

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: [14]: Flâneur d'Or 2014

Artikel: Wohnzimmer statt Korridore = Remettre le piéton au centre
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583572>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

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

Wohnzimmer statt Korridore | *Remettre le piéton au centre*

Der Fussverkehr gewinnt an Bedeutung. Strategien bilden die Basis für die Rückeroberung der Stadt, doch konkrete Beispiele sind unerlässlich. | *Les déplacements à pied gagnent en importance. Bien que la reconquête de la ville passe par de nouvelles stratégies, les exemples concrets sont indispensables.*

Text | Texte:
Werner Huber

Bestrebungen, Städte fussgängerfreundlicher zu gestalten, gibt es weltweit, und bei vielen Beispielen gibt es Parallelen zur Schweiz. So ist die «High Line» in New York, der Fussgängerweg auf einem aufgegebenen Hochbahntrasse, eine Verwandte des Wegs auf dem Lettenviadukt in Zürich oder des Wegs auf dem ehemaligen Trasse der Furka-Oberalp-Bahn in Naters (Flâneur d'Or 2011). Doch oft sind es die unspektakulären Projekte, die die Lebensqualität der Fussgänger verbessern: Informationssysteme wie in London, übergeordnete Konzepte wie in Strassburg oder Brüssel. Auch kleine Schritte führen zum Ziel, wie die sommerliche Umnutzung der Hochleistungsstrasse in eine Fussgängerzone am rechten Seineufer in Paris zeigt. Selbst im Verkehrsmoloch Moskau erhalten die Fussgängerinnen mehr Lebensraum zurück.

Einer der renommiertesten Städteplaner ist Jan Gehl. Er begann seine Karriere als «Stadtflicker» 1965 auf einer Studienreise in Italien, seine Heimatstadt Kopenhagen war sein erstes Versuchslabor. Sein Credo: «Wo gegangen, geredet, gestoppt, geschaut, gegessen und gespielt wird, dort ist eine Stadt lebendig.» Das heisst nichts anderes, als dass die Fussgängerinnen und Fussgänger in einer Stadt die Hauptrolle spielen sollen – so, wie dies bis vor der Massenmotorisierung der Fall war. Sie waren es auch, die über Jahrhunderte das Geflecht von Strassen und Plätzen bestimmt haben. Wenn Jan Gehl und seine Kollegen wieder diesen Massstab ins Zentrum rücken, ist dies ein Zurück zu den Wurzeln unserer Städte.

Diese Rückeroberung der Städte ist ein langwieriger Prozess, der nur gelingt, wenn er breit abgestützt ist. Dazu braucht es eine strategische Grundlage, die das Ziel und den Weg dorthin festhält, aber es braucht auch Schlüsselprojekte, die den Gewinn erlebbar machen – Strategien allein sind zu abstrakt. Oft steht die Umgestaltung von Plätzen am Anfang dieser Entwicklung, Barcelona und Lyon sind Pioniere, die vor über zwanzig Jahren Impulse gegeben haben. Immer mehr Strassenräume, Kreuzungen und Parkplätze werden nun als Erlebnis- und Aktionsräume ausgestaltet. Denn wenn in einer Stadt die öffentlichen Räume nur als Verkehrswege genutzt werden, dann ist das wie ein Haus, das nur aus Korridoren besteht. Aber wir brauchen auch, und vor allem, Wohnzimmer, Küchen und Schlafzimmer – im Haus wie in der Stadt. ●

Dans le monde entier, des efforts sont déployés afin de rendre les villes plus favorables aux piétons, et de nombreux exemples présentent des parallèles avec la Suisse. C'est ainsi que la High Line de New York, dont la construction s'est achevée en septembre, est apparentée à la voie piétonne et cyclable du viaduc du Letten à Zurich ou à celle qui emprunte l'ancien tracé de la ligne ferroviaire Furka-Oberalp à Naters (Flâneur d'Or 2011). Toutefois, ce sont souvent des projets peu spectaculaires qui améliorent la qualité de vie des piétons: des systèmes d'information comme à Londres ou des concepts globaux comme à Strasbourg ou Bruxelles. Souvent, des petites mesures permettent aussi d'atteindre l'objectif, comme le montre la transformation en zone piétonne, pendant l'été, de la voie express rive droite à Paris. Les piétons acquièrent même plus d'espace au sein du trafic moscovite.

