser Massnahme mit der Schaffung einer Begegnungszone. Auch die Parkplätze konnten mit der Umgestaltung besser in die Platzfläche integriert und gleichzeitig von der Randbebauung distanziert werden. Sie haben an raumprägender Wirkung verloren. Die historischen Brunnenanlagen laden mit den Bäumen zum Verweilen in der Platzmitte ein.
Insgesamt ist der Platz ein gelungenes Beispiel für die Integration unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Die Verkehrsführung ist an Platzcharakter und Topologie angepasst.

198. Durchfahrtsstrasse mit seitlicher Parkierung



199. Grundriss
200. Lage innerhalb Stadtgefüge

## Kreuzung

Bei Plätzen mit mittiger Kreuzung wird die Aufenthaltsfläche, wie beim Kreisel, in mindestens drei oder vier Teile fragmentiert. Mit jeder Fragmentierung werden die Teilflächen kleiner und die Distanz zur Fahrbahn und dem motorisierten Verkehr nimmt ab.
Im Gegensatz zum Kreisverkehr ist die Organisation des Verkehrsflusses anspruchsvoller und bedingt bei grossen Verkehrsmengen Lichtsignalanlagen. Auch die für Kreuzungen notwendigen Kurvenradien erschweren die Aufgabe, gestalterische und städtebauliche Aspekte zu integrieren. Insbesondere kleinere Plätze erleben eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität und werden vorab als Verkehrsknoten wahrgenommen. Auf europäischen Stadtplätzen mit öffentlichkeitswirksamen Funktionen findet sich diese Verkehrsorganisation eher selten.
Bezüglich der Fahrbahngestaltung und den Möglichkeiten zu deren Querung wird auf die mittige und diagonale Verkehrsführung verwiesen. Die Aussagen zu den Fussgängerquerungen sind dabei von zusätzlicher Bedeutung.

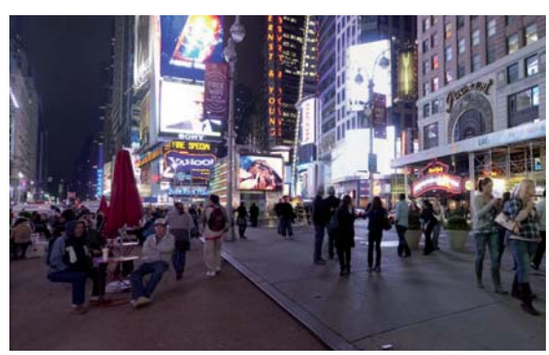
201. Turin, Piazza Vittorio Emanuele

New York, Times Square

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Transitraum, Feste |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Architekturplatz, Verkehrsplatz* |
| Grösse: | ca. 50 x 370m |
| Randnutzungen: | Verkaufsgeschäfte, Hotels, Restaurants, Theater |
| Elemente auf Platz: | Sitzflächen, Pflanztöpfe |

Der Times Square liegt an einer spitzwinkeligen Kreuzung zwischen dem Broadway und der Seventh Avenue in New York. Er gilt als Sehenswürdigkeit und ist sowohl Aufenthalts- wie Transitort. Das Merkmal des bekannten Platzes sind neben den Hochhäusern die zahlreichen Leuchtreklamen.
Mehrere Kreuzungen fragmentieren die Aufenthalts- und Gehflächen in viele Teile. Längs führen zwei zweispurige Strassen über den Platz. Eine erhebliche Verkehrsbelastung charakterisiert den Platz. Die engen Freiräume werden rege genutzt und sind dicht belegt. [68]

Der Times Square ist kaum mit europäischen Stadtplätzen vergleichbar und nur schwerlich mit den auch kulturell geprägten Kriterien zu bewerten. Das rege Treiben auf dem Platz inklusive des motorisierten Verkehrs scheint dem Platzcharakter angepasst. Eine Anbindung der Aufenthaltsbereiche an die Fassaden der Randbebauung findet sich nicht, entsprechend entstehen, zusätzlich zu den Vorbereichen der Randbebauungen, isolierte Inseln entlang der Platzmitte. Die Querung des Platzes ist für Fussgänger vergleichsweise aufwendig.



202. Dichtes Verkehrstreiben
203. Fussgängerbereich
204. Übergang von der Aufenthaltsfläche zur Fahrbahn

205. Grundfigur der Platzanlage
206. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Keine Verkehrsführung

Die Verkehrsführung über Plätze ohne jegliche Fahrbahnmarkierungen oder -abgrenzungen kann derjenigen zugeordnet werden, welche am ehesten dem Wesen des Platzes entspricht. Die Platzfläche erstreckt sich ohne Untergliederung von Fassade zu Fassade und steht im Prinzip allen Nutzern zur Verfügung. Es findet eine Selbstorganisation statt. Vor dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs war dies die gängige Organisationsform und geschah mit einer gewissen Selbstverständlichkeit. Mit der Vereinnahmung vieler Plätze durch den *MIV* entstand der Wunsch nach der Abgrenzung von Fahrbahnen (siehe Abbildungen 1 und 2). Durch die verkehrsorientierten und durch Ingenieure gestalteten Ausführungen mit Strassenmarkierungen, bzw. -materialisierungen wurden so viele Plätze zu Verkehrsknoten reduziert.
Platzsituationen ohne Verkehrsführung führen beim Verkehrsteilnehmer in der Tendenz zu Unsicherheit und einer vorsichtigeren Verhaltensweise. Gemäss dem Prinzip des *Shared Space* kann derart eine Verkehrsberuhigung erreicht werden. Es gibt denn auch viele Platzgestaltungen ohne Fahrbahnmarkierungen, bei welchen mit Erfolg auf die Selbstorganisation der Verkehrsteilnehmer abgestellt wird. Lösungen ohne Verkehrsführungen bedingen Mut zu unkonventionellen, nicht an technokratische Prinzipien und klassische Verkehrsnormen angelehnte Platzgestaltungen. Im Falle erfolgreicher Verkehrsberuhigung ist das Queren der Fussgänger gewährleistet. Probleme können jedoch für Seh- und Gehbehinderte entstehen. Anspruchsvoll ist zudem der Umgang mit der Möglichkeit „wilden" Parkierens und der möglicherweise damit verbundenen Störung des Platzgefüges.
Ein spannender und exemplarischer Platz ohne Verkehrsführung ist der Hauptplatz von Schwyz, welcher im Teil III untersucht wird.

207. Schwyz, Hauptplatz

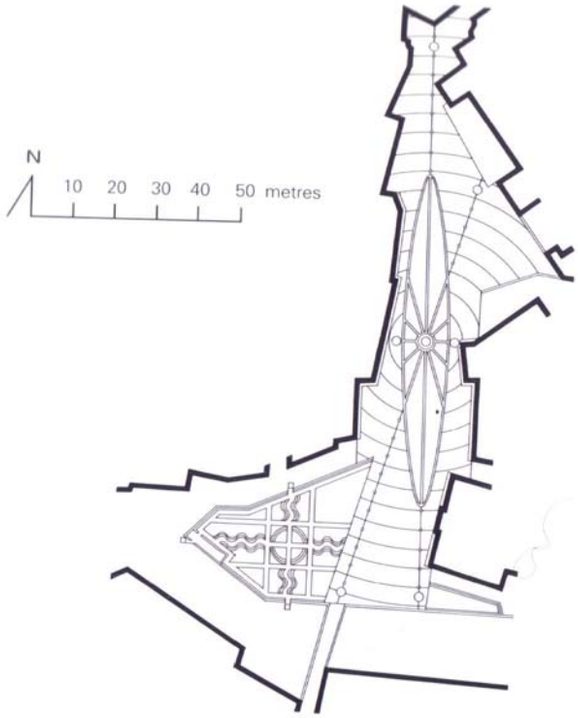
Santa Severina, Piazza Vittorio Emanuele

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Hauptplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Architekturplatz* |
| Grösse: | ca. 30 x 101m |
| Randnutzungen: | Festungsanlage, Kirche, Restaurants, Cafés, Läden, Gemeindehaus |
| Elemente auf Platz: | Aussenbestuhlung Restaurants und Cafés, Parkplätze |

Die Piazza Vittorio Emanuele befindet sich auf einer Hügelkuppe in Santa Severina, einer kalabrischen Kleinstadt im Landesinnnern Italiens. Sie liegt zwischen einer Kirche und einer Burg, welche seit dem 12. Jahrhundert das Stadtbild prägen. Der Platz hat eine unregelmässige Grundform, verfügt jedoch trotz den Ausweitungen an den Platzenden über einen geschlossenen Charakter. Über die Ausweitungen bietet der Platz gute Ausblicke auf die Hügellandschaft.
1980 wurde der Platz renoviert und erhielt eine kunstvolle Belagsstruktur und hiermit eine klare Unterscheidung zwischen der Platzfläche und der angegliederten Parkfläche. Eine in den Belag integrierte Zeichnung bildet neben Achsen eine grosse Ellipse und verschiedene Symbole (Himmels- und Windrichtungen, Kalenderrhythmus, alchimistische Symbole) ab. Parkiert wird entlang der Gebäude als auch hin zur Platzmitte. [58]

Die Belagszeichnung nimmt die unregelmässige Grundform des Platzes auf, wobei die grosse Ellipse eine Scharnierfunktion zwischen zwei Platzhälften einnimmt und derart eine gewisse Ordnung und Ruhe auf dem Platz herstellen kann. Symbole wecken das Interesse der Platzbesucher. Dank der trotz der Zeichnung diskreten und sorgfältigen Materialisierung tritt die Plätzfläche nicht in Konkurrenz zu den umliegenden Bauten.
Interessant ist der Platz auch aus Verkehrssicht, da die Belagstextur, bspw. die nicht entlang von Fahrrichtungen gezeichneten Achsen gemeinsam mit der Randbebauung nicht auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sind und gänzlich auf Signalisation, Linienführungen und andere verkehrstechnische Elemente verzichtet wird. Motorisierte Verkehrsteilnehmer verhalten sich in gewisser Weise ähnlich wie Fussgänger. Sie wählen ihren Weg selbst und parken, bzw. fahren an den Stellen, wo Raum verfügbar ist. Die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse konnten integriert werden.

208. Die Belagszeichnung bindet die unregelmässige Platzform zusammen
209. Die Beläge sind sorgfältig materialisiert und verarbeitet



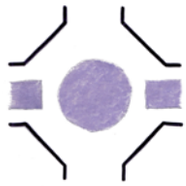
210. Grundriss
211. Lage innerhalb Stadtgefüge

**Kreisverkehr**

Der Kreisverkehr ermöglicht eine effiziente Zusammenführung und Verteilung vom Verkehr verschiedener Einfallsachsen. Im Normalfall kann auf Ampeln verzichtet werden. Weitere positive Effekte sind gute Verkehrssicherheit und die platzsparende Wirkung. Die Verkehrsflächen nehmen vergleichsweise wenig Platzraum ein.
Kreisel können verschiedenartig in das Platzbild integriert werden. Kreisel in der Form typischer Verkehrskreisel an Ortseinfahrten, welche Assoziationen an Verkehrssituationen wecken, sind erfolgreicher Platzgestaltung abträglich. Kreisel im Sinne geometrischer Figuren, welche spezifisch an den Raum angepasst werden, bergen verschiedene Chancen für die Platzgestaltung. Der Platzraum kann durch eine klare Form geordnet und bildlich geprägt werden. Ein Beispiel hierfür ist der Place Central in Monthey, wo die Fahrfläche als Oval mittels angepasster Kreiselform in die städtebauliche Situation integriert wurde. Das Beispiel Place Central zeigt jedoch auch einen Zielkonflikt von angepasster Kreiselform mit Maximierung der Aufenthaltsfläche. Die Verkehrsfläche nimmt im Oval mehr Raum in Anspruch, als für die Verkehrsführung notwendig wäre.

Zudem können Plätze mit und ohne Aufenthaltsfläche auf der Kreisinsel unterschieden werden. Falls auf der Kreisinsel eine Aufenthaltsfläche geschaffen wird, stellt die Ermöglichung der Querung für Fussgänger ein entscheidender Faktor dar für die Aufenthaltsqualität. Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich aus der fehlenden Möglichkeit eines *Rückens* durch die Randbebauung. ggghhhMit der Schaffung einer introvertierten Platzinsel durch die entsprechende Ausprägung des Kreiselrandes oder dem präzisen Anordnen von Objekten, kann für den Aufenthalt auf der Kreisinsel eine Art Ersatzrücken geschaffen werden (Bsp. Piazza del Popolo in Rom). Es entsteht eine innere Ordnung, welche auch bei unregelmässiger Randbebauung dienlich sein kann. Indes bleiben allfällige Konflikte zwischen Erdgeschossnutzungen der Randbebauung und dem motorisierten Verkehr, die sich aufgrund der Ausdehnung des Kreiseldurchmessers ergeben, bestehen. Positiv könnte hierbei trotz der Abkopplung der inneren Platzfläche ein verbessertes Platzgefühl wirken, das die Attraktivität des Platzes erhöht.

212. Piran, Piazza Tartini



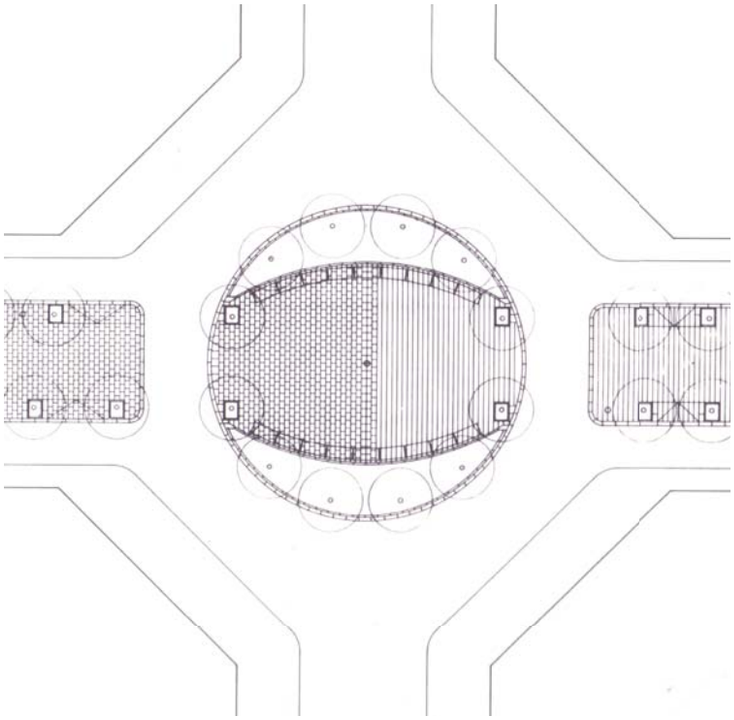
Barcelona, Rambla del Poblenou

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Stadtbegrünung, Quartiersplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Gartenplatz* |
| Verkehrsregime: | In Seitenstrassen teilweise Begegnungszonen |
| Grösse: | ca. 47 x 47m |
| Randnutzungen: | Verkaufsgeschäfte |
| Elemente auf Platz: | Grünflächen, Baumgruppen, Sitzbänke, Parkplätze |

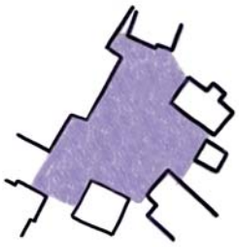
Die Rambla del Poblenou ist eine dicht mit Bäumen bepflanzte, fast 1600 Meter lange Promenade. Die Randbebauung ist Teil der Bebauungsstruktur von Ildefonso Cerda mit quadratischen Grundeinheiten von 133 auf 133 Meter. Diese Einheiten prägen eine bedeutende Fläche der Innenstadt und sind an den Ecken abgeschrägt. An diesen Eckstellen formen sich mit den umlaufenden Strassen Kreuzungspunkte und entstehen quadratische Freiflächen. In diesen Freiflächen wurden im Falle der Rambla del Poblenou in regelmässigen Abständen Plätze mit mittigen, runden Aufenthalts- bzw. Grünflächen geschaffen.
Die Promenade wird mittels Fussgängerstreifen über die Plätze geführt, wobei an beiden Rändern der Fussgängerstreifen Poller den Kreisverkehr am Befahren der Fussgängerfläche hindern. Ähnlich wie im Falle der Promenade sind die Plätze vergleichsweise dicht mit Bäumen belegt. Sie sind inner- und ausserhalb geometrischer Grünflächen angeordnet. Vor den bepflanzten Grünflächen liegen Sitzbänke, welche auf der Fläche die Aufenthaltsfunktionen sicherstellen. Der Übergang zwischen Aufenthalts- und Grünflächen wird mit Höhenunterschieden und differenzierter Materialisierung verdeutlicht. [64] [69]

Die Platzfläche hat eine einfache Grundfigur mit Aufenthalts- und Grünflächen. Erhöhte Pflanzbeete mit Bäumen finden sich zwischen den Sitzbänken und der Strasse und bilden einen wirkungsvollen *Rücken* und Trenngürtel zur umlaufenden Strasse. Die Pufferwirkung erhöht die Attraktivität der Sitzbänke. Aufgrund der Anbindung an die Promenade und der sorgfältigen Platzgestaltung, zu erwähnen sind auch die differenzierte Materialisierung, konnte trotz der Kreisumfahrung und des vergleichsweise kleinen Platzraumes ein attraktiver, urbaner Aussenraum geschaffen werden.

213. Fussgängerquerung
214. Platzfläche mit üppigem Baumbestand



215. Grundriss
216. Lage innerhalb Stadtgefüge: Auf der Rambla wiederholt sich derselbe Platztyp in regelmässigen Abständen



Köniz, Blauäckerplatz

| | |
|---|---|
| Platztyp nach Bedeutung: | *Nutzplatz, Verkehrsplatz* |
| Verkehrsregime: | Tempo 50, Seitenstrasse Tempo 30 |
| Verkehrsbelastung: | 18'000 *DTV* |
| Grösse: | ca. 60 x 80m |
| Randnutzungen: | Einkaufszentrum, Verkaufsgeschäfte, Banken, Hotel, Restaurant, Café |
| Elemente auf Platz: | Mergelfläche mit Baumgruppe und Brunnen, Sitzmöglichkeiten, Aussenbestuhlung der Restaurants und Cafés |

Die Umgestaltung des Blauäckerplatzes stellte ein wichtiges Element der Aufwertung und Umgestaltung der Schwarzenburgerstrasse dar, mit dem Köniz und sein Zentrum aufgewertet werden sollten. Köniz ist eine Stadt mit 38'000 Einwohnern, wobei wichtige und stark befahrene Durchfahrtsstrassen durch das Zentrum führen.
Der Platz hat eine unregelmässige Grundform und ist räumlich schwer fassbar. Zwischen den Bauten der Randbebauung bestehen teils erhebliche charakterliche Unterschiede und Massstabssprünge. Neben einem grossen modernen Einkaufszentrum finden sich alte, deutlich niedrigere Bauten bäuerlichen Ursprungs. Die Restflächen des Kreisverkehrs sind Begegnungs- und Veranstaltungsräume und werden insbesondere im Falle der Aussenbestuhlung der Cafés und Restaurants rege genutzt. Zusätzlich zu den mit Aussenbestuhlung belegten Flächen findet sich eine kleine Mergelfläche mit Bäumen und Brunnen.
Trottoirkanten und Absätze bestehen nicht, die Fahrbahn wird durch etwa 40cm hohe Metallpoller abgegrenzt. Der Kreisel ist eher verkehrstechnisch geprägt. [70] [71]

Die Poller schützen den Fussgängerbereich und verhindern das Abstellen von Fahrzeugen am Rand der Aufenthaltsfläche. Gleichzeitig markieren sie die Fahrbahn. Selbst wenn der Verzicht auf Höhenabsätze am Rand der Fahrbahn stellenweise der Zergliederung des Raums entgegenzuwirken vermag, wird der Platzraum aufgrund der Poller kaum als durchlaufende Fläche wahrgenommen.
Der Verzicht auf Höhenabsätze sorgt für eine gute Durchlässigkeit der Fussgänger über die Fahrbahn. Es zeigen sich am Beispiel des Blauäckerplatzes jedoch auch die Grenzen der Gestaltung. Die Verkehrsführung mit Mittelstreifen und Kreisel wirkt verkehrstechnisch und wenig künstlerisch. Der Platzraum ist räumlich schwer fassbar und die Randbebauung heterogen.

217. Sicht auf Platzraum

218. Grundfigur der Platzanlage
219. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Unregelmässige Verkehrsführung

Bei Plätzen mit wichtigen Verkehrsfunktionen und Einfallstrassen aus verschiedenen Richtungen kann sich eine unregelmässige Verkehrsführung ergeben. Tramgeleise mit ausgeprägten Kurvenradien tragen hierzu bei. Derartige Verkehrsverhältnisse erschweren die Herstellung einer geordneten, einfachen Verkehrsführung und die Integration des Verkehrs in ein städtebaulich angepasstes Platzgefüge. Typisch für Plätze mit unregelmässiger Verkehrsführung sind Restflächen mit unzweckmässiger Geometrie.
Bei der Platzgestaltung ist die Differenzierung der Aufenthaltsfläche zum Strassenraum als auch deren Angleichung eine Option.
Der Place Charles Hernu in Lyon (vgl. nachfolgendes Beispiel) zeigt, wie die Differenzierung der Aufenthaltsfläche einen Platzraum mit unregelmässiger Verkehrsführung aufwerten kann. Die Aufenthaltsflächen sind hochwertig materialisiert und von der Verkehrsfläche angehoben. Mit deren Abgrenzung und dem sichtbaren Kontrast entsteht für die Nutzer der Aufenthaltsfläche ein Sicherheitsgefühl. Letzteres kann die Aufenthaltsqualität aufgrund der Unübersichtlichkeit des Verkehrs unterstützen. Zudem werden die Fahrbahnen möglichst schmal gehalten und auf unnötige verkehrstechnische Elemente wird verzichtet.
Im Falle einer Angleichung der Aufenthalts- und Verkehrsflächen kann die Fahrbahn auf gleichem Niveau wie die Aufenthaltsfläche geführt, zurückhaltend markiert und bestenfalls mit derselben, möglichst hochwertigen Belagsoberfläche versehen werden. Ziel ist, dass der Autofahrer den Übergang in den Platzraum deutlich erkennt und statt eines Durchfahrtskorridors eine belebte Fläche mit Fussgängern wahrnimmt. Derart soll eine Verkehrsberuhigung entstehen, die mit einem angepassten Verkehrsregime wie einer Begegnungszone oder Tempo 30 unterstützt werden kann.

220. Napoli, Piazza Garibaldi

Lyon, Place Charles Hernu

| | |
|---|---|
| Funktionen: | Quartiers- und Transitplatz |
| Platztyp nach Bedeutung: | *Verkehrsplatz* |
| Grösse: | ca. 76 x 150m |
| Randnutzungen: | Verkaufsgeschäfte, Restaurants |
| Elemente auf Platz: | Baumgruppen, Aussenbestuhlung, Sitzbänke, Zugänge zu Metro |

Der Charles Hernu Platz markiert den Übergang zwischen den Stadträumen von Lyon und Villeurbanne. Die zwei Städte sind im Laufe der Zeit zusammengewachsen. 1995 wurde der Platz umgestaltet und die Verkehrsfläche auf dem Platz reduziert. Im Rahmen dieser Umgestaltung wurde die elliptische Grundform des Platzes mit markanten Strassenlampen unterstrichen. Die bezüglich ihrer Form von den Durchfahrtsstrassen geprägten Platzflächen sind mit Natursteinplatten materialisiert und deutlich von der Strasse angehoben. Sie werden als Aufenthalts- oder Transitflächen für Fussgänger genutzt. Die Fussgängerstreifen sind vergleichsweise breit und am Rand mit Pollern versehen. [58]

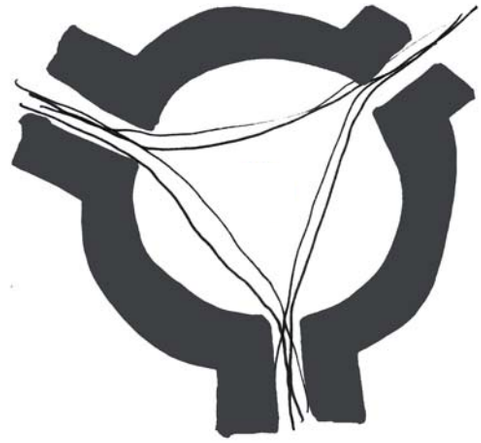
Die Strassenlampen bilden nachts einen Kontrast zu den von den Strassen geprägten Freiflächen und betonen die städtebauliche Grundform des Platzes. Mit der Aufwertung der Aufenthaltsflächen entstand ein sorgfältig materialisierter Platzraum, der die Identität des schwergewichtet auf den Verkehr ausgerichteten Platzes hin in Richtung eines Quartiersplatzes lenkt. Es entstanden urbane Qualitäten, welche die Umgestaltung als lohnend erscheinen lassen.

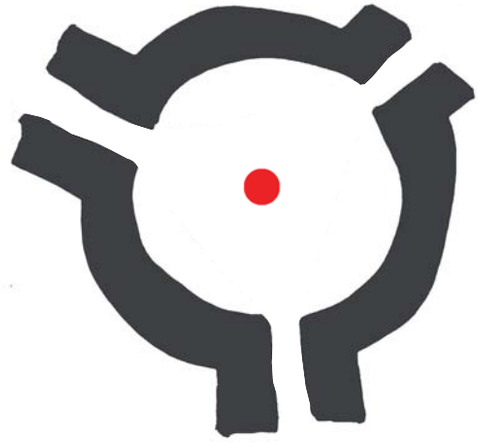
221. Die markanten Strassenlampen sind um das Oval angeordnet
222. Fussgängerquerung

223. Grundfigur der Platzanlage
224. Lage innerhalb Stadtgefüge

### Bewegungszonen, Ruhezonen und Schwerpunkt

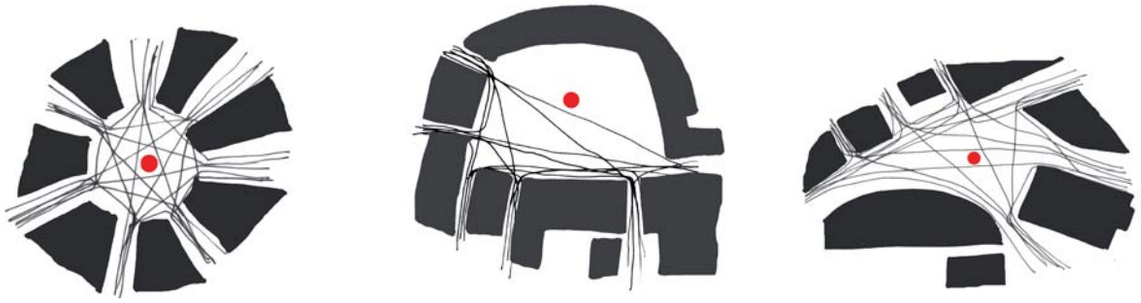
Die Randbebauung und die Zufahrtswege auf die Platzflächen bilden die Grunddisposition und Sachzwänge einer räumlichen Situation. Führt man über die freie unverbaute Platzfläche den Verkehr, so ergibt sich eine natürliche Zonierung. Es entstehen theoretische Zonen, welche dem Verkehr dienen und Zonen welche nicht vom Verkehr tangiert sind - die sogenannten Ruhezonen. Zur Verfeinerung dieser Betrachtung sollten auch wichtige sekundäre Durchgänge oder Hauseingänge (Bahnhofseingang, Stadthaus, Kirchenportal,...) in die Betrachtung einbezogen werden.
Des weiteren soll ein Platz gemäss Christopher Alexander auch einen Schwerpunkt besitzen, welcher nicht der geometrischen, sondern der gespürten Mitte entspricht. Dieser Punkt, welcher idealerweise ausserhalb der *natürlichen Verkehrswege* liegt, solle sich vorzüglich dazu eignen, Objekte wie beispielsweise Kunst, Denkmäler, Brunnen oder Baumgruppen zu platzieren. So wird ein Platz gegliedert, ruhiger und übersichtlicher. Auch bildet sich so für die Aufenthaltsnutzungen ein *Rücken* zur Platzmitte, welcher für Behaglichkeit sorgt, was insbesondere bei grossen Plätzen wünschenswert ist. Dass die *natürlichen Verkehrswege* frei von Objekten sind, ist insbesondere wichtig für die Fussgänger, welche nicht bereit sind, grosse Umwege einzugehen.
Im vorliegenden Kapitel soll der Spur nachgegangen werden, welche Grundfiguren der Zonierung es auf Plätzen gibt und welche Charakteristiken ihnen eigen sind.



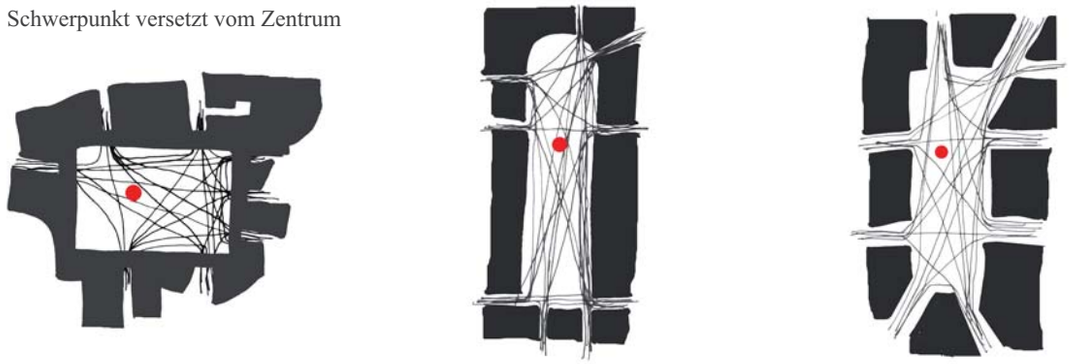


Bath, Circle
225. Bewegungszone
226. Ruhezonen
227. Schwerpunkt

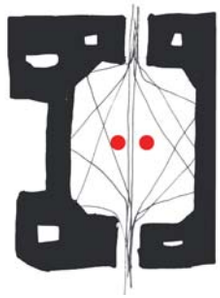
Schwerpunkt im Zentrum

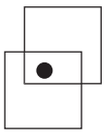


Schwerpunkt versetzt vom Zentrum

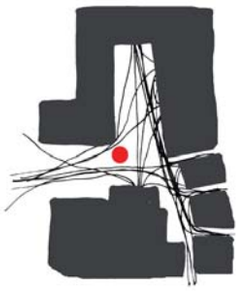


Zwei Schwerpunkte

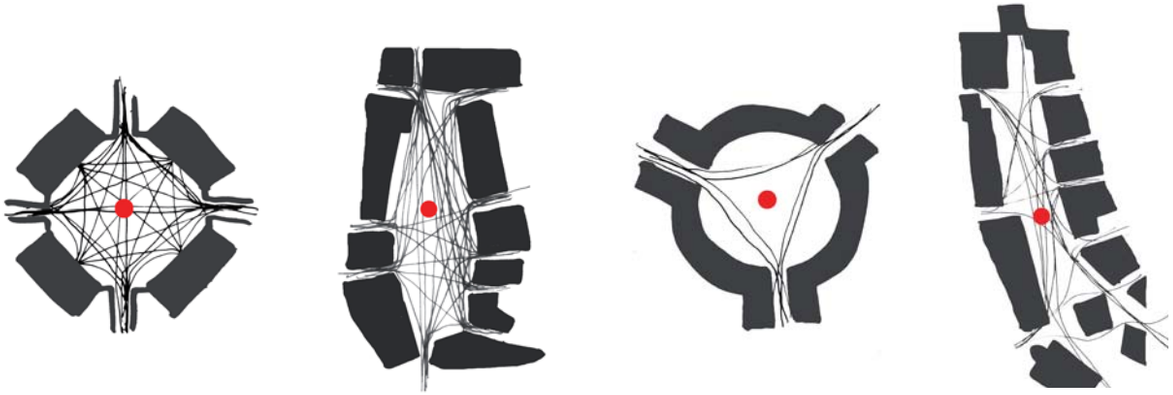




Schwerpunkt bei vielseitigen Platzräumen



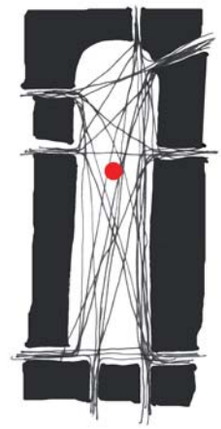
228. London, Seven Dials
229. Siena, Piazza del Campo
230. Chambery
231. Madrid, Piazza Mayor
232. Rom, Piazza Navona
233. Lyon, Place de la République
234. Paris, Place Vendôme
235. Venedig, Piazza San Marco



236. Kopenhagen, Amalieborg
237. Verona, Piazza delle Erbe
238. Bath, Circle
239. Sursee, Oberstadt

### Schwerpunkt im Zentrum

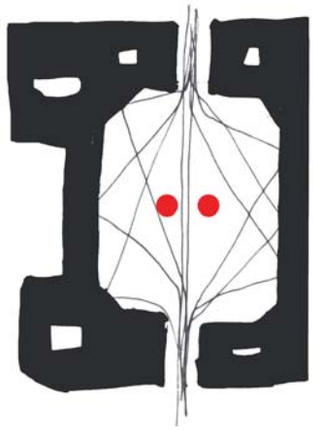
Führen die Verkehrswege nicht über die Platzmitte und hat der Platzraum wie in der Darstellung eine klare Mitte, wobei auch die Verkehrswege durch unregelmässige Wegeführung nicht das Gleichgewicht verlagern, so entspricht der Schwerpunkt nahezu der geometrischen Mitte. Ist die Grundfigur geometrisch und führen die Wege über die Platzmitte, so kann es sein, dass der Schwerpunkt direkt beim Wegekreuz zu liegen kommt (Beispiel Amalieborg, Kopenhagen).
Bleibt die Platzmitte wie beim obigen Beispiel, beim Seven Dials in London, frei von Durchgangsverkehr, so ist die Voraussetzung gut, ein Objekt oder eine Aufenthaltsfläche mit einer hohen Selbstverständlichkeit in der Platzmitte anzuordnen und so den Verkehr im Kreisverkehr zu lenken.
Liegt die Fläche im Wegekreuz, so wird mittels einem auf dem Schwerpunkt platzierten Objekt ein Hindernis geschaffen, welches einerseits die Sichtbeziehungen wie auch die direkte Wegeführung unterbindet. Dies führt dazu, dass das platzierte Objekt monumental in Erscheinung tritt und eine grosse Wichtigkeit bekommt.



