

Erneuerung der Infrastruktur in Genf und Zürich : Kulturbedingte Unterschiede festgestellt am "Flâneur d'Or 2014"

Autor(en): **Riegg, Jordi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2015)**

PDF erstellt am: **12.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-958088>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Erneuerung der Infrastruktur in Genf und Zürich – Kulturbedingte Unterschiede festgestellt am «Flâneur d'Or 2014»

JORDI RIEGG

MSc Spatial Development
and Landscape Architecture,
Mitinhaber Rombo,
Raum-Mobilität-Zukunft.



[ABB. 1]

[ABB. 1] Früher eine stark befahrene Strasse, heute ein ruhiger Platz: Bullingerplatz, Zürich. (Foto: M. Latzel)

Mit dem «Flâneur d'Or» prämiert «Fussverkehr Schweiz» alle drei Jahre besonders gelungene Infrastrukturen im öffentlichen Raum, die zum Flanieren und zum Aufenthalt einladen. Bei der diesjährigen, inzwischen achten Edition haben die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung in Zürich den Hauptpreis gewonnen. Die Stadt Genf beeindruckte die Jury gleich mit sieben Dossiers und ihrem grossen Einsatz für die Anliegen des Fussverkehrs. Im Jurybericht wurde die Stadt Genf gar als «heimliche Siegerin des Flâneur d'Or 2014» gewürdigt. Trotzdem erlangte «nur» ein Genfer Projekt eine Auszeichnung, während die Stadt Zürich mit ihren zwei Dossier gleich den Hauptpreis und eine Auszeichnung einheimste. Auf den ersten Blick lässt das vermuten, dass die Stadt Zürich vermehrt auf Qualität anstatt Quantität setzt. Aber ist dem wirklich so? Gibt es vielleicht auch in der Planung von Infrastrukturen für den Fussverkehr regionale Eigenheiten, die den Sprung über den «Röschgraben» noch nicht geschafft haben?

Vorweg, dieser Artikel hat nicht den Anspruch, allgemeingültige Antworten zu diesen Fragen zu geben. Hierfür wäre auch eine vertiefte und seriösere Auseinandersetzung mit den planenden und ausführenden Ämtern notwendig. Trotzdem brachten die zwei Interviews mit Verantwortlichen der Städte Genf und Zürich neben wenig Überraschendem auch ein paar erstaunliche Dinge hervor. Als Einstieg wurden «Facts & Figures» zu Infrastrukturen und Ressourceneinsatz abgefragt. Auch wenn daraus keine Schlussfolgerungen hinsichtlich kultureller Unterschiede gezogen werden können oder sollten, wären besonders für Statistiker die vornehmlich in Zahlen zu beantwortenden Fragen allemal interessant. Aber nicht nur für Statistiker interessant, sondern auch hilfreich für diesen Artikel war die Antwort zu unserer Frage nach Kennzahlen von der Verantwortlichen der Stadt Genf: «Généralment, nous ne tenons à ce genre de statistique. Nous pouvons les produire, mais c'est du travail et, en général, cela ne nous est d'aucune utilité.» Besonders wertvoll auch die Antwort der Zürcher Kollegen zur gleichen Frage, die in Anbetracht der kommagenauen Aussagen im Führen und Auswerten von statistischen Kennzahlen offensichtlich einen grossen Nutzen sehen. Dieser konnte im knapp gehaltenen Interview leider nicht genauer eruiert werden, aber ein Hinweis auf kulturelle Unterschiede ist hiermit vielleicht gegeben.

Auf die Fragen zur Statistik folgten einige zu den Besonderheiten bei den zuständigen Ämtern. Angesprochen wurden Arbeitsweisen, Grundsätze, Strategien und Richtlinien. Dabei überraschte nur wenig, dass in Zürich weitaus mehr Vorgaben berücksichtigt werden müssen als in Genf. Die Strategie 2010 gibt in Zürich vor, welche Rahmenbedingungen in der Ausgestaltung von öffentlichen Räumen zu berücksichtigen sind. Auch welchen Prozess ein Projekt durchlaufen muss, ist klar und minutiös vorgegeben. Inhaltlich lässt sich die Zürcher Art Projekte zu entwickeln und zu gestalten vielleicht in den folgenden drei Adjektiven zusammenfassen: Bewusst, zurückhaltend und wiederholend. Der sogenannte und äusserst spannende «Bedeutungsplan», eine (weitere) zu berücksichtigende Grundlage, welche den Grad der Bedeutung eines jeden Strassenraums in der Stadt Zürich vorgibt, fungiert dabei als Klausel zur Aushebelung vieler sonst geltenden Richtlinien. Die zwei eingereichten Projekte sind also keineswegs Standardprojekte, man könnte sie sogar eher als «Exoten» bezeichnen.