Jan Gehl est un des urbanistes les plus renommés. Il a commencé sa carrière comme «rafistoleur urbain» en 1965. Copenhague, sa ville natale, lui a servi de premier laboratoire d'expérimentation. Son credo: «C'est là où les gens se promènent, parlent, s'arrêtent, regardent, mangent et jouent que la ville est vivante.» Autrement dit, ce sont les piétons qui devraient jouer le rôle principal dans la ville – comme cela était le cas avant l'avènement du «tout motorisé». Ce sont aussi les piétons qui, durant des siècles, ont décidé du réseau des rues et des places. Lorsque Jan Gehl et ses collègues replacent ce critère au centre, il s'agit d'un retour aux racines de nos villes.

Cette reconquête des villes est un processus de longue haleine, qui ne peut aboutir que s'il bénéficie d'un large soutien. Cela exige une base stratégique qui définit l'objectif ainsi que la voie à suivre pour y parvenir. Mais il faut aussi des projets clés pour rendre les progrès tangibles – les stratégies à elles seules sont trop abstraites. Ce développement commence souvent par le réaménagement de places, impulsé par des villes pionnières comme Barcelone et Lyon. Un nombre toujours croissant de rues et de parkings sont transformés en zones de découverte et d'action. Car lorsque les espaces publics urbains ne servent qu'à la circulation, c'est comme si une maison était uniquement composée de corridors, alors que nous avons aussi et surtout besoin de salons, de cuisines et de chambres à coucher – dans les habitations comme dans les villes. ●



Wien zu Fuss

Um die Akzeptanz der Fussgängeranliegen breit abzustützen, braucht es eine gute Kommunikation. Vorbildlich agiert die Mobilitätsagentur Wien mit «Wien zu Fuss». Unter diesem Label sind Aktionen zusammengefasst, die die Bevölkerung zum Zufussgehen animieren. Spazierrouten lenken den Blick auf die unbekannteren Aspekte der Stadt. Die «Geh-Cafés» sind geführte Stadtrundgänge, in deren Anschluss bei Kaffee diskutiert wird – auch über Vorschläge aus der Bevölkerung. Dafür steht die «Wunschbox» zur Verfügung, wo Anliegen für das eigene Quartier übers Internet eingebracht werden können. Das «Streetlife Festival» zeigt jeweils im September, dass die Strasse nicht nur Verkehrs-, sondern auch Lebensraum ist. Schliesslich wurde kürzlich der Prototyp eines Leitsystems aufgestellt, der die Wege durch Wien nach dem Vorbild von «Legible London» lesbarer macht. Foto: C. Fürthner / MA 28

Vienne à pied

Une bonne communication est nécessaire pour que l'acceptation des piétons soit largement étayée. Avec «Vienne à pied», l'Agence de la mobilité agit de façon exemplaire. Plusieurs opérations visant à inciter la population à se déplacer à pied sont regroupées sous ce label. Dans le cadre de visites guidées, des itinéraires choisis attirent le regard sur des aspects méconnus de la ville. Les «Geh-Cafés» sont des visites guidées qui se terminent par une discussion – portant aussi sur les idées proposées par les habitants – autour d'un café. Une «boîte à idées» a été prévue à cet effet: on peut y déposer des idées pour son propre quartier. Chaque mois de septembre, le Streetlife Festival montre que la rue constitue également un espace de vie. Enfin, un prototype de système de signalisation, qui doit rendre plus lisibles les rues de Vienne, a été mis en place récemment. Photo: C. Fürthner / MA 28



Neue Wege in New York

In der amerikanischen Metropole hat sich die Lebensqualität der Fussgängerinnen und Fussgänger in jüngster Zeit spürbar verbessert. Weltweite Schlagzeilen machte die «High Line», der Fussweg auf dem ehemaligen Eisenbahnviadukt im Südwesten Manhattans. Auf grosses Echo stösst auch die Sperrung von Abschnitten des Broadways für den Autoverkehr. Unter Einbezug der Bevölkerung realisiert das «Department of Transportation» unterschiedliche Massnahmen mit Zeithorizonten von zehn Monaten bis zehn Jahren. Das Ziel: Jede New Yorkerin gelangt

in höchstens zehn Minuten Fussweg zum nächsten hochwertigen öffentlichen Raum. Ausserdem reduziert die Stadt auf vielen Strassenabschnitten die Höchstgeschwindigkeit um fünf auf 25 Meilen pro Stunde. Dies, um die erschreckend hohe Zahl von Verkehrstoten zu senken.

Nouvelles voies à New York

La qualité de vie des piétons s'est sensiblement améliorée dernièrement dans la métropole américaine. La High Line, ce parc suspendu créé sur une voie ferrée désaffectée à Manhattan, a fait les gros titres des journaux dans le monde entier.

