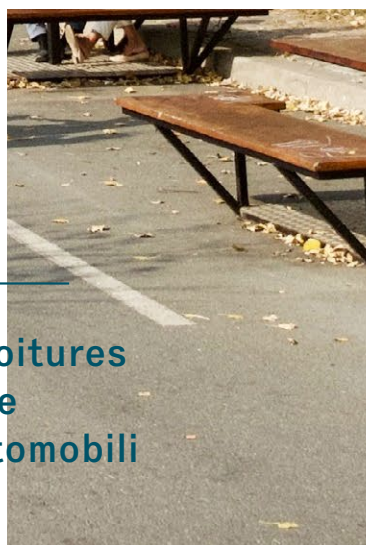
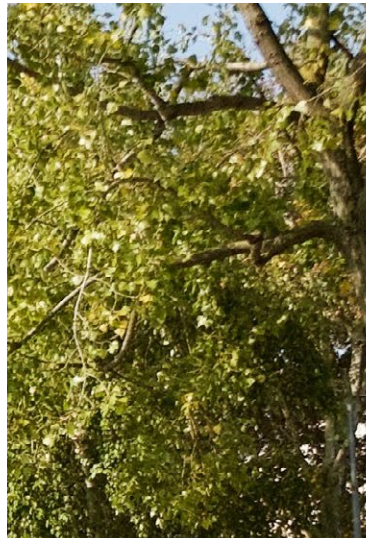


COLLAGE 2/20

Zeitschrift für Raumentwicklung
Périodique du développement territorial
Periodico di sviluppo territoriale
Publikation / publication / pubblicazione FSU



THÈME

Espaces sans voitures
Autofreie Räume
Spazi senza automobili

FORUM

Ein Weg zu sozial-
und klimaverträglichem
Städtebau

Sommaire / Inhalt / Sommario

CARTE BLANCHE

- 4 **Allier cadre de vie et jeu démocratique? Participons!**
(Ville en tête)

THÈME

- 5 **Des espaces courts et réversibles pour une ville résiliente /**
Kurze Wege und unnutzbare Räume für eine widerstandsfähige
Stadt / Distanze brevi e spazi mutabili per una città resiliente
(Xavier Fischer)
- 8 **Arbre ou conduire, faut-il choisir? / Baum oder Auto,
muss man wählen? / Albero o automobile, si deve scegliere?**
(Julie Imholz, Lou Waguet)
- 11 **Temporär autofreie Räume als Reallabore – Aktuelle Projekte
in Deutschland** (Angela Francke)
- 12 **LongLake: spazio a spettatori e creatività – Le chiusure
serali del Lungolago di Lugano** (Olmo Giovannini)
- 13 **Dank gesperrter Strasse die Stadt erleben – Das Beispiel
Glarus** (Marc Schneiter)
- 14 **Quand la voiture n'est plus nécessaire – Le contexte
pour l'habitat sans voitures / Welcher Kontext ermöglicht
ein Leben ohne eigenes Auto? Das Beispiel autofreie Wohnsied-
lungen / A quali condizioni è possibile vivere senza auto?
L'esempio dei complessi residenziali senza auto** (Daniel Baehler)
- 17 **Sind Fussgängerzonen noch zeitgemäss? / Les zones
piétonnes sont-elles encore d'actualité? / Le zone pedonali
sono ancora attuali?** (Pascal Regli)
- 19 **Pontevedra: la ville d'abord – Un changement de paradigme /**
Pontevedra: die Stadt zuerst / Pontevedra: prima viene la città
(Entretien avec Miguel Anxo Fernández Lores)
- 22 **Oslo's radical push towards a car-free city centre /**
L'offensive d'Oslo en faveur d'un centre-ville sans voitures /
Oslos radikaler Effort hin zu einem autofreien Stadtzentrum /
La scelta radicale di Oslo per un centro città senza automobili
(Terje Elvsaa)
- 24 **«Zermatt autofrei» – Spezialfall mit Lerneffekten /**
Origine et leçons à tirer du cas de Zermatt / Origine e possibilità
di apprendimento dall'esempio di Zermatt (Thomas Bernhard)

FORUM

- 27 **Ein Weg zu sozial- und klimaverträglichem Städtebau –
Ein Manifest der Gemeinschaft** (Marco Kauer)

INFO

- 30 Nachrichten FSU / Informations de la FSU /
Informazioni della FSU

Editorial

Espaces sans voitures

Face aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux actuels, toutes les politiques urbaines aspirent aujourd'hui à offrir une meilleure qualité de vie à leur population. Elles misent notamment pour cela sur des modes de transport plus durables et des espaces publics requalifiés. Il n'est plus à prouver qu'en interrogeant le rôle jusqu'alors central de l'automobile et en réduisant la place qu'on lui accorde dans les projets urbains, on pourra diminuer la pollution de l'air et le bruit, réaffecter des surfaces et améliorer la sécurité routière.

La population traduit en partie déjà ce besoin dans l'évolution de ses modes de vie: la part des ménages sans voiture augmente en effet dans les grandes villes suisses et le peuple a exprimé à plusieurs reprises sa volonté de limiter le trafic motorisé en votation, via les initiatives des villes et, tout récemment encore, dans les cantons de Bâle-Ville (réglementation en fonction du degré de pollution des voitures) et de Zurich (refus du tunnel urbain du Rosengarten). Un nouvel urbanisme, à échelle plus humaine, semble donc indispensable.

Malgré tout, la place dédiée à la voiture en ville constitue encore souvent, pour les aménagistes, un incontournable qui définit l'espace restant à disposition d'autres usages. Par où commencer pour sortir de cette logique et proposer une autre organisation urbaine? De quelles expériences s'inspirer?

Ce numéro de COLLAGE documente une sélection d'exemples pionniers d'espaces sans voitures en Suisse et en Europe. Des projets qui font le pari de penser la répartition de l'espace en s'affranchissant des contraintes automobiles. Ces exemples jouent sur différentes temporalités et échelles, de la fermeture temporaire de rues à la piétonnisation pérenne de centres de localités. Entre les deux, les possibilités sont nombreuses: places sans voitures en surface (mais avec un parking en sous-sol), zones piétonnes ou quartiers sans voitures. Leur effet est dans certains cas direct et affirmé. Il constitue dans d'autres cas un premier pas sur le long chemin du retour vers la ville d'avant la voiture...

VORSCHAU COLLAGE 3/20

«Grenzen überwinden» – Die Schweiz teilt ihre Landesgrenzen mit fünf Ländern. Teilweise mitten auf diesen Grenzen liegen verschiedene Regionen, die wachsen und sich entwickeln – oftmals ungehindert der administrativen Grenzen. Es sind funktionale Räume, die stark verflochtene Beziehungen in vielfältiger Hinsicht aufweisen. Das Heft wirft ein Schlaglicht auf die landesgrenzenüberschreitende Planung und fragt nach der Übertragbarkeit von Lösungen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.



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.

Allier cadre de vie et jeu démocratique? Participons!

VILLE EN TÊTE

Association
de sensibilisation
à la culture du bâti.

Ces dernières années, Ville en tête a été amenée à accompagner plusieurs processus participatifs, véritables sources de questions et de réflexions: quelles sont les attentes, les rôles et responsabilités de chacun, y compris de nous-mêmes? Y aurait-il des objectifs transversaux que nous pourrions nous fixer, pour chaque nouvelle démarche participative? Si chaque processus est différent, nous décelons une ambition transversale majeure: chaque démarche participative doit pouvoir alimenter le fonctionnement démocratique de notre société.

De fait, tout projet (plan directeur, plan d'affectation, projet d'architecture ou d'espace public) peut constituer une occasion à saisir pour donner lieu à un transfert de connaissances. Pour que l'ensemble des parties y trouve un intérêt, ces échanges ne peuvent pas aller que dans un sens, ils doivent se faire selon un principe «donnant-donnant»: par exemple, pour des autorités publiques, il est intéressant de mieux connaître les besoins et attentes des futurs usagers d'un projet, d'anticiper des enjeux et des problématiques en étant à l'écoute... Mais il nous semble tout aussi important de permettre aux futurs usagers de mieux connaître le cadre des planifications dans lesquels ils sont invités à participer, pour tirer davantage parti du cadre démocratique existant, favoriser l'émergence d'un débat public si nécessaire, et pouvoir ainsi accompagner le développement de leurs espaces de vie.

En outre, les revendications et sensibilités citoyennes issues des processus participatifs sont des leviers solides à mobiliser pour faire remonter des problématiques auprès des autorités publiques, par extension auprès des milieux politiques. Une fois connues des décideurs et des professionnels de l'aménagement, elles formalisent des interpellations face auxquelles les uns et les autres devront à leur tour se positionner, effectuer des arbitrages impliquant prises de décisions et sens de la responsabilité.