### Schwerpunkt versetzt vom Zentrum

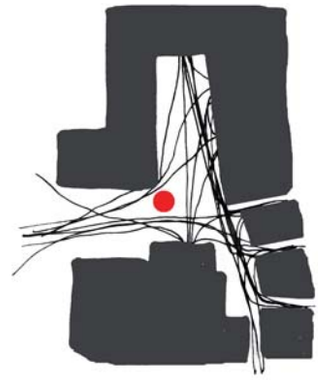
Zumeist führen die Verkehrswege so auf eine Platzfläche, dass die Platzmitte sich aufgrund der unregelmässigen und verschiedenen Wege verschiebt und die neue gespürte Mitte sich deutlich vom Zentrum wegverschiebt.
Dies führt dazu, dass es sich lohnt, eventuelle Objekte, zur Akzentuierung des Schwerpunkts und zum Ordnen der Platzfläche, deutlich ausserhalb des Platzzentrums anzuordnen.

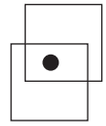
240. Bath, Circle
241. Rom, Piazza Navona



### Zwei Schwerpunkte

Das dargestellte Platzbeispiel ist der Place Vendôme in Paris. Der Hauptweg führt mittig über den Platz. Die Nebenwege lassen die Platzmitte weitgehend frei.
Die Wege führen so über den Platz, dass es keinen eindeutigen Schwerpunkt gibt. Es ist jedoch einfach, zwei gleichbedeutende Schwerpunkte festzulegen. Denkbar wäre es, auf beiden Schwerpunkten mittels Objekten Akzente zu setzen, indem Objekte platziert würden.
Beim Place Vendôme ist es so, dass in der geometrischen Mitte ein grosses Monument platziert ist. Der Verkehr führt um das Objekt. Beidseitig der Verkehrsachse sind Aufenhaltsflächen platziert.





### Schwerpunkt bei vielseitigen Platzräumen

Plätze mit komplexen Platzfiguren, wie beispielsweise der Doppelplatz des Piazza San Marco, haben einen Schwerpunkt, welcher an der Schnittstelle der beiden Platzräumen anzufinden ist. Bei solchen Plätzen ist das Anordnen eines Elements, wie beim Piazza San Marco ein Glockenturm, für die räumliche Ordnung entscheidend. Der schlanke hohe Turm bildet den räumlichen vertikalen Abschluss und ist das Scharnier zwischen den beiden Platzflächen, ohne die wichtigen Wege zu behindern.

242. Paris, Place Vendôme
243. Venedig, Piazza San Marco

# TEIL III
# FALLBEISPIELE

### Fragestellung für die Fallbeispiele

Zu nachfolgenden Fragestellungen sollen die Fallbeispiele Rückschlüsse liefern:

- Wie tangiert der motorisierte Verkehr die Aufenthaltsnutzungen?
- Funktionieren die Aufenthaltsnutzungen auf dem Platz? Warum funktionieren sie? Warum funktionieren sie nicht?
- Wie verhalten sich die Passanten auf dem Platz? Warum verhalten sie sich so?
- Was sind die Auswirkungen der Verkehrsführung und der Platzgliederung auf das Gefüge?
- Wo werden die Strassen von den Passanten gequert?
- Welche Auswirkungen hat das Geschwindigkeitsregime und die Ausgestaltung der Strasse (Abgrenzung Strasse zu Platz, Fussgängerstreifen, Randsteine, Poller,...)?
- Welches sind die Auswirkungen der Randbebauung und insbesondere der Randnutzungen auf den Platz?
- Wie verhalten sich die Autofahrer auf dem Platz? (Tempo, parkieren, wildes parkieren,...)

### Kriterien für die Auswahl

Zur Annäherung an die Fragestellung sollen oben genannte Punkte an zweckmässigen Fallbeispielen untersucht werden. Gemäss nachfolgenden Kriterien wurden die Platzanlagen ausgewählt:

- Der Platz soll durch den motorisierten Verkehr geprägt sein
- Der Platz soll gut erreichbar sein (Schweiz, nähere Umgebung)
- Der Platz soll das Potential aufweisen, Rückschlüsse positiver oder negativer Art zuzulassen
- Die Fallbeispiele sollen unterschiedlich ausgeprägt sein (Verkehrsregime, verschiedene Verkehrsführungen)
- Die Verkehrszahlen und Grundlagen sind zugänglich

### Ausgewählte Platzbeispiele

<u>Zürich, Tessinerplatz</u>

| | |
|---|---|
| Verkehrsregime: | Tempo 50 |
| Verkehrsführung: | Unregelmässig, mittig |
| Platz nach Bedeutung: | *Verkehrsplatz* |

Der Platz ist für die Untersuchung interessant, da die verkehrlichen Anforderungen durch Tram (mit Haltestellen auf Platz), einer hohen Fussgängerfrequenz und dem motorisiertem Verkehr sehr komplex sind. Im Jahre 2006 wurde im Rahmen einer Umgestaltung eine markante und abgegrenzte Aufenthaltsfläche geschaffen.

<u>Schwyz, Hauptplatz</u>

| | |
|---|---|
| Verkehrsregime: | Tempo 50 |
| Verkehrsführung: | Keine |
| Platz nach Bedeutung: | *Verkehrsplatz, Architekturplatz* |

Der Platz befindet sich innerhalb des historischen Kerns der Stadt und ist eigentliches Zentrum der Stadt mit Kirche und Rathaus.
Über den Hauptplatz führt die Hauptstrasse, wobei wie vor der Existenz des motorisierten Verkehrs auf präzise Fahrbahnmarkierungen verzichtet wird. Dies ist selten und soll deshalb genauer untersucht werden.

<u>Biel, Zentralplatz</u>

| | |
|---|---|
| Verkehrsregime: | Tempo 20 (Begegnungszone) |
| Verkehrsführung: | Unregelmässig |
| Platz nach Bedeutung: | *Verkehrsplatz* |

Die Umgestaltung des Zentralplatzes von Biel fand in Fachkreisen Beachtung. Auf dem Platz mit einer grossen Verkehrsbelastung wurde eine Begegnungszone geschaffen, welche die Beziehung zwischen den Fussgängern und dem motorisierten Verkehr verbessern und attraktive Aufenthaltsnutzungen zulassen soll.

<u>Monthey, Place Central</u>

| | |
|---|---|
| Verkehrsregime: | Tempo 50 |
| Verkehrsführung: | Kreisverkehr |
| Platz nach Bedeutung: | *Verkehrsplatz, Nutzplatz* |

Die Ausprägung des Platzes basiert auf einem konsequenten und raumprägenden Entwurf eines Architekten. Auf verkehrstechnische Elemente wird weitgehend verzichtet. Aufgrund der primär städtebaulich und architektonisch geprägten Lösung hat der Platz, trotz einer erheblichen Verkehrsbelastung, für die Untersuchung exemplarischen Charakter.

### Vorgehen bei den Fallbeispielen

Im Kapitel 7 wurden verschiedene Erhebungsmethoden erläutert. Nachfolgend wird die Auswertungssystematik für die Fallbeispiele definiert. Aufgrund der Ressourcen werden Methoden und Kriterien so ausgewählt, dass die Feldaufnahmen pro Fallbeispiel an einem Tag zu bewältigen sind. Die ersten Schritte sind stark an die Burano-Methode angelehnt.

Rahmenbedingungen und Grundlagen
In einem einleitenden Teil soll die Geschichte des Platzes und seine Rolle im Stadtnetz erläutert werden. Eingegangen wird auch auf die räumlichen und architektonischen Qualitäten des Platzraums. Des weiteren werden die Verkehrszahlen, die Einstufung und Bedeutung der Durchfahrtsstrasse und die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr aufgeführt. Falls bekannt, wird auf die Hintergründe des heutigen Gestaltungskonzeptes eingegangen.

Anforderungen an Zeit, Wochentag und die klimatischen Verhältnisse für die Erhebungen vor Ort
- Erhebungszeiten Personen-Scanning: 10:00 (keine typische Aufenthaltszeit, wenig *MIV*), 13:00 (Mittagszeit), 17:00 (Feierabend, viel *MIV*)
- zwischen Montag und Freitag
- Minimum 12 Grad bei Sonnenschein (ab Mittagzeit)
- Minimum 16 Grad bei starker Bewölkung (ab Mittagzeit)
- trocken, kein Regen

Kartierung der Situation und Charakteristiken
- Umrahmung und wesentliche Charakteristiken, Höhenunterschiede, Topografie, Zufahrtswege, ...
- Randnutzungen in den Erdgeschossen
- Elemente und Gegenstände auf dem Platz (Sitzmöglichkeiten, Aussenbestuhlung, Parkplätze, Fussgängerstreifen, Bepflanzung, Brunnen)

Tätigkeiten der Personen im Freiraum
Die Tätigkeiten der Personen werden mittels Scanning aufgenommen (Burano Methode) und in Gehen, Stehen und Sitzen (Liegen) unterteilt.

Querungsstellen der Fussgänger
Die Querungsstellen der Fussgänger über die Strasse werden während den Restzeiten zwischen dem Scanning erhoben. Es kann deshalb keine absolute Aussage gemacht werden, sondern nur ein relativer Vergleich zur Qualität der verschiedenen Querungsstellen.

Qualitative Beurteilung der Aufenthaltsflächen, des Platzraums und der Gestaltung
Aus der Beobachtung sollen die Merkmale und Qualitäten der Aufenthaltsfläche, Verkehrsführung, der Platzform und -gliederung, der Randbebauung und der Platzgestaltung beschrieben werden.

Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr
Das Verhalten des *MIV* soll mittels Beobachtung eruiert werden. Dabei wird untersucht, ob es potentielle Konfliktstellen mit den Fussgängern hat, wo die Autos ausserhalb der Parkfelder abgestellt werden, usw. .
Die aus der Beobachtung ersichtliche und benutzte Verkehrsfläche der Autos soll kartiert werden.

Fazit
Die Ergebnisse werden anschliessend miteinander in Verbindung gebracht und die Erkenntnisse und Hinweise in einem Fazit dokumentiert.

# 13 Hauptplatz, Schwyz

## Geschichte und Form des Platzes

| | |
|---|---|
| Platztyp nach Bedeutung: | *Verkehrsplatz*, *Architekturplatz* |
| Grösse: | ca. 58 x 44m |

Geschichte

Die Kantonshauptstadt Schwyz ist aus einer agrarischen Einzelhofsiedlung zu einem regionalen Hauptort gewachsen. In den Anfangen bot Schwyz das Bild einer kleinen, locker um eine Kirche angelegten Siedlung ohne Befestigungsanlage.

Mit dem 1314 erstmals erwähnten Rathaus wurde zu Beginn des 14. Jahrhunderts der Platz südöstlich der Pfarrkirche zum eigentlichen Haupt- und Marktplatz. Um 1597 wurde der Platz erstmals gepflästert. Im Grundriss bildete der Platz ein unregelmässiges Viereck und war von Kirche und Rathaus umgeben. Die Nordseite des Platzes definierte die Kirche mit den Friedhofsmauern. An der Südostseite stand das Rathaus. Dazwischen lagen Holzhäuser, welche teilweise gereiht waren, aber noch keine geschlossene Front bildeten. Von diesem Dorfkern aus verliefen die vier freien Reichsstrassen nach allen Himmelsrichtungen.

Ein Brand von 1642 zerstörte Schwyz in grossen Teilen. Wobei unter anderem auch die Kirche und das Ratshaus vollständig betroffen waren. Nach dem Brand wurden die Baulinien des Hauptplatzes neu festgelegt und ein Vertrag aufgesetzt, indem die spätere Bebauung des Hauptplatzes auf alle Zeiten verboten wurde. Bei dieser Festlegung erfuhr der Platz gegen Süden eine Erweiterung, dazu wurde ein Haus aberkannt.

Die neuen Häuser wurden im Gegensatz zu den früheren aus massivem Mauerwerk erstellt und gereiht, so dass sie eine geschlossene Front bildeten. [72]

Form und Raum

Das Hanggefälle läuft in einer natürlichen Geländestufe auf dem Platz sanft aus und nimmt weiter südlich wieder die gewohnte Steilheit auf.

Der Platz bildet seit den Festlegungen nach dem Dorfbrand ein im Grundriss nach Osten gerichtetes Längsrechteck, in dem die Kirche und das Rathaus jeweils ein Rechteck daraus ausschneiden. Jede Ecke bildet eine Strassen- oder Gasseneinmündung.

Der Dorfplatz ist von grosser Klarheit und Geschlossenheit. Die Gassen münden so ein, dass nur eine der Strassenachsen einen direkten Durchblick über den Platz erlaubt. Dieses Prinzip des *Turbinenplatzes* unterstreicht eindrucksvoll seine Wirkung. [72] [73]

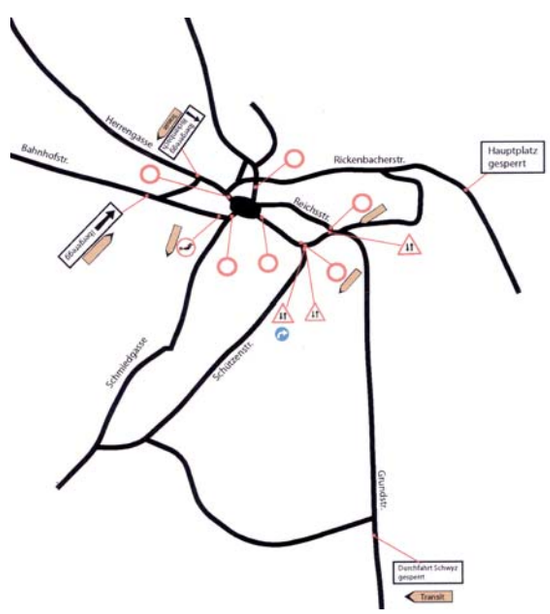
Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten

Einen einzigen Akzent auf dem Platz setzt der kostbar geschmückte Brunnen von 1768. Der Brunnen wurde erst 1892 in die Achse des Rathausportals gesetzt. Der Platzraum wird durch den Sockelbau der Kirche leicht unterteilt. Dort findet sich auf einer um etwa vier Meter erhöhten Ebene die einzige Begrünung des Platzes in Form von fünf kleinen Bäumen.

Der Platz ist einheitlich gepflästert, wobei die barocken Bauten um den Platz auf Sockeln stehen, welche teilweise die Aufgabe von Gehsteigen übernehmen und Platz für die Aussenbestuhlung der Cafés bieten. Der Fahrbereich ist dezent durch Bundsteinreihen angedeutet. Die Belagsoberflächen sind zurückhaltend und bildet so ein würdiges Gegenüber zu den barocken Bauten.

Stark prägend auf dem Platz sind die vielen Parkplätze, welche die Sichtbeziehungen über den Platz unterbinden, aber auch den wertvollen Brunnen auf dem Platz umstellen - so dass dieser kaum zur Geltung kommt.

Abgesehen von der Aussenbestuhlung der Cafés und der Sitzbänke in der Arkade weist der Platz nur wenig Sitzmöglichkeiten auf. Die Stufen der Hauseingänge sind als *sekundäre Sitzmöglichkeiten* wenig geeignet. Die Stufen um die Brunnenanlage sind nicht attraktiv, da bis an deren Rand parkiert wird.




244. Militärparade auf dem Hauptplatz - ersichtlich ist auch das Trassee des ehemaligen Trams

245. Während Anlässen auf dem Hauptplatz wird der Platz für den motorisierten Verkehr gesperrt. Dabei kommt die auf dem Schema dargestellte Verkehrsorganisation zum Tragen

Funktionen des Platzes
Der Platz ist seit dem Mittelalter ein wichtiger Marktort. Auf dem Hauptplatz finden sechs Mal im Jahr, jeweils am Montag, ganztägige Märkte statt. Der Platz wird dabei für den Verkehr gesperrt. Nur die Buslinie ins Muotathal befährt den unteren Hauptplatz. Auch bei Fasnachtsanlässen, Festen oder anderen Ereignissen (Konzerte oder Opern) bleibt der Hauptplatz teilweise über mehrere Tage vollständig gesperrt. [74]

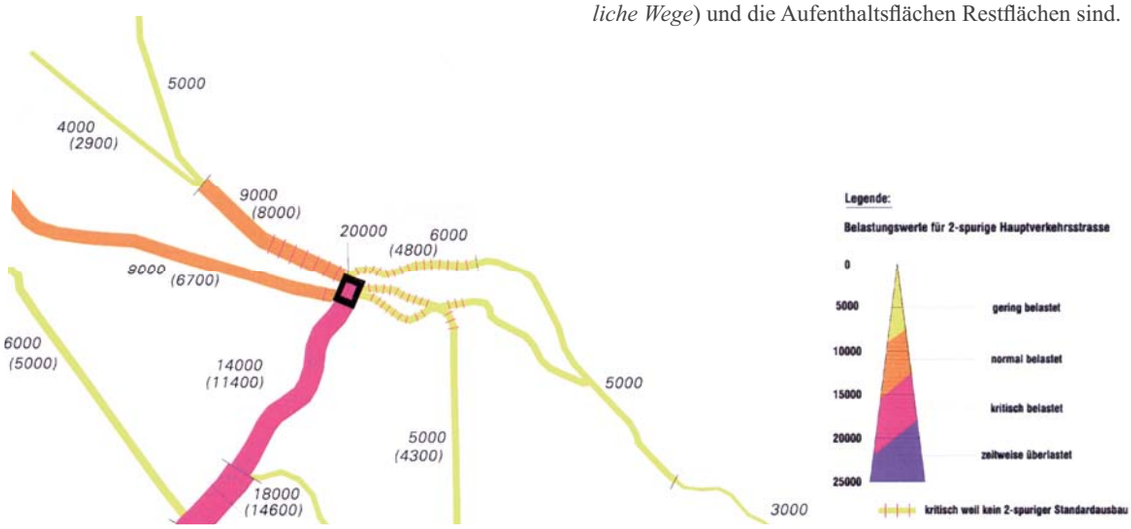
Randnutzungen
Neben dem Rathaus und der Kirche auf dem eingeschossigen Sockelbau sind die anderen Häuser in den Erdgeschossen mit Läden, Banken, Büros, Restaurants oder Cafés belegt. Am nördlichen und erhöht gelegenen Platzrand sind vor den Restaurants Aussenbestuhlungen angeordnet. Aufgrund der Verkehrsstrasse haben die Restaurants vor ihren Lokalen jedoch nur wenig Platz. Neben dem eingeschossigen Sockelbau der Kirche mit integrierter Arkade ist die Ostseite des Platzes mit den vergitterten Fenstern eher abweisend, wie auch das Rathaus mit Hochparterre. Die anderen Erdgeschosse haben Schaufenster mit teilweise Arkaden davor.

**Verkehr**

| | |
|---|---|
| Verkehrsmenge: | 20'000 *DTV* (Summe der Verkehrsströme auf Platz) |
| Verkehrsregime: | Tempo 50 |
| Verkehrsführung: | ohne klare Verkehrsführung |

Knotenpunkt und Verkehrsbelastung
Der Hauptplatz liegt am Kreuzungspunkt sämtlicher Ausfallstrassen in die äusseren Regionen des Talkessels von Schwyz.
Trotz der historischen und kleinteiligen Struktur des Dorfkerns, welche lange vor dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs entstanden war und im Prinzip zur Aufnahme des motorisierten Verkehrs nur schlecht geeignet ist, stellt der Platz heute einen wichtigen Knotenpunkt im Verkehrsnetz mit einer grossen Verkehrsbelastung dar. Der Verkehrsknoten ist weitgehend ausgelastet. Dies zeigen auch die zwischenzeitlichen kurzen Rückstaus in den angrenzenden Kreisel des Postplatzes oder auf dem Platz.

Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregime
Die Verkehrsführung auf dem Hauptplatz ist interessant. Die Gliederung und Gestaltung des Hauptplatzes entspricht weitgehend noch derjenigen vor dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs. Obwohl sich auf dem Platz die Fahrzeuge kreuzen, wird auf Signalisationen und weitere Markierungen verzichtet. Die Autos haben sich selber zu organisieren und es funktioniert erstaunlich gut. Die Wartezeiten scheinen bei einem Augenschein vor Ort sehr gering und vergleichbar mit Kreisverkehrssystemen. Zum guten Funktionieren und der hohen Selbstverständlichkeit der Platzgliederung und Verkehrsführung trägt bei, dass die Fahrzeuge sehr direkt über den Platz führen *(natürliche Wege*) und die Aufenthaltsflächen Restflächen sind.




246. Funktionierende Selbstorganisation der Fahrzeuge am Verkehrsknoten
247. Situation auf dem Platz anfangs des 20. Jahrhunderts
248. Schemata der Verkehrsbelastung auf dem Platz

Nachteilig ist, dass auf dem Platz die Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 festgelegt worden ist. Ein Geschwindigkeitslimit, welches in der kleinräumigen historischen Bebauungsstruktur von Schwyz und auf dem Platz unangemessen ist. Dies zeigt sich dadurch, dass die Autos deutlich langsamer unterwegs sind. Auf der Fahrrichtung, welche gerade und ohne eine Kurve über den Platz führt, beschleunigen die Autos. Allenfalls wäre hier eine diskrete Verkehrsberuhigung sinnvoll.
Die heutige kaum existente Verkehrsführung passt sehr zum Platz. Verkehrstechnische Lösungen und markierte Fahrbahnen wären mit der barocken Platzanlage kaum zu vereinbaren und würden ihn stark abwerten.

Politische Debatte
Obwohl Anstrengungen unternommen wurden, den Platz in eine Tempo 30 Zone oder Begegnungszone umzuwandeln, fanden sich dafür bisher keine Mehrheiten.
Aktuell versucht der Gemeinderat die Parkplätze um den Brunnen aufzuheben, stösst aber auf erheblichen Widerstand bei den Gewerbetreibenden. Obwohl die meisten Bewohner eine Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Hauptplatzes als notwendig erachten, möchte die Mehrzahl der Befragten einer repräsentativen Umfrage keine Parkplätze aufheben. Eine Aufwertung anzustreben ohne die Parkplatzanzahl zu reduzieren, ist jedoch kaum möglich. [75]

Fussgänger
Peripher werden die Passanten auf Fussgängerstreifen über die Strassen geführt. Die Fussgänger (selbst alte Personen oder Frauen mit Kinderwagen) queren jedoch fast überall die Fahrbahn. Wo die Verkehrsströme der Autos zusammenstossen wird eine effektive Verkehrsberuhigung erzielt, so dass auch aufgrund der relativ guten Übersichtlichkeit an den meisten Stellen gequert werden kann. Es zeigt sich jedoch, dass die Fussgänger die schmalen Stellen bevorzugen und die breiteren Querungsstellen deutlich seltener benutzen.

Aufenthaltsnutzungen
Der Platz ist stark verkehrlich geprägt. Die nicht als Verkehrsflächen belegten Flächen sind weitgehend zugeparkt. Aufenthaltsflächen gibt es wenige und nur in den Randbereichen. Die Sitzflächen der Gastrobetriebe befinden sich an erhöhter Lage und werden trotz den Beeinträchtigungen des motorisierten Verkehrs rege benutzt und sind attraktiv, obwohl sich diese direkt neben der Fahrbahn befinden. Dies hängt auch mit der angemessen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs an dieser Stelle des Platzes zusammen.

### Fazit

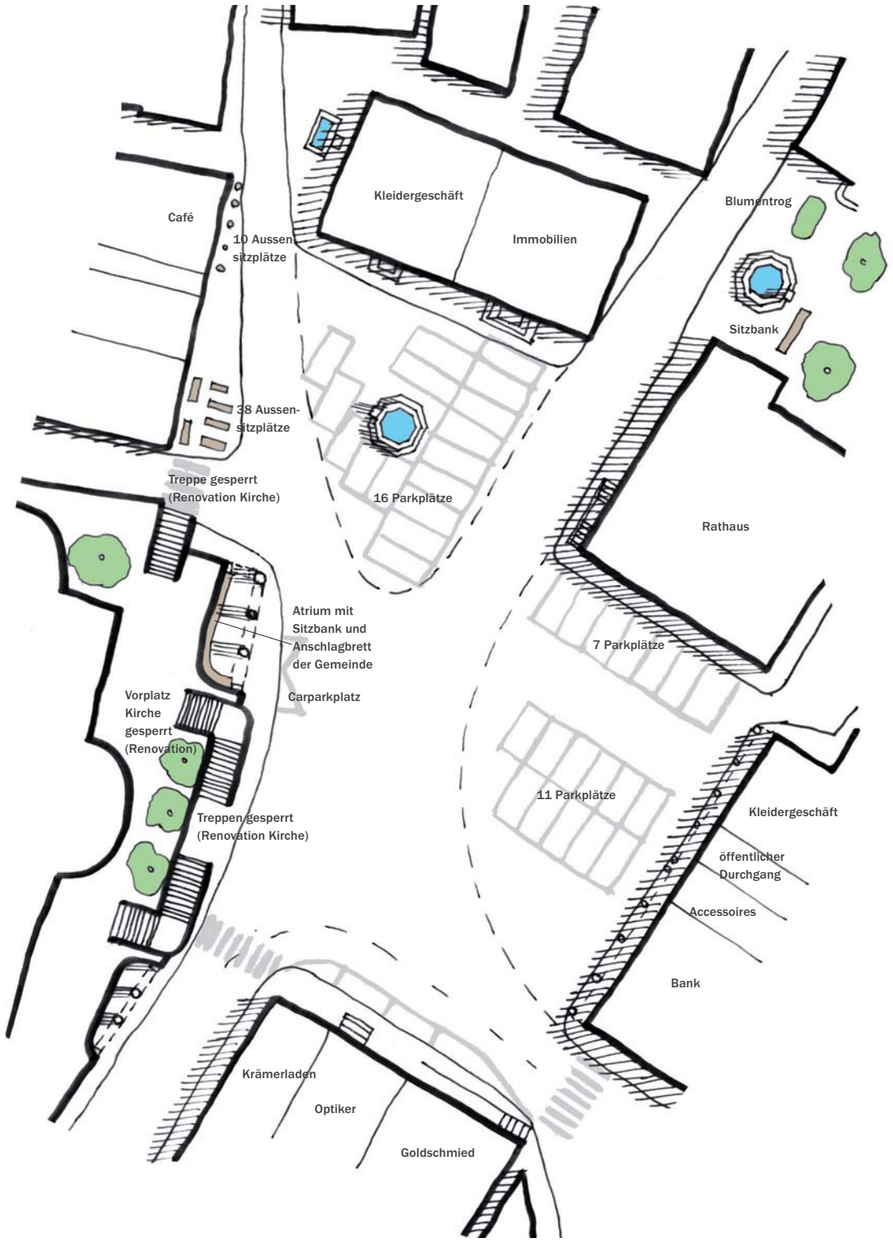
Angesichts der Wichtigkeit des Platzes für Schwyz ist es schade, dass der Platz solch grosser Verkehrsbelastung ausgesetzt ist, wie auch grosse Flächen zugeparkt sind.
Besser wäre es, wenn der Platz seiner Bedeutung gemäss aufgewertet würde. Insbesondere durch ein Weglassen der Parkplätze um den Brunnen könnte dies erreicht werden. Auch ist längerfristig eine Reduktion oder zumindest Plafonierung der Verkehrsbelastung notwendig.
Die heutige Ausgestaltung und Verkehrsführung fügt sich sehr gut in das Platzgefüge ein. Der Verkehrsknoten ohne klare Regelung und Markierungen funktioniert auf beeindruckende Weise und zeigt, dass mit Mut zum Verzicht auf Regulierung und klarer Verkehrsführung sehr gute und für Plätze angemessene Lösungen erreicht werden können.

