

# Gehen als Planungsfaktor : zur Stadterneuerung durch öffentliche Räume in der Stadt Zürich

Autor(en): **Parish, Jacqueline**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pamphlet**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 23: **Auf Abwegen**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-984687>

## **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.

GEHEN ALS PLANUNGSFAKTOR  
ZUR STADTERNEUERUNG DURCH ÖFFENTLICHE RÄUME  
IN DER STADT ZÜRICH

Jacqueline Parish

Das Gehen gewinnt heute insbesondere aufgrund der Verdichtung der Städte wieder an Bedeutung. Dies zeigen aktuelle Auswertungen des Bundesamts für Raumentwicklung zum Verkehrsverhalten in der Schweiz nach Dichte-Indikatoren.<sup>1</sup> Über die Hälfte der Menschen in dichten Gebieten gehen mehrheitlich zu Fuss (57 %, Tendenz steigend). Somit sind Städte angehalten, nicht nur bei Neubauten und deren Zwischenräume Qualität einzufordern, sondern auch dem öffentlichen Stadtraum, der zur Vernetzung im Quartier und zur Naherholung dient, Aufmerksamkeit zu schenken.

Für die Stadt Zürich wird bis ins Jahr 2040 mit 80.000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern gerechnet; die Bevölkerung steigt somit auf gut eine halbe Million. Entsprechend dieser prognostizierten Entwicklung gewinnt der Ausbau und die Benutzbarkeit der Infrastruktur für das Gehen an Bedeutung. Dies bekräftigte 2011 das Stimmvolk der Stadt Zürich mit der Annahme einer entsprechenden Initiative. Danach soll der prozentuale Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen bis 2022 um mindestens zehn Prozentpunkte erhöht werden.

Erstaunen mag hierbei, dass die dem Menschen ureigene Bewegungsform – die des Gehens – trotz den oben aufgeführten Prognosen in den aktuellen politischen Diskussionen der Verkehrsplanung und Stadtraumentwicklung relativ wenig Beachtung findet. Laut wird in der lokalen Politik ein besseres und zusammenhängendes Fahrradverkehrsnetz gefordert und jeder abgebaute Parkplatz scheint für das lokale Gewerbe sofort Verlustgeschäfte einzubringen – glaubt man den lokalen Journalisten und Gewerbebetreibenden. Relativ still ist es dabei, wenn es um das eigentliche Fortkommen zu Fuss geht. Das Thema scheint wenig populäres Interesse zu wecken, nicht polarisieren und provozieren zu können, und damit werden anscheinend wenig potenzielle Wählerstimmen gewonnen. Dabei ist dies ein

<sup>1</sup> Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Raumentwicklung, «Dichte und Mobilitätsverhalten», abgerufen am 7. Juli 2018:

<https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/grundlagen/dichte-und-mobilitatsverhalten.html>

Thema, welches jede und jeden betrifft und somit – könnte man meinen – alle Interessen verbindet: ob Jung oder Alt, egal welcher Nationalität und Religion.

### Verdichtung braucht mehr Raum für freie Aneignungen

Im Rahmen der von der Schweizer Bundesregierung geforderten Verdichtung sind Städte angehalten, Qualitäten dort zu verbessern, wo das Leben der heutigen und zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner stattfindet: im Alltag. Dieser spielt sich für den Grossteil der Menschen nicht in faszinierenden Hochhäusern ab, sondern in schlichten Wohnbauten, neuen Siedlungen und im Zwischenraum. Strassen und Plätze prägen den Stadtraum und die Lebensqualität – also den Alltag der Menschen. Dadurch wird die Qualität dieser Räume zu einem Schlüsselement der Innenentwicklung.

Zu dieser Erkenntnis kamen ebenfalls sehr breit angelegte Untersuchungen des NFP 65<sup>2</sup>. Diese besagen, dass räumliche Qualität durch eine erhöhte Zugänglichkeit geprägt ist, wie ein zusammenhängendes Netzwerk von öffentlichen Räumen, die gut miteinander verbunden sind. Zudem sind öffentliche Räume qualitativ, wenn Adaptierbarkeit und Aneignung möglich sind. Überdeterminierte öffentliche Räume sollen vermieden und flexible, nutzbare Räume ermöglicht werden.