En termes d'équité entre les acteurs, nous estimons en effet qu'il relève de l'intérêt général de pouvoir garantir l'accessibilité et la transparence de l'information: chercher activement à rendre intelligible ses enjeux ou problématiques auprès de l'autre relève d'un acte d'empathie, car cela suppose une prédisposition au dialogue, à l'écoute, à l'envie de partager des points de vue.

Cette prise de conscience de la diversité des points de vue permet de valoriser l'intelligence collective dans une optique de complémentarité. Les projets se trouvent enrichis par ces transferts de connaissances. Ils gagnent en cohérence, en robustesse pour les citoyens, décideurs et professionnels qui se fédèrent autour de leur traduction à travers les échelles, de la planification jusqu'à la mise en oeuvre.

Alors mobilisons nos compétences et nos outils pour favoriser un dialogue constructif entre les acteurs, et participons à activer un débat public riche et engagé sur notre cadre de vie! Car après tout, au même titre que nous sommes des professionnels de l'aménagement, ne sommes-nous pas aussi les citoyens de ce cadre de vie et d'une démocratie qu'il s'agit de cultiver?

VILLE EN TÊTE

Association de sensibilisation à la culture du bâti, créée en 2015. Elle est composée de membres actifs dans les milieux de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture, et cherche à encourager l'engagement et la participation autour du cadre de vie dans le contexte démocratique.

www.ville-en-tete.ch

Des espaces courts et réversibles pour une ville résiliente

XAVIER FISCHERArchitecte-urbaniste,
Fischer Montavon + Associés
architectes urbanistes SA.

L'idée de réduire la place de la voiture en ville germe depuis cinquante ans. Ses applications sont toutefois encore peu nombreuses, leur évaluation très récente. Face à l'urgence climatique et à la menace d'un effondrement possible, deux principes d'aménagement du territoire offrent de premières réponses, en attendant des politiques réellement volontaristes.

Au milieu des années 1970, après le choc pétrolier et le cri d'alerte du Club de Rome, la jeunesse à laquelle j'appartenais était convaincue que la société et la technique iraient vers des économies d'énergie et une plus grande efficacité permettant de préserver les ressources et de contenir les atteintes à l'environnement. Cinquante ans plus tard, nous voici très loin de cet avenir imaginé, et la jeunesse actuelle crie à l'urgence climatique tout en accablant nos générations pour l'avenir que nous leur léguons. Dans ces mêmes années 70, Ivan Illich bousculait les idées reçues par ses ouvrages critiques. Dans *Energie et équité*, ce penseur précoce de l'écologie politique prédisait la dramatique croissance des inégalités et des tensions sociales résultant de la consommation effrénée des énergies et des ressources. Aujourd'hui, force est d'admettre que, tôt ou tard, un changement de paradigme va s'imposer, et cela d'autant plus douloureusement qu'il sera retardé. Des lignes bougent, les pratiques professionnelles et les politiques publiques se remettent en question, mais hélas – l'image ne manque pas d'ironie – à un rythme de sénateur.

Après une prise de conscience de la valeur de l'espace public, avec des requalifications rendant aux piétons des espaces centraux presque monopolisés par les voitures, des villes pionnières comme Zurich ou Lausanne ont amorcé dans les années 1980 un virage décisif redonnant du sens à la ville comme espace social et rompant avec la tertiarisation des centres-villes. La notion de «zone piétonne» est ensuite apparue officiellement en 1994 [1], suivie de celle de «zone de rencontre», confirmant une approche moins centrée sur le trafic motorisé. La fin du XX^{ème} siècle a vu ensuite apparaître le concept d'écoquartier, offrant des espaces extérieurs appropriables en priorité par les piétons d'âges divers et laissant en marge du quartier les véhicules motorisés, réservés pour des usages spécifiques. D'autres signes, comme l'augmentation de la part de ménages sans voiture dans les villes, montrent que le rapport à la mobilité évolue... quand bien même divers paramètres affichent des signaux inverses, tels que l'explosion des ventes de SUV ou la course aux destinations de loisirs toujours plus lointaines.

Adapter le territoire et les villes à la résilience n'est plus une option, mais un impératif pour atténuer les effets des bouleversements qui nous attendent à plus ou moins brève

échéance. Dans cette perspective de changements et de sobriété énergétique, deux principes majeurs se profilent en matière d'espace public et de mobilité: une moindre dépendance de l'organisation territoriale vis-à-vis des déplacements motorisés et la réversibilité d'usage des espaces ouverts ainsi que des infrastructures.

Réduire les échelles

Le premier principe se base notamment sur le concept bien connu, rabâché mais peu mis en œuvre, de la ville des courtes distances. Par son organisation décentralisée et sa mise en réseau de villes et de villages assez rapprochés et plutôt de petites tailles, notre pays dispose d'une structure territoriale plutôt favorable à un tel concept. Un autre levier fondamental de ce principe est d'offrir des conditions attractives pour les autres modes ainsi que pour des pratiques sociales locales émancipatrices, non dépendantes de relations très distantes. Des espaces publics ou collectifs conviviaux, des aménagements pensés prioritairement pour les piétons et les cycles ainsi que la création de villes ou de portions de villes «sans voitures», sont des pistes fertiles pour une telle réorientation.

Après les rues piétonnes dans les centres-villes et les écoquartiers, on assiste à des réflexions à plus large échelle et à des visions qui s'affranchissent d'une approche consumériste pour les cœurs urbains ou de l'entre-soi de quartiers érigés en modèles. Des villes osent des mesures plus radicales et globales, comme Pontevedra [2]. Celle-ci s'est peut-être inspirée du Protocole de Lyon qui posait en 1997 des bases théoriques et militantes pour la ville sans voitures, illustrée par le projet utopique d'Illichville [3], en hommage et référence au remuant penseur cité plus haut. D'autres, à l'instar de la commune de Grande-Synthe [4], se déclarent en transition et mettent en œuvre des actions fortes dans de multiples domaines, dont la mobilité n'est qu'une composante, car la ville sans voitures ne constitue pas un simple transfert des modes de déplacement mais bien un changement des rapports sociaux et des flux économiques. Enfin, des projets se font également sur d'importants morceaux de ville, comme dans le quartier Praille-Acacias-Vernets (PAV) à Genève.

Dans cette vaste zone industrielle située au cœur de l'agglomération du Grand Genève, le plan localisé de quartier Acacias 1 prépare la mutation d'une première tranche de 16 ha en quartier mixte de haute densité et qualifié par des espaces publics généreux, largement épargnés par le trafic et propices à de multiples appropriations par ses habitants et usagers [ILL. 1+2]. Mettant le piéton et le cycliste au cœur de la vie urbaine, le stationnement y est contenu en frange dans deux vastes parkings centralisés et mutualisés, et seules quelques rues internes sont ouvertes au trafic motorisé, pour

[ILL. 1+2] Comparaison, dans le périmètre du PLQ Acacias 1 à Genève (quartier PAV), entre la situation actuelle de zone d'activités (en haut) et celle qui résultera du projet (en bas), illustrant la répartition des espaces entre ceux qui sont carrossables, essentiellement dédiés aux voitures pour la circulation et le stationnement public (les parkings privés ne sont pas figurés), et ceux qui sont très prioritairement à l'usage des piétons et des cycles, permettant de multiples interactions sociales et économiques. (Projet: Fischer Montavon + Associes architectes urbanistes SA)



- Espaces MD publics
- Espaces MD collectifs
- Espaces MD collectifs sur dalle
- Espaces carrossables
- Espaces privés
- Bâtiments

desservir les diverses activités qui y évolueront. Cette nouvelle orientation très volontariste des pratiques sociales est ici facilitée par la maîtrise foncière publique, qui permet de combiner des prescriptions réglementaires (plan d'affectation et bases légales cantonales) avec les conditions posées dans la renégociation des droits de superficie conditionnant l'utilisation des nouveaux droits à bâtir. Ce projet accorde une grande importance aux critères qualitatifs que relève Daniel Baehler [5] dans son article au sujet du succès des quartiers sans voitures: offre performante en transports publics (gare Léman Express, tram 14, bus urbains), qualités d'ambiance et espaces de délasserment (grand parc linéaire accompagnant la mise à ciel ouvert d'un cours d'eau en pleine ville, places et placettes avec vastes surfaces plantées en pleine terre, cœurs d'îlots apaisés et végétalisés) ainsi que des services à proximité (école, crèche et équipements de quartier, axes commerciaux en frange, diversité programmatique).