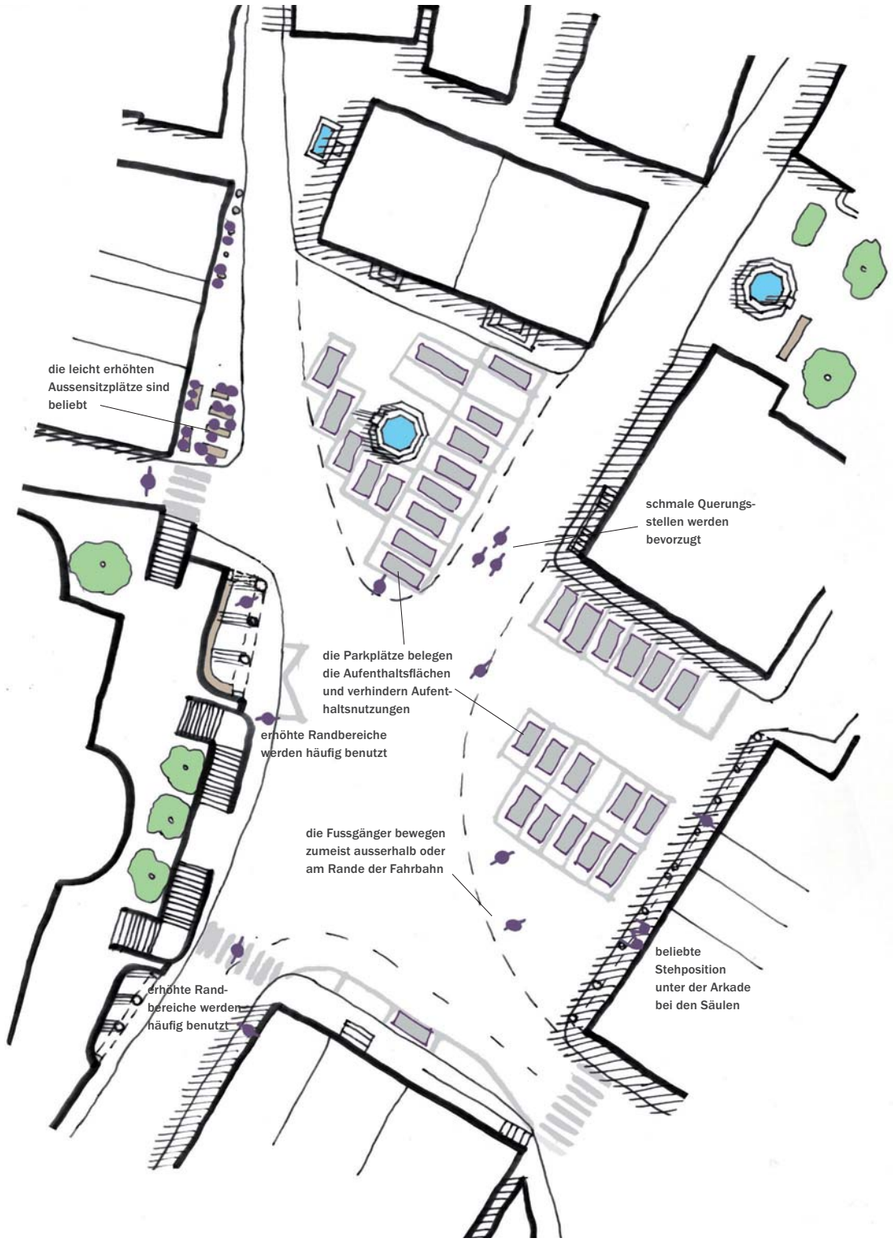
249. Polemik um die Parkplätze auf dem Platz
250. Diskrete Bundsteinreihe zur Abgrenzung des Fahrbereichs
251. Haussockel im Randbereich
252. Bundsteinreihe mit Unterbrüchen

253. Lage Hauptplatz innerhalb Ortsgefüge (Mst. 1:6'666)

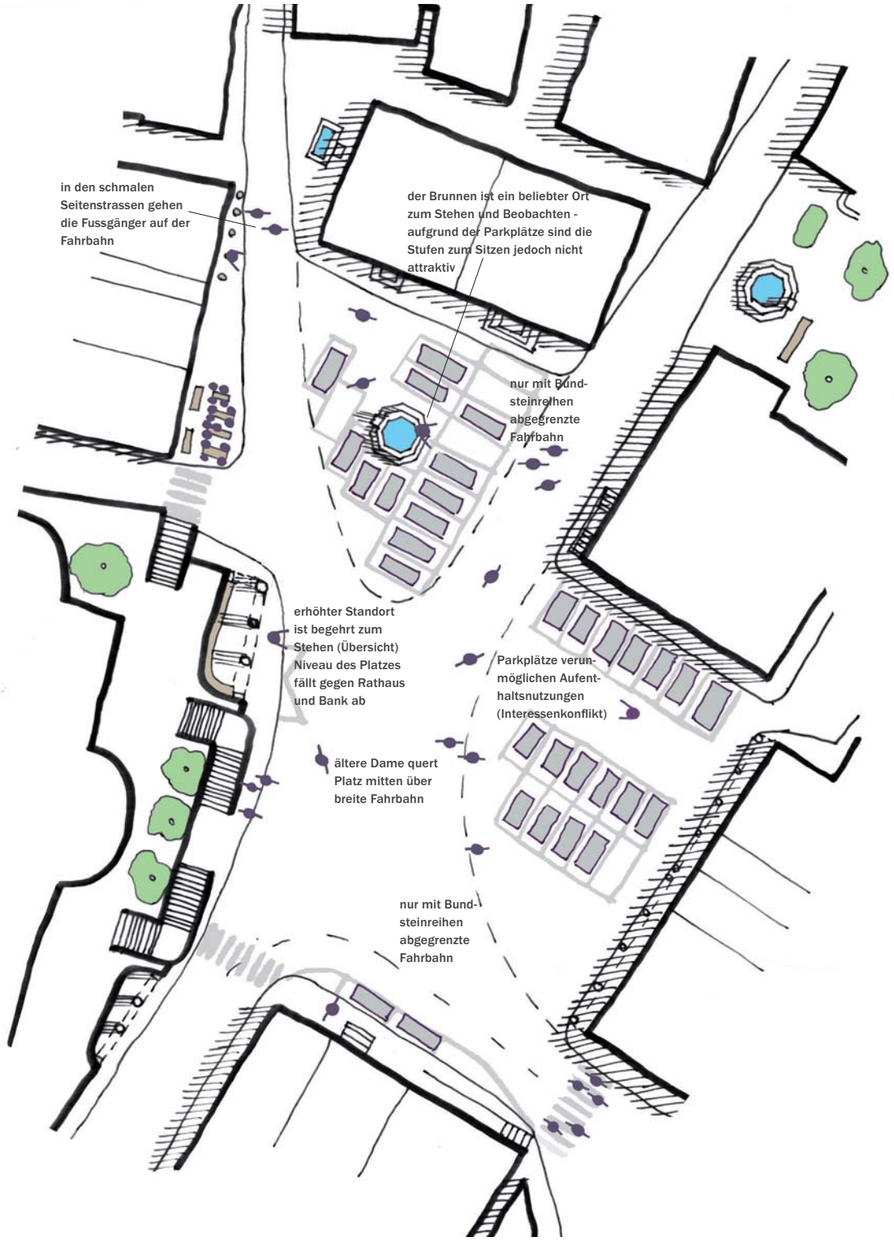
Schwyz, Hauptplatz
Legende zur Kartierung der Tätigkeiten auf Skizzen 254 bis 258 (1cm = ca. 5.3m, 10m = ca. 1.9cm):

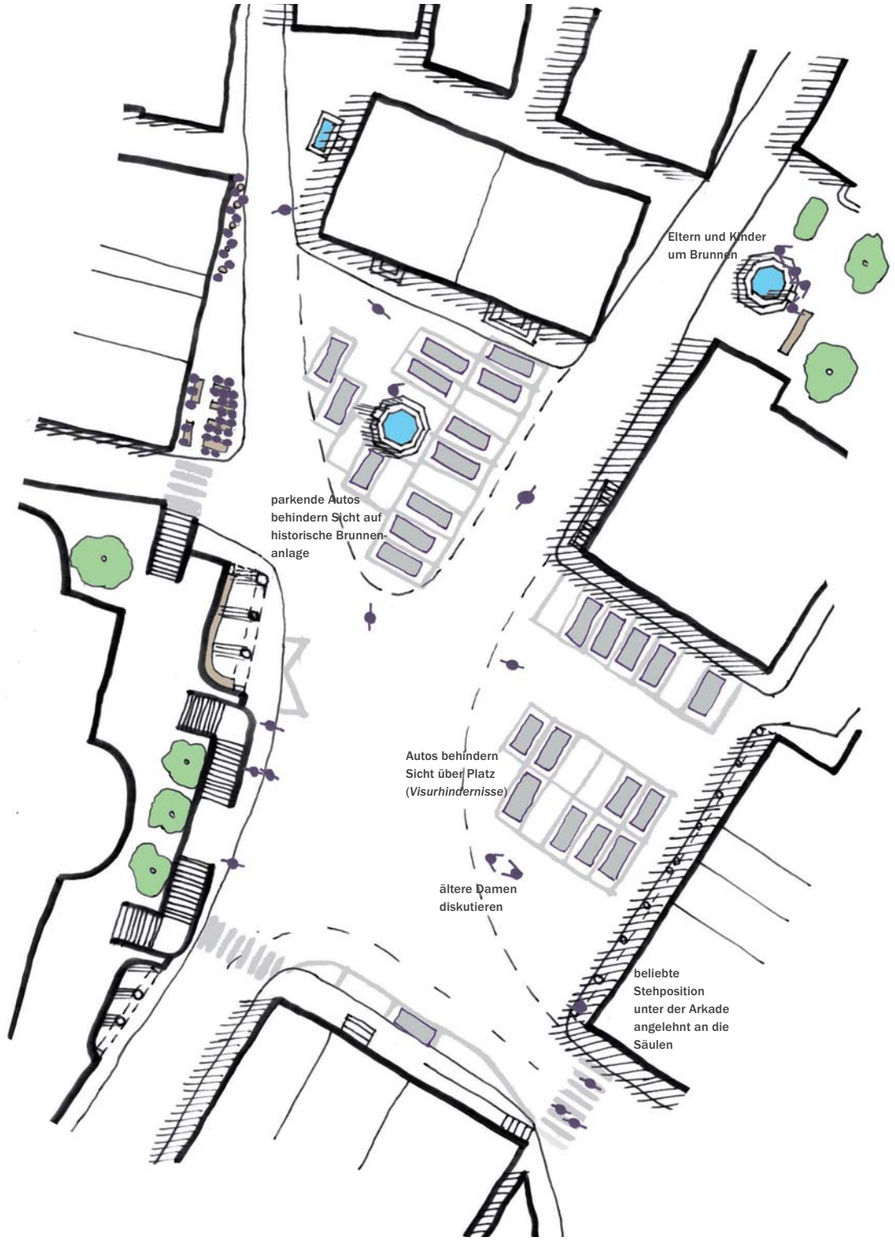
- Stehende Person (Blickrichtung)
- Gehende Person
- Sitzende Person
- Parkiertes Auto
- Tisch Café / Restaurant
- Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrbereich Autos (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrrichtung Autos



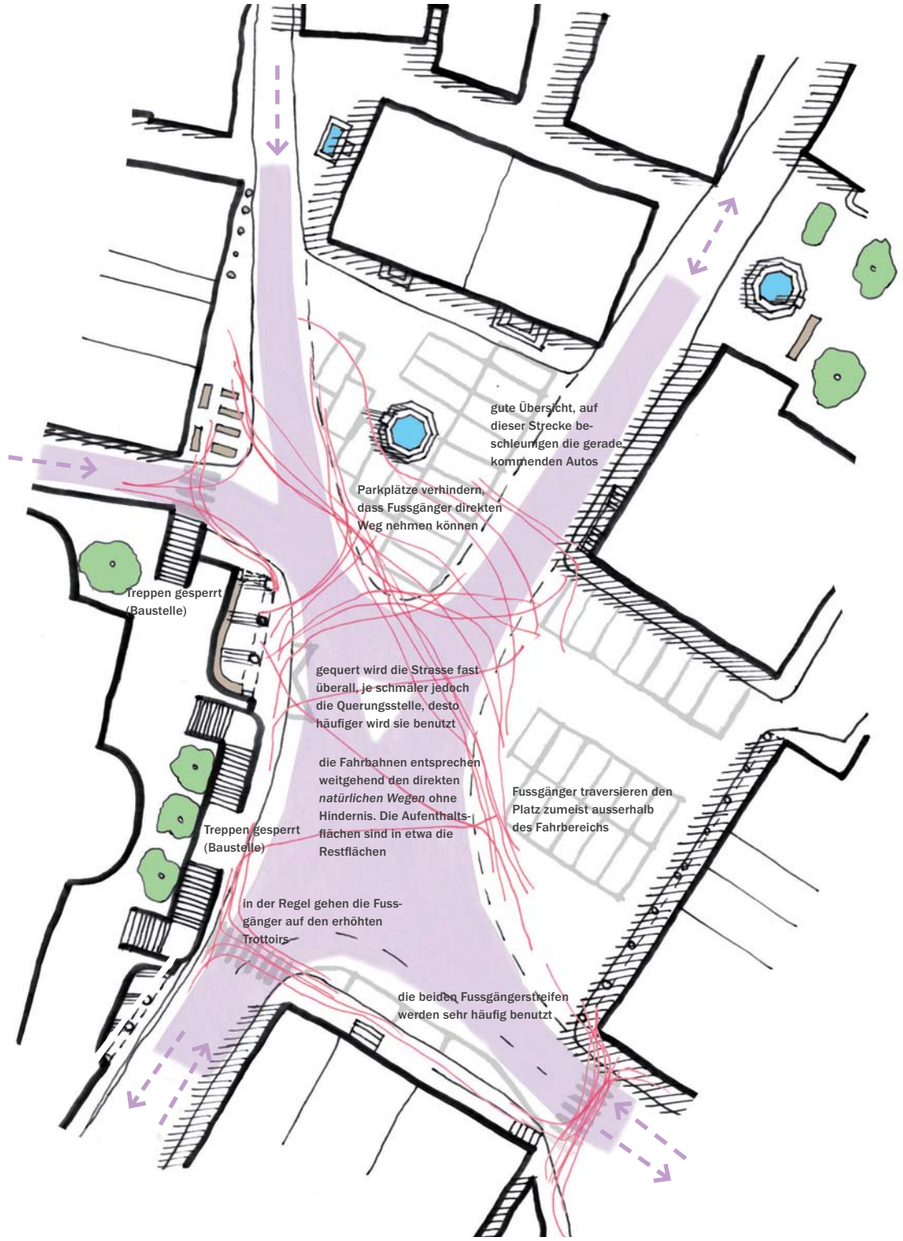




254. Übersichtsplan mit Randnutzungen und Platzelementen
255. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 10 Uhr (8.4.2011, 12°, sonnig mit leichter Bewölkung)




256. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 13 Uhr (8.4.2011, 18°, sonnig)
257. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 17 Uhr (8.4.2011, 18°, sonnig)




258. Fahrbereich Autos und Querungstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)

### Funktion und Form des Platzes

Platztyp nach Bedeutung: *Verkehrsplatz*, *Nutzplatz*
Grösse: ca. 63 x 31m

Bedeutung und Geschichte
Der Place Central ist der wichtigste Platzraum von Monthey - einer Kleinstadt im Wallis. Mit der Umgestaltung von 1986 sollte im Rahmen einer Belagsanierung die städtebauliche Situation verbessert werden. Vor dem Umbau wirkte der Platz sehr ungeordnet und war primär geprägt vom Durchfahrtsverkehr. Die Platzanlage war eine wenig attraktive Strassenkreuzung. [67] [76]

Form und Raum
Grundgedanke des Gestaltungskonzeptes war die Neudefinition und Ordnung des Raums. Dafür wurde eine ovale Fläche in den Platz integriert, auf welcher der Verkehr abgewickelt wird. In der Mitte dieses Ovals befindet sich der alte Brunnen, welcher bewusst erhalten wurde, denn der Brunnen ordnet innerhalb der geometrischen Grundfigur den Verkehr. Das Oval liegt zwei Stufen unter den Randbereichen und gibt dem Platzraum eine einfache architektonische Grundfigur und grenzt durch den Niveauversatz die Seitenbereiche wirkungsvoll vom Strassenraum ab. Dies erlaubt es, den Verkehr ohne sichtbare verkehrstechnische Elemente über den Platz zu leiten. So kann eine architektonisch und städtebaulich überzeugende Platzfigur mit den Anforderungen des Verkehrs verbunden werden.

Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten
Die Platzgestaltung beinhaltet abgesehen vom alten Brunnen im Zentrum und ein paar wenigen Sitzbänken kaum Möblierung.

Die Ausbildung des Ovals ist sorgfältig und mit Liebe zum Detail durchgestaltet und hochwertig materialisiert. Um das Oval angebracht sind Beleuchtungsmasten auf geometrischen Natursteinquadern. Abgesehen von den Einfahrtsstrassen sind zur Überwindung des Höhenunterschiedes jeweils zwei Treppenstufen angeordnet. Bei den Fussgängerstreifen besteht der Übergang aus einer schiefen Ebene und Stufen.

Funktionen des Platzes
Im Alltag ist der Platz durch den motorisierten Verkehr geprägt und ein typischer *Verkehrsplatz*, der in den Randbereichen für die Aussenbestuhlung der Cafés und Restaurants Platz bietet.
Der Platz hat jedoch zwei Gesichter. Regelmässig wird er während Anlässen für den *MIV* gesperrt (Bilder 73 bis 88), sei dies für regelmässige Gemüsemärkte unter der Woche, Jahrmärkte oder Feste wie die Fasnacht.
Für diesen Wandel ist der Platz sehr gut geeignet. So sieht man dem Platzraum nicht an, dass normalerweise jeden Tag tausende Autos über den Platz fahren, denn die Alternativnutzungen haben eine hohe Selbstverständlichkeit.

Randnutzungen
Der Platz hat eine solide und raumwirksame Randbebauung, die ihn als Raum empfinden lassen. Auf der einen Seite ist der Platz durch regelmässig angeordnete Bäume begrenzt, welche den Strassenraum zeichnen und einen kleinen Park bilden.
Um den Platz befinden sich in den Erdgeschossen Geschäfte, Banken und Cafés. Beim Place Central zeigt sich wiederum die Wichtigkeit passender und platzbelebender Randnutzungen. Die Aussenbestuhlung der Cafés haucht dem Place Central Leben ein.

259. Sicht von oben auf den Platz
260. Der Platz als Kreuzung vor der Umgestaltung
261. Kreisverkehr auf dem Platz

### Verkehr

Verkehrsmenge: 13'600 *DTV* [76]
Verkehrsregime: Tempo 50
Verkehrsführung: Kreisverkehr

Knotenpunkt und Verkehrsbelastung
Die Ortsdurchfahrt mit einer grossen Verkehrsbelastung, liegt genau auf der Längsachse des Platzes. Auch die zentrale Einkaufsstrasse mit einer Fussgängerzone grenzt an den Platz und übernimmt eine Verteilerfunktion für die innerörtliche Erschliessung. [67] [76]

Verkehrsführung und Geschwindigkeitsregime
Die Verkehrsfläche befindet sich innerhalb des in den Platzraum integrierten Ovals. Dank dem Brunnen wird der Verkehr im Kreisverkehr gelenkt. Trotz der Grundfigur und dem Brunnen entsprechen die Wege für den motorisierten Verkehr weitgehend den direkten Wegen und sind relativ direkt zurückzulegen. Innerhalb des Ovals kann auch gut und ohne den Verkehr stark zu beeinträchtigen eine der Nebenstrassen genommen werden.
Obwohl der Verkehr bis Tempo 50 zulässig ist, sind die Autos deutlich langsamer unterwegs. [76]

Fussgänger
Die Fussgänger werden peripher um das Oval geführt, einerseits in den erhöhten Seitenbereichen und auf den Fussgängerstreifen. Die Fussgängerbereiche befinden sich in den Seitenbereichen und diejenigen der Autos im Oval. Die Trennung der Verkehrsteilnehmer ist deutlich, was sich auch darin zeigt, dass nur wenige Fussgänger das Oval direkt queren. Einerseits ist die Strasse dort sehr breit aber auch der Höhenunterschied führt zu einer starken Trennwirkung.

Parkplätze
In neuerer Zeit wurde die Pflästerung der Verkehrsfläche im Oval durch Asphalt ersetzt. Gleichzeitig wurden sechs Parkplatzfelder markiert. Diese werden rege benutzt. Es zeigt sich aber, dass auf den übrigen Flächen des Ovals, welche sich nicht auf der unmittelbaren Verkehrsfläche befinden oft wild parkiert wird, da die dazu notwendigen Flächen vorhanden sind.

Aufenthaltsnutzungen
Obwohl die Aufenthaltsflächen relativ stark fragmentierte Restflächen sind, funktionieren sie sehr gut für die Aufenthaltsnutzungen. Deren deutliche Erhöhung und Distanz zu der Fahrbahn führen zu attraktiven Seitenbereichen.

### Fazit

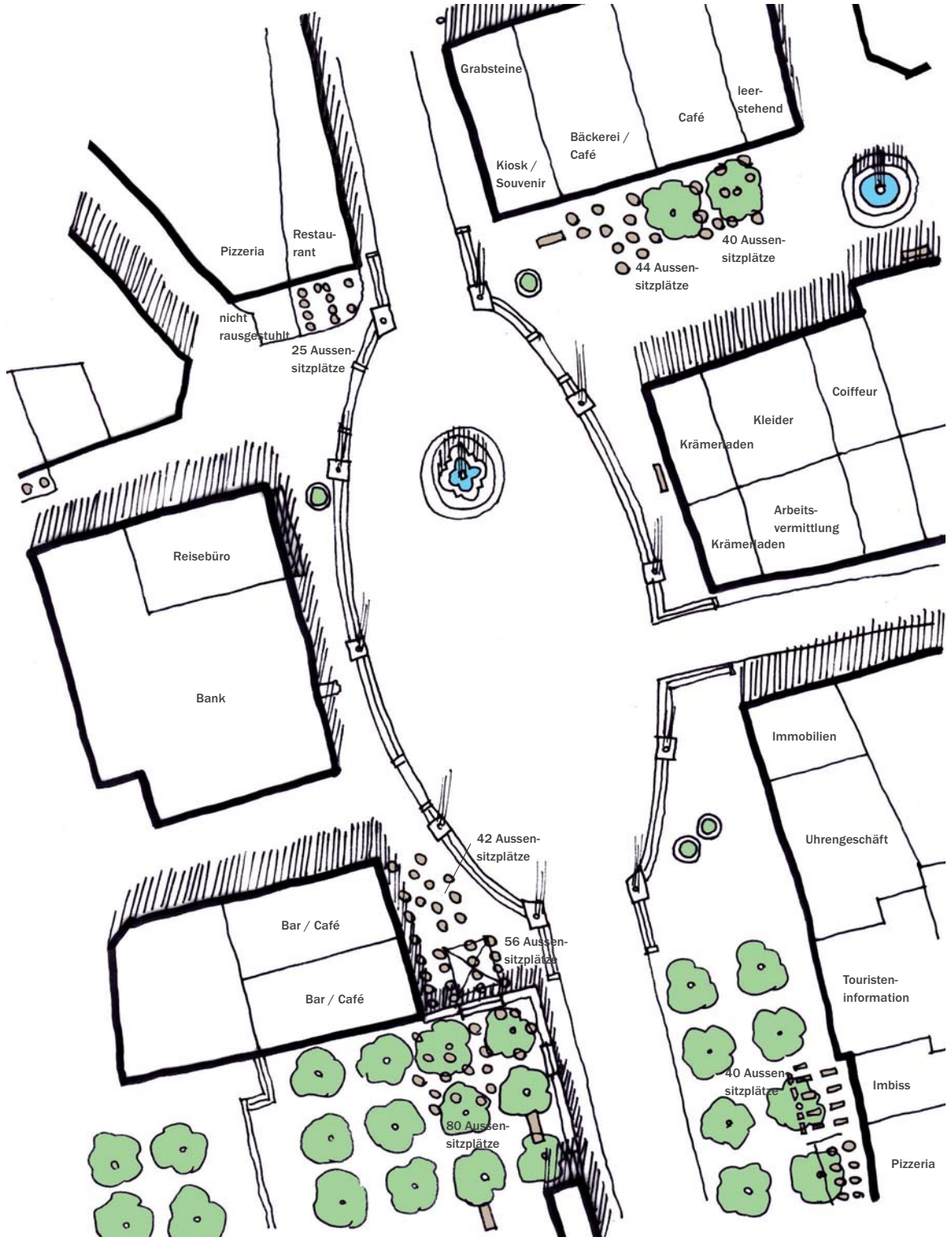
Die Grundkonzeption mit dem Oval und die sorgfältige Detaillierung führen dazu, dass der Platz räumliche Qualitäten und eine zeitlose Eleganz besitzt, sich aber dennoch diskret der Randbebauung unterordnet. So können trotz dem Durchfahrtsverkehr Platzqualitäten erreicht werden, welche durchaus der klassischen Platzdefinition entsprechen. Die Randbereiche bieten den Umständen entsprechend eine sehr hohe Aufenthaltsqualität.
Die Strategie mit einer geometrischen Form den Platz zu ordnen und den Verkehr möglichst ohne verkehrstechnische Elemente und Markierungen in einer architektonischen Figur zu leiten, ist auf dem Place Central eindrücklich gelungen. Der Platz funktioniert in seinen verschiedenen Aufgaben sehr gut - sei dies als *Verkehrsplatz* wie auch als *Nutzplatz*.

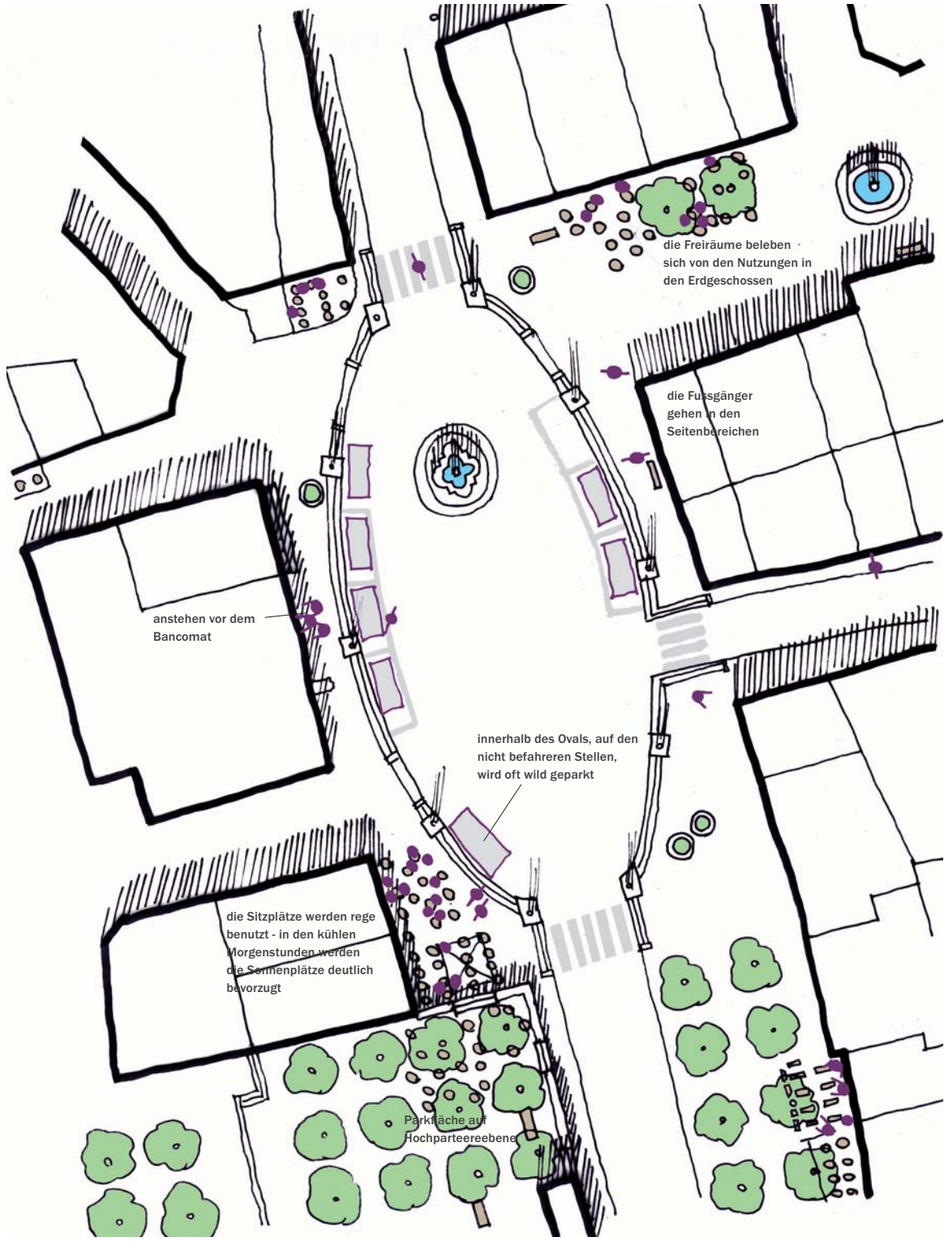
262. Sorgfältige Übergänge zwischen den Randbereichen und der Verkehrsfläche (mit integrierten Strassenlampen)
263. Sicht auf Park am Rande des Platzes

264. Lage Place Central
innerhalb Ortsgefüge
(Mst. 1:6'666)

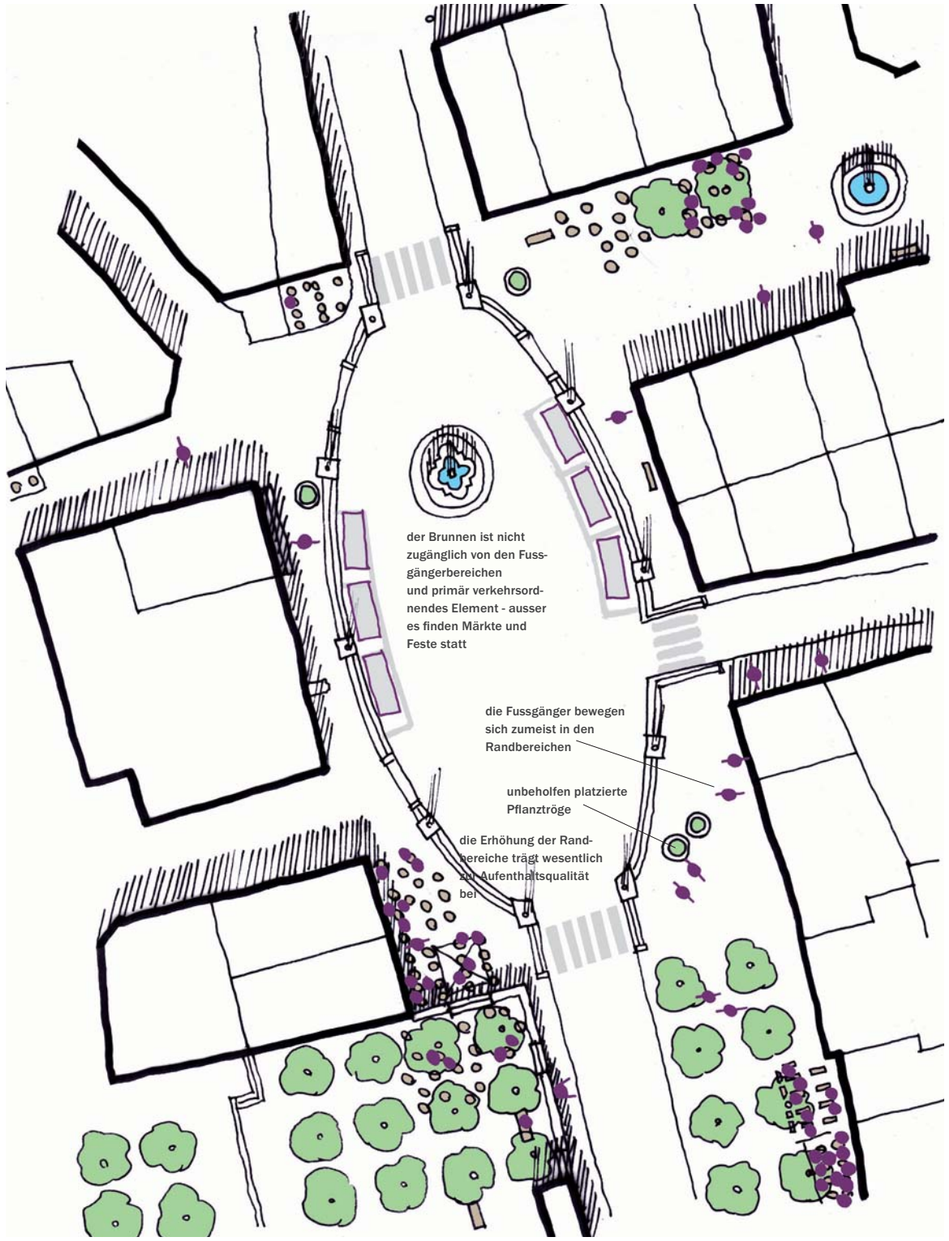
Monthey, Place Central
Legende zur Kartierung der Tätigkeiten auf Skizzen 265 bis 269 (1cm = ca. 5.2m, 10m = ca. 1.9cm):

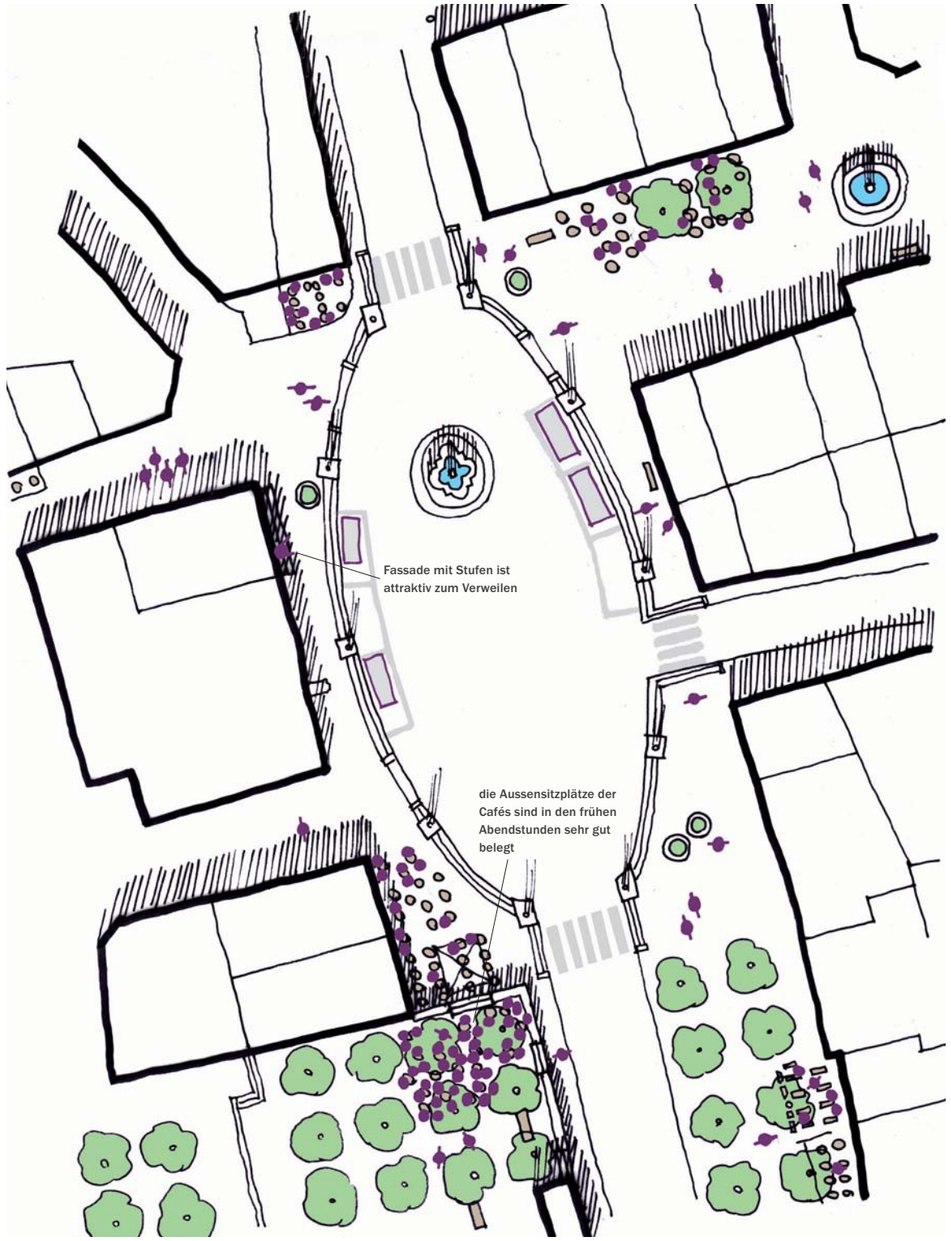
- Stehende Person (Blickrichtung)
- Gehende Person
- Sitzende Person
- Parkiertes Auto
- öffentliche Sitzbank
- Tisch Café / Restaurant
- Blumentrog
- Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrbereich Autos (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrrichtung Autos