Jürgen Krusche, Stadtforscher und Philosoph, umschreibt diese Qualität in einer ähnlichen Form: Gute öffentliche Räume sind Stadträume, die von Angehörigen verschiedener Bevölkerungsschichten und sozialer Gruppen genutzt werden.<sup>3</sup> Sie dienen vielfältigen Zielen und Nutzungen, enthalten aber gleichzeitig die Möglichkeit zur kreativen Zweckentfremdung. Dadurch tragen sie dazu bei, die strenge Zweckgerichtetheit einer Raumnutzung zu überwinden. Sie evozieren Begegnungen mit dem Unvorhersehbaren, wie flüchtige Zusammentreffen, die nicht auf Integration und Verstehen ausge-

2 NFP 65 steht für das Nationale Forschungsprogramm *Neue urbane Qualität*. Siehe dazu Simon Kretz und Lukas Küng (Hg.), *Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich* (Zürich: Edition Hochparterre, 2016).

3 Jürgen Krusche und Günther Vogt, *Strassenräume Berlin Shanghai Tokyo Zürich: Eine foto-ethnografische Untersuchung* (Baden: Lars Müller, 2011).

richtet sind. Gelebte und sich überlagernde Differenzen sind Zeichen von Qualität, genauso wie ephemere Formen von Gleichzeitigkeiten und Nähe. Letztlich fördern – und fordern – sie, dass sich die Nutzer mit dem Unvollkommenen anfreunden und sich der Unmittelbarkeit aussetzen.

Entscheidend für Begegnungen und diese Gleichzeitigkeiten sind gleiche Geschwindigkeiten. Für die Planung bedeutet dies, Temporeduktionen (Tempo 30 anstatt 50), Begegnungszonen (Tempo 20 mit Vortritt für den Fussverkehr), neue Wegverbindungen, neue Brücken und breite Trottoirbereiche zu fördern.

### Gehen als Planungsfaktor

Gehen ist, gemäss dem anerkannten Stadtforscher Jan Gehl, in erster Linie eine Art der Fortbewegung, aber auch eine ungezwungene und unkomplizierte Weise, im öffentlichen Raum anwesend zu sein. Dazu erfordert Gehen Platz.<sup>4</sup>

Jan Gehl verfolgt seit vier Jahrzehnten eine planerische Gegenbewegung zur autodominierten Verkehrsplanung, die bestrebt ist, Flächen nicht primär für das Automobil, sondern auch für den Fussverkehr zu sichern. In diesem Sinne ist «Gehen» ein Planungsfaktor, den es im Stadtraum zu organisieren gilt. Gehen als Planungsfaktor heisst, Normen festzulegen und im Planungsprozess deren Raumanspruch einzufordern – additiv als eine von vielen Funktionen im Raum.

Da der Fussverkehr sich nicht über ein Verkehrsmittel definiert, ist seine Charakterisierung als Norm eher komplex. Für die Grundabmessung einer einzelnen, stehenden Person ohne Gepäck oder Gehhilfe gilt gemäss dem Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) eine Breite von 0,80 m und Höhe von 2,00 m. Grundsätzlich gilt für die Breite eines Trottoirs 2,00 m (inkl. Umfeldzuschläge 2,50 m). Ausnahmefälle sind gemäss der Norm nur punktuell zugelassen. Für die Stadt Zürich hat für die Festlegung der Minimalmasse leider das Breitenmass der Putzmaschinen von 1,80 m

<sup>4</sup> Jan Gehl, *Leben zwischen Häusern* (Berlin: Jovis Verlag, 2012), 133–145.

entscheidenden Einfluss. Ausnahmefälle gibt es in den Strassenräumen einige. Denn die Gewohnheit dominiert, ein Planungsverständnis zu akzeptierten, welches durch Funktionen bestimmt wird und auf anerzogenen Verhaltensnormen im durchorganisierten Strassenraum beruht. Beschilderungen, Abfalleimer, Überwachungskameras etc. sind als Elemente im Stadtraum Ausdruck davon.