Penser la réversibilité des aménagements

Le second principe, celui de réversibilité, questionne les modalités de conception et de mise en œuvre des infrastructures. L'espace actuellement consommé par notre usage immodéré de la voiture, tant pour son déplacement que pour son stockage, à différents endroits, est énorme. Questionner sa pertinence et sa réversibilité permet de libérer des surfaces pour d'autres usages plus propices à la vie sociale et à l'empreinte écologique réduite. Les chaussées offrent un potentiel de reconversion en faveur des autres modes, notamment des mobilités douces. Le caractère souvent restreint des domaines publics met néanmoins les différents modes en claire compétition, que seul un choix politique ou démocratique fort peut trancher, comme on peut le constater dans les quelques exemples documentés dans le présent numéro. Les infrastructures de stationnement, en ouvrage ou à ciel ouvert, offrent des possibilités de reconversion soit en espaces publics, de type place ou parc, comme on en connaît de nombreux exemples, soit pour de nouvelles constructions utilisant plus rationnellement le territoire urbanisé.

Dans la phase de transition qui s'impose à nous actuellement, ou tout au moins dans l'incertitude face à l'avenir, les projets urbains seraient bien inspirés d'exploiter ce potentiel de réversibilité, tant en questionnant la reconversion des infrastructures existantes qu'en concevant les nouvelles de manière à pouvoir ultérieurement les adapter à des pratiques moins énergivores et plus égalitaires. Dans cette perspective d'élaboration d'une ville plus résiliente, on se souviendra notamment des propos d'Ivan Illich, pour qui «le vélo est le seul véhicule qui conduise l'homme de porte à porte. Le cycliste peut atteindre de nouveaux endroits sans que son vélo désorganise un espace qui pourrait mieux servir à la vie» [6].

CONTACT

xfischer@fm-a.ch

[1] Voir p. 17

[2] Voir p. 19

[3] Dans le prolongement de l'œuvre d'Ivan Illich, des militants de Carfree imaginent un projet de ville alternative, du nom d'«Illichville». www.carfree.fr

[4] Agissant au sein de la communauté urbaine de Dunkerque, qui a promulgué la gratuité de l'entier de ses transports publics dès le 1 septembre 2018. www.ville-grande-synthe.fr/ville-durable/vers-la-transition

[5] Voir p. 14

[6] Ivan Illich, *Energie et équité*, éd. Flammarion Arthaud Poche, Paris 2018. p. 92

ZUSAMMENFASSUNG

Kurze Wege und unnutzbare Räume für eine widerstandsfähige Stadt

Die Idee, den Platzbedarf der Autos in der Stadt zu reduzieren, besteht seit 50 Jahren. Angewendet wird sie jedoch noch selten und evaluiert erst seit kurzem. Doch widerstandsfähige Städte und Landschaften sind heute keine Option mehr, sondern ein Muss, um die Folgen der Umwälzungen zu mindern, die uns über kurz oder lang erwarten. Im Hinblick auf diesen Wandel und die Energiesuffizienz zeichnen sich für den öffentlichen Raum und die Mobilität zwei Grundsätze ab:

Erstens: Auf Städte und Räume mit kurzen Wegen setzen, wozu sich die urbanen Strukturen der Schweiz gut eignen. Dies sollte über den Massstab kleiner Quartiere hinaus gehen und ganze Städte umfassen. Die Agglomeration Genf (Grand Genève) versucht dies im Quartier Praille-Acacias-Vernets (12'400 Wohnungen) zu tun, in dem sie ihre Kontrolle über den Boden dazu nutzt, die Parkplätze zusammenzufassen und über eine Durchmischung den Langsamverkehr und das gesellschaftliche Leben zu fördern.

Zweitens: Die Möglichkeiten, Freiräume und Infrastrukturen anders zu nutzen, müssen wahrgenommen werden. Mit einer flexiblen Gestaltung, die den Flächenbedarf der Autos und damit auch den ökologischen Fussabdruck zu reduzieren vermag, werden kurz- oder mittelfristig Flächen frei für Nutzungen, die das soziale Leben stärker begünstigen.

RIASSUNTO

Distanze brevi e spazi mutabili per una città resiliente

L'idea di ridurre lo spazio riservato alle automobili in città esiste da cinquant'anni. Tuttavia, sono pochi i casi dove questa riduzione ha avuto luogo e la valutazione dei risultati è molto recente. Rendere le città più resilienti oggi non è più un'opzione, ma un imperativo per mitigare gli effetti degli sconvolgimenti che ci attendono nel prossimo futuro. In questo periodo di svolta energetica emergono due principi chiave per la concezione dello spazio pubblico e della mobilità.

In primo luogo, bisogna concentrarsi sulla città e sul territorio basati sulle brevi distanze, a cui la struttura urbana svizzera si presta bene. Questo principio dovrebbe essere esteso oltre la scala di quartiere ed essere adattato alla scala di città. L'agglomerato urbano di Ginevra (Grand Genève) lo sta mettendo in pratica nel quartiere Praille-Acacias-Vernets (12'400 appartamenti), approfittando del riordino fondiario per raggruppare i parcheggi e ottenere spazi attrattivi per la mobilità pedonale e ciclabile che invitano alla vita sociale.

In secondo luogo, è necessario sfruttare le possibilità di cambiamento di destinazione degli spazi aperti e delle infrastrutture. Ciò è possibile progettando opere adattabili che possano limitare lo spazio dedicato alle automobili e quindi ridurre l'impronta ecologica. A corto-medio termine si libererà spazio per usi più favorevoli alla vita sociale.

Arbre ou conduire, faut-il choisir?

JULIE IMHOLZ

Architecte / urbaniste-paysagiste,
Paysagegestion SA.

LOU WAGUET

Architecte-paysagiste,
Paysagegestion SA.

Les parkings, parce qu'ils occupent une grande surface aussi bien souterraine qu'aérienne de nos villes, sont un réel enjeu de mutation vers un espace public où la voiture s'intègre. Les parkings souterrains, souvent utilisés comme levier économique pour financer les espaces publics au-dessus de leur dalle, transforment cependant la pleine terre fertile en îlot de chaleur urbain imperméable. Les MEP organisés autour de la Place Perdtemps sont l'occasion de repenser cette corrélation.

En 2019, près de 4.6 millions de voitures de tourisme roulaient en Suisse. Leur nombre a doublé depuis les années 1980 et ne cesse de croître, pour plus de 34 % cette année encore (source: OFS). Ces véhicules «consomment» de la place non seulement en marche sur les routes mais aussi à l'arrêt sur le sol, privé et public. Aujourd'hui, leur impact sur le territoire n'en est que plus présent. Vers quelles pistes se diriger pour réduire l'empreinte de la voiture sur notre territoire?

Dans un contexte de prise de conscience écologique, les volontés politiques cherchent à réduire la place de la voiture en ville au profit de l'aménagement d'un espace public de qualité aux usages diversifiés. Ceci passe notamment par la «désimperméabilisation» des sols et par l'arborisation des espaces ouverts. L'exemple du projet «Pleine Terre», lauréat des mandats d'études parallèles (MEP) de la Place Perdtemps lancés par la commune de Nyon en 2018 et adressés à des équipes pluridisciplinaires pour aménager un parc, un parking sous terre ainsi que des équipements publics et commerciaux, s'est nourri de ces réflexions [1].

[1] En 2019, le projet «Pleine Terre» de l'équipe composée de Paysagegestion (architectes-paysagistes, pilote), Localarchitecture (architectes), mrs partner (ingénieurs mobilité) et Küng & associés (ingénieurs civils) a remporté la compétition.

Tranquilliser les rues à l'échelle de la ville

La modération de la vitesse dans les rues permet de diminuer les gabarits routiers au cœur des villes. L'espace dévolu aux voitures y est réduit au minimum pour permettre à tous les modes de transport de mieux cohabiter. La route devient certes rue, voire participe à l'aménagement de l'espace public [ILL. 1], mais une voiture passe bien plus de temps en stationnement qu'en mouvement, occupant (beaucoup) trop d'espace. La gestion du stationnement (en surface ou sous terre) ainsi que son dimensionnement deviennent un réel levier pour libérer de l'espace public, tant en termes d'empreinte au sol que d'impact visuel. Afin d'éviter que les «voitures ventouses» n'occupent une grande partie de l'espace public, cette gestion doit d'abord être analysée à l'échelle de la ville, autour d'un concept d'accessibilité efficace limitant le transit, d'une capacité d'accueil justement dimensionnée ainsi que d'une organisation générale des flux de mobilité.



[ILL. 1] Elévation du projet Pleine Terre depuis la rue Saint-Jean. (Source: paysagegestion – localarchitecture – mrs partner – küng et associés)

Redécouvrir le «vert» sous le «gris»

Affecter le sol au stationnement de surface, c'est le rendre imperméable, le privatiser pour une durée déterminée (même courte) et donc, au final, opérer une véritable individualisation de l'espace public. Malgré des efforts pour aménager les parkings voire y intégrer des cheminements piétonniers, la rigidité de leur tracé et l'insécurité routière empêchent souvent tout autre usage.