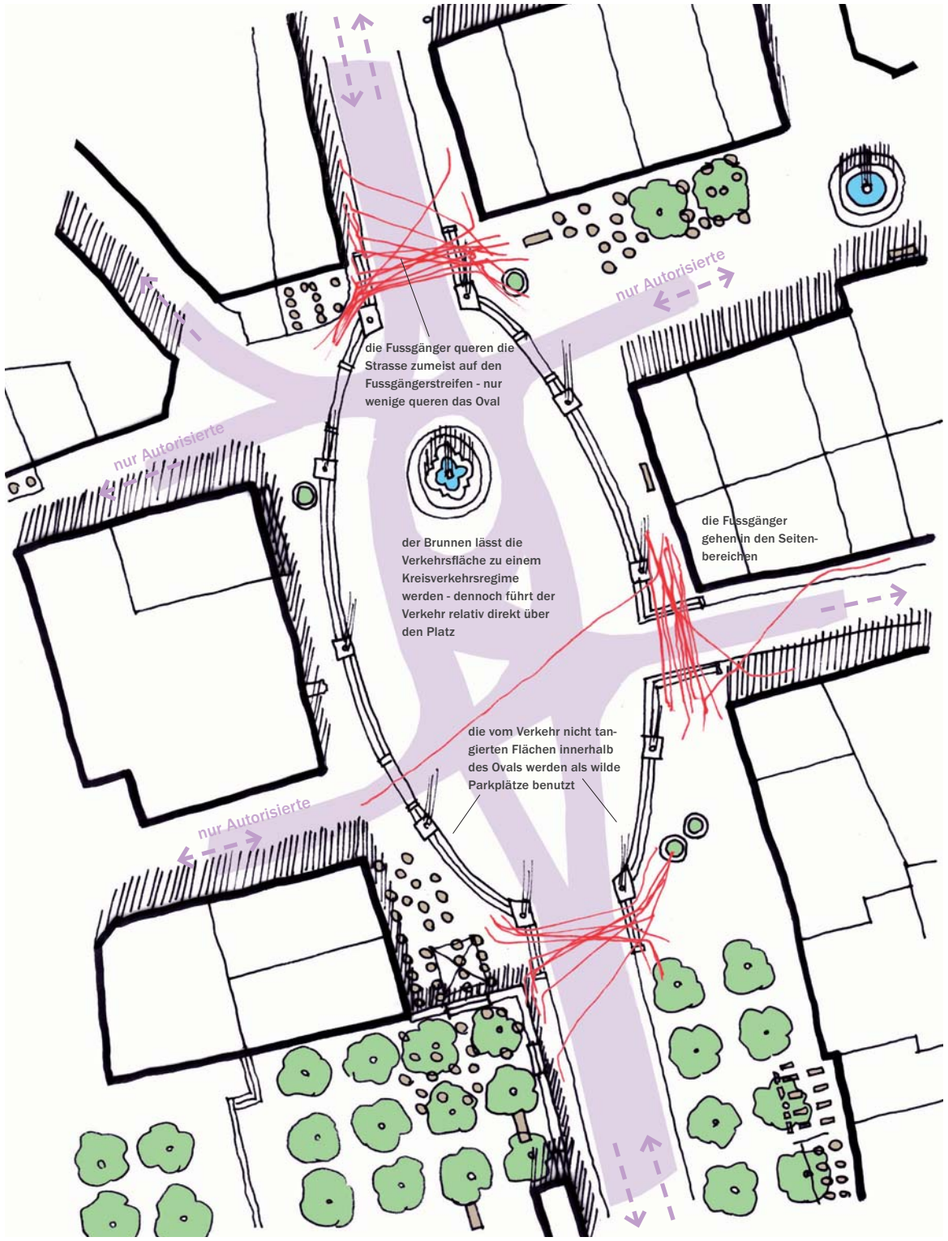




265. Übersichtsplan mit Randnutzungen und Platzelementen
266. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 10 Uhr (18.04.11, 13°, sonnig)




267. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 13 Uhr (18.04.11, 20°, sonnig)
268. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 17 Uhr (18.04.11, 20°, sonnig)




269. Fahrbereich Autos und Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)

### Funktion und Form des Platzes

Platztyp nach Bedeutung: *Verkehrsplatz*
Grösse: ca. 101 x 73m

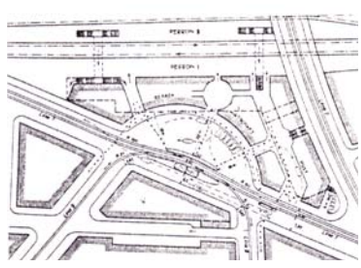
Bedeutung und Geschichte
Ab 1894 verkehrten vom Bahnhof Enge, der sich direkt in der ovalen Randbebauung befindet, Züge über Wädenswil nach Goldau. Von dort aus fuhr dann die Gotthardbahn ins Tessin. So war für viele Fahrgäste aus dem Tessin der Platz die erste Begegnung mit der Stadt Zürich - daher bekam die Platzanlage ihren Namen.
Das Bahnhofsgebäude Zürich-Enge wurde zwischen 1925 und 1927 erbaut. Der Entwurf der Architekten sah lediglich einen halbrunden Vorplatz vor. Die östliche Strassenseite sollte wieder bebaut werden. Was jedoch ausgeblieben ist.
Der Tessinerplatz sorgte in der Stadt für Probleme. Bahnhofsvorplätze haben eine hohe Priorität und wurden als Visitenkarten der Stadt geplant. Beim Tessinerplatz konnte dies lange nicht erfüllt werden. Einer grosszügigen Verkehrserschliessung zuliebe wurden Häuser abgerissen und neue Strassen angelegt. So entstand ein Platz mit ursprünglich nicht beabsichtigten Ausmassen, der den Eindruck hinterliess, unvollendet und nicht gestaltet zu sein.
Der Platz vor dem Bahnhof Enge wurde 2006 neu gestaltet. Nebst einer neuen Infrastruktur erhielt der Platz zahlreiche gestalterische Veränderungen. [77] [78] [79]

Form und Raum
Mit der Umgestaltung konnte die wenig attraktive Grunddisposition und räumliche Qualität des Platzes nicht neutralisiert werden. Die grössere Teilfläche des Platzes ist von wenig belebenden Fassaden umgeben und wirkt hilflos. Die wichtigere Fläche vor dem Bahnhof hingegen ist deutlich kleiner und durch Abstellplätze belegt. Es hat zwei Fragmente ohne direkten Bezug zueinander, die von der Verkehrsfläche getrennt sind. Platanen sollen ein grünes Laubdach bilden, damit der Bahnhof wieder ein Gegenüber bekommt. Eventuell kann dieser Effekt verstärkt werden, wenn die Bäume etwas gewachsen sind. [78] [79]

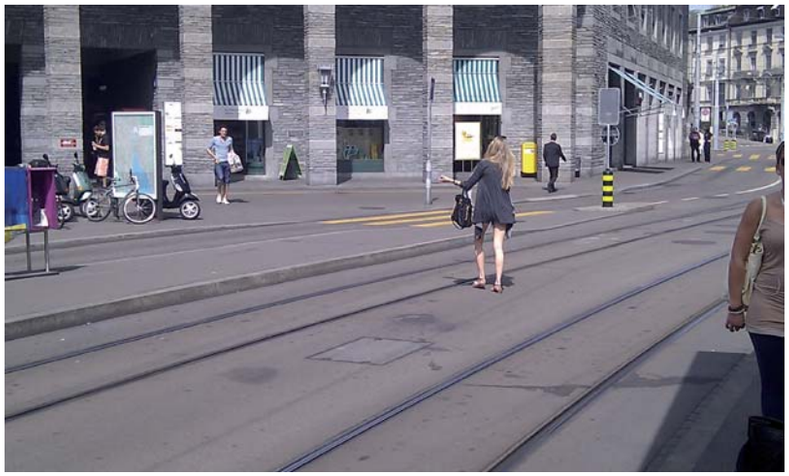
Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten
Auf der leicht erhöhten Aufenthaltsfläche ist ein Teppich aus unregelmässigen fünfeckigen Granitplatten ausgelegt. Diese Struktur soll das Thema der typischen Tessiner Plattenbeläge zum Ausdruck bringen. Der Ort wird mit zwei Elementen möbliert. Ein Brunnen aus Granit und eine runde Bank aus massivem Holz laden zum Verweilen ein. [78] [79]
Die runde Bank wird rege benutzt und scheint so dem Bedürfnis der Passanten zu entsprechen. Auf der Fläche hat es hingegen angesichts dessen, dass die Fläche nur wenig Bestuhlung von Cafés und Restaurants ausweist, wenige fest eingerichtete Sitzmöglichkeiten.

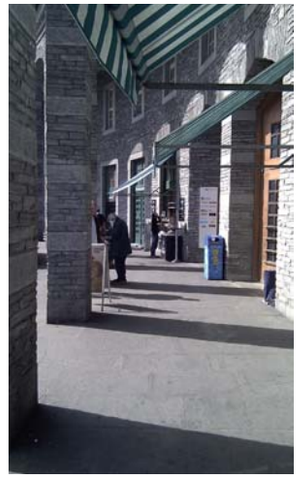
Funktionen
Der Platz ist ein wichtiger Umsteigestandort für den Bahn- und Tramverkehr. Der kleinere Bahnhofsvorplatz ist primär Vorfahrt zum Bahnhof, Abstellplatz für Autos, Fahrräder und auch belegt mit Taxis. Die grössere Platzfläche dient dem Aufenthalt. Auch finden darauf regelmässig Gemüsemärkte statt.

Randnutzungen
Das halbrunde Oval des Bahnhofgebäudes mit Arkade hat Läden, Migros und Bäckerei, welche die davor liegende Fläche beleben. Die kleine Platzfläche wird jedoch als *Verkehrsplatz* benutzt und hat keinen Platz für belebende Platznutzungen.
Auf der grossen Aufenthaltsfläche hätte es Platz für solche Nutzungen. Das Problem ist jedoch der sehr abweisende, geschlossene Charakter der Fassade, welche den Platz nicht belebt und ihn steril bleiben lässt, wie auch das Tramgeleise welches sehr nahe dem Gebäude entlang angeordnet ist. Auf der kurzen Platzseite hat es im Erdgeschoss ein Café mit Aussenbestuhlung, welche jedoch nur einen kleinen Beitrag zur Belebung des Platzes beitragen kann.



270. Sicht von oben auf den Platz
271. Der Platz um 1935
272. Plan mit dem Tessinerplatz in der Grösse und Disposition wie er ursprünglich gedacht war





### Verkehr

Verkehrsmenge: 8000 *DTV* [80]
ÖV Ein-Aussteiger: 23'500 Personen (Zug und Tram) [81]
Verkehrsregime: Tempo 50
Verkehrsführung: mittig und seitlich durchfahren

Knotenpunkt und Verkehrsbelastung
Als Umsteigeort ist der Tessinerplatz besonders für den öffentlichen Verkehr wichtig. Über den Platz führen denn auch drei Geleise. Zudem ist auf der Aufenthaltsfläche eine Wendeschleife angeordnet, welche aufgrund der hohen Wenderadien der Trams sehr viel Platz beansprucht. Als Haltestellen sind gedeckte niedrige Wartehäuser angeordnet, welche die räumliche Gesamtwirkung des Platzes nur wenig beeinträchtigen.

Verkehrsführung
Die insgesamt vier nebeneinanderliegenden Strassen und Geleise mit dazwischenliegenden Warteinseln haben eine grosse Trennwirkung und teilen die Platzfläche in zwei komplett verschiedene Platzhälften. Mit der Gestaltung werden die Unterschiede zusätzlich betont. Die Materialien und Randsteine der Platzfläche sind jedoch fast die gleichen wie bei den Warteinseln.
Die Fahrbahnen nehmen viel Raum ein. Dass die Platzanlage zuviele verkehrliche Aufgaben erfüllen muss, zeigt sich bei der Wendeschleife des Trams, welche diskret in die Aufenthaltsfläche integriert ist, aber dennoch die Platzgliederung beeinträchtigt, ein wenig in gestalterischer Hinsicht - viel mehr verunmöglicht es dem Platz jedoch, sich wirkungsvoll mit Leben zu erfüllen.

Fussgänger und Geschwindigkeitsregime
Das Platzbeispiel zeigt eindrücklich, dass sobald die Fahrbahnen sehr schmal sind, wie zwischen den Haltestellen, die Strasse auch ohne Fussgängerstreifen ohne Probleme überall gequert wird. Das Tempo 50 Regime scheint hierbei keine negativen Auswirkungen zu haben oder zu gefährlichen Situationen zu führen.

Aufenthaltsnutzungen
Der Platz ist dem Paradox ausgesetzt, dass die wichtigere Platzfläche für Aufenthaltsnutzungen zu klein und die grössere Fläche vom Geschehen zu abgekoppelt ist um belebt zu sein, respektive seine Randnutzungen zu einer Belebung wenig beitragen können. Zudem hat die grössere Platzfläche auch wenig Elemente auf der Fläche, um den Platz vom innen her zu beleben.

### Fazit

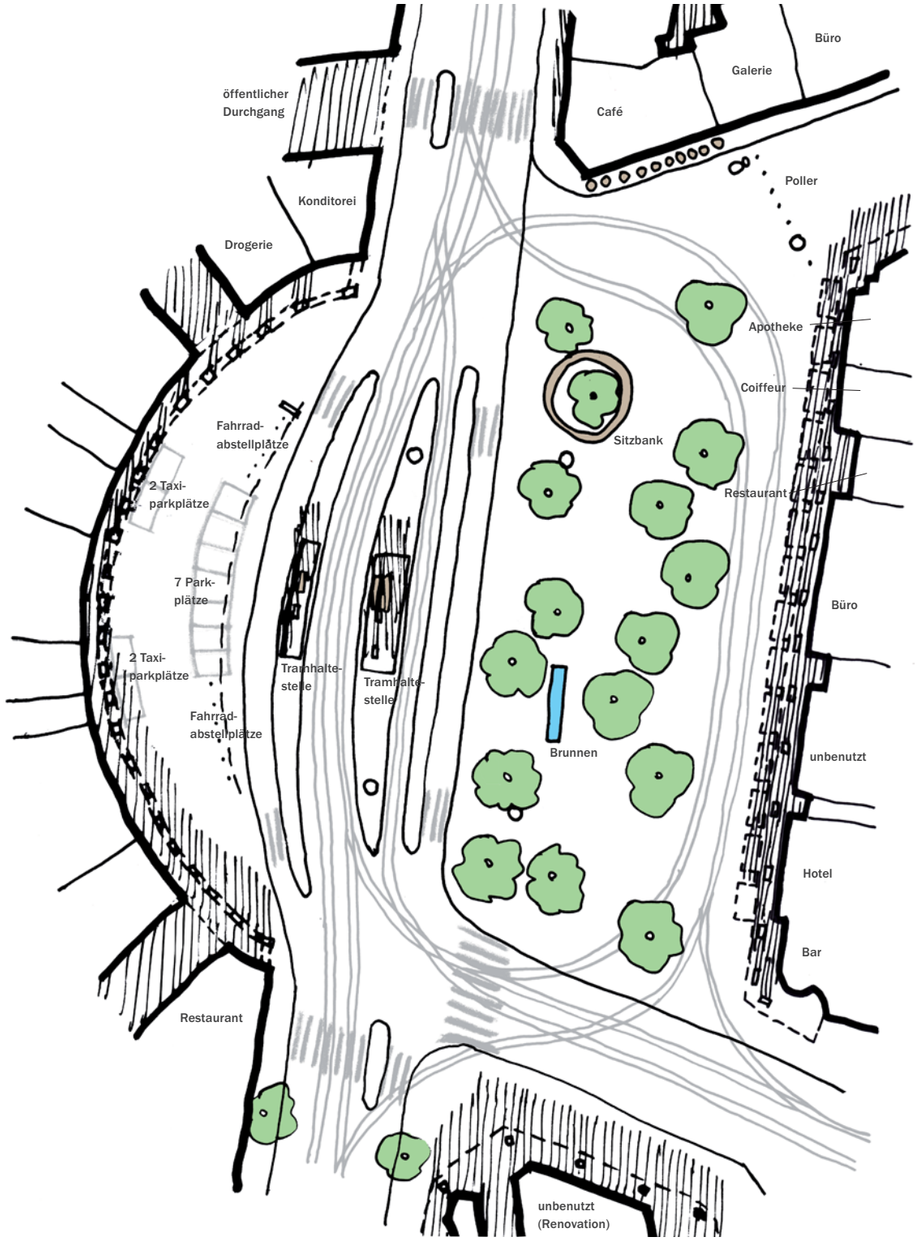
Der Platz bietet eine neugestaltete Aufenthaltsfläche, hat jedoch einige Probleme. Das grundlegendste Problem ist die schwierige räumliche Grunddisposition mit dem kleinen Bahnhofsvorplatz und der grossen abgekoppelten Aufenthaltsfläche und seiner Grundform. Hinzu kommt die fehlende Belebung der Aufenthaltsfläche durch die Erdgeschosse der Randbebauung und dass der Platz zu viele verkehrliche Aufgaben zu erfüllen hat. Insbesondere die Wendeschleife des Trams, welche auf dem grafisch anmutenden Teppich der Aufenthaltsfläche angeordnet ist, verunmöglicht die wirkungsvolle Anordnung von Nutzungen vom Rande her und trägt dazu bei, dass der Tessinerplatz auch nach der Umgestaltung noch Wünsche offenlässt.

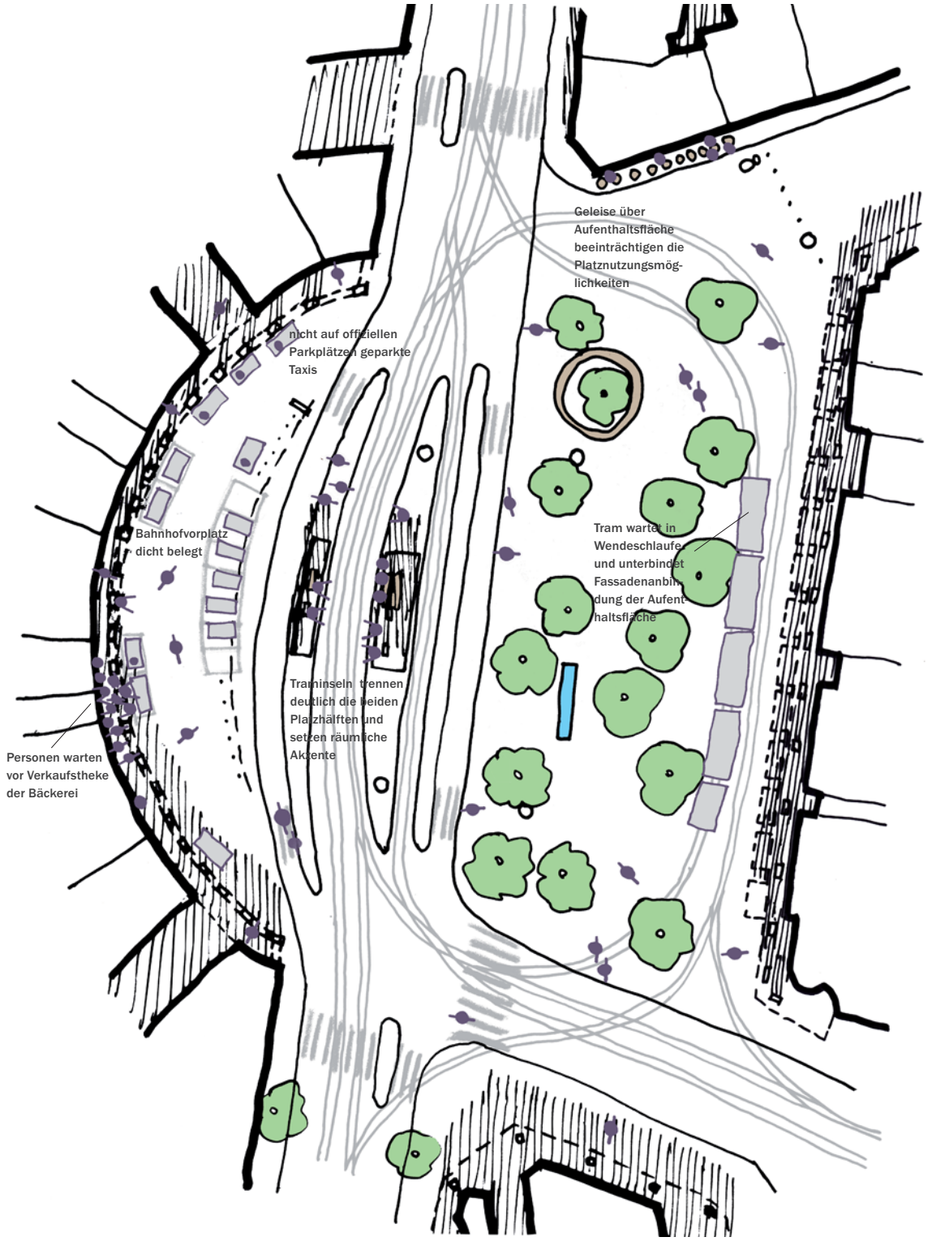
273. Die Fahrbahn zwischen den Haltestellen wird überall gequert
274. Die Wege unter der Arkade des Bahnhofs sind sehr beliebt
275. Die runde Sitzbank auf dem Platz
276. Die nackte unbelebte Fassade am Platzrand

277. Lage Tessinerplatz
innerhalb Stadtgefüge
(Mst. 1:6'666)

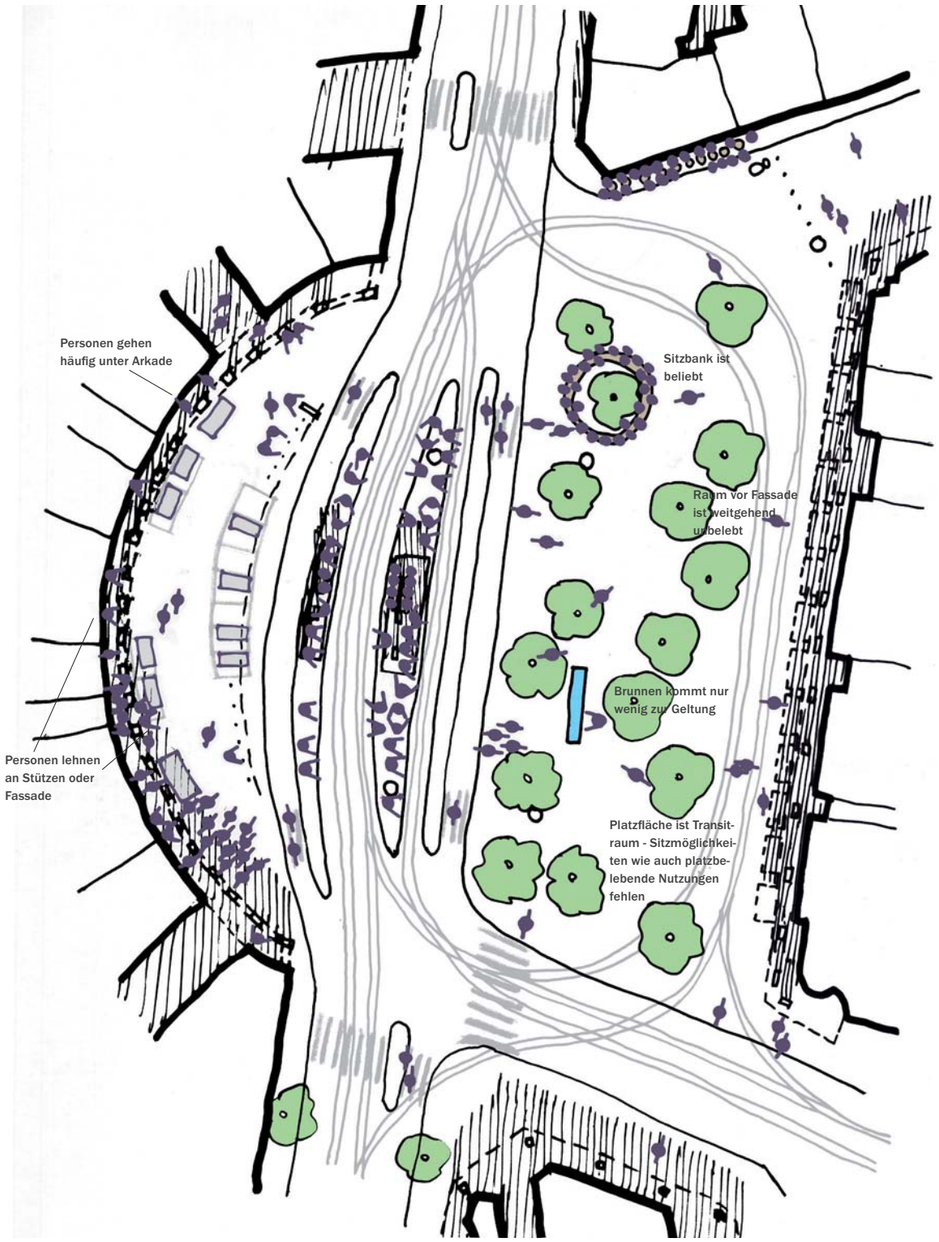
Zürich, Tessinerplatz
Legende zur Kartierung der Tätigkeiten auf Skizzen 278 bis 282 (1cm = ca. 6.5m, 10m = ca. 1.5cm):

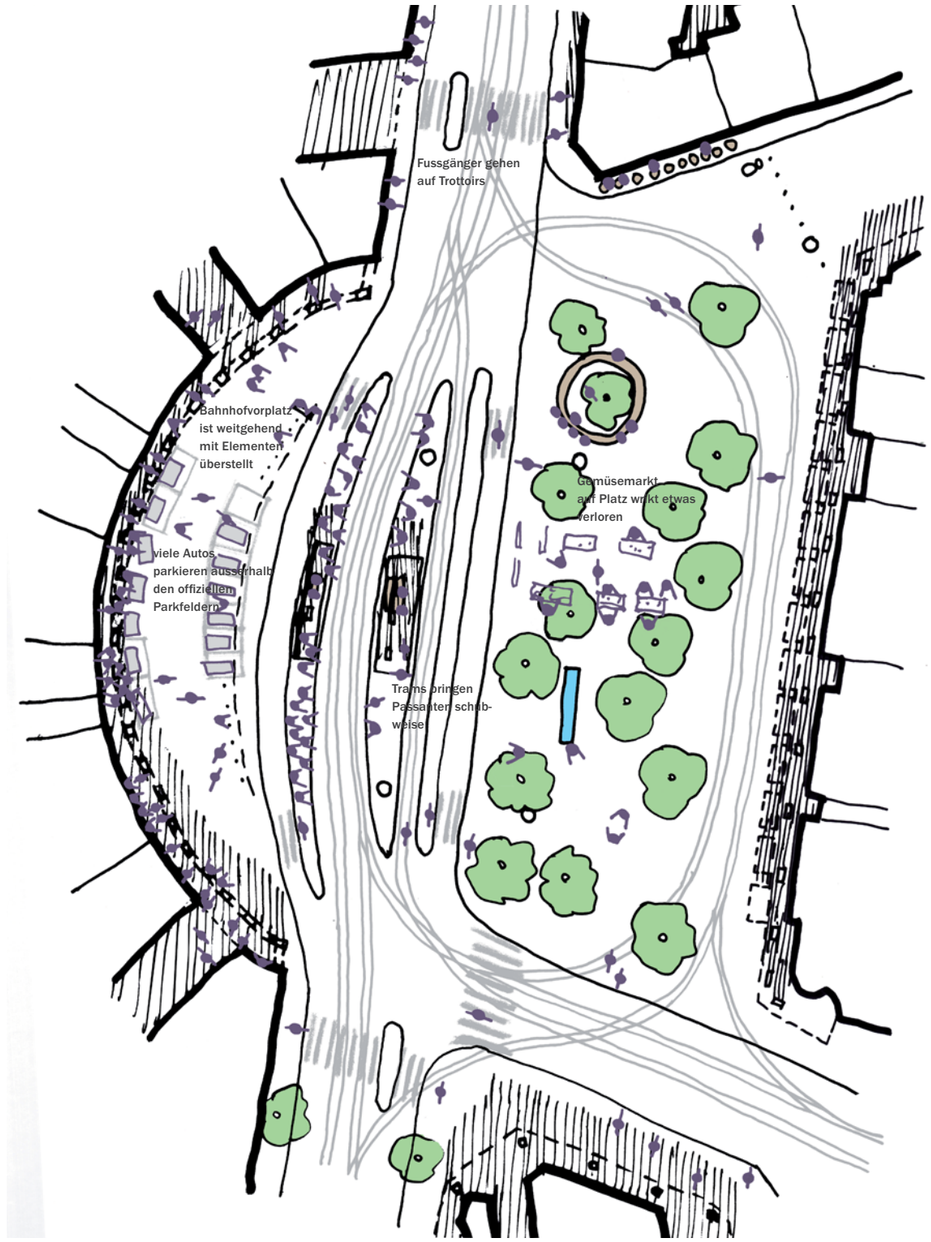
- Stehende Person (Blickrichtung)
- Gehende Person
- Sitzende Person
- Parkiertes Auto
- öffentliche Sitzbank
- Tisch Café / Restaurant
- Tramschienen
- Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrbereich Autos (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrrichtung Autos



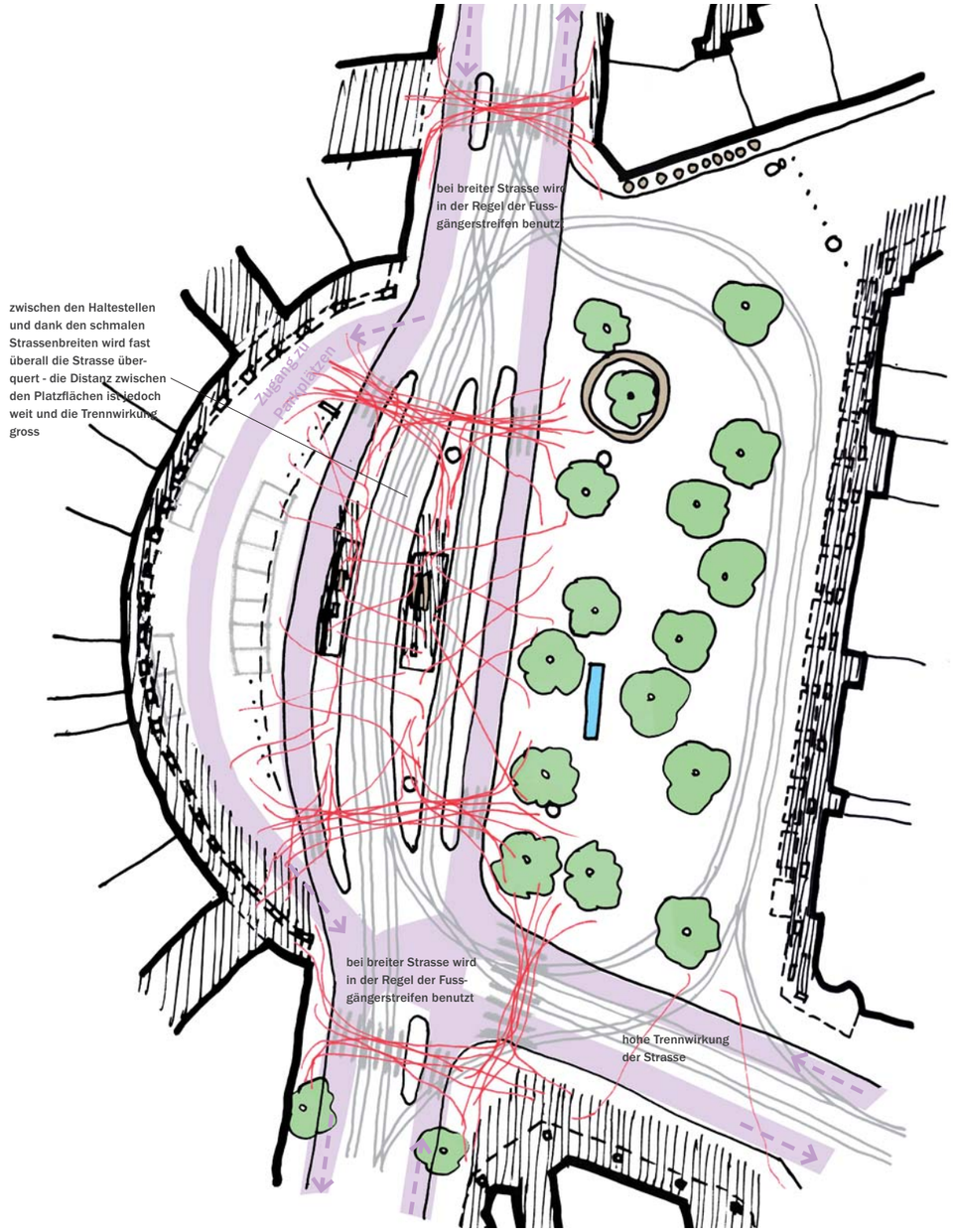




278. Übersichtsplan mit Randnutzungen und Platzelementen
279. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 10 Uhr (11.04.11, 12°, sonnig)




280. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 13 Uhr (11.04.11, 18°, sonnig)
281. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 17 Uhr (14.04.2011, 20°, sonnig)




282. Fahrbereich Autos und Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)

### Funktion und Form des Platzes

Platztyp nach Bedeutung: *Verkehrsplatz*
Grösse: ca. 77 x 66m

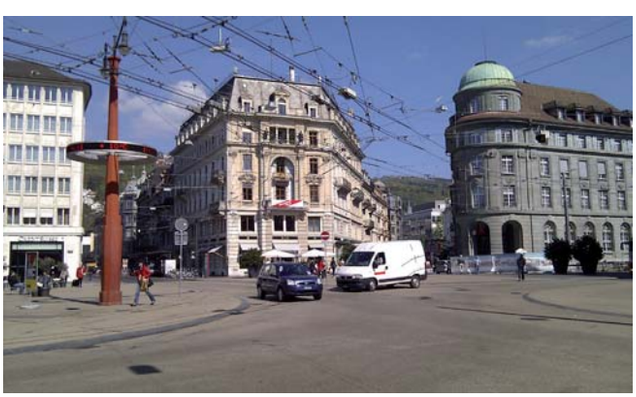
Bedeutung und Geschichte
Um 1825 wurde der Flusskanal zusammen mit dem Brückenplatz errichtet, worauf anschliessend um den Platz Wohn- und Geschäftshäuser entstanden. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde der Platz immer mehr durch den motorisierten Verkehr geprägt und verlor seine Qualitäten zusehends. Mit der Umgestaltung von 2002 sollte eine Aufwertung erzielt werden, bei welcher der Platz zudem in eine Begegnungszone umgewandelt wurde. [39] [82]
Im Stadtnetz der öffentlichen Freiräume ist der Zentralplatz sehr wichtig. Er ist das Bindeglied zwischen der Altstadt und dem Bahnhofsviertel und wichtiger Knotenpunkt für die Fussgänger, Busse und den Autoverkehr. Um den Platz sind viele repräsentative Nutzungen wie Banken und die Stadtverwaltung angeordnet.

