

Autofreie Räume = Spazi senza automobili

Autor(en): **Baehler, Daniel / Leuba, Jenny / Todesco, Paolo**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.



Daniel Baehler, Jenny Leuba, Paolo Todesco

Autofreie Räume

Angesichts der aktuellen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen strebt die Stadtpolitik heute ganz allgemein nach einer besseren Lebensqualität für die Bevölkerung. Sie setzt dabei vorwiegend auf nachhaltigere Verkehrsmittel und auf die Neugestaltung öffentlicher Räume. Es ist nunmehr unbestritten, dass Luftverschmutzung und Lärm abnehmen und die Verkehrssicherheit verbessert wird, wenn die zentrale Rolle der Autos hinterfragt und ihnen in städtischen Projekten weniger Platz zugestanden wird. Ausserdem lassen sich dadurch Flächen neu nutzen.

Dieses Bedürfnis zeigt sich teilweise bereits in veränderten Lebensweisen der Bevölkerung: Der Anteil der Haushalte ohne Auto nimmt in den grossen Schweizer Städten zu und das Stimmvolk hat in Städten mehrmals seinen Willen kundgetan, den motorisierten Verkehr zu reduzieren, so kürzlich auch im Kanton Basel-Stadt (auf dem lokalen Strassennetz sind ab 2050 nur noch umweltfreundliche Verkehrsmittel zugelassen) und in Zürich (Ablehnung des Rosengartentunnels). Ein neuer Städtebau in menschlicherem Massstab scheint unerlässlich.

Trotzdem ist für die Planer*innen der Platz, den die Autos in der Stadt einnehmen, oft immer noch eine unumgängliche Vorgabe, die den anderweitig zur Verfügung stehenden Raum definiert. Wie kommt man von dieser Logik weg und zu Vorschlägen für neue urbane Strukturen? Wo gibt es Inspirationsquellen?

In diesem Heft wird eine Auswahl von autofreien Pionierprojekten aus der Schweiz und Europa vorgestellt. Projekte, die es wagen, die Aufteilung des Raums ohne die einschränkenden Autos vorzunehmen. Die Beispiele unterscheiden sich in ihrem zeitlichen Rahmen und Massstab: von der vorübergehenden Schliessung von Strassen bis zu dauerhaften Fussgängerzonen in Ortszentren. Dazwischen gibt es zahlreiche Möglichkeiten wie autofreie Plätze (aber mit unterirdischer Einstellhalle), Fussgängerzonen oder autofreie Siedlungen. In gewissen Fällen sind deren Auswirkungen sehr direkt und unbestritten. In anderen Fällen kann es sich dabei aber auch um einen ersten Schritt auf dem langen Weg zurück zu einer Stadt aus der Zeit vor dem Auto handeln...

Spazi senza automobili

Di fronte alle odierne sfide ambientali, economiche e sociali, tutte le politiche urbane aspirano ad offrire una migliore qualità di vita alla popolazione. A tale scopo, esse si affidano a forme di trasporto più sostenibili e a spazi pubblici riqualificati. Non c'è più bisogno di dimostrare che, mettendo in dubbio il ruolo finora centrale detenuto dall'automobile e riducendo lo spazio che le viene riservato nei progetti urbani, è possibile ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico, riallocare le superfici e migliorare la sicurezza stradale.

L'esigenza di un cambiamento radicale si riflette nella modifica dello stile di vita di parte della popolazione: la percentuale di nuclei familiari senz'auto è in aumento nelle grandi città svizzere e la popolazione ha più volte espresso la propria volontà di limitare il traffico motorizzato tramite le iniziative delle città e, recentemente, le votazioni nei cantoni di Basilea Città (regolamento in base al livello di inquinamento delle automobili) e Zurigo (rifiuto del progetto per la costruzione della galleria sotto la Rosengartenstrasse). Appare quindi indispensabile adottare una pianificazione urbanistica nuova e più a misura d'uomo.

Cionostante, per i pianificatori lo spazio dedicato all'automobile in città è ancora troppo spesso l'elemento essenziale, che definisce lo spazio residuo disponibile per altri scopi. Da dove cominciare per uscire da questa logica e proporre una diversa organizzazione dello spazio urbano? Da quali esperienze possiamo trarre ispirazione?

Questo numero di COLLAGE presenta una selezione di esempi pionieristici svizzeri ed europei di spazi senz'auto. Si tratta di progetti che corrono il rischio di pensare alla distribuzione dello spazio tralasciando il vincolo delle automobili. Tali esempi mostrano progetti molto differenti tra loro per scala e durata: dalla chiusura temporanea di singole strade alla pedonalizzazione permanente di interi centri cittadini. Tra questi due estremi le possibilità sono molte: spazi senza automobili in superficie (con parcheggi sotterranei), zone pedonali o quartieri senz'auto. Il loro effetto è in alcuni casi diretto e deciso; in altri casi, invece, si tratta di un primo passo sulla lunga strada del ritorno alla città prima dell'avvento dell'automobile.