

**Zeitschrift:** Pamphlet  
**Herausgeber:** Professur für Landschaftsarchitektur, Christophe Girot, ETH Zürich  
**Band:** - (2023)  
**Heft:** 27: Terrain vogue

**Artikel:** Gehen : wieder mehr und auf Umwegen  
**Autor:** Parish, Jacqueline  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1044302>

### **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:** 06.02.2026

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

# G

## GEHEN

### GEHEN – WIEDER MEHR UND AUF UMWEGEN

Jacqueline Parish

In der Stadt Zürich sind wieder mehr Menschen zu Fuss unterwegs, von ihnen sind 72 Prozent zufrieden mit dieser Form der Mobilität. Das zeigen aktuelle Auswertungen einer Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich 2021.<sup>1</sup> Das Gehen gewinnt insbesondere infolge der Verdichtung der Städte wieder an Bedeutung. Über die Hälfte der Bewohner:innen in dicht besiedelten Gebieten in der Schweiz bewegen sich mehrheitlich zu Fuss; die Tendenz ist steigend.<sup>2</sup> Damit sind die Städte gefordert, nicht nur bei Neubauten und deren Zwischenräumen Qualität einzufordern, sondern auch dem öffentlichen

Stadtraum, den Strassen und Wegen, die zur Vernetzung im Quartier und zur Naherholung dienen, verstärkte Aufmerksamkeit zu schenken.

Für die Stadt Zürich wird bis 2040 mit 80 000 neuen Einwohner:innen gerechnet; die Bevölkerung der mit Abstand grössten Schweizer Stadt steigt somit auf gut eine halbe Million. Entsprechend dieser Prognose gewinnt der benutzerfreundliche Ausbau der bestehenden und neu geplanten Infrastruktur für Fussgänger:innen an Bedeutung. Sowohl das Stimmvolk der Stadt Zürich wie auch der Gemeinderat haben mit Annahme und Festsetzung des kommunalen Richtplans 2021 richtungsweisenden planerischen Zielen zugestimmt, die gesteigerte Aufenthaltsqualitäten für Fussverbindungen fordern, Massnahmen zur Hitzeminderung vorsehen und vielfältiger nutzbare Quartierzentren und Freiräume verlangen. Wie sehen Zukunftsbilder aus, die das Quartierleben fördern und die Stadt klimaneutral für den Fussverkehr weiterentwickeln?

Zu Fuss unterwegs zu sein, ist mehr als reine Fortbewegung. Es ist eine Mobilitätsform, die viele Facetten der Erschliessung beinhaltet. Das Gehen führt in eine mehrschichtige Wahrnehmung der Welt ein. Der Soziologe David Le Breton sieht darin eine Erfahrung, die dem Menschen die Initiative im Raum überlässt.<sup>3</sup> Im Unterschied zur Erfahrung der Umwelt durch den Blick aus dem Zug oder dem Auto heraus, die eine Passivität des Körpers und somit einen Abstand von der Welt bedingen, begünstigt das Gehen über den blossen



Master of Advanced  
Studies in Landschafts-  
architektur (MAS LA),  
Le Locle, 2004

Blick hinaus eine integrale Wahrnehmung der Umgebung.

Der dänische Architekt und Stadtforscher Jan Gehl verfolgt seit bald fünf Jahrzehnten eine planerische Gegenidee zur autodominierten Verkehrsplanung. Er plädiert dafür, Verkehrsflächen weniger monofunktional zu nutzen und auch für den Fussverkehr zu sichern. Auch der Soziologe Lucius Burckhardt forderte einen menschengerechten Stadtbau, der den Fokus auf das städtische Alltagsleben, Begegnungs- und Erholungsräume wirft und der die Nutzungsbedürfnisse der Bevölkerung ernst nimmt. Mit der Spaziergangswissenschaft hat er gleichsam ein Instrument der Kritik an der konventionellen Betrachtung eingeführt, das einerseits der Sichtbarmachung von unsichtbaren Anteilen der Umgebung

dient und andererseits die konventionelle Wahrnehmung hinterfragt.<sup>4</sup> Die Spaziergangswissenschaft legt nicht nur die gesellschaftlichen Aspekte der Landschaftswahrnehmung offen, sondern fordert auch deren Reflexion ein. Als pädagogisches und methodisches Mittel eingesetzt bricht sie Wahrnehmungsroutinen auf und fördert durch die promenadologische Intervention Neusichtungen und die Entwicklung von Alternativen. Mit dem didaktischen Konzept der regelmässigen Fieldtrips wurden die Student:innen der ersten vier Jahrgänge des Master of Advanced Studies (MAS) in Landschaftsarchitektur an der ETH Zürich (2003–2009) sensibilisiert, den Freiraum zu Fuss zu erkunden und auch Umwege zu nehmen. Dieser Ansatz beruht auf den oben aufgeführten Referenzen und

ist heute aktueller denn je. Denn es braucht eine kritische Reflexion der geerbten Infrastruktur, damit der öffentlicher Raum neu gedacht und – im Sinne eines Paradigmenwechsels – von der autogerechten zur fussgängergerichten – Stadt weiterentwickelt werden kann.