Form und Raum
Der Raum des Zentralplatzes ist durch Gebäude mit einheitlichen Höhen gefasst und definiert. Die Einfahrtsstrassen sind jedoch relativ breit und der Platz ist beim Flusskanal relativ offen.
Mit der Integration des ockerfarbenen Rechtecks sollte die durch die Fahrbahnen stark fragmentierte und unregelmässige Fläche zusammengebunden und als durchlaufende Platzfläche lesbar gemacht werden. Das Rechteck ist vor allem ein visuelles Element ohne eine unmittelbare Logik in Bezug zu den Funktionen auf dem Platz oder der Randbebauung.

Gestaltung, Platzelemente und Sitzmöglichkeiten
Auf das ockerfarbene Platzrechteck tritt man über ein breites Betonband. Die Fahrbahnen sind durch Randsteine abgegrenzt, welche fast ebenerdig angeordnet sind, so dass sich die Aufenthaltsfläche und Fahrbahn fast auf gleichem Niveau befinden. Dies trägt neben der Farbgebung fast noch stärker dazu bei, dass die Trennwirkung der Fahrbahn reduziert wird.
Neben dem Brunnen und Cafépavillon, welche aus der Platzfläche ragen, sind auf dem Brunnen unzählige Sitzmöglichkeiten (teilweise unter einer Baumreihe) angeordnet. Auf dem Platz blieb zudem die alte Bushaltestelle erhalten, obwohl zur Schaffung von mehr Raum auf dem Platz die Haltestellen des Linienverkehrs in die Einfahrtsstrassen verschoben wurden. Die Haltestelle als umfunktioniertes Erinnerungsstück aus alten Zeiten erscheint etwas merkwürdig, obwohl deren Sitzbänke rege benutzt werden. Als Elemente mit willkürlichem Charakter erscheinen die verschiedenen und unregelmässig angeordneten Pflanztröge. Sie zeigen auf, dass auch mit dem Platzmobiliar in der gleichen Sorgfalt wie bei der Platzgestaltung umgegangen werden sollte.

Funktionen
Der Platz ist ein typischer *Verkehrsplatz* auf welchem Verkehrsströme zusammenkommen und sich neu verteilen. Die Randbereiche bieten jedoch attraktive Sitzmöglichkeiten einerseits im Café oder auf den verschiedenen Sitzmöglichkeiten. Neben dem Weihnachtsmarkt findet auf dem Platz unter anderem die 1.Mai Feier statt.

Randnutzungen
Das Café belebt den Platz wesentlich. Die anderen Erdgeschosse geben dem Platz mit ihren Nutzungen (Banken, Verwaltung) zwar Öffentlichkeitsrelevanz, beleben jedoch den Platz mit geschlossenen Erdgeschossfassaden kaum. Dem wurde Rechnung getragen und es wurden unzählige Sitzbänke auf dem Platz angeordnet, so dass der Platz dennoch rege benutzt werden kann.



283. Sicht von oben auf den Platz
284. Der Verkehrsknoten
285. Der Platz vor der Umgestaltung

### Verkehr

Verkehrsmenge: 10'000 bis 12'000 *DTV* [82]
Anzahl Busse: 1'230 pro Tag [82]
Verkehrsregime: Begegnungszone
Verkehrsführung: unregelmässig

Knotenpunkt und Verkehrsbelastung
Der Platz ist ein wichtiger Verkehrsknoten für den öffentlichen, wie auch den privaten Verkehr (Fussgänger, Velo und Autos). Mit der Umgestaltung 2002 wurde die Verkehrsmenge mittels Einbahnregimen reduziert und der Platz insbesondere für die Fussgänger aufgewertet. Die Verkehrsbelastung des *MIV* ist zwar immer noch erheblich, führt jedoch dank den tiefen Geschwindigkeiten zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen des Platzgefüges.

Verkehrsführung
Der motorisierte Verkehr führt direkt und weitgehend ohne Hindernisse über den Platz. Die Fahrbahnen fragmentieren den Platz unregelmässig. Gegenüber dem Zustand vor der Umgestaltung konnten jedoch die Verkehrsfläche und die Fahrbahnbreiten wesentlich reduziert werden, zugunsten von grösseren und zusammenhängenderen Aufenthaltsflächen. Insbesondere die kleinteiligen Verkehrsinseln mit verkehrslastigem Ausdruck konnten aufgehoben werden.
Obwohl die unregelmässige, durch die Verkehrslinien generierte Flächeneinteilung hinsichtlich einer ästhetischen Gliederung von Plätzen kein Wunschkriterium darstellt, konnte dennoch dank der sorgfältigen Ausgestaltung ein sehr gutes Resultat erzielt werden.

Fussgänger und Geschwindigkeitsregime
Die Fussgänger queren fast überall die Fahrbahn und suchen sich die Lücken zwischen den durchfahrenden Autos. Die Durchlässigkeit auf dem Platz funktioniert gut, einerseits für die Autos, welche zumeist fliessend durchfahren, wie auch für die Fussgänger. Dies zeigt sich dadurch, dass selbst schwache Verkehrsteilnehmer wie Kinder und ältere Personen ohne zu zögern und gefahrlos die Fahrbahnen überqueren. Wichtig dazu ist neben der schmalen Fahrbahn auch das geringe Geschwindigkeitsniveau der Begegnungszone mit den festgelegten 20 Stundenkilometern. Die Begegnungszone legt denn auch die rechtliche Basis für die Koexistenz zwischen den Fussgängern und dem *MIV*. Wie nachträgliche Messungen gezeigt haben, werden die Geschwindigkeiten genügend gut eingehalten. Fast 75% der Autofahrer halten sich an die gesetzlich festgelegte Limite. [82]

### Fazit

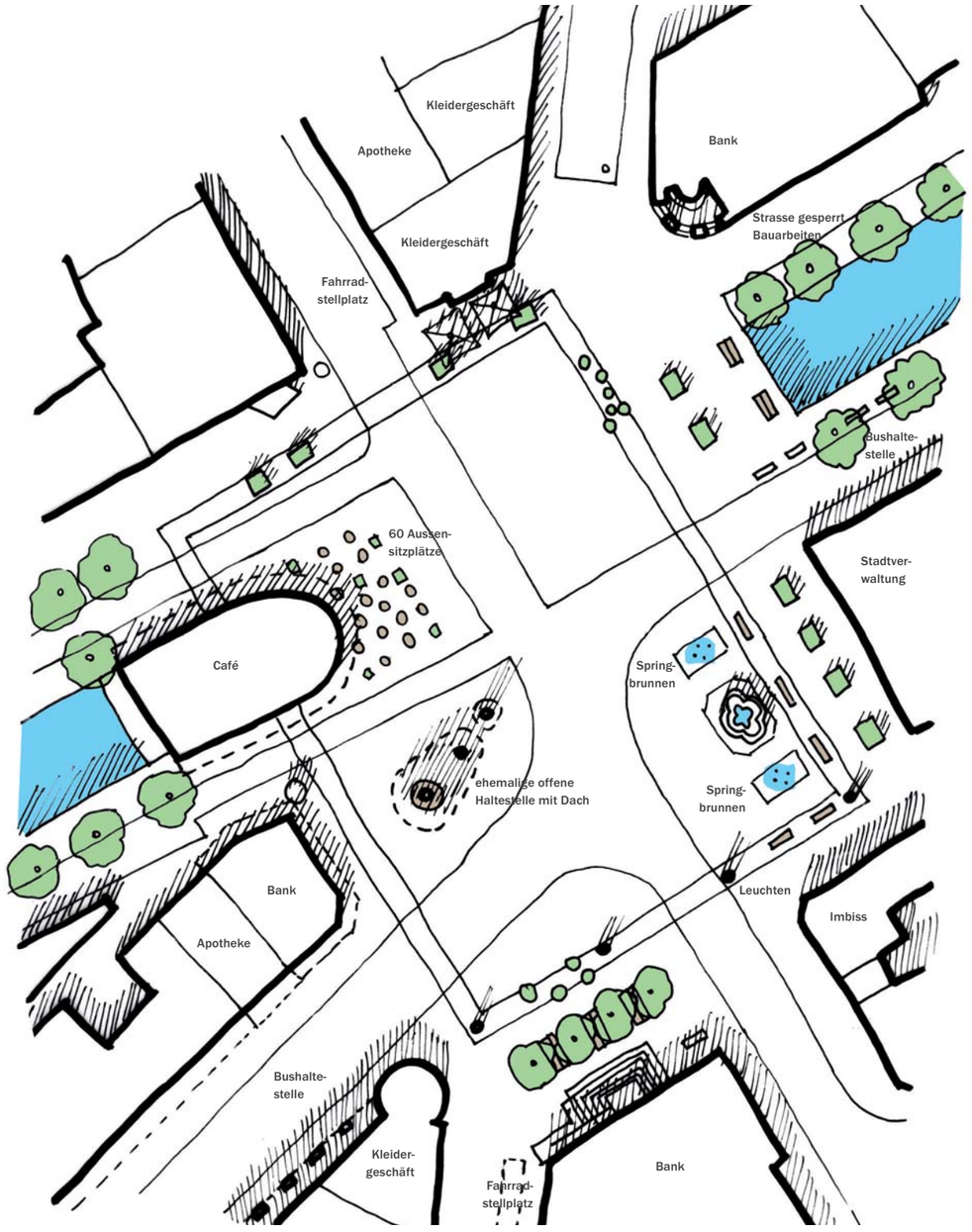
Der Zentralplatz ist ein gelungenes Beispiel, wie ein *Verkehrsplatz* mit vielen Sachzwängen dennoch zu einem attraktiven Stadtplatz werden kann.
Die Erfolgsfaktoren hierbei sind die Reduktion und Bündelung der Verkehrsflächen, die gestalterische Integration der fragmentierten unregelmässigen Flächen zu einer Gesamtfläche, die Koexistenz zwischen den Fussgängern und Autos dank der Einführung der Begegnungszone, der Verzicht auf verkehrstechnische Elemente und das sorgfältige Platzieren von Sitzmöglichkeiten auf dem Platz.
Dank der konsequenten Umsetzung des Konzeptes konnte so eine funktional und gestalterisch überzeugende Lösung realisiert werden.

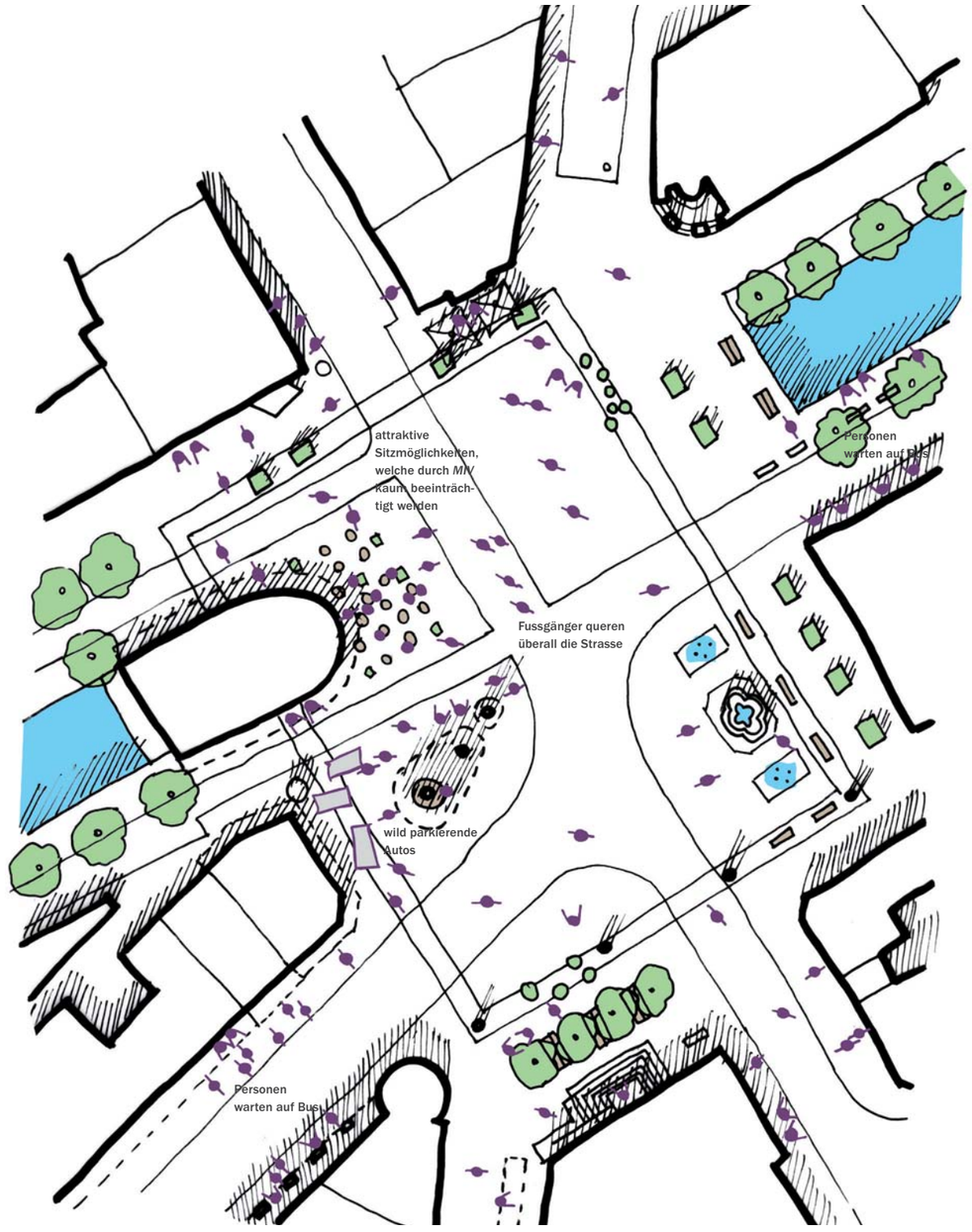
286. Übergang von Aufenthalts- zu Verkehrsfläche
287. Der Wechsel zum ockerfarbenen Platzrechteck ist mit einem breiten Betonband ausgebildet.
288. Das 1. Mai Fest auf dem Platz zeigt, dass die rechteckige ockerfarbige Fläche ein visuelles Element ohne funktionalen Bezug zu den Nutzungen ist.
289. Die Fussgänger überqueren fast überall die Strasse ohne den Verkehrsfluss der Autos wesentlich zu beeinträchtigen.

290. Lage Zentralplatz innerhalb Stadtgefüge (Mst. 1:6'666)

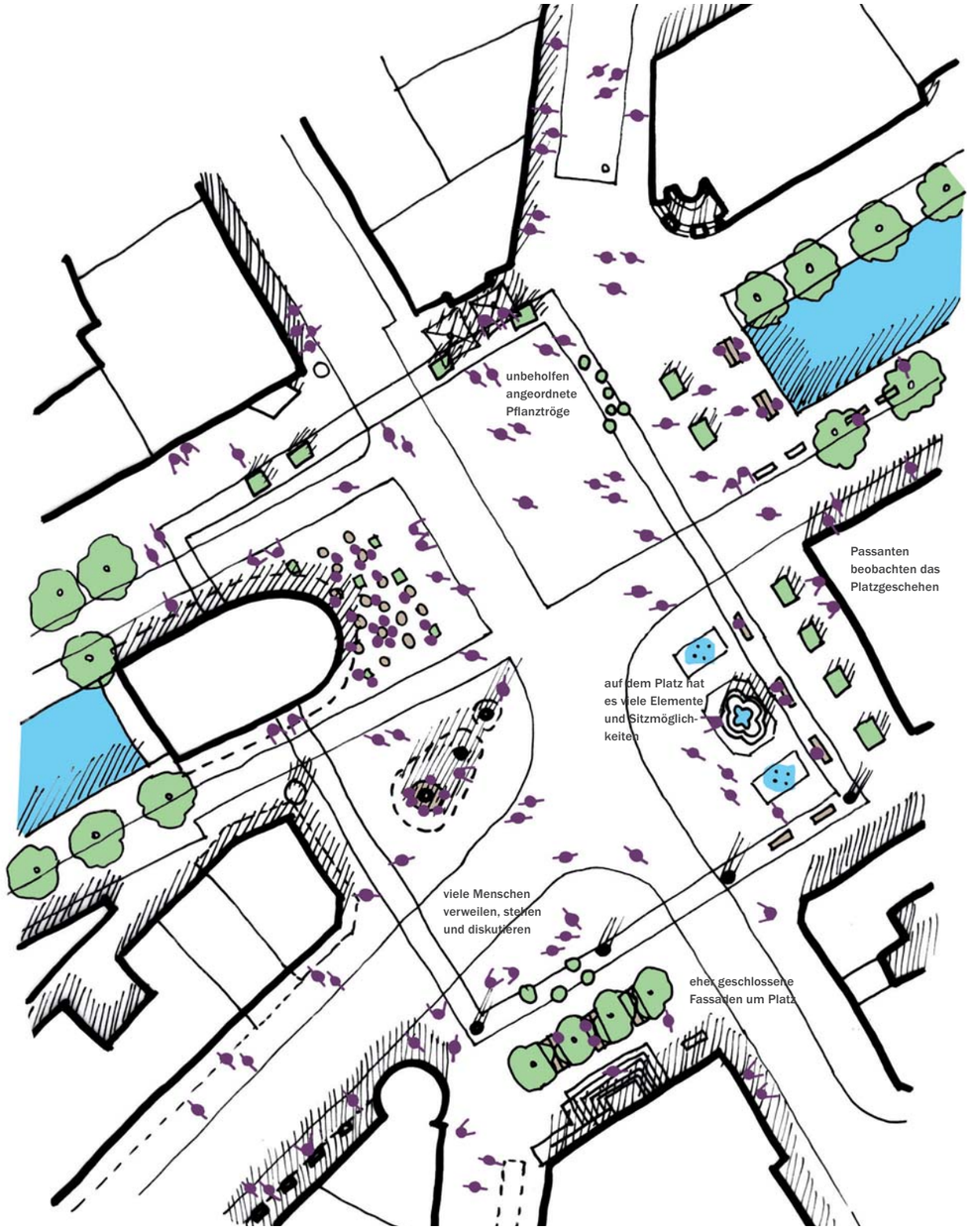
Biel, Zentralplatz
Legende zur Kartierung der Tätigkeiten auf Skizzen 291 bis 295 (1cm = ca. 6.8m, 10m = ca. 1.5cm):

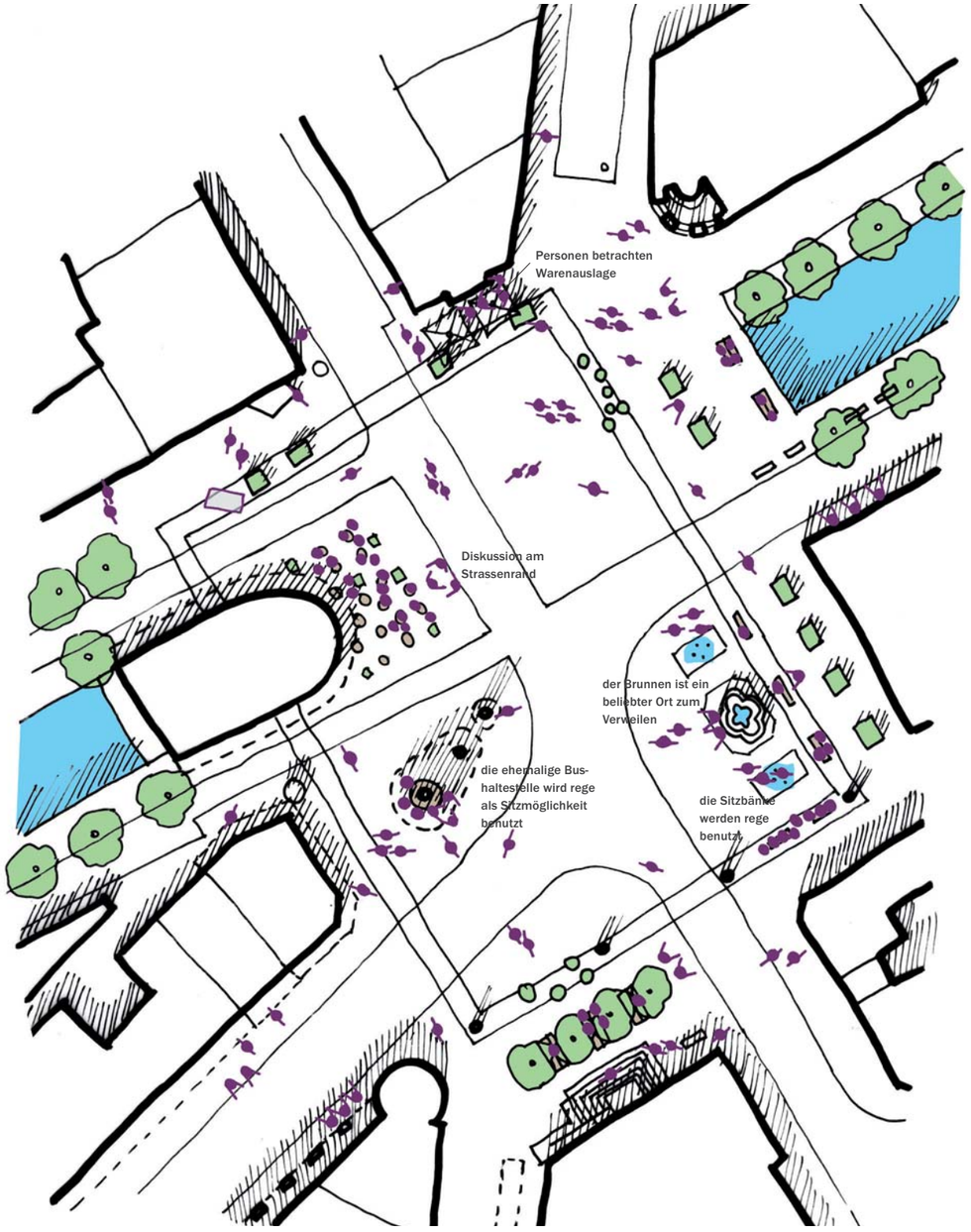
- Stehende Person (Blickrichtung)
- Gehende Person
- Sitzende Person
- Parkiertes Auto
- öffentliche Sitzbank
- Tisch Café / Restaurant
- Blumentrog
- Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrbereich Autos (während Beobachtungszeitraum)
- Fahrrichtung Autos



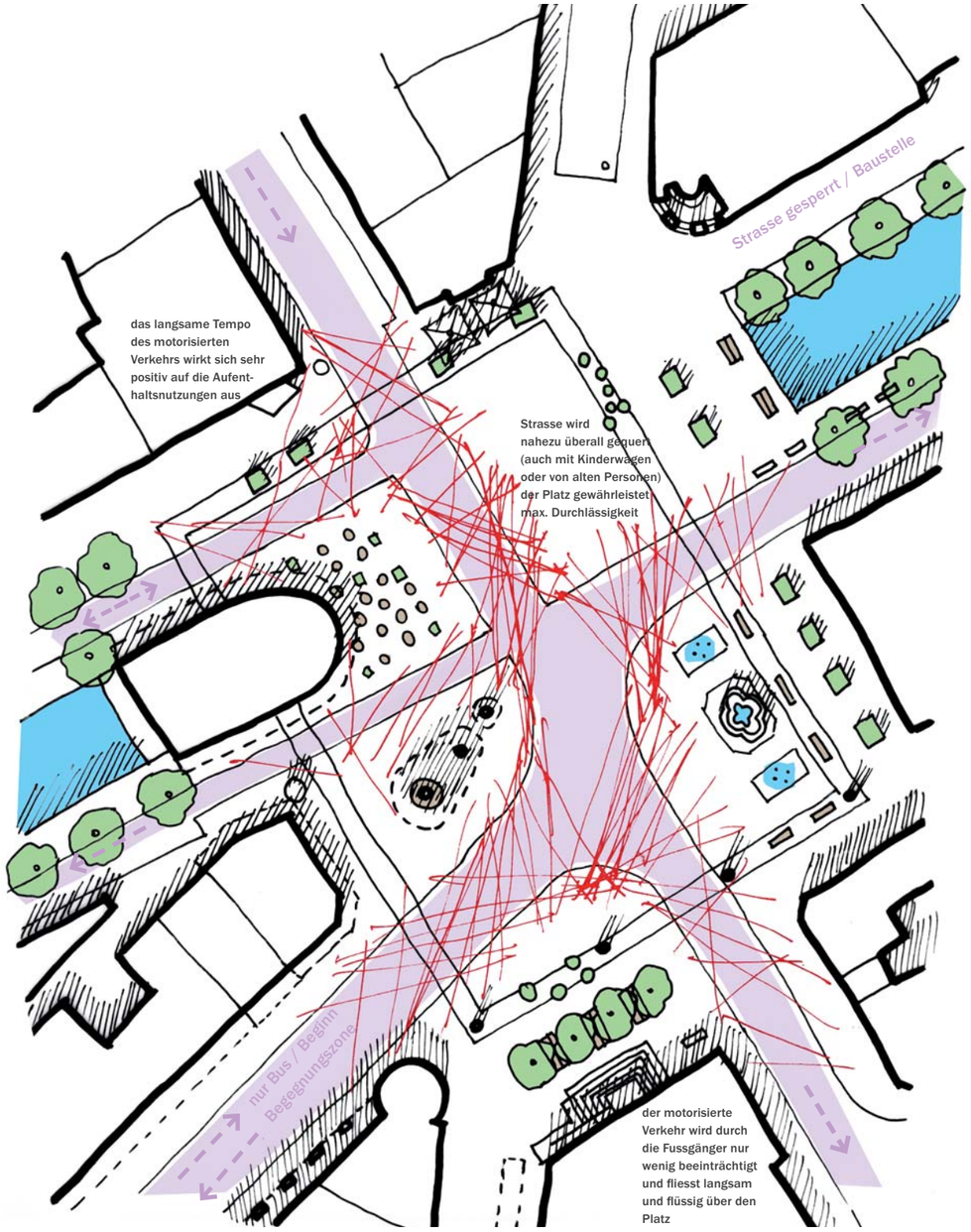




291. Übersichtsplan mit Randnutzungen und Platzelementen
292. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 10 Uhr (15.04.11, 9°, sonnig)




293. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 13 Uhr (15.04.11, 14°, sonnig)
294. Momentaufnahme der Tätigkeiten um 17 Uhr (15.04.11, 15°, sonnig)




295. Fahrbereich Autos und Querungsstellen Fussgänger (während Beobachtungszeitraum)

# TEIL IV
# HINWEISE ZUM UMGANG MIT VERKEHR AUF PLÄTZEN

# 17 Vorgehen und Grundsätze

In den vorherigen Kapiteln wurde das Thema Platz und Verkehr von verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Mittels Literaturrecherchen, aufgrund von Kategorisierungen, Platzbeispielen und mit Feldaufnahmen wurde versucht, möglichst viele aufschlussreiche Erkenntnisse zum Thema zu sammeln.

Im Teil IV sollen nun die Erkenntnisse in den wichtigsten Punkten zusammengefasst und zu möglichst praxisnahen Hinweisen verdichtet werden. Diese sollen prägnant sein und sich an den relevanten Fragestellungen im Berufsleben orientieren, sei dies hinsichtlich der Organisation, der Gestaltung von Plätzen oder Hinweisen zu den Planungsprozessen.

Den Anfang bilden in der Form eines Manifestes die wichtigsten Punkte, welche es im Prozess zu einem erfolgreichen Platz mit *MIV* zu beachten gilt. Als Vorbild dienen hier die prägnanten Zusammenstellungen zum öffentlichen Raum des *PPS*. Anschliessend sind die verschiedenen Hinweise in den nachfolgenden Themenbereichen aufgeteilt:

- 10 Punkte zu einem erfolgreichen Platz mit Verkehr
- Städtebau und Aufenthalt
- Verkehrsführung
- Gestaltung
- Verkehrsregime und Parkierung

Jeder Platz ist ein Einzelfall in einem unterschiedlichen räumlichen Kontext und mit selten vergleichbaren verkehrlichen Sachzwängen. Es ist deshalb nicht möglich, sehr konkrete Empfehlungen zu geben, diese würden der Sache nicht gerecht. Dem wird versucht Rechnung zu tragen. Die Feststellungen sind deshalb nur als Hinweise zu verstehen, welche zum Verständnis der Fragestellung, der Analyse der Situation und dem Aufzeigen von Möglichkeiten dienen. Da die Rückschlüsse weitgehend aus den vorherigen Kapiteln zusammengetragen sind, wiederholen sie sich teilweise. Dies ist ein Grund, weshalb im Teil IV auf Quellenangaben verzichtet wird.