Pour redonner un potentiel social à un parking, la «désimpermeabilisation» du sol, sa végétalisation et son arborisation constituent un des moyens d'action qui se popularise. L'exemple du projet de réaménagement paysager du parking Boerenhol en Belgique par les architectes paysagistes Wagon Lanscaping montre qu'en ramenant le sol à la vie (avec de l'eau, des minéraux, des déchets organiques mais aussi des insectes), la vie (sociale) est à son tour stimulée. Reste que l'empreinte de la voiture est toujours très forte...

Aménager le «vert» sur le «gris».

Dès les années 1980, de nombreuses collectivités croyaient avoir trouvé une stratégie pour gagner en qualité urbaine et réduire l'impact des voitures en surface: financer le «vert» des espaces publics au-dessus par le «gris» des parkings enterrés en dessous.

[2] Lors du dernier festival de Lausanne Jardins, l'agro-pédologue Yannick Poyat exprime la nécessité de valoriser nos sols urbains en «Terre à terre» car les parcelles libres de réseaux, de dalles souterraines, de remblais pollués deviennent de plus en plus rares.

Ces derniers s'apparentent toutefois trop souvent à des toitures plus ou moins végétalisées auxquelles manquent une épaisseur suffisante de terre végétale, à l'image de la Place Bellecour à Lyon. De surcroît, la construction des rampes d'accès dans l'espace public crée des coupures visuelles et pour les modes de transport «doux», entravant l'usage des aménagements. Cette stratégie d'aménagement d'espace public a ses limites et ne facilite ni le processus de perméabilisation du sol, ni de végétalisation, et encore moins l'aménagement d'espaces réversibles puisqu'il sont construits en ouvrage pour résister au temps.

Aménager le «gris» sur le «gris».

Avec l'impact du réchauffement climatique en particulier dans les villes, l'imperméabilisation des sols, que ce soient ceux des parkings de surface ou ceux sur dalle des parkings enterrés, pose une problématique paysagère et écologique contemporaine. Elle nous oblige à trouver de nouvelles pistes, car si aménager des parkings de surface perméables ne suffit plus, construire des espaces publics sur la dalle de parkings souterrains non plus... Il devient nécessaire aujourd'hui plus que jamais d'intégrer les stationnements (privés et publics) dans les nouvelles constructions, lors des opérations de densification de la ville. Ainsi, il s'agit de construire le «gris» sur le «gris» et déclarer la «pleine terre», bien public [2] [ILL. 2].

[ILL. 2] Coupe transversale du projet «Pleine terre»: la préserver et habiter le mur.
(Source: paysagestion – localarchitecture – mrs partner – künig et associés)



Procéder par étapes, l'exemple de Perdtemps

Forte de ces réflexions contemporaines, l'équipe lauréate a fait le choix de ne pas aménager le parc Perdtemps sur la dalle d'un parking enterré, afin d'assurer la pérennité et le développement de toute la végétation, existante et future. Libéré de la contrainte du stationnement sur dalle, le parc peut préserver sa pleine terre ainsi que la majorité des arbres existants. Le projet propose de renforcer leur présence par la plantation de nouveaux sujets. Ils donnent naissance à trois «bois» qui bordent un vaste pré, rappelant la Place Perdtemps d'autrefois, avant qu'elle ne devienne un parking de surface.

Cette posture de parc en «pleine terre» a amené l'équipe à dessiner un «mur habité» qui sert de soutènement au parc: sur la partie haute de ce mur, le parc offre un dégagement sur le lac. Là s'installent terrasse, buvette, kiosque et pavillon de la bibliothèque-médiathèque-ludothèque. Plus bas, au niveau de la rue Saint-Jean, se développent le supermarché, des petits commerces et une buvette. Ce sont sous ces équipements et donc sous la rue que se construit le parking, résolument compact. Afin d'éviter toute coupure visuelle et fonctionnelle, les rampes d'accès au parking sont intégrées au «mur habité», au plus proche de l'entrée Est de Nyon.

A Perdtemps, le jeu topographique des gradins, escaliers et «mur habité» mêle architecture et paysage plus qu'ailleurs, et permet de relier le nouveau parc en belvédère avec la rue basse de Saint-Jean jusqu'à la vieille ville. Ce jeu offre au promeneur, tout doucement et naturellement, une montée jusqu'au parc.

Aujourd'hui, il ne s'agit encore que d'un projet... Il devra, comme d'autres, s'armer de patience pour voir le jour, s'appuyer sur une coordination fine entre les objets à construire, les procédures réglementaires et les différents enjeux financiers.

Et si le déclin de l'utilisation des voitures était proche...

Les projets de ce type foisonnent [3]. C'est une chance. Mais si enterrer les voitures peut permettre d'une certaine manière d'améliorer nos paysages urbains, la réversibilité de ces ouvrages souterrains peut questionner: que deviendraient tous ces parkings enterrés dans l'hypothèse d'un déclin de l'utilisation de la voiture, que ce soit grâce à des changements de comportement délibérés, motivés par des valeurs éco-responsables (utilisation des modes doux et des transports publics par exemple), ou imposés par une pénurie de pétrole probable. Comment les concevoir de manière éclairée et responsable? Le parking sous Perdtemps imagine déjà de stocker l'eau des ruissellements dans certaines parties non fonctionnelles.

Mais plus généralement, il faudra encore rêver à d'autres usages pour ces lieux: de grands réservoirs? Des cultures de champignons ou d'endives? Des salles de cinéma ou des locaux pour serveurs centralisés?

[3] A Vevey, l'aménagement de la Place du Marché prévoit de supprimer une partie du stationnement en surface. Ce projet nécessite de compenser les places perdues par la construction d'un parking derrière la gare. Ce projet est actuellement bloqué par des oppositions des riverains. A Payerne, l'aménagement de la Place du Général Guisan, conçu en partenariat entre la Commune et des investisseurs privés, permettrait prochainement de transformer un parking d'une cinquantaine de places de stationnement publiques en surface en jardins publics et d'améliorer l'accessibilité des modes doux à l'hôtel de ville et au complexe de la Coop. Il est prévu, dans le cadre de négociations, de compenser ces places en surface par la création de nouvelles places de stationnement publiques souterraines lors de la création du futur complexe de la Coop. Si le projet d'aménagement et celui du PPA ont été bien accueillis par la population, ils sont encore au stade de l'examen.

ZUSAMMENFASSUNG

Baum oder Auto, muss man wählen?

Ein Auto verbringt viel mehr Zeit in ruhendem als in fahrendem Zustand. Dies in einem Ausmass, dass das Parkraummanagement für die Städte zu einem der Hauptprobleme bezüglich Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums geworden ist. Die häufigsten Antworten mit denen man die räumlichen Auswirkungen des Parkierens in den Städten reduzieren will – begrünte oberirdische Parkplätze oder Parkhäuser – sind nicht wirklich befriedigend, denn sie lösen das Problem der Flächenversiegelung nicht.

Im Fall der Realisierung des Parkings Perdtemps in Nyon VD haben die Gewinner des Parallelstudienverfahrens beschlossen, die Thematik zu erweitern: Es ging nicht mehr nur darum, überirdisch Raum zu schaffen, sondern den Boden wieder zum Leben zu erwecken. Dazu befreiten sie die Platzmitte von allen Einrichtungen, um dort einen «Wald» anzulegen. Das geforderte Raumprogramm – Bibliothek, Läden und Parking – befindet sich übereinandergestapelt in einem halb unterirdischen Gebäude. Dieses nutzten sie gleichzeitig für die topografische Gestaltung des Geländes.

Zahlreiche Schweizer Städte planen ähnliche unterirdische Parkhäuser. Doch es sind weitreichendere Überlegungen notwendig, sowohl bezüglich des Platzes, den man den Autos in den Stadtzentren zugestehen will, als auch bezüglich der Zukunft dieser Einrichtungen, wenn der Stadtverkehr dereinst abnehmen wird.

RIASSUNTO

Albero o automobile, si deve scegliere?

Un'automobile rimane parcheggiata per la maggior parte del tempo; solo in minima parte è in movimento. La gestione dei parcheggi è diventata un problema rilevante per le città, sia dal punto di vista del paesaggio che dell'uso dello spazio pubblico. Le soluzioni più frequentemente adottate per ridurre l'impatto dei parcheggi nello spazio urbano – la sistemazione paesagistica dei parcheggi in superficie o la creazione di piazze – non sono pienamente soddisfacenti, in particolare poiché non risolvono il problema dell'impermeabilizzazione del suolo.

Nell'ambito della realizzazione dell'autosilo Perdtemps a Nyon (VD), il gruppo vincente del mandato di studio in parallelo ha deciso di spingersi oltre a quanto richiesto dal bando: non si trattava solo di liberare spazio in superficie, ma di ridare vita al suolo. Per fare ciò, il gruppo ha proposto di liberare completamente l'area centrale della piazza per creare un boschetto e integrare i contenuti previsti dal programma – biblioteca, commerci e autosilo – in un edificio seminterrato che potesse gestire la topografia del luogo.