Langsam werden jedoch Stimmen gegen die Überreglementierung und normdominierte Stadtplanung laut. Eine Arbeit des Zürcher Architekten und Künstlers Christoph Haerle zeigt eindrücklich, wie Verkehrsschilder den vor elf Jahren sanierten Hegibachplatz in Zürich prägen und wie die Schilder ihn als Verkehrsraum für das Auto zeichnen. Beschilderungen sind primär symbolische Markierungen, die vorgeben, wie ein zeitlich bedingtes Verhalten im Raum möglich ist – wo darf ich mein Auto abstellen, wie lange, wie schnell fahren etc. Sie definieren demnach Aktionen, welche in der unmittelbaren Zukunft liegen und sich auf eine bestimmte Nutzergruppe beziehen, die Autofahrenden. Inwieweit sollen solche Verhaltensregeln die Erscheinung von öffentlichen Stadträumen bestimmen? Und wie kommen wir aus diesem additiven, funktional geprägten Raumverständnis und der Überreglementierung der Stadträume heraus? Wie kann das Gehen als Instrument und Methode verwendet werden, um mit Konventionen zu brechen?

### Gehen als Instrument und Kritik der konventionellen Wahrnehmung

Um Überreglementierungen zu erkennen und die aktuellen Aushandlungen zur Nutzung des öffentlichen Stadtraums der Stadt Zürich zu verstehen, ist der Rückbezug auf die Verkehrs- und Stadtplanungen der 1920er Jahre massgebend, da sie die Räume wie auch unsere Wahrnehmung und unser Verhalten geprägt haben. In der Stadt Zürich wurde während dieser Zeit das Auto fast über Nacht ein dominierender Faktor in der Stadtpolitik und -entwicklung. Wegbereitend dafür war ab 1897 die Ausdehnung des städtischen Tramliniennetzes, und im Zuge dessen das wachsende Bewusstsein, dass durch neue Linien neue Quartiere der Stadt entstehen. Mit der 1923 einsetzenden Hochkonjunktur wurden dann die Motorfahrzeuge häufiger und

veränderten durch ihre Masse und Geschwindigkeiten von Grund auf das Verkehrsgeschehen im Stadtraum. Wurden zum Beispiel 1913 am Limmatquai – die Haupteinfahrstrasse der Altstadt entlang des Flusses Limmat – 165 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt, waren es 1934 bereits 8.269. Diese Tatsache zog zahlreiche Unfälle nach sich, denn es fehlte ein Regelsystem für das Nebeneinander von Fussgängerinnen und Fussgängern, Velos, Fuhrwerken und Autos, die sich zusehends mit unterschiedlicheren Geschwindigkeiten bewegten. 1934 zählte die Stadt daher bereits 4.400 Unfälle – mit einer höheren Todesopferzahl als heute.<sup>5</sup> Die Politik reagierte darauf mit der Einführung der uns heute vertrauten Verkehrsregeln. Der Strassenverkehr wurde dabei zunehmend als System von fliessenden Strömen aufgefasst, die es in einem funktional geordneten Raum zu lenken galt. Die Zürcher Verkehrsfibel, die damals an die Schulkinder verteilt wurde, ist noch heute Ausdruck der aufwändig betriebenen Verkehrserziehung.

Fussgängerinnen und Fussgänger wurden damit erstmals zu einer Kategorie: Sie wurden als Verkehrsfunktion definiert und räumlich auf das Trottoir verbannt, also buchstäblich an den Rand gedrängt. Sie mussten sich gemäss Daniel Kurz «ein neues Verhalten aneignen, das dem Arbeitsplatz der Moderne glich: Konzentration, Disziplin, Kontrolliertheit von Blick und Bewegung wurden erzogen und überlebenswichtig.»<sup>6</sup> Somit wurden auch die Grundlagen zum heutigen Standard für die Dimensionierung von Fussgängeranlagen gelegt. Die ersten empirischen Messungen zu Fussgängerdichte und Gehgeschwindigkeiten stammen ebenfalls aus dieser Zeit. Sie bringen das Problem auf den Punkt: Mit zunehmender Differenz der Geschwindigkeiten lässt sich der Raum schlechter teilen. Folglich werden Funktionen getrennt, die mehr Platz brauchen.

Aufgrund der Bestrebungen, die Sicherheit im Stadtraum zu erhöhen, haben wir gelernt, den begrenzten Raum mit unterschiedlichen Funktionsforderungen laufend zu optimieren. Ein Kritiker dieser Entwicklung ist der Soziologe Lucius Burckhardt. In den 1970er Jahren führte er in Lehre, Politik und Forschung mit der

<sup>5</sup> Daniel Kurz, *Die Disziplinierung der Stadt: Moderner Städtebau in Zürich, 1900 bis 1940* (Zürich: gta Verlag, 2008), 275.

<sup>6</sup> Kurz, *Die Disziplinierung der Stadt*, 284.