### 1. Beharre auf der Notwendigkeit von Plätzen

Dörfer und Städte brauchen als Basis einer funktionierenden Zivilgesellschaft einen attraktiven öffentlichen Raum. Insbesondere bietet der öffentliche Raum Anhaltspunkte zur Identifikation mit einer Stadt und Treffpunkte zur sozialen Interaktion. Die Beziehung zwischen einer Ortschaft und seinen Bürgern, wie auch diejenige zwischen den Bürgern können gestärkt werden.
Seit den 1980-er Jahren nimmt der Stellenwert des öffentlichen Raums zu. Die Bevölkerung fordert und nutzt vermehrt Plätze, Parkanlagen oder attraktive Strassenräume wie Fussgängerzonen. Die Qualität und Quantität des öffentlichen Raums ist Abbild der politischen Kultur und Visitenkarte von Ortschaften. Plätze nehmen dabei eine wichtige Rolle ein. Neben dem alltäglichen Aufenthalt dienen sie als Orte für öffentliche Veranstaltungen, wie Märkte, Feste oder Manifestationen.
Dörfer und Städte sollten Wohnwert und Aufenthaltsqualität steigern. In Zeiten mit hohem Siedlungswachstum ist es empfehlenswert, neue Plätze zu schaffen, sowie bestehende Plätze mit Defiziten zu reparieren, entrümpeln und aufzuwerten.

### 2. Schaffe einen Ort mit Charakter

Bei Platzanlagen sollten die lokalen Gegebenheiten und die Bedürfnisse der Anwohner berücksichtigt werden. Das notwendige Wissen sollte direkt von der Bevölkerung einfliessen. Ein Platz sollte aus dem Ort und dessen spezifischen Eigenschaften massgeschneidert entwickelt werden.
Auf alten Fotografien ist teils die Ausprägung des öffentlichen Raums vor der Motorisierung und fernab von verkehrlichen Normlösungen ersichtlich. Dort sieht man, dass heutige Verkehrsknoten früher oft Plätze waren, von Fassade bis Fassade als Raum durchliefen und gemäss *Shared Space* Prinzipien funktionierten. Alte Fotografien und Dokumentationen können eine gute Basis bieten für die Platzgestaltung.

### 3. Ein Platzkonzept beinhaltet nicht nur die Fläche

Es sollte nicht nur die Platzfläche organisiert und gestaltet werden. Genauso wichtig sind die Lage des Platzes innerhalb des Ortsgefüges, die Einfallsachsen auf den Platz und die Bauten und Elemente, welche den Platzraum definieren. Besonders zu beachten sind die Nutzungen und die Ausprägung der Erdgeschosse.

### 4. Beachte die gleichen Prinzipien, ob mit oder ohne Verkehr

Die Prinzipien klassischer Platzgestaltung haben auch mit dem motorisierten Verkehr ihre Gültigkeit nicht verloren. Es gibt alte Plätze mit grosser Verkehrsbelastung, welche mit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs kaum umgestaltet wurden und dennoch gut funktionieren. Bereits früher gab es Fuhrwerke, für welche die Durchfahrt gewährleistet sein musste.
Jahrhundertealte und bewährte Prinzipien bieten auch heute und selbst bei hoher motorisierter Verkehrsbelastung gute Anhaltspunkte für die Platzgestaltung.

### 5. Entlaste den Platz von Aufgaben

Am Anfang von Planungen sollte man über die Aufgaben und Prioritäten von Platzanlagen diskutieren, sonst droht die Gefahr, der Platzanlage zuviele Aufgaben aufzubürden, welche einer guten Lösung im Wege stehen könnten. Kann im Rahmen einer Neukonzeption einer Platzanlage auf eine Abbiegespur für den *MIV* verzichtet werden, wird die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs oder die Verkehrsmenge reduziert, ergeben sich neue Möglichkeiten. Oft sind solche Entlastungsmassnahmen notwendig und stellen die Basis einer Aufwertung dar.
Elemente, welche hingegen Platzprogramme zum Überlaufen bringen können, sind Wendeschlaufen und Radien von Trams oder Gelenkbusse, Parkplätze, Wartehäuser für den öffentlichen Verkehr oder zusätzliche Abbiegemöglichkeiten für den *MIV*. Zwingend notwendige Verkehrselemente, *MIV* und ÖV, sollten nicht einfach aufgesetzt, sondern sorgfältig integriert werden.

### 6. Es ist oft mehr möglich als man denkt

Verschiedene Beispiele der Platzgestaltung zeigen, dass mit einer konsequent auf Städtebau und auf Ansprüchen der Menschen vorangetriebenen Planung auch auf verkehrsdominierten Platzanlagen gute Stadtplätze realisiert werden können. Dies ohne den *MIV* zu marginalisieren oder zu verdrängen.
Um neue Massnahmen auf ihre Praxistauglichkeit zu überprüfen und um das Eis für umstrittene Massnahmen zu brechen, können diese in temporären Versuchen vor Ort überprüft und Schritt für Schritt ausprobiert werden, betreffe dies Fussgängerinseln, Verkehrsschilder, Möblierung, Bestuhlung von Strassencafés und Markierungen.

### 7. Überzeuge die Neinsager

Insbesondere bei Verkehrslösungen kann es sein, dass Konzepte der Platzgestaltung in den Augen von Fachverantwortlichen aus der Verwaltung, der Verkehrsplanung, der Architektur, der Politik oder der Polizei nicht funktionieren, da sie nicht den ihnen bekannten Lösungsmustern entsprechen.
Um konsequente und neue Lösungsansätze zu ermöglichen, müssen die einzelnen Fachdisziplinen die Lösungen mittragen. Platzkonzepte mit motorisiertem Verkehr lassen sich nur interdisplinär lösen, deshalb sollte beharrlich Überzeugungsarbeit geleistet werden. Es braucht eine offene Gesamtschau und nicht isolierte Fachbetrachtungen.

### 8. Untermaure die Anliegen der Fussgänger und der Aufenthaltsfunktionen mit Fakten

Während beim *MIV* die Notwendigkeit von Massnahmen häufig schnell mit Zahlen belegt werden können, fehlen solche Daten als Argumentation für die Anliegen der Fussgänger und den Nutzen der Aufenthaltsfunktionen. Laut Jan Gehl ist dies eine wichtige Ursache, weshalb diese Ansprüche oft zu kurz kommen.
Als Beleg für vorhandene Anliegen der Fussgänger sollten deshalb vermehrt Fussgängererhebungen oder Beobachtungen deren Verhaltens verwendet werden, um deren Ansprüche denjenigen des *MIV* gegenüberzustellen.

### 9. Ziehe qualifizierte Fachpersonen bei

Für die Entwicklung von neuen Platzanlagen oder für die Platzreparatur sind kompetente Fachpersonen mit Verständnis für die Feinheiten der Platzgestaltung, der funktionalen und verkehrlichen Anforderungen notwendig. Die Entwicklung von Platzgestaltungen sind in der Regel interdisplinäre Arbeiten mit Beiträgen aus den Bereichen Städtebau, Freiraumgestaltung und Verkehr.

### 10. Setze die Konzepte konsequent um

Der Realisierungsphase droht die Verwässerung von Konzepten in der Ämtervernehmlassung. Im schlimmsten Fall können Projekte nach ihrer Realisierung nicht mehr wiedererkannt werden. Plötzlich braucht es den normierten Randstein, die ideale Schleppkurve und zusätzliche Markierungen. Solche Korrekturen sind der Qualität von Platzgestaltungen abträglich. Konzepte sollten deshalb bis am Schluss intensiv gestalterisch begleitet und verteidigt werden. Gerade bei Plätzen sind die Materialisierung, die Anordnung der Objekte, die Platzgliederung und die gestalterischen Detaillösungen sehr wichtig.

Bedeutende Plätze befinden sich an den besten Lagen innerhalb der Stadtstruktur

Damit ein Platz zu einem öffentlichkeitsrelevanten und belebten Ort wird, sollten sich Plätze an zentralen Lagen befinden, nahe der Verkehrsnetze und durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen.

Idealerweise sind bereits die Strassen, welche auf den Platz führen, voller Leben und haben einladende Erdgeschossnutzungen, damit die Passanten so zum Platz gelockt werden.

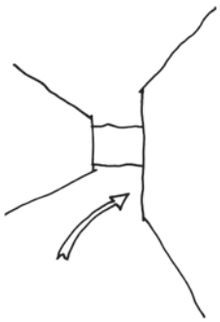
Auch bei untergeordneten Quartiersplätzen sollte die Lage innerhalb des Quartiergefüges gut sein.

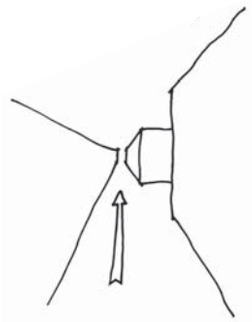
Die Grundfigur sollte gut und der Platzraum möglichst geschlossen sein

Ein Platz braucht eine gute Form mit raumbildender Randbebauung. Die Grösse des Platzes, die Höhe der Gebäude, das Profil des Bodengefälles, die Breite und Lage der Strassenachsen sind Schlüsselkriterien.

Einen Platz mit Baumreihen, Mauern, Arkaden oder anderen Elementen räumlich fassen zu wollen, ist oft nur eine beschränkt wirkungsvolle Massnahme.

Bei den auf den Platz führenden Strassen ist es besonders erfolgsversprechend, wenn diese nicht direkt als Sichtachsen durchlaufen, sondern als Abschluss eine geschlossene Fassade finden. Der Platz ist dann nicht nur Durchfahrtsort, sondern die Passanten müssen sich mit dem Platzraum auseinandersetzen.





Plätze dienen dem Aufenthalt und der Begegnung

Durch den motorisierten Verkehr darf der soziale Verkehr nicht an den Rand gedrängt werden. Damit Plätze ihre Kernaufgabe wahrnehmen können, brauchen sie attraktive Aufenthaltsflächen, wo die täglichen Begegnungen der Bewohner und offizielle Anlässe stattfinden können.

Plätze sind Orte für jedermann und sollen spontan angeeignet werden können. Deshalb sind Annehmlichkeiten und Komfort besonders wichtig. Die Plätze sollten künstlerisch attraktiv sein, Identität stiften, Sicherheitsgefühle vermitteln, guten Ausblick auf das Geschehen zulassen, bequeme, windgeschützte Sitzmöglichkeiten bieten und Brunnenanlagen ausweisen.

Erdgeschossnutzungen beleben den Platz vom Rand aus

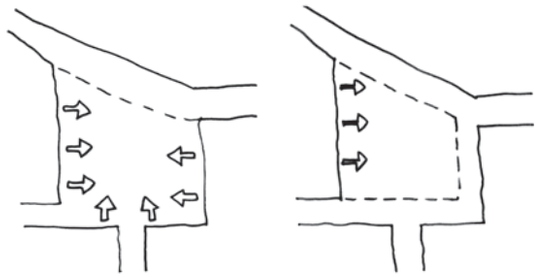
Zum Platzleben tragen die Nutzungen der Randbebauung einen wesentlichen Beitrag bei. Sind die Erdgeschosse der Randbebauung wenig einladend (vergitterte Gebäude, leerstehende Verkaufsgeschäfte, Büronutzungen, privatisierter Charakter aufgrund von Wohnnutzungen) so ist es schwieriger, einen Platz zu beleben. Idealerweise unterstützen sich die Randnutzungen durch einen passenden Nutzungsmix gegenseitig und beleben den Platz mit Aussenbestuhlung vom Rande aus.

Bei den Erdgeschossen ist jedoch nicht nur die Nutzung, sondern auch deren Fassadenausprägung wichtig. Die Fassade sollte neben einer guten Architektur auch Nischen, attraktive Stellen zum Stehen und allenfalls zum *sekundären Sitzen* bieten (Sitzstufen).

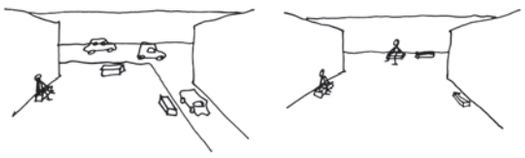
296.
297.
298.

Die Fassaden sind das Rückgrat der Aufenthaltsfläche

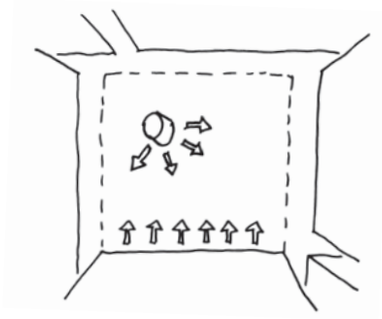
Damit sich die Aufenthaltsfläche vom Rand mit Leben erfüllt, ist die Fassadenanbindung zentral. Je mehr Seiten an die Fassaden angebunden sind, desto besser sind die Voraussetzungen, dass die Aufenthaltsnutzungen auf dem Platz funktionieren.



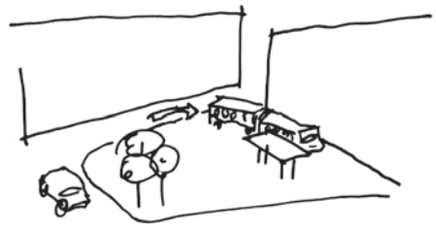
Ein weiteres, genauso wichtiges Argument für die Fassadenanbindung ist das Schaffen eines *Platzrückens*, welcher den Menschen auf dem Platz ein Gefühl von Wohlbefinden und Sicherheit vermittelt. Erhebungen des Fussgängerverhaltens zeigen, dass der Mensch explizit Stellen mit geschütztem *Rücken* bevorzugt.



Bei grossen Plätzen kann es sein, dass die Belebung und Rückenwirkung des Platzrandes nicht ausreicht. Hier empfiehlt sich das Anordnen von belebenden Elementen in der Platzmitte (Brunnen, Skulptur,...).



Auf einigen Plätzen ist die Aufenthaltsfläche zwar an die Fassade angebunden, wird jedoch durch Busse oder Trams überfahren. Beispiele zeigen, dass dann die Wirkung der Fassaden als *Rückgrat* nicht mehr gewährleistet ist.



Der introvertierte Platz als Notlösung

Beleben die Randnutzungen den Platz nicht und/oder ist die Aufenthaltsfläche aufgrund der Verkehrsführung nicht an die Gebäude angebunden, so kann auf grossen Platzanlagen auch eine introvertierte Platzgestaltung erfolgreich sein. Bei diesen Plätzen werden die belebenden Nutzungen auf der Platzfläche angeordnet, welche das *Platzrückgrat* von der Mitte des Platzes sicherstellen und ihn von der Mitte her beleben. Solche Elemente sind beispielsweise Brunnenanlagen, Kunstobjekte, Café-, Musikpavillon, Mauern oder Bauminseln. Bei diesen Plätzen ist auch ein wirkungsvoller Puffer zur Fahrbahn wichtig.

Solche Plätze sind oft komplett von der Platzumrahmung abgekoppelt und führen ein Eigenleben wie der Plaça de la Palmera in Barcelona.

299.
300.
301.
302.
303.
304.

Auf kleinen Flächen können auch primär der Stadtbegrünung dienende *Gartenplätze* realisiert werden wie der Place de Fuerstemberg in Paris.

Plätze sollten multifunktional sein

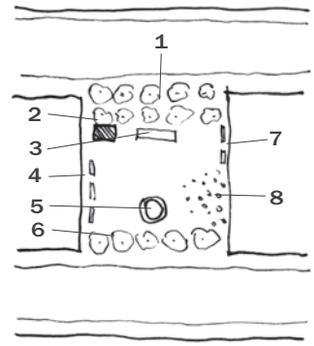
Auf Plätzen finden neben den alltäglichen Geschehnissen Anlässe unterschiedlichster Art statt. Die Anlässe haben verschiedene Anforderungen an die Platzausstattung. Ein Platz sollte diese Spielräume offenlassen, möglichst unspezifisch sein und die Form sollte die Funktionen unterstützen und nicht primär gestalterisch begründet sein.
Damit auf einer Platzanlage auch wirklich öffentlichkeitsrelevante Anlässe stattfinden, sollten diese von der Gemeinde aktiv bewirtschaftet werden und durch zentrumsbildende Anlässe in jeder Jahreszeit aktiv ergänzt werden (warum kein Eiskunstlaufen im Winter oder Schach spielen).

Plätze brauchen gute Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten

Platzanlagen sollten unbedingt über attraktive Orte zum Stehen und Sitzen verfügen. Diese gilt es von Anfang an in die Konzeption miteinzubeziehen, denn Standorte zum Stehen und Sitzen verlangen spezifische Qualitäten. Neben einem geschützten *Rücken* und komfortablen Standort ist die Sicht auf das Geschehen wichtig.
Besonders interessant sind *sekundäre Sitzmöglichkeiten* auf Stufen, Brüstungen und Sockeln von Brunnenanlagen oder Skulpturen. Sind diese nicht benutzt, erscheint der Platz dennoch nicht verlassen, da deren Hauptzweck im Gegensatz zu den Sitzbänken ein anderer ist. Zu viele leere Stühle und Sitzbänke hingegen sind unvorteilhaft.

Plätze sollten genügend Platz in Platz Situationen aufweisen

Um einem regen Platzleben nachzuhelfen, ist es wichtig *Platz in Platz Situationen* zu schaffen, welche innerhalb einer Platzfläche verschiedene Nutzungsvarianten zulassen. Solche Situationen können beispielsweise sorgfältig platzierte Brunnenanlagen, Sitzbänke oder auch temporäre Konzerte von Strassenmusikanten bieten. *Platz in Platz Situationen* tragen dazu bei, dass ein Platz verschiedenen Bedürfnissen gerecht wird. Es müssen keine grossen Ereignisse oder Bereiche sein um den Platz zum Funktionieren zu bringen. Viele gute Plätze haben ganz kleine unscheinbare Aktivitäten anzubieten.




Für wichtige Anlässe können auch temporäre Aufenthaltsflächen geschaffen werden

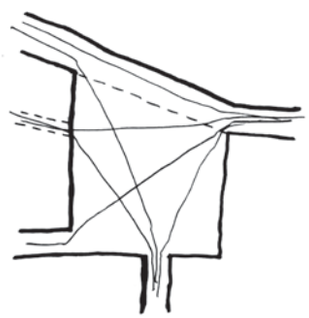
Kann auf einem Platz aufgrund von Sachzwängen des Verkehrs keine grosse zusammenhängende Aufenthaltsfläche realisiert werden, so besteht die Möglichkeit, den Platz temporär für ein Fest oder Märkte zu schliessen. So hat der Platz zwei Gesichter eines mit und eines ohne Verkehr.
Wichtig ist jedoch, dass die Platzgestalt ohne Verkehr auch die notwendigen räumlichen und gestalterischen Qualitäten besitzt und eine hohe Selbstverständlichkeit hat und nicht nur ein verkehrstechnischer Knoten ist. Der Times Square in New York beispielsweise wird jeweils für das Neujahrsfest vom Verkehr gesperrt.

305.
306.
307.

### Zur Fussgängerführung auf Plätzen

Fusswege sollen komfortabel und ohne gespürte Umwege sein

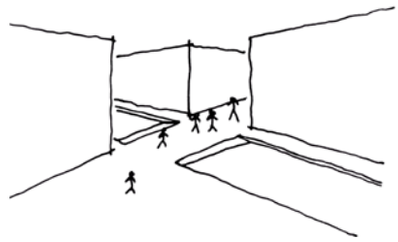
Fussgänger welche einen notwendigen Weg gehen (Arbeits-, Schul-, Einkaufswege,...), sind nicht bereit, Umwege zu machen. Die Fussgänger müssen deshalb direkt und ohne grosse Hindernisse über Platzanlagen geführt werden. Ein Fussweg über einen Platz und die Fahrbahn sollte deshalb attraktiv, sicher und effizient sein.



Fussgänger gehen zudem gerne geschützt vor Wind und Regen in Arkaden oder dicht entlang den Fassaden, lehnen sich an diese und diskutieren an den Platzrändern.
Es sind deshalb die Bedürfnisse der Fussgänger nicht nur in die Platzgliederung, sondern auch in die Gestaltung der Erdgeschossfassaden miteinzubeziehen.

Die Zugänge zu den Aufenthaltsflächen sind zu priorisieren

Auf Plätzen muss der Zugang von den Gehbereichen auf die Aufenthaltsfläche gut funktionieren. Braucht es eine Ampel zur Querung, sollte diese auf die Fussgänger ausgerichtet sein. Eine einseitige Bevorzugung des *MIV* sollte auf Plätzen korrigiert werden.
Es ist wichtig, den Fussgängern möglichst viele Querungsmöglichkeiten anzubieten und eine maximale Durchlässigkeit sicherzustellen. Die Fussgänger sollten sich auf Plätzen nicht benachteiligt fühlen. Dabei gilt, dass je schmäler die Strasse, je weniger Autos und langsamer die Verkehrsteilnehmer unterwegs sind, desto besser kann die Strasse gequert werden. Besonders Strassen ohne Absätze und mit einspurigen Fahrbahnen lassen sich gut queren (Breite 3 bis 3.5 Meter). Hat eine Strasse zwei Fahrspuren wird die Querung schwieriger und bedingt grössere Sorgfalt. Ist die Aufenthaltsfläche gegenüber der Strasse erhöht, bewährt es sich, die Strassenquerung auf Niveau der Aufenthaltsfläche zu erhöhen, wie dies beim Gustav Adolf Platz in Malmö realisiert wurde:



Auch fast schwellenlose Fahrbahnabgrenzungen (3 cm) wie beim Zentralplatz in Biel sorgen für eine gute Durchlässigkeit:

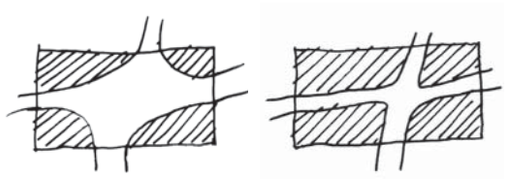
Sind Fussgängerstreifen unumgänglich, so können diese als einladende Geste für die Fussgänger extra breit gewählt werden (siehe Bild links unten, Place Charles Hernu in Lyon):
Um den hohen gestalterischen Ansprüchen von Platzanlagen gerecht zu werden, gibt es einige Plätze wo die Fussgängerstreifen mit den Materialien der Platzfläche ausgebildet werden. Als Beispiel dazu der Gammeltorv/Nytorv von Kopenhagen:

308.
309.
310.
311.
312.

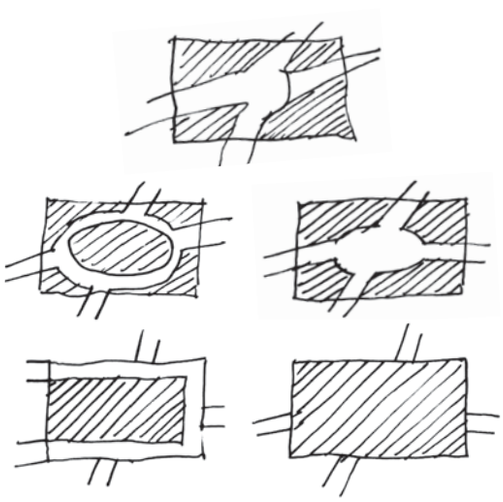
### Grundsätze der Verkehrsführung des MIV

Kleinere Verkehrsflächen ermöglichen grössere Aufenthaltsflächen

Es gibt viele Möglichkeiten wie der Verkehr auf Plätzen geführt werden kann. Die Wahl welches die richtige ist, hängt deshalb primär von der räumlichen Grunddisposition und den Aufgaben ab, welche der Platz zu erfüllen hat. Die Verkehrsführung hat dabei Rücksicht auf das Platzgefüge zu nehmen.
Wird der Verkehr kompakt und raumsparend über den Platz geführt und können damit die Flächenanteile für den Verkehr reduziert werden, vergrössern sich die Aufenthaltsflächen.

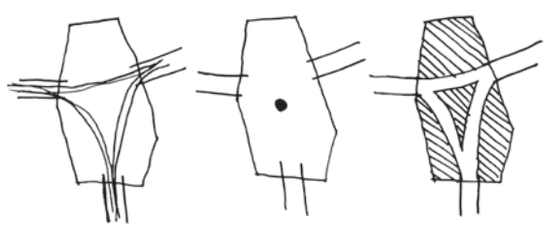


Die Platzgliederung soll mithelfen, den Verkehr zu ordnen
Im Rahmen von Stadtreparaturen werden technische Verkehrsknoten zu Stadtplätzen zurückgebaut. Oft werden dabei einfache geometrische Formen, welche im Bezug zu der Platzform sind, in die Platzfläche integriert. Damit können einerseits die Verkehrsflächen geordnet und gleichzeitig urbane Platzqualitäten ermöglicht werden. In einem Schritt kann somit die Verkehrsorganisation und gestalterische Ordnung hergestellt werden. Insbesondere auf Verkehrsinseln und verkehrlich zergliederte Restflächen sollte auf Plätzen verzichtet werden.



Prinzipien der Anordnung von Aufenthaltsflächen
Es bewährt sich, die Aufenthaltsfläche in Bezug zur Platzform anzuordnen und eine möglichst grosse zusammenhängende Fläche zu bilden.
Oft werden die Aufenthaltsflächen von der Strasse erhöht angeordnet. Dies erhöht den Komfort und das Sicherheitsgefühl, denn es kann über die Autos hinweg gesehen werden. Das Queren über die Strasse wird jedoch umständlicher. Als Beispiel dazu der Cella Platz in Zürich:

Die natürlichen Verkehrswege sind zu beachten
Bevor auf Plätzen die Verkehrswege festgelegt werden, sollte man die natürlichen Hauptverkehrslinien untersuchen. Dazu sollen alle Elemente auf dem Platz weggedacht und die direkten Wege des motorisieren Verkehrs, untergeordnet die Fussgängerwege zu den wichtigen Gebäuden, Gassen und Platzflächen gezeichnet werden. So ergibt sich auf dem Platz eine Zonierung in Verkehrswege, Ruheflächen und es kann der Schwerpunkt der Platzanlage bestimmt werden. Damit können gute Rückschlüsse zu der Grundfigur des Platzes erhalten werden.



Viele Plätze zeigen, dass das Respektieren der natürlichen Zonierung eine gute Basis zum Festlegen der Verkehrsführung ist.

Vereinfachung mittels Reduktion der Begegnungspunkte
Je weniger befahrene Strassen auf einem Platz zusammentreffen, desto weniger Begegnungs- und Konfliktpunkte gibt es an den Kreuzungsstellen. Kann auf einem Platz auf eine Fahrbahn oder Fahrrichtung verzichtet werden, so verbessern sich die Voraussetzungen für ein funktionierendes Platzgefüge merklich.

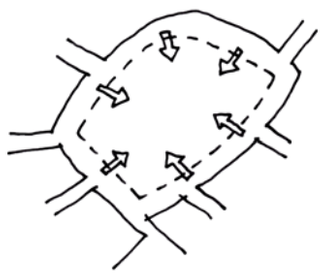
313.
314.
315.
316.

### Die verschiedenen Verkehrsführungen

Vierseitige Verkehrsführung

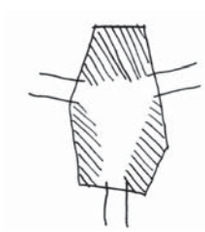
Die vierseitige Verkehrsführung gliedert die Platzfläche in eine innere und eine äussere Fläche. Dies ergibt eine einfache und klare Platzgliederung. Auf *Architekturplätzen* trifft man diese Verkehrsführung deshalb häufig. Das Problem ist jedoch, dass solche Plätze kaum motorisierten Verkehr vertragen. Denn der "äussere Ring" ist die Basis für einen funktionierenden "inneren Ring".

Bei sehr grossen Plätzen, auf denen die Belebung der inneren Aufenthaltsfläche auf der Fläche selbst sichergestellt wird, kann ein solcher Platz auch mit *MIV* funktionieren. Dies sind jedoch zumeist introvertierte *Gartenplätze*.



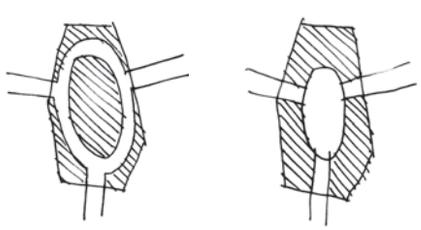
Kreisverkehr

Wird der motorisierte Verkehr mit einem Kreisel über die Platzanlage geführt, so ist dies platzsparend und die Verkehrsströme werden effizient geordnet. Insbesondere dort, wo bei der Betrachtung der *natürlichen Verkehrswege* die Mitte freibleibt, sind die Voraussetzungen für den Kreisverkehr gut.



Bei Plätzen mit Kreisverkehr befinden sich die Aufenthaltsflächen entweder im Zentrum des Kreisels oder fragmentarisch an den Platzrändern.

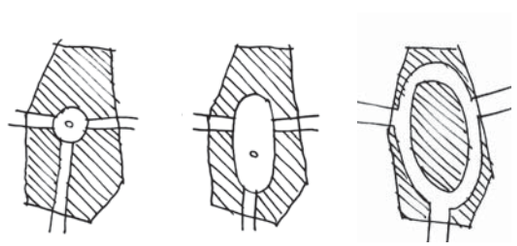
317.
318.
319.
320.
321.
322.
323.



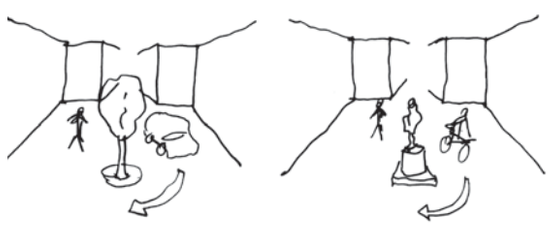
Es besteht beim Kreisverkehr die Gefahr, dass dieser Assoziationen zu den typischen normierten Verkehrskreiseln bei Orts- oder Autobahnausfahrten weckt. Solche Kreisel sind mit den gestalterischen Ansprüchen von Platzräumen nicht verträglich. Schwierig sind auf einer Platzanlage auch die typischen Kreiselschmuckstücke, mit denen Ortschaften jeweils Akzente setzen. Kreisverkehr auf Plätzen sollte sorgfältig im Bezug zum Platzkonzept materialisiert und gestaltet sein: Wie beispielsweise nachfolgende Kreisel:

Beim Kreisverkehr ist es wichtig, dass dieser im Bezug zur Platzumrahmung ist. Hat die Umrahmung eine ähnliche Form wie der Kreisel, ist dieser als raumprägendes Element unproblematisch.

Hat der Kreisel keinen Bezug zu der Umrahmung, ist das Risiko grösser, dass er die Platzfläche ungewünscht zergliedert und als unpassendes raumprägendes Element in Erscheinung tritt.

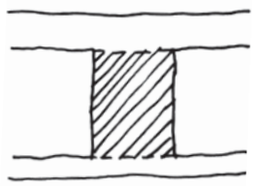


Wie Beispiele zeigen, kann auf Plätzen anstelle einer konventionellen Kreisellösung ein Objekt platziert werden, welches den Kreisverkehrs sicherstellt. Dies ergibt für Platzgefüge sehr interessante Lösungen.

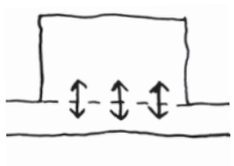


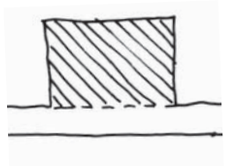
Zwei- bis dreiseitige Verkehrsführung
Auch bei Platzanlagen bei denen auf zwei oder drei Seiten der Verkehr geführt wird, kann eine grosse zusammenhängende Aufenthaltsfläche geschaffen werden, die auch für grössere Anlässe geeignet ist. Auf diesen Plätzen kann mit einer geschickten Anordnung der Platzelemente (Beispiel Sankt Hans Torv) die Auswirkung des motorisierten Verkehrs gut abgemildert und ein wirkungsvoller *Rücken* geschaffen werden.

Eine vorzügliche Grundfigur für einen zweiseitig umfahreren Quartiersplatz sind Gebäudelücken in Blockrandstrukturen.