Benché in molte città svizzere si stiano sviluppando progetti simili per interrare i parcheggi, è necessario affrontare il tema con una riflessione più ampia, sia sullo spazio da dedicare alle automobili nei centri urbani, sia sul futuro di strutture quali parcheggi e autosili in caso di diminuzione del traffico urbano.

Temporär autofreie Räume als Reallabore

Aktuelle Projekte in Deutschland

ANGELA FRANCKE

Technische Universität
Dresden, Professur
für Verkehrspsychologie.

Aktuell entstehen in vielen Städten Projekte, die den Strassenraum als Reallabor nutzen. Dabei werden einzelne Strassenzüge oder ganze Stadtteile für einen begrenzten Zeitraum vom motorisierten Verkehr (inkl. ruhendem Verkehr) beräumt. Die temporären autofreien Räume unterbrechen Mobilitätsroutinen der Bewohner*innen, zeigen dadurch Möglichkeiten der nachhaltigen Mobilität und Alternativen zu bisherigen Lebensgewohnheiten auf und stossen idealerweise langfristig Verhaltensänderungen an. Der Artikel stellt drei Projekte in verschiedenen Umsetzungsstadien in Hamburg, Berlin und Dresden vor.

Bereits seit September 2019 umgesetzt ist das Projekt «Ottensen macht Platz» in Hamburg. Für ein halbes Jahr wurde das Zentrum von Ottensen als Fussgängerzone ausgewiesen und wo vorher der motorisierte Verkehr im Mittelpunkt stand, ist jetzt Raum für Fuss- und Radverkehr entstanden [ABB.1]. Ziel des Projektes ist es, Einwohner*innen, Einpendler*innen und Gewerbetreibenden eine nachhaltige Mobilitätsalternative im urbanen Raum aufzuzeigen. Auf Grundlage einer Evaluation wurde im Februar 2020 über den Fortbestand dieser Umgestaltung – mit einer dauerhaften Umsetzung der Massnahme – entschieden. [1]

Auch in Berlin gibt es mit «Wrangelkiez autofrei» ein Verkehrskonzept für einen autoarmen Stadtteil, in dem motorisierter Individualverkehr verringert werden soll, um mehr Platz und Sicherheit für Fuss-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr zu schaffen. [2] Dieses Projekt plant seit 2017, wie ein autoarmes Verkehrskonzept für einen Stadtteil funktionieren kann und dient als Pilotprojekt für Berlin. In drei Phasen werden reversible autofreie Zonen errichtet, Bürger*innen informiert und in die Planung involviert, sollen Flächen umgenutzt werden und somit eine Gewöhnung an das neue autoärmere Stadtbild erreicht werden. Erst dann sind weitere Umsetzungsschritte geplant.



[ABB.1]

Im Rahmen des Wettbewerbs «Zukunftsstadt für eine nachhaltige Entwicklung» ist in Dresden im Jahr 2015 die Idee «Autofreie Zukunftsstadt – Die Woche des guten Lebens» entstanden. [3] Seit Herbst 2019 wird an der Umsetzung dieses Projektes gearbeitet, welches beinhaltet, die Äussere Neustadt, ein dicht besiedeltes Gebiet mit ca. 25'000 Einwohner*innen, in der ersten Septemberwoche 2020 komplett vom motorisierten Verkehr zu beräumen und dadurch entstehende Freiräume neu zu nutzen. Die Vision der Woche des guten Lebens in Dresden lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*«Unser Traum: Im Jahr 2030 ist die Äussere Neustadt ein Ort des gemeinschaftlichen Miteinanders – und des nachhaltigen Lebens. Weil die meisten Bewohner*innen inzwischen ihren privaten PKW abgeschafft haben, findet das Leben zunehmend auf der Strasse statt. [...] Wo früher Autos parkten, befinden sich jetzt Gemeinschaftsbeete, Schachtische oder Aufladestationen für E-Bikes. [...] Auf den verbreiterten Gehwegen haben nun auch Rollstuhlfahrer*innen und Eltern mit Kinderwagen ausreichend Platz. Menschen begegnen sich vor den Geschäften, bleiben stehen und kommen ins Gespräch. Überall ist etwas los.»* [3]

Ziel des Transformationsprojektes ist es auch hier, den Menschen die Vorteile eines autofreien Stadtteils aufzuzeigen und im Idealfall eine dauerhafte Lösung daraus entstehen zu lassen.

Unabhängig davon, auf welche Weise die autofreien Räume umgesetzt werden, haben alle Projekte eine ähnliche Vorstellung von einem umweltfreundlicheren städtischen Leben der Zukunft. Wunsch ist die Entstehung einer ökologischen und sozialen Stadt mit einer Entwicklung von autogerechter zu menschengerechter Stadt. Wesentlicher Bestandteil der Projekte ist die Partizipation aller betroffenen Personen. Gemeinsam mit Anwohner*innen und Gewerbetreibenden werden Konzepte entwickelt, wie die (Mobilitäts-)Bedürfnisse unter den geänderten Rahmenbedingungen des Stadtteils ermöglicht werden können. Zentrale Fragen sind dabei, wie eine so genannte Verkehrswende hin zu einer klimafreundlichen und damit zukunftsfähigen Mobilität und die Umnutzung des öffentlichen Raums gelingen kann.

KONTAKT

angela.francke@tu-dresden.de

[ABB.1] Pilotprojekt «Ottensen macht Platz» in Hamburg. (Quelle: Bezirksamt Altona / Isadora Tast)

[1] <https://ottensenmachtplatz.de>

[2] <http://autofreierwangelkiez.de>

[3] <https://www.wochedesgutenlebens.de>

LongLake: spazio a spettatori e creatività

Le chiusure serali del Lungolago di Lugano

OLMO GIOVANNINI

Divisione eventi e congressi, Città di Lugano.



[ILL. 1]

Durante tutto l'anno la strada del Lungolago di Lugano rappresenta un elemento di cesura che separa la città dal suo lago. Nelle serate estive di LongLake la popolazione si riappropria di questo spazio di grande pregio: da cesura, la strada del Lungolago diventa luogo di aggregazione e di vita. Un luogo dove fare scoperte sia culturali che culinarie, ma anche dove riscoprire il valore di luoghi preziosi normalmente sacrificati al traffico veicolare.

Grazie alle chiusure al traffico, LongLake può diventare un festival realmente urbano in cui le persone possono riappropriarsi pienamente dello spazio cittadino, che da quinta teatrale e passiva, incantevole quanto lontana, assurge ad ambiente vivo, dinamico, diventando oggetto e soggetto della manifestazione. La chiusura del Lungolago, che ha luogo durante tutti i fine settimana del mese di luglio, è ormai diventata una piacevole consuetudine e un elemento attrattivo in sé per popolazione e turisti, che approfittano di queste serate per vivere la città in modo diverso dal solito. Famiglie e persone di tutte le età condividono lo spazio urbano fra passeggiate e piacevoli scorribande su pattini e monopattini. È così che sulle sponde del

Ceresio, in luoghi solitamente di appannaggio della circolazione stradale, si può godere di una performance di ballo, svagarsi con l'eccentricità di un artista di strada del Buskers o gustarsi un piatto tradizionale durante lo Street Food. Un'osmosi creativa che mette in relazione l'uomo e il suo mondo, in una declinazione moderna e vitale dello spazio urbano.

Giunto alla decima edizione, LongLake Festival rappresenta uno dei momenti più attesi nel panorama degli eventi della Svizzera italiana. Un festival proiettato verso un futuro in continua evoluzione che vuole essere immagine di una città dinamica che sa rinnovarsi e mettersi in gioco costantemente. In questo contesto Lugano non svolge un ruolo di semplice scenario. I suoi spazi – piazze, vicoli, parchi, strutture, ma soprattutto tutta la riva del Ceresio – interagiscono con gli eventi che vi si svolgono, valorizzandoli al meglio e rendendoli unici. LongLake Festival, con tutti i tasselli che lo compongono, è un'esperienza collettiva in cui il Lungolago – che tramite uno scherzoso neologismo in inglese dà il nome all'evento – assurge a motore delle emozioni cittadine.

[ILL. 1] Uno dei momenti di chiusura al traffico durante il LongLake Festival. (Fonte: Divisione eventi e congressi – Città di Lugano)

Dank gesperrter Strasse die Stadt erleben Das Beispiel Glarus

MARC SCHNEITER

Raumplaner FH,
Verkehrsplaner SVI SIA.

Die Hauptstrasse Nr. 17 führt mitten durch das Zentrum von Glarus. An den wichtigsten Tagen im Jahr waren die Strassen für den Fahrverkehr aber schon immer ganz gesperrt: Am ersten Sonntag im Mai findet die Lands-gemeinde statt, im Herbst die Kilbi. An diesen Wochenenden gibt es auch Floh- und Warenmärkte. Die Bevölkerung des ganzen Tals, viele Heimwehglarnerinnen und weitere Besucher flanieren durch die Strassen und über die Plätze. An diesen Tagen lebt Glarus!