«Spaziergangswissenschaft» eine Kritik dieser konventionellen Betrachtung ein.<sup>7</sup> Ihn interessierte der Spaziergang nicht als Darstellung, Norm oder messbare bzw. berechenbare Grösse, sondern als ein Instrument zur Wahrnehmung des Stadtraums. Diese Wahrnehmung setzt ein kulturelles Paket an früheren Darstellungen voraus. Die kulturelle Vermittlung der Wahrnehmung ist in der Regel eine Anleitung zur Selektion, also zur Ausfilterung von Eindrücken. Ein Anliegen seiner Spaziergangswissenschaft ist es, gleichzeitig mit der Art der Wahrnehmung unserer Umwelt auch die Determiniertheit unserer Wahrnehmungsformen aufzuzeigen, so dass auch neue und ungewohnte Beurteilungen altbekannter Situationen möglich werden. Die Spaziergangswissenschaft ist daher ein Instrument sowohl der Sichtbarmachung bisher verborgener Teile des Environments und der oben aufgeführten Überreglementierung als auch ein Mittel der Kritik der konventionellen Wahrnehmung selbst.

Eines seiner zentralen Themen, nebst der Landschaftswahrnehmung, war dabei auch der Verkehr und die Strasse. Der Autofahrer-spaziergang – Studenten, die mit tragbaren Windschutzscheiben in Zweierkolonne in Kassel durch die Strassen marschierten – ist nur eine von vielen Aktionen und Interventionen, welche das genormte Verhalten provozieren sollte. Zum Thema schrieb er: «Eine umfangreiche Wegnahme von Stadtraum entsteht durch das Parkieren. Stadtboden, der pro Quadratmeter hunderte oder sogar tausende von Mark wert ist, kann ohne weiteres von einem parkierten Auto in Anspruch genommen werden. Warum eigentlich nur von einem Auto? Ich könnte ja auch meinen Kleiderschrank, meinen Kochherd oder meinen Schreibtisch vor meinem Haus auf der Straße aufstellen.»<sup>8</sup> Und dies testete er mit Studierenden als Intervention aus.

Die Spaziergangswissenschaft im Sinne Lucius Burckhardts könnte heute als Methode dienen, die konventionelle Betrachtung des öffentlichen Stadtraums zu erweitern und Übernormierungen zu umgehen. In diesem Sinne könnten Projekte mehr als Pilot umgesetzt werden, also neue Funktionen temporär getestet, zum Beispiel

<sup>7</sup> Siehe dazu den Beitrag von Aline Schoch in diesem Band.

Martin Schmitz (Berlin: Martin Schmitz Verlag, 2006), 294–295.

<sup>8</sup> Lucius Burckhardt, *Warum ist Landschaft schön?* Die Spaziergangswissenschaft, hrsg. v. Markus Ritter und

Aufenthaltssorte ausprobiert und kleinmasstäbliche Aneignungen gefördert werden.

Welche Faktoren der Platzgestaltung haben auf das Gehen einen Einfluss? Welche Verhaltensformen, welche Änderungen des Verhaltens und der Nutzung können beobachtet werden, wenn Stadträume offener umgestaltet werden? Und welche Stadträume sind «gute» öffentliche Räume, die den urbanen räumlichen Qualitäten der Verdichtung entsprechen – geprägt durch eine erhöhte Zugänglichkeit, Adaptierbarkeit und Aneignung?

Solche Fragen bilden die Leitlinien, um Bestehendes kritisch zu analysieren und darauf aufbauend innovative Möglichkeiten für die Zukunft zu denken. Das Gehen in der Stadt ist ein Schlüsselement, um gleichzeitig die Verdichtung des Raumes und die Erhaltung von Lebensqualität städteplanerisch meistern zu können.

Im Folgenden werden anhand von drei Fallbeispielen aus der Praxis der Stadt Zürich die Reflexion des Gehens, Wahrnehmens und normierten Verhaltens sowie die Kriterien der Aneignung, Überlagerung und neuen Nutzung überprüft. Grundlage sind insbesondere Untersuchungen der Hochschule Luzern (HSLU) mit Infrac AG, die im Auftrag der Stadt Zürich durchgeführt wurden.