La fermeture à la circulation de certains tronçons de Broadway a aussi rencontré un large écho. En collaboration avec la population, le Department of Transportation prévoit et met en œuvre différentes mesures, petites et grandes, avec un horizon de dix mois à dix ans. Objectif visé: chaque New-Yorkais doit pouvoir rejoindre à pied, en dix minutes au plus, l'espace public de qualité le plus proche. En outre, la Ville a abaissé la vitesse maximale autorisée dans de nombreuses rues de 30 à 25 miles à l'heure, pour réduire le nombre effarant de morts dus aux accidents de la route.





Lesbares London

Das Londoner Strassennetz ist ein Labyrinth. Für ihre Fusswege zogen selbst 45 Prozent der Londoner das dafür untaugliche U-Bahn-Schema zu Hilfe. Basierend auf Erhebungen, auf der Analyse der Stadtstruktur und den Bedürfnissen der Fussgänger entwickelte die Designagentur Applied das Fussgängerleitsystem «Legible London» (Lesbares London). Desens zentrales Element sind Stelen, auf denen Stadtplanausschnitte in unterschiedlichen Massstäben die nähere und weitere Umgebung zeigen. Diese Pläne sind in Laufrichtung orientiert, und sie informieren darüber, was in fünf-, zehn- oder zwanzigminütiger Fussdistanz erreichbar ist. 2007 wurde der Prototyp aufgestellt, und für die Olympischen Spiele im Sommer 2012 führte man «Legible London» in der Innenstadt ein. Eine Evaluation Ende 2013 zeigte, dass das System auf grosse Akzeptanz stösst.

Londres lisible

Le réseau des rues londoniennes est un vrai labyrinthe. Pour se déplacer à pied, 45% des Londoniens préfèrent avoir recours au plan du métro, pourtant inadéquat. En s'appuyant sur des sondages, une analyse de la structure de la ville et les besoins des piétons, l'agence de design Applied a développé le système d'information pour les piétons Legible London (Londres lisible). Des bornes où sont affichés des plans à échelles variables des environs plus ou moins éloignés en sont l'élément principal. Ces cartes sont orientées dans le sens de la marche et indiquent les lieux que l'on peut atteindre à pied en cinq, dix ou vingt minutes. Le prototype a été testé en 2007, et Legible London a été mis en place dans le centre-ville au cours de l'été 2012, à l'occasion des Jeux olympiques. En 2013, une enquête a montré que le système était très bien accueilli.



Fussgängerprozent in Strassburg

Wie andere Städte, hat auch Strassburg einen Fussverkehrsplan ausgearbeitet. Er umfasst zehn Punkte und hat einen Zeithorizont bis 2020. Bemerkenswert ist ein Vorschlag, der sich mit dem oft schwierigen Verhältnis der beiden Langsamverkehrsteilnehmer Velo und Fussgänger befasst: Die Konflikte, die hier oft entstehen, will die Stadt mit verschiedenen Massnahmen – Sensibilisierung, Ausbau der Velowege, bessere Abstellmöglichkeiten – entschärfen. Bei Projekten des öffentlichen Verkehrs will

Strassburg ein «Fussgängerprozent» einführen. Mit dem Geld sollen zum Beispiel Haltestellen und Bahnhöfe für Fussgängerinnen und Fussgänger besser erreichbar gemacht werden.

Foto: Philippe de Rexel, Office de Tourisme de Strasbourg et sa Région

Le 1% piéton à Strasbourg

A l'instar de nombreuses autres villes, Strasbourg a élaboré un Plan piéton. Celui-ci comprend dix points et doit être réalisé d'ici 2020. Il se distingue par une proposition visant à régler le rapport

piétons-cyclistes qui pose souvent problème: la ville veut prendre plusieurs mesures pour désamorcer les conflits dans ce domaine – sensibilisation, développement des pistes cyclables, meilleures possibilités de garer les vélos. Pour les projets portant sur les transports publics, Strasbourg compte instaurer le 1% piéton. Cette part de budget devrait notamment servir à rendre les arrêts de transports publics et les gares plus facilement accessibles aux piétons. Photo: Philippe de Rexel, Office de Tourisme de Strasbourg et sa Région



Brüssels grüne Promenade

Die «Promenade Verte» ist ein Rundweg für Fußgänger und meist auch Velofahrerinnen von über 60 Kilometern Länge. Er durchquert Parks, Naturschutzgebiete und weitgehend unberührte Landschaften. Einzelne Abschnitte des Weges existieren bereits und müssen nur hergerichtet werden, andere Teile sind noch zu bauen. Der «Bois de la Cambre» im Süden ist ein beliebtes Naherholungsgebiet der Brüsseler Bevölkerung und ein wichtiges Glied des in sieben Abschnitte unterteilten Wegs. Sie sind einheitlich signalisiert. Piktogramme geben auch Hinweise zum Miteinander von Fußgängerinnen und Velos.