Glarus ist stolzer Kantonshauptort mit einer eindrücklichen Siedlungsgeschichte. Wie in vielen Kleinstädten serbelt aber der Detailhandel vor sich hin. Verschiedene Akteure, insbesondere der Verein Glarus Service, versuchen seit Jahren, die Bedingungen für den Handels- und Kulturstandort attraktiver zu gestalten. Das Netzwerk Altstadt^[1] hat der Gemeinde im Rahmen des Projektes «Zukunft Innenstadt» aufgezeigt, dass das ehemalige Zentrum für die heutige Nachfrage zu gross ist und verkleinert werden soll. Zudem solle der heute dominierende Autoverkehr gezähmt werden. Der rollende Verkehr sowie die vornehmliche Nutzung der Plätze für das Parkieren von Autos entziehen der Innenstadt die Aufenthaltsqualität.

[1] Siehe www.espacesuisse.ch
→ Beratung → Siedlungsberatung

Nach Ansicht des Netzwerk Altstadt sind Lösungen für eine angenehmere und fussgängerfreundliche Gestaltung des Verkehrssystems zu suchen: Weniger Verkehr, Verlangsamung des Zentrumverkehrs, bessere ÖV-Erschliessungen, bessere und attraktivere Fuss- und Veloverkehrerschliessungen. Das Zentrum am Rathausplatz sei als Aufenthalts- sowie als Einkaufsort zu stärken.

Verschiedene Ansätze zur Lösung der Verkehrsfragen sind in den vergangenen Jahrzehnten an zu hohen Kosten für zu geringe Nutzen gescheitert. Ein neueres Projekt, den Verkehr in den bestehenden Räumen mittels eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu optimieren, steckt in der Umsetzungsphase. Eine allfällige Umsetzung des Gestaltungskonzepts dürfte noch länger dauern.

Betrieblich wird weiter eine Massnahme empfohlen, die schon immer angewendet wurde: Die Sperrung der Ortsdurchfahrt zu bestimmten Zeiten. An diesen Tagen wird der Verkehr der Hauptachse über Nebenstrassen umgeleitet. Möglich ist dieses Regime an Samstagen und Sonntagen, wo der Verkehr insgesamt geringer ist und nur wenige Lastwagen verkehren. Mittlerweile wird dieses Regime an rund 20 Tagen im Jahr angewendet, insbesondere im Sommer, wo warme Nächte die Nutzung des Stadtraumes besonders erlebbar machen. Aber auch in der Weihnachtszeit für den Weihnachtsmarkt oder im Herbst für den Stadtlauf wurde dieses pragmatische Betriebskonzept immer wieder angewendet.



[ABB.1] Flohmarkt am Vortag der Lands-gemeinde, 5. Mai 2018.
(Foto: Marc Schneiter)

Quand la voiture n'est plus nécessaire

Le contexte pour l'habitat sans voitures

DANIEL BAEHLER

Docteur en géographie, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne.

Dans certains quartiers, les habitant·e·s s'engagent à vivre sans posséder de voiture. Basé sur les résultats d'une thèse de doctorat, cet article décrit ces laboratoires de transition en matière de mobilité. A travers l'exemple de neuf quartiers en Suisse et en Allemagne, il présente le contexte spatial et social nécessaire – selon leurs habitant·e·s – pour vivre sans voiture privée, tout en dressant le profil et les motivations.

La fin du 20^e siècle a vu apparaître des quartiers dans lesquels le stationnement automobile est presque totalement banni. C'est l'aboutissement d'un développement initié dans les années 1970 avec les premiers quartiers résidentiels sans espaces en surface dédiés à la voiture (mais avec des parkings souterrains). Le premier quartier «100%» sans voitures a vu le jour en Allemagne, en 1995. En Suisse, ce n'est qu'en 2011 qu'un projet de ce type a été inauguré, «Burgunder» à Berne. Seules quelques places visiteurs y sont proposées, alors que les lois exigent encore souvent une place par logement. [1]

Même si ces quartiers s'étendent sur des périmètres restreints, ils contribuent à libérer la ville des voitures. En s'attaquant à la source des déplacements (le domicile), ils constituent une brique importante pour la mise en place d'un système de mobilité durable, puisqu'environ 70% des déplacements en Suisse y commencent ou s'y terminent. [2]

Etude de neuf habitats sans voitures

Cette thèse de doctorat constitue la première étude à grande échelle auprès de résident·e·s d'habitats sans voitures. Elle a porté sur neuf quartiers, cinq en Suisse (Burgunder à Berne, FAB-A à Bienne, Giesserei à Winterthur, Oberfeld à Ostermundigen et Sihlbogen à Zurich) et quatre en Allemagne (Klein Borstel et Saarlandstrasse à Hambourg, Stellwerk 60 à Cologne et Weissenburg à Münster). Ils présentent une grande diversité, en types (six correspondent à des formes d'habitat coopératif), en tailles (de 20 à plus de 400 logements, pour un total de 1200 logements étudiés), en âges (inaugurés entre 2000 et 2014) et en emplacements (du centre à la périphérie). Une enquête par questionnaire y a été conduite en 2016, complétée par une cinquantaine d'entretiens avec des habitant·e·s de six quartiers en 2017.

Les habitant·e·s ont un profil particulier: la grande majorité présente un niveau de formation élevé et accorde une grande importance aux valeurs éthiques ou altruistes. Presque la moitié des ménages sont des familles. Le choix d'une vie sans voiture est motivé par des raisons pratiques (absence de besoin, alternatives suffisantes) et personnelles (motivations écologiques avant tout). Le choix résidentiel est, lui, expliqué par des éléments aussi différents que la bonne accessibilité

du quartier ou la vie en communauté. Et pour casser les préjugés, les habitant·e·s ne sont pas tous des cyclistes écolos, mais aussi des personnes plus pragmatiques, voire clairement utilitaristes.

Pour être mobiles, les habitant·e·s s'appuient sur des moyens de transports alternatifs à la voiture privée, en particulier le vélo et les transports publics. De plus, ils et elles recourent à des services de mobilité (par exemple des services de livraison), et utilisent ponctuellement une voiture (par le biais d'un système d'autopartage, de location ou d'emprunt). En général, les habitant·e·s privilégient les destinations accessibles sans voiture, et donc souvent la proximité. Enfin, la communauté joue un rôle important: l'entraide entre voisin·e·s et les activités collectives facilitent la vie sans voiture. Sans compter que l'esprit de communauté encourage et «normalise» cette manière de vivre.

L'importance du contexte

Pour vivre sans voiture, un certain contexte spatial est nécessaire. Trois échelles d'analyse peuvent être distinguées: l'habitat, le quartier environnant et l'accessibilité plus générale.

Pour cette dernière, le plus important est l'existence d'un arrêt de bus ou de tram accessible en cinq minutes à pied, ainsi qu'une gare RER à proximité. Les transports publics doivent être performants et permettre de rejoindre non seulement le centre-ville et une gare bien desservie (surtout en Suisse où les pendulaires sont nombreux), mais aussi d'autres nœuds importants comme les centres de districts. De plus, bus et trains doivent être accessibles à toutes et à tous: familles avec poussettes ou personnes à mobilité réduite. Les habitant·e·s estiment également important de disposer de réseaux piétonniers et cyclables sûrs et directs pour leurs déplacements quotidiens. La localisation de l'habitat – au centre-ville ou en périphérie – semble peu compter, du moment que l'accessibilité en transports publics et à vélo est garantie. Ces deux critères limitent donc le périmètre où un habitat sans voiture peut être installé. Mais avec le développement des transports publics en Suisse et les vélos à assistance électrique, de vastes espaces sont potentiellement susceptibles d'accueillir de tels projets. La plupart des résident·e·s combinent les différents modes de transport de manière à tirer profit de leurs avantages respectifs. Ainsi, lors de la réalisation d'un habitat sans voitures, garantir une bonne accessibilité multimodale est important, quel que soit le contexte.

[1] La «Plateforme habitat à stationnement réduit» présente la situation juridique en Suisse ainsi que de nombreuses informations et des exemples: www.habitat-mobilitedurable.ch

[2] ARE/OFS 2017: Microrecensement mobilité et transports 2015.