### Gemeinsames Gestalten – Piazza Pop-up

Piazza Pop-up ist ein Pilotprojekt des Tiefbauamtes der Stadt Zürich und seit 2018 ein neues Programm, den bestehenden öffentlichen Raum durch eine Kooperation mit lokalen Partnern zu gestalten und durch das Aufstellen von Elementen vielfältig nutzbar zu machen. Sitzbänke, Tische, flexible Stühle und Pflanzentröge werden zur Verfügung gestellt, um den öffentlichen Raum neu zu besetzen und somit neue Nutzungsformen und mögliche Aneignungen zu testen. 2017 wurden an drei Plätzen im Kreis 3 die Elemente aufgestellt und deren Wirkung erfragt. Darunter auch am Anny-Klawas-Platz. Wo einst die Autos und Lastwagen zu Tausenden durch die Wohnquartiere fahren, begegnen sich heute die Menschen auf verkehrsberuhigten Strassen und Plätzen. In den Strassenzügen konnten Trottoirflächen vergrössert, Bäume gepflanzt und attraktive Veloverbindungen geschaffen werden. Zwei einfache Kiesflächen mit Bäumen, einige Bänke, ein



Trinkbrunnen und drei Lampen – alles Standardelemente der Stadt Zürich – schaffen einen ruhigen und unaufgeregten Raum.

Interviews und Beobachtungen zeigen, dass die Elemente des Piazza Pop-up eine neue Raumnutzung ermöglichen: Die Bänke sind so aufgestellt, dass sie am Rande platziert die Randnutzung erhöhen. Mittag- und Abendessen werden vermehrt auf dem Platz und am Tisch eingenommen. Seit der Einweihung des Platzes haben sich insbesondere die EG-Nutzungen verändert. Es besteht mehr Offenheit zwischen dem bestehenden Kiosk und dem Vorbereich, wo Eis gegessen oder etwas getrunken wird. Die Piazza Pop-up Elemente laden zum Sitzen und Verweilen ein.

Wurde noch in Befragungen nach der Eröffnung des Platzes beklagt, dass zu wenig Nutzungen auf dem Platz möglich sind, scheint der Anny-Klawka-Platz nun ein beliebter kleiner Treffpunkt geworden zu sein. Es wird regelmässig beobachtet, dass sich die Leute auf dem Platz sogar mit Namen begrüßen. Die Aneignung der Pflanztröge wurde im Testlauf nicht erkennbar. Auf das Gehen bezogen entsteht ein unerwartetes Halten, Schauen, sporadisch auch ein sich Setzen. Beklagt wird dieses Verhalten durch die Velofahrenden, weil dadurch der Nutzungskonflikt zwischen Geschwindigkeiten erhöht und die direkte Durchfahrt erschwert wird. Trotzdem zeigt das Programm Piazza Pop-up, wie mit relativ wenig Aufwand und Kosten der öffentliche Raum neu zониert und Nutzungsmöglichkeiten geschaffen werden können. Dies zeigt sich bei bestehenden Plätzen wie dem Anny-Klawka-Platz, jedoch auch auf Brachen wie beim Dammsteg. Dort wird erprobt, wie eine Brache zum neuen Begegnungsort wird.

#### Wenn der Weg übers Wasser führt – Cassiopeiasteg

Mit dem Projekt Cassiopeiasteg wurde eine Lücke des Seeuferwegs Wollishofen geschlossen. Der Steg beginnt am südlichen Ende des Areals der Roten Fabrik und erreicht nördlich des Hafens Wollishofen die Uferpartie. Er verläuft nicht geradlinig, sondern weist verschiedene Knicke auf, wodurch immer wieder andere Ausblicke ermöglicht sowie zwei Sitzmöglichkeiten zum Verweilen angeboten werden. Der Steg besteht aus einer schlanken, mit Holzbohlen als Gehbelag versehenen Stahlkonstruktion. Als Geländer dient ein hoch-

wertiges, filigranes Seilnetz, um die Aussicht auf den See nicht zu beeinträchtigen. Am südlichen Ende des Areals der Roten Fabrik, wo der neue Fussgängersteg an das Ufer anschliesst, wurden Säulenpappeln gepflanzt, der Platz chaussiert und mit einem Sitzbalken ergänzt. Im Bereich des Hafens Wollishofen wurde der Platz ebenfalls chaussiert. An diesem Ort markieren prägnante Säulenpappeln den Stegkopf und zeichnen den Ort am Hafen neu.