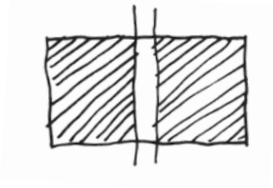


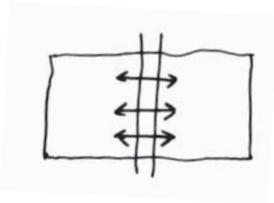
Einseitige Verkehrsführung
Die gerade Verkehrsführung funktioniert auf Plätzen gut. Die Aufenthaltsfläche ist auf drei Seiten an die Fassade angebunden. Nur auf einer Seite besteht ein Übergang zur Strasse, welcher mit besonderen Sorgfalt gestaltet werden kann.





Mittige Verkehrsführung
Auch die zentral über den Platz verlaufende Verkehrsführung ist relativ unproblematisch. Die Fahrbahn schafft zwei voneinander getrennte Aufenthaltsflächen. Bei diesen Plätzen hat die Durchlässigkeit für Fussgänger von der einen zur anderen Fläche einen hohen Stellenwert





Mit einer durchlaufenden Platzfläche kann eine hohe Durchlässigkeit gewährleistet werden, wie beispielsweise bei der Place de la République in Lyon:

Diagonal
Läuft der motorisierte Verkehr schräg über einen Platz, sind neben der bereits im obigen Abschnitt genannten guten Durchlässigkeit für Fussgänger, besonders die räumlichen Auswirkungen der Fahrbahn auf das Platzgefüge zu beachten. Insbesondere Poller können hier ungewünschte räumliche Auswirkungen haben.
Die Fragmentierung der Aufenthaltsfläche kann für das Platzgefüge problematisch sein, denn dreieckige Flächen haben mit den spitzen Winkeln eine schwierige Form.

Kreuzung
Kreuzungen auf Plätzen führen dazu, dass die Aufenthaltsflächen stark fragmentiert werden. Den Querungen kommt deshalb eine besondere Bedeutungen zu.
Die Verkehrsorganisation am Knotenpunkt ist kompliziert und für den Verkehrsfluss unvorteilhaft. Warten auf dem Platz die Autos bis ihre Richtung frei wird, so beeinträchtigt dies das Platzgefüge erheblich mit Emissionen. Dass diese Art der Verkehrsführung für Plätze relativ ungeeignet ist, zeigt sich dadurch, dass in Europa kaum gute Beispiele zu finden sind.

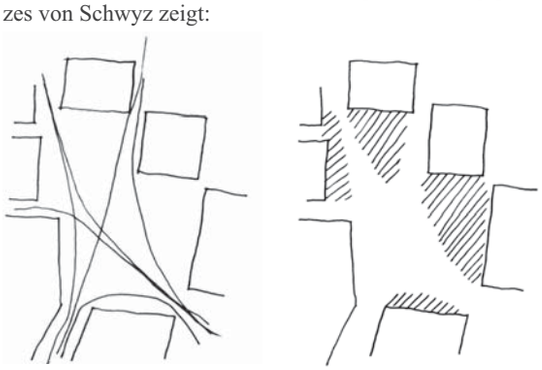
324.
325.
326.
327.
328.

Keine Verkehrsführung

Haben Plätze keine abgegrenzten Fahrbahnen und führt der *MIV* im Mischverkehr mit den Fussgängern über die Platzfläche, so entspricht dies am ehesten den Idealen eines klassischen Platzes, welcher sich ohne Einteilung von Fassade zu Fassade erstreckt. Diese Verkehrsführung ist deshalb für Plätze besonders interessant.

Es gibt Platzbeispiele mit viel Verkehr, welche seit dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs kaum verändert wurden und immer noch sehr gut funktionieren. Gerade auf *Architekturplätzen* kann das Einfügen von abgegrenzten Fahrbahnen die räumlichen Qualitäten zerstören - der Verzicht darauf ist deshalb notwendig.

Bei diesen Plätzen ist es besonders wichtig, die aufgrund der städtebaulichen Disposition gegebenen *natürlichen Verkehrswege* zu beachten, denn die Autos verhalten sich auf diesen Plätzen wie Fussgänger. Die Restflächen werden zu Aufenthaltsflächen wie das Beispiel des Hauptplatzes von Schwyz zeigt:



Der Verkehr reguliert sich nach dem *Shared Space Prinzip* selbst, was gerade von Verkehrssicherheitsleuten Mut erfordert und nicht gut mit den Verkehrsnormen zusammenpasst. *Turbinenplätze* bilden für diese Verkehrsführung eine gute Basis, wie auch obiges Beispiel zeigt. Denn ist die Durchsicht nicht gegeben, führt dies automatisch zu einer effektiven Verkehrsberuhigung.

Unregelmässige Verkehrsführung

Oft ist es aufgrund von Sachzwängen im motorisierten Verkehr unmöglich, die verschiedenen Verkehrsachsen zu ordnen und mit einfachen und klaren Geometrien über Plätze zu führen. Insbesondere wenn Trams oder lange Busse über Plätze fahren, zerschneiden diese die Platzfläche unvorteilhaft. Auf solchen Plätzen kann es sinnvoll sein, die Fahrbahnen möglichst dezent auszuprägen und die Platzfläche optisch über die Fahrbahn zu führen. Diese Strategie bewährt sich beim Zentralplatz in Biel (siehe nachfolgendes Bild links)

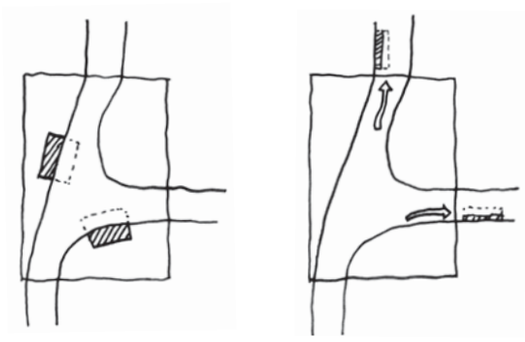
Als Gegensatz kann auch bewusst die Differenzierung in der Materialisierung und Ausprägung zwischen der Fahrbahn und der Aufenthaltsfläche angestrebt werden. Die Aufenthaltsflächen sind dabei die unregelmässigen Restflächen, welche nach der Situierung der Fahrbahnen übrig bleiben. Solche Plätze bleiben in der Wahrnehmung stark verkehrsgeprägt (siehe nachfolgendes Bild rechts: Place Charles Hernu in Lyon)

### Verkehrsführung des öffentlichen Verkehrs

Tramgeleise und Gelenkbusse mit Richtungswechseln sind nur schwierig auf Plätzen unterzubringen. Sie zergliedern Platzflächen unvorteilhaft. Führt der ÖV ohne Kurven über Plätze ist er unproblematisch.

Haltstetellen des öffentlichen Verkehrs sollten sich in der Nähe von Platzanlagen befinden, denn die Basis für einen belebten Platz ist die gute Erschliessung.

Werden die Haltestellen unmittelbar auf den Platzräumen angeordnet, so müssen zum hindernisfreien Einsteigen in die öffentlichen Verkehrsträger die Borde markant angehoben werden. Auch sind Haltestellen aus Gründen des Witterungsschutzes zumeist gedeckt. Sowohl die angehobenen Bordsteine, wie auch die Haltestellen führen auf Plätzen zu ungewünschten räumlichen Zäsuren und zergliedern den Platzraum. Es bewährt sich deshalb, die Haltestellen unmittelbar in die Seitengassen des Platzraums zu verschieben:

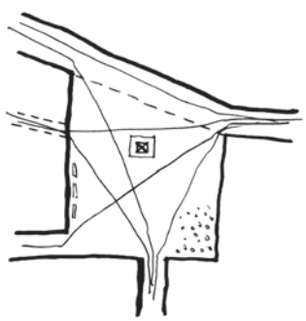


329.
330.
331.
332.

### Anordnung von Objekten und Gestaltung

Die Verkehrswege und die Zonierung sollen beachtet werden

Für die Anordnung von Objekten lohnt es sich nach wie vor die Prinzipien zu beachten, welche von Camillo Sitte und Joseph Stübben um 1900 formuliert wurden. Damit die Elemente ungezwungen anordnet werden, sollten die Verkehrswege welche die Fussgänger und der *MIV* nehmen, beachtet werden. Als Ergebnis der Verkehrswege ergeben sich die toten Punkte (Ruhezonen) und der Schwerpunkt des Platzes. Um das wichtige Objekt zu platzieren, eignet sich der Schwerpunkt des Platzes vorzüglich. Für untergeordnete Objekte sind auch die Ruhezonen geeignet. Wichtig ist jedoch, dass die wesentlichen Verkehrswege frei bleiben.

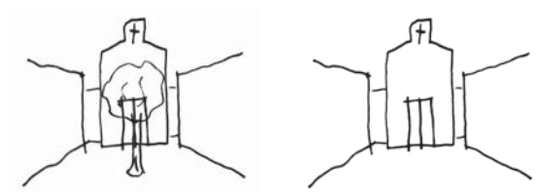


Ein guter Platz füllt sich mit Menschen und nicht mit Objekten

Abgesehen von den monofunktionalen *Gartenplätzen* mit anderen Zielsetzungen sollten Plätze grosse freie Flächen enthalten. Neben wichtigen platzbelebenden und identitätsstiftenden Elementen (beispielsweise Brunnen, Kunstobjekte, Denkmäler, Sitzmöglichkeiten,...), sollte die Fläche von unwichtigen Elementen weitgehend entrümpelt werden. Denn diese beeinträchtigen die Bedeutung, Einfachheit und Multifunktionalität des Platzes. Insbesondere auf Werbetafeln, Pflanztröge und Signalisationen kann oft verzichtet werden.

Keine wichtigen Sichtbeziehungen unterbinden

Mit der Anordnung von Objekten sollten keine wichtigen Sichtbeziehungen auf dem Platz, auf wertvolle Fassaden oder Objekte unterbunden werden. Ausser das Objekt selbst ist das Bedeutende und Wichtigste des Platzes.



Die Objekte sollten triangulieren

Die Objekte sollten so angeordnet sein, dass sie sich gegenseitig unterstützen und die Interaktionen zwischen Menschen fördern. Befindet sich eine Telefonkabine und ein Abfallbehälter neben einer Sitzbank, kann dies die Kommunikation und Begegnung zwischen den Menschen fördern.

Sorgfalt auch im Detail

Die Anordnung der Objekte und die Gestaltung sollten bis ins Detail sorgfältig sein. Auch das Beleuchtungskonzept und scheinbare Kleinigkeiten wie die Anordnung von Pflanztrögen sollte beachtet werden. Gerade das Platzmobiliar ist oft unbeholfen ausgewählt und angeordnet.

Vorsicht mit Begrünungen

Bäume auf Plätzen können sinnvoll sein und zu dessen Attraktivität beitragen. Es gilt jedoch zu beachten, dass gerade die berühmtesten *Architekturplätze* ohne Bepflanzung auskommen und sehr gut funktionieren. Bei Bäumen besteht die Gefahr, dass sie den Platzraum zergliedern und ein *Visurhindernis* auf die Randbebauung darstellen.

333.
334.
335.

Das Potential des Materials und der Textur

Eine sorgfältige Materialisierung und Auswahl der Belagsoberflächen ist auf Plätzen von besonderer Wichtigkeit.
Um einer Fläche eine eigene Charakteristik zu geben und der Leere des Platzes etwas entgegenzusetzen, kann es zweckmässig sein, den Belagsoberflächen Texturen zu geben. Dies hilft die Fläche zu gliedern und ordnen, indem die Fläche in Felder oder Plattenbahnen unterteilt wird.
Diese Gliederung kann von den Platzfunktionen lösgelöst sein und eine eigene thematische Zeichnung bilden (Piazza Vittorio Emanuele in Santa Severina) oder wie auf dem Piazza del Campo in Siena den inneren und äusseren Kreis verdeutlichen.
Beispiele von Platztexuren (Fribourg; Piazza del Campo in Siena, Piazza Vittorio Emanuele in Santa Severina; Max Bill Platz in Zürich):

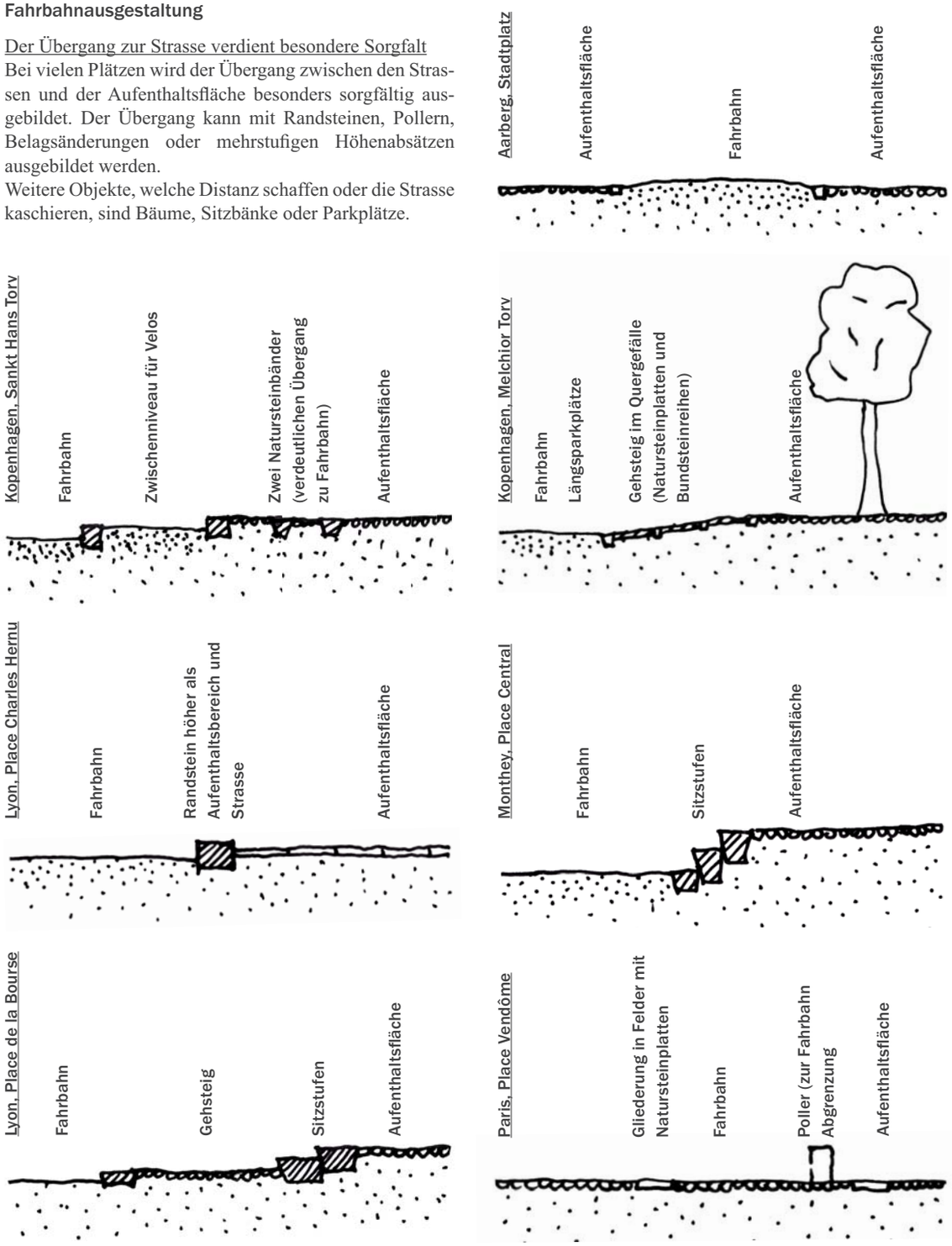
Vorsicht mit Markierungen

Verkehrstechnische Markierungen und Signalisationen sind im Sinne einer klassischen Platzgestaltung, welche von Fassade bis Fassade durchläuft, unpassend. Sie wecken Assoziationen zu normierten Verkehrsführungen.
Mit Markierungen sollte deshalb sehr sparsam umgegangen werden. Es gilt dabei zu beachten, dass je mehr sich die Aufenthaltsfläche von der Strasse differenziert (Höhenabsätze und Materialisierung), desto weniger stören Signalisationen und Markierungen, wie das Beispiel des Sankt Hans Torv in Kopenhagen zeigt. Kann auf Markierungen nicht verzichtet werden, besteht die Möglichkeit anstelle der typischen Markierungen (Bsp. leuchtend gelbe Mittelstreifen), Materialien der Platzgestaltung zu verwenden.

336.
337.
338.
339.
340.
341.

### Fahrbahnausgestaltung

Der Übergang zur Strasse verdient besondere Sorgfalt
Bei vielen Plätzen wird der Übergang zwischen den Strassen und der Aufenthaltsfläche besonders sorgfältig ausgebildet. Der Übergang kann mit Randsteinen, Pollern, Belagsänderungen oder mehrstufigen Höhenabsätzen ausgebildet werden.
Weitere Objekte, welche Distanz schaffen oder die Strasse kaschieren, sind Bäume, Sitzbänke oder Parkplätze.

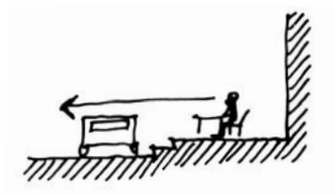



342.
343.
344.
345.
346.
347.
348.

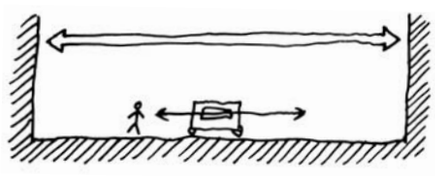
Zwei Strategien zur Fahrbahnausprägung
Nachfolgend sind die zwei grundsätzlich verschiedenen Strategien, wie mit Verkehr auf Plätzen umgegangen werden kann, beschrieben. Je nach städtebaulicher Grunddisposition und Zielsetzung der Platzgestaltung eignet sich die eine oder andere Verkehrsführung besser.

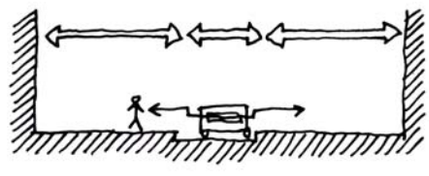
Die Verkehrsführung ohne Absatz
Bei der ebenerdigen Verkehrsführung wird die Platzfläche am wenigsten zergliedert und läuft als Raum durch. Die ebenerdige Verkehrsführung entspricht deshalb gut der Platzphilosophie.
Werden zur Abgrenzung der Fahrbahn Poller verwendet, so muss beachtet werden, dass auch diese raumteilend wahrgenommen werden.
Für Fussgänger ist aufgrund der fehlenden Absätze die bestmögliche Durchlässigkeit über die Strasse gewährleistet. Damit auf der Platzfläche eine gute Aufenthaltsqualität erreicht werden kann, sollte die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs jedoch niedrig sein. Bei geschickter Ausführung führen die fehlenden Fahrbahnmarkierungen bei den Autofahrern zu Unsicherheitsgefühlen und motivieren diese zu einer Temporeduktion.

Die Verkehrsführung mit Absatz
Grundsätzlich fühlen sich Fussgänger durch Autos gefährdet und bedrängt. Mit einer Erhöhung des Fussgängerbereichs kann so den Passanten ein Sicherheitsgefühl vermittelt werden, welches mit einer zunehmenden Höhendifferenz steigt. Ist der Höhenunterschied zwischen 40 bis 50 cm hoch, so kann bereits komfortabel über die meisten Autos hinweggesehen werden. Gerade bei Aufenthaltsflächen kann der Aufenthaltskomfort so erhöht werden.



Die Höhenversätze zwischen der Fahrbahn und dem Fussgängerbereich haben den Nachteil, dass die Querungsstellen schwieriger zu realisieren und weniger einladend sind. Andererseits wird der Verkehr kanalisiert, was wiederum dazu führen kann, dass durch die präzis gefassten Fahrbahnen der *MIV* beschleunigt wird.





349.
350.
351.

### Organisation des motorisierten Verkehrs

Verkehrsregime auf Platzräumen
Auf vielen Platzanlagen ist der *MIV* trotz Tempo 50 deutlich langsamer unterwegs. Geschwindigkeiten mit Tempo 50 wären zu gefährlich. Diese Plätze funktionieren im Alltag gut. Das Problem ist jedoch, dass die Maximalgeschwindigkeit rechtlich mit Tempo 50 abgestützt und Fussgängerstreifenpflicht und *MIV* Bevorzugung gegeben sind, was beides dem Wesen von Plätzen zuwiderläuft.
Generell soll bei der Wahl des Verkehrsregimes beachtet werden, dass tiefere Geschwindigkeiten dem *MIV* zu zusätzlicher Kapazität verhelfen und der Verzicht auf Fussgängerstreifen den Verkehr verstetigen. Auch die Attraktivität der Aufenthaltsflächen nimmt bei tiefen Geschwindigkeiten zu. Die Autos wirken weniger bedrohlich, verursachen weniger Emissionen und der Schweregrad bei Unfällen nimmt ab. Grosse Geschwindigkeiten beeinträchtigen im relativen Vergleich ein Platzgefüge mehr als hohe Verkehrsmengen.

Verkehrsfreie Plätze
Untersuchungen haben gezeigt, dass die Attraktivität und das Leben in den Innenstädten (Fussgängeranzahl) proportional zu den Fussgängerzonen zunimmt. Für attraktive Innenstädte lohnt es sich deshalb, Fussgängerzonen einzurichten.
Plätze vertragen je nach Grundfigur, Aufgaben und künstlerischen Qualitäten keinen motorisierten Verkehr. Insbesondere kleine *Architekturplätze* sollten verkehrsfrei sein. Wer könnte sich den Piazza del Campo in Siena mit Autoverkehr vorstellen?

Shared Space / Begegnungszonen
Begegnungszonen und das *Shared Space Prinzip* sind in ihrem Wesen am ehesten für Platzräume geeignet. Diese Verkehrsregimes haben sich in der Praxis auf Plätzen vielerorts als erfolgreich und funktionstüchtig erwiesen. So konnten mit Fussgänger- und *MIV*-Erhebungen Verbesserungen nachgewiesen werden. Mit den stark reduzierten Geschwindigkeiten ist der Platzraum entsprechend seiner Bedeutung als sozialer Aufenthaltsraum lesbar, die Fussgänger haben Vortritt und die Fahrbahnen können überall gequert werden. Auf dem Zentralplatz in Biel queren selbst ältere Personen und Kinder überall die Fahrbahn und der *MIV* geht flüssig und ohne Unterbrechungen über den Platz.

Tempo 30
Die Tempo 30 Zonen haben wie die Begegnungszonen zumeist keine Fussgängerstreifen. Der Nachteil ist jedoch, dass die Fussgänger rechtlich keinen Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr haben.

Tempo 50
Führen in der Schweiz Kantonsstrassen über Plätze, haben diese zumeist ein Tempo 50 Regime. Mit Tempo 50 wird die Umgebung kaum mehr wahrgenommen. Gerade die Charakeristiken von Plätzen können nicht mehr wahrgenommen werden. Des weiteren sind die Emissionen auf die Aufenthaltsnutzungen erheblich.
Ist die Platzfläche und die Distanz zu den Aufenthaltsnutzungen von der Fahrbahn klein, dann sollte zumindest versucht werden, durch bauliche Massnahmen die Geschwindigkeiten zu reduzieren - auch wenn das Tempo 50 Regime beibehalten werden muss.

### Parkierung auf Plätzen

Parkplätze versus Aufenthaltsfläche
Parkende Autos brauchen viel Platz. Städte und Dörfer hingegen haben in der Regel nur wenige Platzanlagen. Auf den wenigen Anlagen Parkplätze bereitszustellen, ist deshalb im Grundsatz verschwenderisch. Deren Bedarf sollte zumindest in einer ausgewogenen Interessenabwägung ausgewiesen werden. Werden Plätze der Parkierung preisgegeben, droht die Gefahr, dass der Platz seine identitätsstiftenden Kernaufgaben nicht mehr wahrnehmen kann, denn die Parkplatzflächen gehen in der Regel zulasten der Aufenthaltsfläche.

Parkplätze als Visurhindernisse
Auf Platzanlagen werden die umliegenden Bauten und einzelne Objekte wie Brunnenanlagen inszeniert und tragen zur Stadtverschönerung bei. Parkplätze auf Platzanlagen müssen deshalb sehr sorgfältig angeordnet und von Anfang in die Platzgestaltung einbezogen werden, damit diese nicht die ästhetische Wirkung der Platzanlage zunichte machen.

352.

Auf unbenutzten Verkehrflächen wird parkiert
Ist die Verkehrsfläche auf einer Platzanlage deutlich grösser als notwendig oder die Aufenthaltsfläche unmittelbar von der Fahrbahn befahrbar, so ist kaum zu verhindern, dass Autos ausserhalb der offiziellen Parkplätze parkieren. Je nach Platzfigur stört das gelegentliche wilde Parkieren nicht oder kann mit Massnahmen verhindert werden (Absätze, punktuelle Poller).

Parkplätze als Puffer zur Fahrbahn
Auf gewissen introvertierten *Gartenplätzen* ist es denkbar, die Parkplätze längs der Platzfläche anzuordnen. Es kann sogar sein, dass auf diesen Plätzen die Parkplätze für eine zusätzliche Distanz zu der Fahrbahn sorgen und zu einer erwünschten Pufferwirkung beitragen. Es sollte jedoch beachtet werden, dass für die Fussgänger die Zugänglichkeit auf die Aufenthaltsfläche gewährleistet bleiben muss.

In der Schweiz fehlt eine ausgeprägte Platzkultur, wie man sie aus südlichen Ländern kennt. Entsprechend finden sich nur wenige Vorzeigeprojekte, welche das Spannungsfeld mit dem motorisierten Verkehr auflösen und urbane Platzqualitäten aufweisen. Gleichzeitig wird auch die Schweiz immer städtischer. Die Bevölkerung wächst in und um die Zentren und es herrscht rege Bautätigkeit. Der Verkehr nimmt zu und der öffentliche Raum ist immer dichter belegt. Gleichzeitig steigt das Bedürfnis nach Bezugspunkten im öffentlichen Raum, die den Ortscharakter stärken, Identifikation versprechen und soziale Interaktion ermöglichen.
Bestehende Freiräume in Städten werden zunehmend mediterran genutzt. Man verweilt und flaniert, präsentiert und trifft sich. Es entsteht ein Spannungsfeld zwischen zunehmendem Verkehr und dem Bedarf nach Nutzung der Freiflächen.
Verschiedene Platzbeispiele zeigen, dass sich Verkehrsbelastung und Aufenthaltsqualität integrieren lassen. In der Schweiz bleiben solche vielfältig nutzbare, funktionstüchtige und gestalterisch attraktive Plätze bislang eine Rarität. Zitiert und besprochen werden immer die gleichen *Verkehrsplätze*, die auch in dieser Arbeit untersucht wurden.
Im Bezug auf die Abwicklung des motorisierten Verkehrs müssen vermehrt neue Wege begangen werden. Auf Platzanlagen sollte die Verkehrsabwicklung massgeschneidert auf die örtliche Situation und ein Gesamtkonzept abgestimmt sein. Normierte Regelquerschnitte sollten auf Plätzen nichts verloren haben. Die Betrachtung funktionierender und bestehender Platzbeispiele machen Mut, unkonventionelle Verkehrsorganisationen auszuprobieren. Auch das über die Jahrhunderte bewährte *Shared Space* Prinzip sollte vermehrt Anwendung finden.

Der Einstieg in die Arbeit gelang mir über alte Standardwerke des Städtebaus. Diese Fachliteratur lieferte erstaunlich konkrete und zeitlose Hinweise zum Thema. Die Bücher wurden jedoch zumeist vor dem Aufkommen des motorisierten Verkehrs geschrieben oder das Verkehrsthema wurde ausgeklammert.
In gewissen neueren Büchern wurde der motorisierte Verkehr in Bezug auf dessen Auswirkungen auf die Fussgänger und die Aufenthaltsnutzungen betrachtet oder über einzelne Stadtplätze. Die Fachliteratur der Verkehrsplanung legt den Fokus in der Regel auf die Strassenraumgestaltung und nur am Rande auf Plätze. Entsprechend bot sich für die Arbeit, welche die Platzgestaltung an der Schnittstelle der städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte betrachtet, eine Lücke.
Mittels Kategorisierungen sollte die Vielfalt der unzähligen Platztypen und Rahmenbedingungen systematisiert werden. Die Betrachtung und Dokumentation von Referenzbeispielen aus aller Welt war sehr hilfreich. Mit Fallbeispielen und Feldaufnahmen wurde in der Folge das Verhalten der Fussgänger und Autofahrer in einem höheren Detailgrad untersucht. Schliesslich wurden die relevanten Erkenntnisse im Teil IV der Arbeit zusammengefasst.
Es zeigte sich während der Untersuchung, wenig überraschend, dass es verschiedene Strategien gibt, wie mit motorisiertem Verkehr auf Plätzen umgegangen werden kann. Patentrezepte bezüglich der Integration von Nutzerbedürfnissen sind jedoch nicht zweckmässig. Jede Platzsituation ist ein Einzelfall und sollte dementsprechend differenziert, mit Bezug auf die örtlichen Gegebenheiten entwickelt werden.

Es ist offensichtlich, dass die Arbeit, welche an der Schnittstelle zwischen Architektur, Städtebau und Verkehrsplanung liegt, aus der Sicht eines Architekten geschrieben wurde. Hier liegt meine Vorbildung und Erfahrung. Zur Verkehrsführung und Verkehrsorganisation konnte ich zwar einiges an Wissen aneignen, dennoch bleibt die Arbeit in diesem Bereich eher oberflächlich. Interessant wäre der Vergleich der vorliegenden Arbeit mit einer Arbeit zum gleichen Thema, jedoch geschrieben von einem Verkehrsplaner.
Beruhigend war zu sehen, dass es einige vorzügliche Platzanlagen gibt, auf denen trotz viel motorisiertem Verkehr, die verkehrstechnischen Elemente weitgehend fehlen, die Gestalt in Bezug zur Umrahmung steht und von Fassade bis Fassade eine Einheit bildet - ganz im Sinne klassischer Platzgestaltungen. Es hat sich gezeigt, dass isolierte Konzepte für die Platzfläche nicht ausreichen. Vielmehr sind die Wechselbeziehungen zwischen raumdefinierenden Elementen, den Randnutzungen, den Funktionen auf dem Platz, der Verkehrsabwicklung und der Platzgliederung als Gesamtes zu betrachten.

# TEIL V
# ANHÄNGE

*Architekturplatz*
Bei *Architekturplätzen* ist die freie Sicht und die Inszenierung von Gebäuden und Objekten die wesentliche Aufgabe der Platzanlage. Zumeist sind diese Plätze von wichtigen und repräsentativen Bauten umgeben, welche inszeniert werden sollen. [1]

*Denkmalplatz*
Ist der Hauptgrund für die Existenz des Platzes das Denkmal oder ordnet sich der Platz der Inszenierung eines Denkmals unter, so ist er ein *Denkmalplatz* im eigentlichen Sinne. Denkmäler sind jedoch oft auch auf Architektur- und den anderen Platztypen platziert. [1]

*DTV*
Der durchschnittliche tägliche Verkehr (*DTV*, 24 Stunden) entspricht dem Jahresmittel des motorisierten Individualverkehrs.
Er wird berechnet, indem das Jahrestotal der Motorfahrzeuge an einem bestimmten Strassenquerschnitt durch 365 dividiert wird.
Der *DTV* bezieht sich auf den ganzen Querschnitt einer Strasse, also auf beide Richtungen zusammen. [83]

*Ganglinien*
Eine *Ganglinie* ist die graphische Darstellung von Messwerten in ihrer zeitlichen Reihenfolge. Dabei befindet sich die Zeit stets auf der X-Achse, der Messwert auf der Y-Achse des Koordinatensystems. *Ganglinien* eignen sich vorzüglich, Verkehrsaufkommen in seiner Anzahl, Geschwindigkeit oder Lärm abzubilden. [84]

*Gartenplatz*
Die *Gartenplätze* dienen der Gesundheit und Erholung und der Begrünung der Städte. Sie bieten Gelegenheit zum Ausruhen und zum schattigen Sitzen. Die Plätze haben ihre Ursprünge in England und waren oft ein Mittelding zwischen Privatgärten und öffentlichen Parkanlagen. Manchmal sind diese Parks auch gar nicht zugänglich und reiner Schmuck. [1] [6]

*MIV*
Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung wie PKW und Motorrad werden als motorisierter Individualverkehr (*MIV*) bezeichnet. [85]

*natürliche Verkehrswege*
Die *natürlichen Verkehrswege* entsprechen den Wegen, welche Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer auf einer freien Fläche, ohne einschränkende Sachzwänge von Fussgängerstreifen oder gefährlichen Strassen, wählen. Diese Wege sind in der Regel ohne Umwege, effizient und komfortabel.