Die Stadt Genf hingegen hat kaum spezifische Richtlinien, dafür aber muss sie für alles, was sie zum Wohle ihrer zu Fuss gehenden Stadtbevölkerung tut, die Genehmigung des mehrheitlich bürgerlich regierten Kantons abholen. Und dieser scheint, gemäss Aussagen der verantwortlichen Planer, der Stadt Genf die Grenzen sehr eng zu stecken. Der Eindruck entsteht, dass den Stadtplanern in Genf die grossen Würfe, wie die zwei erwähnten «Exoten» in Zürich, verwehrt bleiben. Im Kleinen aber ist die Stadt Genf offenbar erfolgreich (und fleissig). Das beweisen einerseits die eingangs erwähnten sieben für den «Flâneur d'Or» eingereichten Projekte und andererseits auch die immer wieder im Interview erwähnte Nähe zur Bevölkerung sowie die sorgfältige Planung, die sich stark an den Bedürfnissen der Nutzenden orientiert und, so wie es scheint, frei von Idealen und vom Wunsch, Denkmäler zu erschaffen, ist.

Aus den Interviews lässt sich wie bereits erwähnt kein eindeutiges Fazit ziehen. Etwas wagemutig könnte man aber ableiten, dass in Zürich grundsätzlich eher oder einfacher mit der grossen Kelle angerührt wird und die Projekte wiederholt und zeitintensiver in den Mühlen der Verwaltung gemahlt werden als in Genf. Die grossen Zürcher Würfe beeindruckend und überzeugen daher mit Sicherheit nicht nur die Jurys des «Flâ-



[ABB. 2]

[ABB. 2] Früher ein Parkplatz, heute Place Simon-Goulart in Genf. (Foto: Ville de Genève/A. Grandchamp)

neur d'Or». Die Stadt Genf scheint hingegen das Gegenteil von dem zu machen, was aus Sicht der Zürcher als Erfolgsmodell gilt: Ihre Projekte werden pragmatischer und schneller abgewickelt, mit vielen kleinen, aber wirkungsvollen Massnahmen, die dort ansetzen, wo aus Sicht Velo- und Fussverkehr dringender Handlungsbedarf besteht und wo die Bevölkerung Verbesserungen wünscht. Bei welchem Vorgehen der Nutzen für die Bevölkerung unter dem Strich grösser ist, kann nicht beantwortet werden. Aber wenn beim Siegerprojekt des diesjährigen «Flâneur d'Or» und dem ausgezeichneten Sechseläutenplatz mit Superlativen nicht gezeigt wird, ist bei den Genfern Projekten das folgende Zitat von Aristoteles nicht vermessen: «Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile».

RÉSUMÉ

Rénovation des infrastructures à Genève et Zurich – Différences culturelles observées dans le cadre du «Flâneur d'Or 2014»

Dans le cadre du «Flâneur d'Or 2014», ce sont les mesures d'accompagnement du contournement ouest de Zurich qui ont remporté le premier prix. La Ville de Genève a néanmoins impressionné le jury avec les sept dossiers qu'elle a soumis, ce qui lui a valu – bien qu'elle n'ait obtenu qu'une distinction – d'être célébrée comme «l'autre gagnante» de l'édition. On risquera l'hypothèse que Zurich a davantage tendance à recourir aux grands moyens, et que les projets y sont moulus plus fin qu'à Genève par les moulins de l'administration. La Ville de Genève mène en revanche ses projets de façon plus pragmatique et rapide, en prenant toute une série de mesures modestes mais efficaces là où le besoin s'en fait le plus urgemment sentir du point de vue des déplacements à pied ou à vélo. Quant à savoir laquelle des deux approches apporte, au final, le plus d'avantages pour la population, la question reste ouverte...