Die Studie der HSLU von 2017 zeigt, dass die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem neu gebauten Cassiopeiesteg mit 95 % hoch ist. Mehr als ein Viertel der befragten Personen sind gar sehr zufrieden mit dem Platz.<sup>9</sup> Befragungen zur Nutzung zeigen, dass 37 % als Aufenthaltsgrund den Durchgang zu Fuss nennen. Was mit 42 % der Nennungen am meisten gefällt, ist die Lage am See. Mit 31 % folgt die Neugestaltung des Fusswegs. Die Atmosphäre am Cassiopeiesteg lässt sich als ruhig und gelassen beschreiben. Die Personen, die am und auf dem Steg verweilen, nutzen die Zeit für ein Sonnenbad, lesen Zeitung, treffen sich auf ein Getränk oder zum Picknick und suchen im Sommer zwischendurch Abkühlung im See. Der Cassiopeiesteg dient hauptsächlich dem Durchgang bzw. Spazieren oder Verweilen und wird zum grössten Teil von Quartierbewohnenden genutzt.

Die Sitzgelegenheiten, die sich auf den beiden Plattformen des Stegs befinden, werden gerade zur wärmeren Tageszeit rege genutzt, zum Liegen oder Sonnenbaden. Fussgängerinnen und Fussgänger eignen sich den Steg zum Joggen oder Spaziergehen an. Genutzt wird der Steg sicherlich auch als Arbeits- oder Nachhauseweg. All dies geschieht meist in einem gemächlichen Tempo, mit kleinen Unterbrüchen, um Fotos zu machen oder die Aussicht zu geniessen.

Die Befragung zeigt des Weiteren, dass der Cassiopeiesteg als seeseitige Verbindung die beiden Seeufer bei der Roten Fabrik und dem Hafen Wollishofen grundsätzlich attraktiver gemacht hat. So sind etwas mehr als 40 % der Befragten Personen seit Inbetriebnahme des Stegs öfter am Seeufer in Wollishofen anzutreffen.

<sup>9</sup> Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, «Gewinnung und Analyse von Daten zur Qualität und Nutzung von öffentlichen Räumen in der Stadt Zürich», abgerufen am 7. Juli 2018:

[https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen\\_u\\_broschueren/bevoelkerungsbefragungen.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/bevoelkerungsbefragungen.html)

### «Ein Platz für alle» – Sechseläutenplatz

Bereits in den neunziger Jahren verlangte der Gemeinderat in verschiedenen Vorstössen eine Aufwertung des Gebietes Stadelhofen-Bellevue und somit begann die Debatte um den Stadtplatz. Die Eröffnung der S-Bahn im Jahr 1990 war dabei ein wesentlicher An Schub der Entwicklung, die den kleinen Bahnhof zum dritt wichtigsten Einfallstor in die Stadt machte. Insbesondere die Parkplätze vor dem Opernhaus, welche die direkte Verbindung vom Bahnhof zum See unterbrachen, wurden bemängelt. 2003 hat die Bevölkerung einem neuen Gestaltungsplan zugestimmt, neun Jahre später ebenfalls dem Baukredit von 17,2 Millionen Schweizer Franken.

Am 22. April 2014 konnte die Stadt Zürich dann die Eröffnung des grössten Platzes der Stadt feiern. Parkplatz und Wiese vor dem Opernhaus waren zum urbanen Stadtplatz umgebaut worden, der mit seiner Offenheit und ungewohnten Leere bereits in der Planungsphase die Diskussion über Identität und Nutzung ausgelöst hat.

Über 110.000 Steinquader aus Bündner Quarzit prägen heute die städtische Atmosphäre des Platzes und bilden eine Art Steinparkett vor der Oper. Zwei elegante Pavillons, fünf Bauminseln, ein Wasserspiel sowie rund 200 flexible Stühle prägen den Raum und bereichern die Alltagsnutzung des Stadtplatzes. Die Studie der HSLU von 2015 zeigt, dass die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem neu gestalteten Sechseläutenplatz mit 93 % hoch ist.<sup>10</sup>

Je nach Tageszeit unterscheiden sich Tempi und Bewegungsrichtungen der Passierenden. Morgens und abends schreiten Menschen auf dem Arbeits- oder Nachhauseweg eher zügig und zielstrebig voran, ansonsten ist eher ein Spazieren oder Flanieren zu beobachten. Generell ist kaum je eine gehetzte Stimmung auszumachen, auch Fahrradfahrende zügeln in der Regel ihr Tempo.