Der öffentliche Freiraum in der Stadt ist knapp und zutiefst umstritten. Das muss er auch sein. Denn gemäss dem Gesellschaftstheoretiker Jürgen Habermas ist er ein Spiegel unserer gesellschaftlichen Verhältnisse und Konflikte: Im öffentlichen Raum bilden sich Kulturelles und Politisches, Machtansprüche und Verhandlungen ab.<sup>5</sup>

Eines der stärksten Argumente dafür, den öffentlichen Räumen mehr Bedeutung und die nötigen finanziellen Mittel zuzuschreiben, ist die Gesundheit. Dass ausgerechnet eine Pandemie das Gehen als gesundheitsfördernde Praxis in unser Bewusstsein gebracht hat, ist aufschlussreich. Die Beschränkung unserer Bewegungsradien hat uns die bestehenden quaternahen Freiräume wieder neu entdecken lassen. Fazit ist: Wir brauchen mehr gesunde Räume. Die Umverteilung von bisher monofunktional für den motorisierten individuellen Verkehr genutzten Flächen bildet dabei das grösste Potenzial.

Diese Stadtumbauforderungen verleihen der Landschaftsarchitektur und der Freiraumplanung neue Legitimation. Im Zentrum steht das Ziel, den öffentlichen Raum neu und vielfältig zu denken, ihn zu entwickeln und die Leitbilder mit entsprechenden klimaökologischen und quartier-



Humphry Repton,  
«Improvements», 1816

gerechten Zielen auszuformulieren. Diese Forderungen sind nicht neu. Bereits der englische Gartenarchitekt Humphry Repton (1752–1818) hat mit seinen Landschaftsgärten und Platzgestaltungen für einen Umbau der bestehenden Kultur- und Stadtlandschaft plädiert, deren Qualitäten wir heute auch in den urbanen Raum bringen möchten und die von der Politik wie von der Bevölkerung wieder eingefordert werden.<sup>6</sup>

Die folgenden Projektbeispiele der Stadt Zürich illustrieren drei Umsetzungsstrategien, für den oben aufgeführten Paradigmenwechsel.

## Umnutzung: Piazza Pop-up

Piazza Pop-up ist ein Pilotprojekt des Tiefbauamts der Stadt Zürich, das seit 2018 versucht, bestehenden öffentlichen Raum durch Kooperation mit lokalen Partnern zu gestalten. Mit einem Bauset von temporären Möbeln und bepflanzten Trögen werden Parkplätze oder Brachen in Orte mit grosser Aufenthaltsqualität verwandelt. Rückmeldungen der Benutzer:innen liefern Rückschlüsse für die spezifische langfristige Entwicklung dieser Orte.

## Mit dem Quartier: Röschibachplatz

Dieser Platz entstand durch eine Initiative der Quartierbevölkerung, die sich für einen vielfältig nutzbaren Freiraum einsetzte. Eine einfache chaussierte Fläche, einige Bäume und neue Nutzungsregeln (Vortritt der Mobilität zu Fuss) ermöglichen seit 2015 die Neunutzung des Platzes als Begegnungszone. Heute prägen dort regelmässige Märkte und Feste das Leben.

## Leitbildentwicklung: HB/Central

Mit dem Masterplan HB/Central entwickelt die Stadt Zürich gemeinsam mit der Bevölkerung und dem Gewerbe ein neues Zukunftsbild für verkehrstechnische und stadträumliche Planungen im Gebiet um den Hauptbahnhof und das Central. Das Leitbild zeigt, wie der bestehende Freiraum mitten in der Stadt durch eine neue Verkehrsführung als begrünter Fussweg besser nutzbar wird. Es braucht nicht nur Aktionen, um zu zeigen, wie Raum anders nutzbar gemacht werden kann, sondern auch langfristige Strategien zur Rückeroberung des öffentlichen Raums. Diese reichen von der Reduzierung von flächenverschwenderischen Mobilitätsformen über das Prinzip der Koexistenz bis zur Stadt der kurzen Wege, und sie sollen mehr Möglichkeiten für Umwege, flexible Nutzungen und Aneignungen anbieten.

- 1 Stadt Zürich, Präsidialdepartement, Bericht Bevölkerungsbefragung 2021, <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/stadtentwicklung/gesellschaft-und-raum/entwicklung-wohnstadt-2/bevoelkerungsbefragung.html> (konsultiert am 3. September 2022).
- 2 Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Dichte und Mobilitätsverhalten. Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr, März 2018, <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/grundlagen/>

- dichte-und-mobilitatsverhalten.html (konsultiert am 3. Juli 2022).
- 3 David Le Breton, *Lob des Gehens*, Berlin 2013, S. 21.
- 4 Lucius Burckhardt, *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*, hg. von Markus Ritter und Martin Schmitz, Berlin 2006, S. 294–295.
- 5 Vgl. Jürgen Habermas, *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, Berlin/Neuwied 1971.
- 6 Éric Alonzo, *L'architecture de la voie. Histoire et théories*, Marseille 2018, S. 174.