[ILL. 1]

[ILL. 1] Espace vert partagé au centre de Klein Borstel, Hambourg. (Photo: Daniel Baehler)



[ILL. 2]

[ILL. 2] Marché hebdomadaire à Oberfeld, Ostermundigen. (Photo: Daniel Baehler)



[ILL. 3]

[ILL. 3] Rampe d'accès au parking vélo souterrain à Stellwerk 60 à Cologne. (Photo: Daniel Baehler)

Dans le quartier environnant, la présence d'un magasin d'alimentation ainsi que des espaces de récréation (forêt, parc) sont considérés comme les autres conditions de base pour vivre sans voiture: lorsque les possibilités d'achats et de loisirs sont données sur place, se passer d'une voiture devient plus facile. D'autres offres sont essentielles pour certains groupes, telles que les crèches ou écoles pour les familles. Par contre, la proximité de bars et cafés – lieux généralement fréquentés moins souvent – est jugée peu importante. Enfin, les habitant·e·s souhaitent que leur lieu de résidence s'intègre dans un espace plus vaste protégé des nuisances du trafic motorisé.

À l'échelle de l'habitat, la possibilité de stationner les vélos est essentielle: près de 50 % des ménages annoncent posséder plus d'un vélo par personne! Le parking à vélos doit donc être suffisamment grand, sécurisé et facile d'accès. L'approvisionnement alimentaire est parfois organisé au sein même de l'habitat, avec des épiceries, des marchés hebdomadaires, des commandes groupées ou encore des potagers communautaires. La gestion des déchets, qui peut constituer un défi lorsque l'on vit sans voiture, doit aussi être réglée. Enfin, l'habitat doit proposer des espaces extérieurs partagés ainsi que des salles communes afin de permettre des activités entre voisin·e·s, permettant ainsi de limiter les déplacements liés aux loisirs.

Au-delà des considérations spatiales, la possibilité de vivre sans voiture repose aussi sur des aspects immatériels, culturels: il faut parvenir à se libérer des normes sociales, comme celle qui enjoint toute famille à acquérir un monospace! Ne pas devoir sans cesse justifier son choix peut donc encourager et faciliter cette manière de vivre.

Faisable et prometteur

Vivre sans voiture repose donc sur une équation composée d'une part de stratégies individuelles et collectives, et d'autre part de facteurs contextuels. On peut retenir que les attentes à l'égard du contexte spatial sont satisfaites dans la quasi-totalité des agglomérations suisses, même si les réseaux de mobilité douce y sont encore trop souvent lacunaires. Il existe donc un grand potentiel pour le développement de quartiers sans voitures: aux autorités de les encourager! Ces lieux de vie attractifs répondent en effet simultanément à plusieurs défis majeurs, tels que la crise climatique, la pénurie de logements ou le vieillissement de population. L'importance des paramètres sociaux et culturels, constituant souvent un frein au développement de ce type d'habitat, ne doit toutefois pas être négligée: la mise en place de mesures d'accompagnement s'avère donc indispensable. Les exemples réussis évoqués dans cet article sont l'expression d'une belle promesse: 25 % des ménages étudiés possédaient une voiture avant d'emménager dans leur logement actuel... Lorsque le contexte est attractif, même les automobilistes préfèrent s'en passer!

CONTACT

daniel.baehler@unil.ch

PUBLICATIONS

<https://igd.unil.ch/daniel.baehler>

ZUSAMMENFASSUNG

Welcher Kontext ermöglicht ein Leben ohne eigenes Auto? Das Beispiel autofreie Wohnsiedlungen

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist eine neue Wohnform entstanden: autofreie Wohnsiedlungen, in denen sich die Bewohner*innen zu einem Leben ohne eigenes Auto verpflichten. Im Rahmen einer Doktorarbeit wurde die Bewohnerschaft von neun Siedlungen in der Schweiz und in Deutschland befragt. Sie verfügen über ein hohes Bildungsniveau, fast die Hälfte der Haushalte sind Familien und ein Viertel besass vor dem Einzug ein Auto. Ihre Motivationen, autofrei zu leben, sind praktischer (kein Bedarf) und persönlicher Natur (Umweltbewusstsein), für den Umzug sprachen neben der Erreichbarkeit oft auch soziale Gründe (z.B. genossenschaftliche Wohnformen). Neben individuellen Strategien, erfolgreich ohne eigenes Auto zu leben, ist auch der Kontext wichtig. Für die Bewohner*innen sind insbesondere eine gute ÖV-Anbindung und ein attraktives Fuss- und Velowegnetz von Bedeutung. Im Quartier sollten sich Einkaufsmöglichkeiten wie auch Naherholungsräume in Gehdistanz befinden. In der Siedlung selbst sind hauptsächlich sichere und einfach zugängliche Veloparkplätze sowie Gemeinschaftsräume und attraktive Aussenbereiche wichtig. Ausserdem ist auch ein sozialer Kontext notwendig, der autofrei leben ermöglicht. Während dieser schwieriger zu beeinflussen ist, bietet der räumliche Kontext in Schweizer Agglomerationen ein grosses Potenzial für autofreie Wohnsiedlungen. Es lohnt sich, dieses stärker zu nutzen!

RIASSUNTO

A quali condizioni è possibile vivere senza auto? L'esempio dei complessi residenziali senza auto

All'inizio del XXI secolo è emersa una nuova forma di abitazione: i quartieri residenziali senza auto, in cui i residenti si impegnano a vivere senza possedere un'automobile propria. Nell'ambito di una tesi di dottorato sono stati intervistati i residenti di nove complessi residenziali senza auto in Svizzera e in Germania. Essi hanno in generale un alto livello di istruzione, quasi la metà dei residenti intervistati sono famiglie e un quarto possedeva un'auto prima di trasferirsi in una di queste residenze. Le ragioni del vivere senza auto citate dagli intervistati sono pratiche (nessuna necessità), personali (consapevolezza ambientale) e talvolta di natura sociale (ad esempio le cooperative di costruzione di alloggi che offrono pigioni moderate). Oltre alle strategie individuali, per vivere con successo senza auto, è importante anche il contesto. Per i residenti sono particolarmente importanti dei buoni collegamenti con i mezzi pubblici così come delle reti pedonali e ciclabili attrattive. Nel quartiere devono inoltre esserci negozi ed aree ricreative raggiungibili a piedi. I complessi residenziali devono essere dotati di parcheggi per le bici sicuri e ben accessibili. Tra i presupposti necessari, il più difficile da realizzare è quello di creare un contesto sociale adeguato. La situazione territoriale degli agglomerati svizzeri offre un grande potenziale per i complessi residenziali senza auto. Varrebbe la pena sfruttare maggiormente questo potenziale!

Sind Fussgängerzonen noch zeitgemäss?

PASCAL REGLI

Verkehrsplaner SVI,
Projektleiter Fussverkehr
Schweiz.



[ABB.1] Seit 2016 besteht in Chur eine durchgehende Fussgängerzone zwischen Bahnhofplatz und Altstadt. (Foto: Andrea Badrutt, 2017)

Die Abstimmung findet täglich mit den Füßen statt und das Ergebnis ist eindeutig: Fussgängerzonen sind die beliebtesten Orte unserer Städte. Trotzdem werden kaum noch neue realisiert. An ihre Stelle sind Begegnungszonen getreten, die in zahlreichen Einkaufsstrassen und historischen Altstadtkernen installiert wurden. Weshalb ist das so?

Fussgängerzonen waren ab den 1960er-Jahren eine Antwort auf den wachsenden motorisierten Individualverkehr, der die Zufussgehenden zunehmend an die Ränder der engen Ortskerne verdrängte. Die Stadt St. Gallen reklamiert für sich, 1969 an der Multergasse die erste Schweizer Fussgängerzone realisiert zu haben, nachdem ein einjähriger Versuch einer «Fussgängerstrasse mit Fahrverbot» positiv verlaufen war. Weitere Städte und Gemeinden folgten, so dass mit einiger Verzögerung 1994 in der Strassenverkehrsgesetzgebung die Möglichkeit für solche Zonen ohne Fahrzeuge geschaffen wurde. Die erste «offizielle Fussgängerzone» der Schweiz wurde dann im Oktober 1994 in der Schützengasse in Altdorf eingerichtet.

Begegnungszonen boomen

Die Begegnungszone (Tempo 20, Fussgängervortritt und begrenzte Parkplätze) [1] wurde 2002 als neues Verkehrsregime eingeführt. Sie wurde für durchmischte, innerörtliche

Gebiete konzipiert. Ihr vorangegangen war in Burgdorf ein erfolgreicher Verkehrsversuch, der das Flanieren in Geschäftsumgebung ermöglichen sollte, ohne dass der motorisierte Verkehr aus dem öffentlichen Strassenraum verbannt wird. Seither hat die Begegnungszone einen Siegeszug angetreten und wurde sogar zum Exportschlager.