Der Platz zeichnet sich durch ein spannendes Verhältnis von Privatheit und Öffentlichkeit aus. Gruppen oder Paare schaffen sich zum Teil kleine, temporär private Inseln, während andere die Öffentlichkeit für ihre Performance nutzen. Die Grösse des Platzes lässt so gleichzeitig Rückzug und Exponierung zu.

<sup>10</sup> Stadt Zürich, «Gewinnung und Analyse».

Entsprechend dieser in Eigenregie erfolgten Nutzungen und Aneignungen sowie geringen regulatorischen Steuerungen erscheint der Sechseläutenplatz als ein zentraler «Platz für alle», der fest im städtischen Alltag verankert ist.

### Fazit

Infolge der Verdichtung der Städte sind die Bewohnerinnen und Bewohner wieder vermehrt zu Fuss unterwegs. Zwischenräume wie Strassen, Plätze und Wege gewinnen dabei an Bedeutung – als Räume der Bewegung und Erholung wie auch der Aneignung und Entdeckung. Die Zunahme von Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum schafft jedoch mehr Nutzungskonflikte. Diese werden durch die Zunahme von Nutzenden und unterschiedlichen Geschwindigkeiten ausgeprägter, da unterschiedliche Geschwindigkeiten Funktionen trennen. Nutzungsüberlagerungen, Temporeduktionen und flexibel nutzbare Räume sind gefragt.

Die beschriebenen Fallbeispiele zeigen, dass neu gebaute Stadträume das Potenzial haben, neue Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Überlagerungen und Aneignungen schaffen längerfristig Aufenthaltsqualitäten, die erst über die Zeit entstehen. Eine veränderte Wahrnehmung der Räume braucht ebenfalls Zeit.

Diese Offenheit für Veränderungen und Aneignungen sind oft schwer in Bauprozesse einzubringen, da das fertig Gebaute als Ziel- und Endzustand angestrebt wird. Offene Nutzungen und Aneignungen sind schwierig zu vermitteln, denn Experimente können scheitern und kosten Geld. Das Programm Piazza Pop-up soll auf experimentelle Weise Potenziale ausloten und erproben – und kann zudem, wenn nicht erfolgsversprechend, umgehend abtransportiert werden. Dieser Ansatz benötigt lokale Partner, die vermitteln und die Schnittstelle zur Nachbarschaft bilden. Das praxisbezogene Erproben von Nutzungen hat sich soweit bewährt und scheint ein vielversprechender Planungsansatz zu sein. Zentrale und somit viel beachtete Orte wie der Sechseläutenplatz lassen solche Experimente jedoch kaum zu. Nutzungen müssen ausgewogen verhandelt und vereinbart werden.

Dabei sind vielfältig nutzbare und grosszügig beispielbare Flächen zielführend. Was das Gehen betrifft, so sind in allen Fallbeispielen die Geschwindigkeit und der Vortritt der Fussgänger auf Plätzen und Wegen entscheidend für die Nutzung.

Unsere normierte und funktionsorientierte Planung dieser Stadträume birgt die Gefahr, dass wir ungewohnte Bewegungsformen, Platz für persönliche Entdeckungen und freie Aneignungen der Räume mindern. Ob öffentliche Räume die ihnen zugedachte Belegung und Nutzung erfahren oder nicht, hängt wesentlich davon ab, wie die Stadträume entwickelt werden. Eine rein funktionale Betrachtung greift vielerorts zu kurz und wird den lokalen Bedürfnissen nicht gerecht. Es gilt vielmehr, diese Funktionen und Bedeutungen auszuhandeln. Auch Architekten sind gefordert, die Verhandlungskultur mitzugestalten und zu prägen. Dies bedingt, dass wir die etablierte Planungskultur zur Trennung der Funktionen und genormtes Verhalten und Wahrnehmen reflektieren können. Die Spaziergangswissenschaft von Lucius Burckhardt hat dabei meiner Meinung nach eine Aktualität, die es neu zu entdecken gilt. Vielleicht brauchen wir wieder mehr Möglichkeiten zur kreativen Zweckentfremdung des öffentlichen Raums, damit häufiger Begegnungen mit dem Ungewohnten entstehen – als Zeichen von urbaner Qualität. Dies beginnt mit der Bereitschaft auf Abwege zu geraten, Normen zu hinterfragen und neue Nutzungen zu testen.