*notwendige Aktivitäten*
Zwingende Aktivitäten sind beispielsweise Schul- oder Arbeitswege, Einkaufen und auf den Bus warten. Alle täglichen Bedarfsaktivitäten gehören dazu. Für diese Tätigkeiten herrschen zumeist physische Anforderungen, dies heisst, dass sie effizient zu erledigen sein sollten. [23]

*Nutzplatz*
*Nutzplätze* haben prioritär freie Nutzflächen zum Verkauf, für Volksfeste und dergleichen. Der Verkehr dominiert den Platz nicht, im Gegensatz zum gesellschaftlichen Aufenthalt. Insofern repräsentiert er das Gegenteil zum *Verkehrsplatz*. In vielen alten Orten und Provinzstädten ist der Marktplatz die wesentliche freie Fläche und Ortschaftsmitte, um welche das Rathaus angeordnet ist. [1]

*optionale Aktivitäten*
Die *optionalen Aktivitäten* werden vollzogen, wenn man dazu Lust und Zeit hat - im Gegensatz zu den *notwendigen Aktivitäten*. Dazu gehören Spaziergänge, frische Luft schnappen, Herumstehen, Sitzen und Sonnenbaden. Man macht diese Tätigkeiten, wenn das Wetter gut ist und die Umgebung angenehm und attraktiv ist. Die Attraktivität und die optionalen Tätigkeiten sind miteinander gekoppelt. In einem guten Umfeld findet reges Leben statt. Also je besser ein Raum ist, desto mehr und länger finden öffentliche Aktivitäten statt. [23]

*Passeggiata*
Das italienische Wort kann übersetzt werden mit Spazierengehen und Flanieren. *Passeggiata* steht auch für das Ritual auf Strassen, Plätzen und Parks in den Stadtzentren, langsam zu flanieren und schauzulaufen. In Italien sind diese Flanierzonen zumeist gesäumt von Personen, welche von Stufen oder Cafés die Szenerie beobachten. [88]

*Platz in Platz Situationen*
Gute Platzanlagen haben eine Vielzahl *Platz in Platz Situationen* anzubieten um verschiedenen Personen und Bedürfnissen gerecht zu werden. *Platz in Platz Situationen* können beispielsweise durch Cafés, Sitzstufen, Brunnen, Skulpturen oder auch temporäre Strassenmusikanten sichergestellt werden. [24]

*PPS*
Project for Public Space (*PPS*) ist eine NGO mit Sitz in New York, gegründet 1975, welche sich zum Ziel gesetzt hat Gemeinden, Städte oder auch Private im Schaffen und der Förderung von hochwertigen öffentlichen Räumen zu unterstützen. *PPS* betreibt auch intensiv Forschung zum öffentlichen Raum. [46]

*primäre Sitzmöglichkeiten*
Sitzmöglichkeiten auf Bänken, Stühlen ecc... - auf Objekten welche spezifisch zum Sitzen im öffentlichen Raum platziert wurden und bei denen Sitzen die Haupt- oder einzige Funktion ist.

*Rücken oder Rückgrat*
Das *Rückgrat* kann auf einem Platz durch die Fassaden oder Objekte auf dem Platz, wie beispielsweise Denkmälern, Bäumen oder Brunnenanlagen sichergestellt werden. Das *Rückgrat* sorgt dafür, dass sich die Menschen auf einer Platzanlage komfortabel, behütet und sicher fühlen. Untersuchungen haben gezeigt, dass Menschen im öffentlichen Raum Stellen mit geschütztem *Rücken* bevorzugen.

*sekundäre Sitzmöglichkeiten*
Sitzmöglichkeiten auf Objekten, welche eine andere Hauptfunktion als Sitzen haben, sich jedoch vorzüglich dazu eignen, wie beispielsweise Treppenstufen, Podeste oder Mauerbrüstungen. Oft sind diese Elemente sehr bewusst auch zum Sitzen geplant und es werden auch die wesentlichen Ansprüche an gute Sitzmöglickeiten in die Planung einbezogen.

*Shared Space*
Bezeichnet eine Planungsmethode, wo der vom Verkehr dominierte Strassenraum lebenswerter, sicherer sowie im Verkehrsfluss verbessert werden soll. Typisch ist der Verzicht auf Verkehrszeichen, Signalisationen und Fahrbahnmarkierungen. Die Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Das Prinzip wurde vom Niederländer Hans Monderman in den 1990er Jahren entwickelt und wird heute weltweit angewendet. [37]

*soziale Aktivitäten*
Die *sozialen Aktivitäten* hängen von der Präsenz anderer Personen im öffentlichen Raum statt. Dazu gehören spielende Kinder, Begrüssungen und Diskussionen, kommunale Aktivitäten und die am meisten verbreitete *soziale Aktivität*, welche das Zuschauen und Zuhören anderer Personen beinhaltet. Diese Aktivitäten passieren spontan als unmittelbare Konsequenz, wenn sich verschiedene Personen im gleichen Raum aufhalten und bewegen. Die *sozialen Aktivitäten* sind eine der wichtigsten Eigenschaften, welche öffentliche Räume zu leisten haben. [23]

*SVI*
Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten *SVI* ist die Berufsorganisation der in privaten Büros oder der öffentlichen Verwaltung tätigen Verkehrsfachleute. [86]

*Triangulieren*
Im öffentlichen Raum kann das Arrangement und die Wahl der einzelnen Elemente und Angebote dazu führen, dass die Menschen miteinander interagieren oder nicht. Wenn beispielsweise eine Bank, ein Abfallkorb und eine Telefonkabine nicht beeinander platziert sind, entfaltet jedes einzelne Element eine viel kleinere Wirkung als wenn sie zusammen mit anderen Angeboten kombiniert werden. Bei passender Anordnung (Triangulation) werden automatisch Personen zusammengeführt. Wenn beispielsweise ein Leseraum einer Bibliothek in der Nähe zu einem Spielplatz und einem Kisok ist, geschieht zusammen mehr als bei den einzelnen Elementen. [24]

*Turbinenplatz*
Bei Turbinenplätzen hat jede Strassensachse als Schlussbild eine gegenüberliegende Fassade. Die Strassen stossen direkt an den Ecken oder seitlich neben den Ecken auf den Platz und werden nicht geradlinig darübergeführt. Durch die fehlenden Durchfahrtsachsen ist der Verkehr so zweitrangig gegenüber der eigentlichen Bedeutung eines Platzes als gesellschaftlicher Treffpunkt.
Besonders im Mittelalter waren die Turbinenplätze sehr beliebt. [1]

*Verkehrsplatz*
Die *Verkehrsplätze* haben die hauptsächliche Aufgabe, die Zirkulation des Verkehrs und auch den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln zu vereinfachen. Bedingung für *Verkehrsplätze* ist eine raumwirksame Umrandung. [1] [58]

*Visurhindernisse*
*Visurhindernisse* sind Objekte (Baumreihen, Gebäude, Monumente, Denkmäler, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs,...) welche die Sicht auf die dahinterliegende Ebene verdecken. Es besteht die Gefahr, dass *Visurhindernisse* die räumliche Wirkung beeinträchtigen oder die Sicht auf kostbar ausgeschmückte Fassaden, die Randbebauung verdecken und so ein Platzgefüge beeinträchtigen.

Ajuntament de Barcelona: *Barcelona espacio publico.* Barcelona, 1993

Alexander, Christopher: *Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion.* Wien, 1995

Baier, Reinhold, Andrea Ackva und Michael M. Baier: *Strassen und Plätze neu gestaltet - Beispiele aus der Praxis.* Aachen, 2000

Baudirektion der Stadt Biel: *Zentralplatz Biel, Dokumentation.* Biel, 2004

Benevolo, Leonardo: *Storia della città*. Rom, 1982

Coubier, Heinz: *Europäische Stadt-Plätze, Genius und Geschichte.* Köln, 1985

Dutli, Peter, Jörg Esefeld und Pierre Kreis: *Stadträume in Barcelona - Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Strassenräume und Skulpturen.* Zürich, 1991

Forschungsstelle Eisenheim: *Burano - eine Stadtbeobachtungsmethode zur Beurteilung der Lebensqualität.* Oberhausen, 1976

Gehl, Jan: *Life between Buildings*. New York, 1987

Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

Gehl, Jan: *Public Spaces Public Life.* Kopenhagen, 1996

Lampugnani, Vittorio Magnago: Erhalten-Entrümpeln-Verdichten: *Drei Aufgaben für die europäische Stadt des 21. Jahrhunderts. Referat NZZ Podium.* Zürich, 2009

Mumford, Lewis: *Die Stadt, Geschichte und Ausblick*. Köln, 1961

Project for Public Spaces: *How to Turn a Place Around - A Handbook for Creating Successful Public Spaces.* New York, 2005

Karn, Susanne: *Grundlagen - Freiraum als Teil des Städtebaus*. Rapperswil, 2010

Knirsch, Jürgen: *Stadtplätze - Architektur und Freiraumplanung.* Leinfelden - Echterdingen, 2004

Kostof, Spiro: *Die Anatomie der Stadt - Geschichte städtischer Strukturen.* Frankfurt, 1993

Krier, Rob: *Stadtraum in Theorie und Praxis.* Stuttgart, 1975

Sauter, Daniel: *Aufenthalt und Aktivitäten im öffentlichen Raum - das Potenzial einer Erhebungsmethode anhand einiger Beispiele aus der Praxis. Referat an Tagung der HSR.* Juni 2010

Schmid Florian (Hrsg.): *Shared Space, Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume.* Bielefeld, 2010

Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen: *Strassen -Wege - Plätze.* Zürich, 2003

Sitte, Camillo: *Der Städtebau - nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Basel, 2002

Stübben, Joseph: *Der Städtebau.* Leipzig, 1924

SVI-Forschung: *Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs - Schlussbericht.* 2005

Tiefbauamt des Kantons Bern: *Infobroschüre Schwarzenburgerstrasse Köniz*

Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute: *Parkieren*. Zürich, 1977

Webb, Michael: *Die Mitte der Stadt - Städtische Plätze von der Antike bis heute.* Frankfurt, 1990

Whyte, H. William: *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York, 1980

Winkler, Bernard: *Stadtraum und Mobilität - Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten.* Stuttgart, 1998

Zweibrücken, Klaus: *Fussverkehr IV - Konzepte für den Fussverkehr.* Rapperswil, 2009

Zweibrücken, Klaus: *Verkehrsraumgestaltung V: Strasse und Platz.* Rapperswil, 2010

# 26 Quellenverzeichnis


[1] Stübben, Joseph: *Der Städtebau.* Leipzig, 1924

[2] Mumford, Lewis: *Die Stadt, Geschichte und Ausblick*. Köln, 1961

[3] Benevolo, Leonardo: *Storia della città*. Rom, 1982

[4] http://de.wikipedia.org/wiki/Agora, Wiki / http://de.wikipedia.org/wiki/Agora_%28Athen%29 (10.2010)

[5] Sitte, Camillo: *Der Städtebau - nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Basel, 2002

[6] Kostof, Spiro: *Die Anatomie der Stadt - Geschichte städtischer Strukturen.* Frankfurt, 1993

[7] http://de.wikipedia.org/wiki/Forum_%28Platz%29) (10.2010)

[8] (http://www.philhist.uni-augsburg.de/lehrstuehle/kunstgeschichte/Kommentiertes_Vorlesungsverzeichnis/ws_06_07/ps_soelch_stadt/ (10.2010)

[9] Danuser, Hanspeter: *das Trambuch - 100 Jahre Züri-Tram.* Zürich, 1982

[10] Knirsch, Jürgen: *Stadtplätze - Architektur und Freiraumplanung.* Leinfelden - Echterdingen, 2004

[11] Winkler, Bernard: *Stadtraum und Mobilität - Die Wiedergeburt des öffentlichen Raumes in Italiens historischen Städten.* Stuttgart, 1998

[12] Webb, Michael: *Die Mitte der Stadt - Städtische Plätze von der Antike bis heute.* Frankfurt, 1990

[13] http://www.pps.org/articles/jgehl/ (10.2010)

[14] Karn, Susanne: *Grundlagen - Freiraum als Teil des Städtebaus*. Rapperswil, 2010

[15] Project for Public Spaces: *How to Turn a Place Around - A Handbook for Creating Successful Public Spaces.* New York, 2005

[16] http://de.wikipedia.org/wiki/Piazza_Navona (10.2010)

[17] Coubier, Heinz: *Europäische Stadt-Plätze, Genius und Geschichte.* Köln, 1985

[18] Der Bote: *Die Zeughausstrasse wirkt oft als Pfropfen.* 2004

[19] Gehl, Jan: *Public Spaces Public Life.* Kopenhagen, 1996

[20] http://www.pps.org/articles/motorcity/ (01.2011)

[21] http://www.pps.org/articles/squaresprinciples/ (01.2011)

[22] Alexander, Christopher: *Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion.* Wien, 1995

[23] Gehl, Jan: *Life between Buildings*. New York, 1987

[24] http://www.pps.org/articles/11steps/ (01.2011)

[25] Lampugnani, Vittorio Magnago: Erhalten-Entrümpeln-Verdichten: *Drei Aufgaben für die europäische Stadt des 21. Jahrhunderts. Referat NZZ Podium.* Zürich, 2009

[26] Whyte, H. William: *The Social Life of Small Urban Spaces*. New York, 1980

[27] Zweibrücken, Klaus: *Verkehrsraumgestaltung V: Strasse und Platz.* Rapperswil, 2010

[28] Zweibrücken, Klaus: *Fussverkehr IV - Konzepte für den Fussverkehr.* Rapperswil, 2009

[29] http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/03/blank/key/fahrzeuge_strasse/bestand.html (11.2010)

[30] http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/01/02/blank/key/bevoelkerungsstand.html (11.2010)

[31] http://de.wikipedia.org/wiki/Automobil (11.2010)

[32] Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen: *Strassen -Wege - Plätze.* Zürich, 2003

[33] http://de.wikipedia.org/wiki/Berner_Modell (11.2010)

[34] http://www.bfu.ch/PDFLib/1068_42.pdf (11.2010)

[35] gemäss Klaus Zweibrücken

[36] Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute: *Parkieren*. Zürich, 1977

[37] Schmid Florian (Hrsg.): *Shared Space, Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume.* Bielefeld. 2010

[38] http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space (11.2010)

[39] http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Biel.html (11.2010)

[40] http://www.begegnungszonen.ch/home/zone_show.aspx?bu=%2fhome%2fzone_liste.aspx&id=765&mode=View&sort=gemeinde_name&sortdesc=0 (11.2010)

[41] http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Bahnhofsplatz/baar_bahnhofplatz.html (11.2010)

[42] http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Rhorn_Bhf.html (11.2010)

[43] http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Bahnhofsplatz/maennedorf_bahnhofplatz.html (11.2010)

[44] http://www.begegnungszonen.ch/home/zone_liste.aspx (11.2010)

[45] http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Tempo-30-auch-auf-Haupt-und-Durchgangsstrassen/story/13676288 (11.2010)

[46] http://en.wikipedia.org/wiki/Project_for_Public_Spaces (01.2011)

[47] http://en.wikipedia.org/wiki/William_H._Whyte (01.2011)

[48] http://www.pps.org/articles/underperformingus/ (01.2011)

[49] http://www.pps.org/articles/internationalsquares/ (01.2011)

[50] http://www.pps.org/articles/uscanadasquares/ (01.2011)

[51] http://streetswiki.wikispaces.com/Jan+Gehl (01.2011)

[52] http://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/oeffentlicher_raum/Publikationen_und_Broschueren/Broschuere_Strategie_2010.pdf (01.2011)

[53] Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

[54] SVI-Forschung: *Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs - Schlussbericht.* 2005

[55] Sauter, Daniel: *Aufenthalt und Aktivitäten im öffentlichen Raum - das Potenzial einer Erhebungsmethode anhand einiger Beispiele aus der Praxis. Referat an Tagung der HSR.* Juni 2010

[56] Forschungsstelle Eisenheim: *Burano - eine Stadtbeobachtungsmethode zur Beurteilung der Lebensqualität.* Oberhausen, 1976

[57] http://de.wikipedia.org/wiki/Platz_%28St%C3%A4dtebau%29 (10.2010)

[58] Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

[59] http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell/projekte.assetref/content/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Koenizstrasse_Projekt_1.pdf (03.2011)

[60] http://it.wikipedia.org/wiki/Piazza_del_Popolo_%28Roma%29 (03.2011)

[61] http://de.wikipedia.org/wiki/Piazza_del_Popolo (03.2011)

[62] http://de.wikipedia.org/wiki/Place_Vendome (03.2011)

[63] http://de.wikipedia.org/wiki/Piazza_del_Campo (11.2010)

[64] Dutli, Peter, Jörg Esefeld und Pierre Kreis: *Stadträume in Barcelona - Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Strassenräume und Skulpturen.* Zürich, 1991

[65] Dietiker, Jürg: *Vorlesungunterlagen Shared Space*

[66] http://www.visitelyon.fr/bellecour-terreaux/place-de,la,republique.php (03.2011)

[67] Baier, Reinhold, Andrea Ackva und Michael M. Baier: *Strassen und Plätze neu gestaltet - Beispiele aus der Praxis.* Aachen, 2000

[68] http://de.wikipedia.org/wiki/Times_Square (03.2011)

[69] Ajuntament de Barcelona: *Barcelona espacio publico.* Barcelona, 1993

[70] Tiefbauamt des Kantons Bern: *Infobroschüre Schwarzenburgerstrasse Köniz*

[71] Metron: *Publikationsbogen, Köniz - Betriebs- und Gestaltungskonzept.* Bern, 2005

[72] Meyer, Andre: *Die Kunstdenkmaler der Schweiz. Bd. 65 Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz: der Flecken Schwyz und das übrige Gemeindegebiet.* Basel, 1978

[73] Schönbächler, Karl: *Ortsbildinventar Schwyz, Seewen, Ibach.* Schwyz, 1993

[74] Metron: *Märkte, Fasnacht und weitere Anlässe auf dem Hauptplatz.* 2004

[75] Bote der Urschweiz: *Nur 30 Prozent unterstützten 2008 die Reduktion der Parkplätze.* Schwyz, 8.4.2011

[76] http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_monthey.html (03.2011)

[77] SIA Nr. 7, 1996

[78] http://www.gebrueder-duerst.ch/turicum/strassen/t/tessinerplatz/tessinerplatz.html (04.2011)

[79] http://www.gebrueder-duerst.ch/turicum/verkehr/bahn/bahnhoefe/enge/bahnhof_enge.html (04.2011)

[80] Tiefbauamt Stadt Zürich, Mobilität + Planung: *Bela stungen Strassennetz*. Zürich 2010

[81] Tiefbauamt Stadt Zürich, Fachbereich Verkehrsplanung: *Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren, Tessinerplatz, Fussgängerbereich 02*. Zürich, 2006

[82] Baudirektion der Stadt Biel: *Zentralplatz Biel, Dokumentation.* Biel, 2004

[83] http://www.sz.ch/xml_1/internet/de/application/d999/d998/d25477/d25501/d23411/p24033.cfm (05.2011)

[84] http://de.wikipedia.org/wiki/Ganglinie (06.2011)

[85] http://de.wikipedia.org/wiki/Individualverkehr#Motorisierter_Individualverkehr (06.2011)

[86] http://www.swisstraffic.ch/links/svi/index.php (06.2011)

[87] Krier, Rob: *Stadtraum in Theorie und Praxis.* Stuttgart, 1975

[88] http://goitaly.about.com/od/italytravelglossary/g/passeggiata.htm (07.2011)

1+2:. Hans Schönwetter, Urs Heer, Ruedi Hertach: *Das Glarnerland im Wandel der Zeit.* Glarus, 1986

3: Flükiger, Samuel: *Schema*. Brugg, 2011

4: Benevolo, Leonardo: *Storia della città.* Rom, 1982

5: Stübben, Joseph: *Der Städtebau.* Leipzig, 1924

6.-10: Webb, Michael: *Die Mitte der Stadt - Städtische Plätze von der Antike bis heute.* Frankfurt, 1990

11.-12: Dutli, Peter, Jörg Esefeld und Pierre Kreis: *Stadträume in Barcelona - Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Strassenräume und Skulpturen.* Zürich, 1991

13: Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

14: http://de.wikipedia.org/wiki/R%C3%B6ntgenplatz (12.2010)

15: Webb, Michael: *Die Mitte der Stadt - Städtische Plätze von der Antike bis heute.* Frankfurt, 1990

16: Kostof, Spiro: *Die Anatomie der Stadt - Geschichte städtischer Strukturen.* Frankfurt, 1993

17: Coubier, Heinz: *Europäische Stadt-Plätze, Genius und Geschichte.* Köln, 1985

18-21: Gehl, Jan: *Public Spaces Public Life.* Kopenhagen, 1996

22: http://www.touropia.com/outdoor-ice-rinks-around-the-world/ (12.2010)

23: Gehl, Jan: *Public Spaces Public Life.* Kopenhagen, 1996

24: Gehl, Jan: *Public Spaces Public Life.* Kopenhagen, 1996

25.-27: Alexander, Christopher: *Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion.* Wien, 1995

28: Kostof, Spiro: *Die Anatomie der Stadt - Geschichte städtischer Strukturen.* Frankfurt, 1993

29: Alexander, Christopher: *Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion.* Wien, 1995

30-40: Gehl, Jan: *Life between Buildings.* New York, 1987

41-44: Gehl, Jan: *Public Spaces Public Life.* Kopenhagen, 1996

45: Kostof, Spiro: *Die Anatomie der Stadt - Geschichte städtischer Strukturen.* Frankfurt, 1993

46: Flükiger, Samuel: *Tabelle*. Brugg, 2010

47: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

48: Stübben, Joseph: *Der Städtebau.* Leipzig, 1924

49: Sitte, Camillo: *Der Städtebau - nach seinen künstlerischen Grundsätzen.* Basel, 2002

50: Alexander, Christopher: *Eine Muster-Sprache. Städte, Gebäude, Konstruktion.* Wien, 1995

51: http://www.flickr.com/photos/herba/3966737517/sizes/o/in/photostream/ (05.2011)

52: Zweibrücken, Klaus: *Verkehrsraumgestaltung V - Strasse und Platz*. 2010

53-58: http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/bauen/flama_west_stadt/flama_west_stadtteilprojekte.html (10.2010)

59: http://lamp.tugraz.at/~f145stdb/VO%20Staedtebau%20-%20Materialien/MATERIALIEN_ZUM_ST%C4DTEBAU/09_Stadtgestaltung.pdf (12.2010)

60-62: Gehl, Jan: *Life between Buildings.* New York, 1987

63-64: Google Earth: *Foto*. 2010

65: http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space (10.2010)

66: Dietiker, Jürg: *Bilder Shared Space*

67: http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Begegnungszonen/BegZ_Biel.html (12.2010)

68: http://zh.wikipedia.org/zh/File:Bundeshausplatz.jpg (12.2010)

69: Zweibrücken, Klaus: *Verkehrsraumgestaltung V - Strasse und Platz*. 2010

70: http://www.stadtwanderer.net/?p=99 (02.2011)

71: Webb, Michael: *Die Mitte der Stadt - Städtische Plätze von der Antike bis heute.* Frankfurt, 1990

72: Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

73-88: http://www.swisswebcams.ch/webcam/zoom/1292514031-Place-Centrale-de-la-Ville-de-Monthey-%281870-Monthey%29_Wetter (10.2010)

89: Project for Public Spaces: *How to Turn a Place Around - A Handbook for Creating Successful Public Spaces.* New York, 2005

90: http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/25940699.jpg (01.2011)

91: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/Krakow_%28Rynek_Glowny_-_Sukiennice%29.JPG (01.2011)

92-93: Gehl, Jan: *Life between Buildings.* New York, 1987

94-95: Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

96: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

97: Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

98: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

99: Project for Public Spaces: *How to Turn a Place Around - A Handbook for Creating Successful Public Spaces.* New York, 2005

100: SVI-Forschung: *Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs - Schlussbericht.* 2005

101: Project for Public Spaces: *How to Turn a Place Around - A Handbook for Creating Successful Public Spaces.* New York, 2005

102: Forschungsstelle Eisenheim: *Burano - eine Stadtbeobachtungsmethode zur Beurteilung der Lebensqualität.* Oberhausen, 1976

103-104: Project for Public Spaces: *How to Turn a Place Around - A Handbook for Creating Successful Public Spaces.* New York, 2005

105: Stübben, Joseph: *Der Städtebau.* Leipzig, 1924

106: Coubier, Heinz: *Europäische Stadt-Plätze, Genius und Geschichte.* Köln, 1985

107: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

108-109: Stübben, Joseph: *Der Städtebau*. Leipzig, 1924

110: Sitte, Camillo: *Der Städtebau - nach seinen künstlerischen Grundsätzen.* Basel, 2002

111-113: Stübben, Joseph: *Der Städtebau.* Leipzig, 1924

114: Krier, Rob: *Stadtraum in Theorie und Praxis*. Stuttgart, 1975

115: Sitte, Camillo: *Der Städtebau - nach seinen künstlerischen Grundsätzen.* Basel, 2002

116-119: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2011

*Fotos auf Seite 57, 58:*
Google Earth: *Foto*. 2011, Google Earth: *Luftbilder.* 2011 oder aus bereits genannten Quellen

120-122: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

123: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

124: Google Earth: *Streetview*. 2011

125: Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

126-127: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

128: http://www.kubik3.ch/php/arbeitsbeispiele.php (02.2011)

129: Google Earth: *Streetview*. 2011

130: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell/projekte.assetref/content/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Koenizstrasse_Projekt_1.pdf (03.2011)

131: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell/projekte.assetref/content/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Koenizstrasse_Projekt_1.pdf (03.2011)

132-133: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

134: Knirsch, Jürgen: *Stadtplätze - Architektur und Freiraumplanung.* Leinfelden - Echterdingen, 2004

135: Google Earth: *Streetview*. 2011

136: Gehl, Jan und Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard: *New City Life.* Kopenhagen, 2006

137-138: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

139: Google Earth: *Streetview*. 2011

140-142: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

143: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

144: Google Earth: *Streetview*. 2011

145-146: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

147-148: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

149: Google Earth: *Foto*. 2010

150: Google Earth: *Streetview*. 2011

151-153: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

154: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

155: Google Earth: *Streetview*. 2011

156: http://www.abendblatt.de/politik/ausland/article1419299/Zehntausende-Italiener-protestieren-gegen-Berlusconi.html (02.2011)

157: Google Earth: *Streetview*. 2011

158-159: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

160-162: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

163: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

*Fotos auf Seite 88 und 89:*
Google Earth: *Foto*. 2011, Google Earth: *Luftbilder.* 2011 oder aus bereits genannten Quellen

164: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

165: Google Earth: *Foto*. 2011

166-167: Coubier, Heinz: Europäische Stadt-Plätze, Genius und Geschichte. Köln, 1985

168: http://www.panoramafactory.net/gallery/miscellaneous/p_del_campo_50p

169: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

170: Google Earth: *Foto*. 2011

171: Google Earth: *Streetview*. 2011

172-174: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

175-176: Google Earth: *Foto*. 2011

177-179: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

180-182: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

183: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

184: Ajuntament de Barcelona: *Barcelona espacio publico.* Barcelona, 1993

185: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

186: Dutli, Peter, Jörg Esefeld und Pierre Kreis: *Stadträume in Barcelona - Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Strassenräume und Skulpturen.* Zürich, 1991

187: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

188-189: Google Earth: *Foto*. 2010

190-191: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

*Fotos auf Seite 110 und 111:*
Google Earth: *Foto*. 2011, Google Earth: *Luftbilder.* 2011 oder aus bereits genannten Quellenr

192: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

193: Zweibrücken, Klaus: *Verkehrsraumgestaltung V - Strasse und Platz*. 2010

194: Google Earth: *Streetview*. 2011

195-196: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

197: Zweibrücken, Klaus: *Archiv*. 2010

198: Baier, Reinhold, Andrea Ackva und Michael M. Baier: *Strassen und Plätze neu gestaltet - Beispiele aus der Praxis.* Aachen, 2000

199: Zweibrücken, Klaus: *Archiv*. 2010

200: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

201: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

202-204: Google Earth: *Foto*. 2010

205-206: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

207: Schönbächler, Karl: *Ortsbildinventar Schwyz, Seewen, Ibach.* 1993

208-210: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

211: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

212: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

213: Ajuntament de Barcelona: *Barcelona espacio publico.* Barcelona, 1993

214: Google Earth: *Foto*. 2011

215: Ajuntament de Barcelona: *Barcelona espacio publico.* Barcelona, 1993

216: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

217: Google Earth: *Foto*. 2011

218: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

219: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

220: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

221+222: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

223-224: Google Earth: *Luftbilder*. 2011

225-243: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

244: Immoss, Ernst und Franz Betschart: *Einst und Jetzt, 115 Jahre Schwyzerland:* Schwyz, 2003

245: Metron Verkehrsplanung: *Verkehrsregime bei gesperrtem Hauptplatz*. Brugg, 2004

246: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

247: Immoss, Ernst und Franz Betschart: *Einst und Jetzt, 115 Jahre Schwyzerland:* Schwyz, 2003

248: Metron Verkehrsplanung: *MIV Belastung 2001*. Brugg, 2001

249-252: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

253: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

254-258: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2011

259: Baier, Reinhold, Andrea Ackva und Michael M. Baier: *Strassen und Plätze neu gestaltet - Beispiele aus der Praxis.* Aachen, 2000

260: Zweibrücken, Klaus: *Archiv*. 2010

261: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

262: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011 und Baier, Reinhold, Andrea Ackva und Michael M. Baier: *Strassen und Plätze neu gestaltet - Beispiele aus der Praxis.* Aachen, 2000

263: Baier, Reinhold, Andrea Ackva und Michael M. Baier: *Strassen und Plätze neu gestaltet - Beispiele aus der Praxis.* Aachen, 2000

264: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

265-269: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2011

270: http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/verkehrskonzepte/aufwertung_quartier-zentren/jcr:content/mainparsys/77_1228298401284/image2.popup.html (04.2011)

271: http://www.gebrueder-duerst.ch/turicum/strassen/t/tessinerplatz/tessinerplatz.html (04.2011)

272: SIA Nr. 7, 1996

273-276: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

277: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

278-282: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

283: Baudirektion der Stadt Biel: *Zentralplatz Biel, Dokumentation.* Biel, 2004

284: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

285: Baudirektion der Stadt Biel: *Zentralplatz Biel, Dokumentation.* Biel, 2004

286-287: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

288: Baudirektion der Stadt Biel: *Zentralplatz Biel, Dokumentation.* Biel, 2004

289: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

290: http://map.geo.admin.ch/ (05.2011)

291- 303: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

304: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

305: Knirsch, Jürgen: *Stadtplätze - Architektur und Freiraumplanung.* Leinfelden - Echterdingen, 2004

306: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

307: http://lodging.uptake.com/blog/files/2008/12/phoo-by-countdown-entertainment-llc.jpg

308-309: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

310: Google Earth: *Foto*. 2010

321-322: Google Earth: *Bild Street View*. 2010

313-314: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

315: http://www.hslu.ch/download/s/workshop_plakate_donnerstag.pdf (06.2011)

316-319: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

320: http://www.rinikenlive.ch/site/index.cfm?id_art=25469&vsprache=de (06.2011)

321: http://www.blogwiese.ch/archives/416 (06.2011)

322-327: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

328: Zweibrücken, Klaus: *Verkehrsraumgestaltung V: Strasse und Platz.* Rapperswil, 2010

329: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

330: Dokument Biel

331: Google Earth: *Luftbilder*. 2010

332-333: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

334: Bayerisches Staatsministerium des Innern: *Erneuerung von Plätzen, Straßen und Gassen ein Handbuch für Gemeinden.* München, 1992

335: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

336: Zweibrücken, Klaus: *Archiv*

337: Google Earth: *Foto*. 2010

338: Gehl, Jan: *New City Spaces.* Copenhagen, 2001

339: http://4.bp.blogspot.com/_Ymx9e66vrGc/SjH-3GtWCFTI/AAAAAAAAJKg/i9fKnTXKlQw/s1600-h/bild_8.jpg (06.2011)

340: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

341: Zweibrücken, Klaus: *Archiv*

342-351: Flükiger, Samuel: *Handskizzen*. Brugg, 2010

352: Flükiger, Samuel: *Fotografien*. Brugg, 2011

353: Ajuntament de Barcelona: *Barcelona espacio publico.* Barcelona, 1993