Promenade verte à Bruxelles

Longue de plus de 60 kilomètres, la Promenade Verte est un circuit pour les piétons et, en grande partie aussi, pour les cyclistes. Elle traverse des parcs, des zones protégées et des paysages largement intacts. Certains tronçons existaient déjà et ont simplement dû être réaménagés, alors que d'autres doivent encore être construits. Au sud, le bois de la Cambre est une zone de loisirs de proximité très appréciée des Bruxellois et un important maillon de cette promenade subdivisée en sept tronçons, qui sont signalés de façon homogène. Des pictogrammes renseignent aussi sur la cohabitation entre promeneurs et cyclistes.

Therapie für Moskau

Seit dem Zusammenbruch des Kommunismus hat das Auto in Moskau hemmungslos vom öffentlichen Raum Besitz ergriffen. Dabei wären in der Innenstadt die meisten Ziele bequem zu Fuß zu erreichen. Während andernorts Bürgerinitiativen am Anfang der Rückeroberung des öffentlichen Raums stehen, sind in Russland solche partizipativen Prozesse weitgehend unbekannt. Hier sind es die Behörden, die der Stadt mehr Fußgängerfreundlichkeit verordnen: Als der für die Umwelt zuständige Stadtrat an einer Tagung ein Referat von Jan Gehl hörte, wusste er: Diesen Mann brauchen wir! Gehl erkannte das grosse Potenzial der Stadt. Bereits kleine Massnahmen können viel bewirken: Trottoirs wurden von parkierten Autos geräumt und Parkverbote nicht nur eingeführt, sondern auch durchgesetzt.

Thérapie pour Moscou

Depuis l'effondrement du communisme, la voiture s'est appropriée sans scrupule l'espace public, alors que la plupart des destinations pourraient être atteintes à pied dans le centre-ville. Ailleurs, des initiatives citoyennes annoncent le début de la reconquête de l'espace public, mais de tels processus participatifs sont largement inconnus en Russie. Ici, ce sont les autorités qui ordonnent que la ville devienne plus favorable aux piétons. Lors d'un congrès, le conseiller municipal proposé à l'environnement avait entendu un exposé de Jan Gehl. Il a tout de suite su que c'était l'homme de la situation! Jan Gehl a reconnu le potentiel de la ville. De petites mesures peuvent déjà avoir un fort impact: les trottoirs ont été débarrassés des voitures et des interdictions de stationner ont non seulement été introduites, mais elles sont appliquées.



Strand auf dem Pariser Pflaster

«Sous les pavés la plage» («Unter dem Pflaster der Strand»), skandierten die Pariser Studierenden an ihren Demonstrationen im Mai 1968. Heute liegt der Strand nicht unter, sondern auf dem Pflaster: Jeden Sommer wird die «Voie Georges Pompidou», die Hochleistungsstrasse am rechten Seineufer, für einen Monat zum Stadtstrand. Sand, Holzdecks und Liegestühle sorgen für Ferienstimmung, Cafés und Bars laden zum Verweilen ein, und es gibt viel Platz für verschiedene Freizeitaktivitäten. «Paris Plages» heisst diese Aktion, die seit 2002 durchgeführt wird. Deren Vorläufer war ab Mitte der Neunzigerjahre die zunächst sonntägliche Sperrung der Uferstrasse. Seit den frühen Neunzigerjahren gibt es Bestrebungen, die Ufer neu zu gestalten. 2010 wurde dazu ein Konzept verabschiedet, dessen erster Teil 2012 – die bessere Zugänglichkeit am rechten Ufer – realisiert war. Foto: Joséphine Brueder

Du sable sur les pavés parisiens

«Sous les pavés la plage», criaient les étudiants parisiens lors de la révolte de mai 1968. Aujourd'hui, la plage ne se trouve pas sous, mais sur les pavés: chaque été, la voie Georges-Pompidou – la voie rapide qui longe la rive droite de la Seine – se transforme en plage urbaine pendant un mois. Sable, terrasses en bois et chaises longues créent une ambiance de vacances, des cafés et des bars invitent à s'attarder, et l'on peut y pratiquer diverses activités de loisirs. Cette opération baptisée Paris Plages a lieu depuis 2002. Elle avait été précédée au milieu des années 1990 par la fermeture le dimanche de la voie sur berge. Depuis le début des années 1990, des efforts sont déployés pour réaménager les rives et à cette fin, un concept a été approuvé en 2010. Une première partie, portant sur un meilleur accès de la rive droite, a été réalisée en 2012. Photo: Joséphine Brueder