Zahl der Fussgängerzonen stagniert

Es mutet paradox an: Zwar sind Fussgängerzonen vielerorts zum Anziehungspunkt geworden, in denen der urbane Lifestyle zelebriert wird, aber in den vergangenen Jahren sind kaum noch neue hinzugekommen. Es gibt zwar Beispiele, wie in der Stadt Chur, wo 2016 nach langer Planung eine durchgehende fahrzeugbefreite Verbindung vom Bahnhofplatz zur Altstadt komplettiert werden konnte. Im gleichen Zeitraum wurden aber zahlreiche Begegnungszonen realisiert. Einige Spekulationen zu den Gründen für diese Entwicklung:

1. Fussgängerzonen sind interessant an zentralen Lagen mit vielfältigem Angebot und grossem Passantenaufkommen oder in Altstadtgebieten, die für den Motorfahrzeugverkehr ungeeignet sind. Manche Kommunen mit diesen Voraussetzungen haben bereits Fussgängerzonen eingerichtet und das Potenzial teilweise bereits abgerufen.

[1] www.begegnungszone.ch



[ABB.2] In Visp VS ist es gelungen, eine zentrale Fussgängerzone zu realisieren. (Quelle: Fussverkehr Schweiz, 2017)



[ABB.3] Die Altstadt Brugg AG ist eine Begegnungszone mit einer entsprechenden Präsenz des Autos. (Quelle: Fussverkehr Schweiz, 2016)

2. Fussgängerzonen sind anspruchsvoller zu planen als Begegnungszonen. Sie müssen gut in die Stadtentwicklung eingebettet werden, benötigen komplexe Verkehrslenkungs- und Parkierungskonzepte. Damit sie respektiert werden, sind ausserdem klare Regelungen für die Anlieferung, Kontrollen und Begleitmassnahmen erforderlich.

3. Für die Attraktivität einer Fussgängerzone sind Ambiente und Flair entscheidend. Attraktive Gebäudekulissen, schöne öffentliche Plätze und Grünanlagen zum Aufenthalt ohne Konsumzwang leisten einen grossen Beitrag dazu. Die entsprechenden baulichen Massnahmen sind ein aufwändiger Teil der kommunalen Aufgaben.

4. Am heikelsten ist es jedoch, die Akzeptanz für Fussgängerzonen zu finden. Auch wenn die Erfahrungen zeigen, dass die Umsätze in Fussgängerzonen steigen, halten Viele lieber am Ist-Zustand fest. Sind die Kommunen vor die Herausforderung gestellt, den Ortskern aufzuwerten, sind Begegnungszonen meistens konsensfähiger. Sie sollen «de Foifer und ds Weggli» garantieren: Ohne die Autokundschaft zu vergraulen, soll Qualität zum Flanieren geschaffen werden. Zweifellos bieten gut konzipierte Begegnungszonen ebenfalls viel Potenzial. In der Praxis wird jedoch häufig zu viel Zirkulations- und Parkierungsfläche beibehalten, um ein attraktives Ambiente zu schaffen.

Funktion der Fussgängerzone neu denken

Angeichts des Potenzials für Gewerbe, Kommunen, Besuchende und Anwohnende braucht es einen Paradigmenwechsel: Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in den Ortszentren (Lädelersterben, «Filialisierung», Konkurrenz durch Shopping-Center und Internethandel) ist eine Abkehr von der Fussgängerzone als reine Einkaufs- und Beizenmeile gefragt. Die Herausforderungen des Klimawandels und die überbordende Mobilität sind eine Chance, Fussgängerzonen im grösseren Massstab neu zu denken. Unter diesem Aspekt wären Fussgängerzonen nicht nur monofunktionale Konsumräume, sondern in nachhaltige Mobilitätskonzepte eingebettete Begegnungs-, Interaktions- und Identifikationsorte für Alt und Jung, wo auch gearbeitet und gewohnt wird. Vor allem aber wären sie attraktive öffentliche Räume für die kreative Aneignung, in denen die Leute konsequent umweltfreundlich unterwegs sind.

KONTAKT

pascal.regli@fussverkehr.ch

RÉSUMÉ

Les zones piétonnes sont-elles encore d'actualité?

Les zones piétonnes sont les espaces les plus fréquentés des villes. Pourtant, il ne s'en réalise pratiquement plus de nouvelles. On leur préfère ces dernières années les zones de rencontre, qui garantissent d'avoir le beurre et l'argent du beurre: elles permettent la flânerie sans entraver la circulation. Ce régime présente à n'en pas douter un grand potentiel. Mais dans la réalité, les surfaces maintenues pour la circulation et le stationnement dans les zones de rencontre demeurent souvent trop importantes pour créer une ambiance attractive.

Face au changement structurel en cours dans les centres-villes, il est nécessaire de se défaire de l'image des zones piétonnes comme des espaces uniquement voués aux achats et à la restauration. Les enjeux climatiques et de mobilité actuels sont une opportunité de repenser la fonction des zones de rencontre. Le régime le mieux adapté devrait être choisi en fonction de chaque contexte pour créer des espaces publics attractifs et favorables la mobilité durable.

RIASSUNTO

Le zone pedonali sono ancora attuali?

Le zone pedonali sono le zone più frequentate delle città. Tuttavia, non se ne creano quasi più. Negli ultimi anni, infatti, sono state realizzate più zone d'incontro, che garantiscono di «avere la torta e di mangiarsela»: esse permettono alle persone di passeggiare liberamente senza pertanto ostacolare inutilmente il traffico. Non c'è dubbio che questo tipo di regolamentazione abbia un grande potenziale. In realtà, però, le superfici mantenute per il traffico e i parcheggi nelle zone d'incontro sono spesso troppo estese per creare un ambiente veramente attrattivo.

In considerazione del cambiamento strutturale in atto nei centri urbani, è necessario disfarsi dell'immagine delle zone pedonali come spazi destinati esclusivamente allo shopping e alla ristorazione. Le sfide attuali in materia di cambiamenti climatici e di mobilità sono un'opportunità per ripensare la funzione delle zone d'incontro. La regolamentazione più appropriata dovrebbe essere scelta in base al contesto specifico, per creare spazi pubblici attrattivi che favoriscano concretamente una mobilità sostenibile.

Pontevedra: la ville d'abord

Un changement de paradigme

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ LORES

Maire de Pontevedra.

Entretien réalisé par Jenny Leuba,
rédaction de COLLAGE.

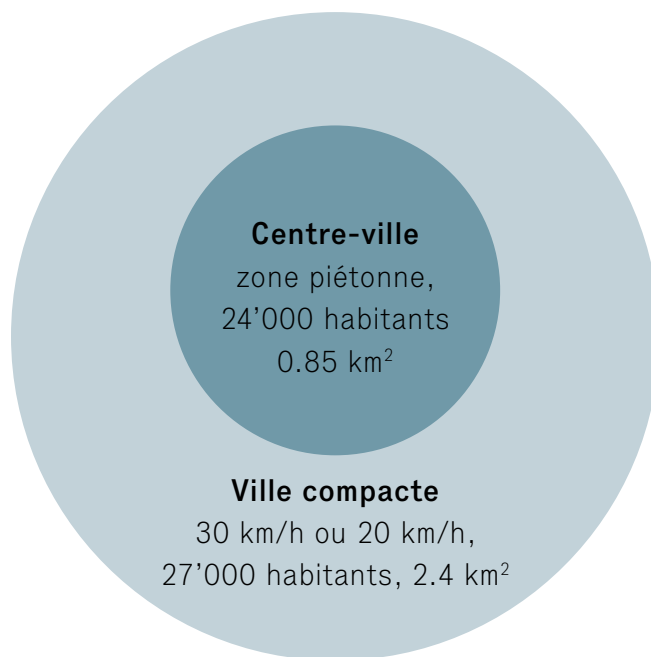
La Ville espagnole de Pontevedra a procédé en 20 ans à un véritable changement de paradigme, en appliquant un concept d'apaisement de la circulation à tout son territoire. Aujourd'hui, la moitié des habitants vit en zone piétonne, l'autre dans des rues à 30 km/h et 20 km/h. Le Maire, M. Miguel Anxo Fernández Lores, commente cette expérience pour COLLAGE.

En 1996, l'automobile était encore la règle à Pontevedra. 96'000 véhicules y pénétraient chaque jour, soit autant qu'à Milan mais sur une surface trois fois plus petite. La ville compte 51'000 habitants en 2019, 83'000 avec l'agglomération.

Pontevedra aujourd'hui

Suite à la mise en place d'un nouveau concept de modération de la circulation, le centre-ville est uniquement piéton (ni vélos, ni EDP [1]). Toutes les autres rues sont limitées à 30 km/h, ou en zone de rencontre [2]. Le trafic de transit a été supprimé et les parkings sont relégués en bordure de ville. Les vélos (encore peu nombreux) roulent sur la chaussée. Résultats? [3]

- 33 % d'habitants en plus de 1999 à 2014.
- 70 % de trafic en moins au centre-ville (30 % dans la ville compacte)
- 0 accident mortel
- temps d'embouteillage 4 fois plus court (vitesse moyenne plus élevée, fluidité)
- la marche représente 66 % de part modale, le vélo 6 %
- 81 % des enfants vivant en ville vont à l'école à pied
- forte baisse des pics de vitesse



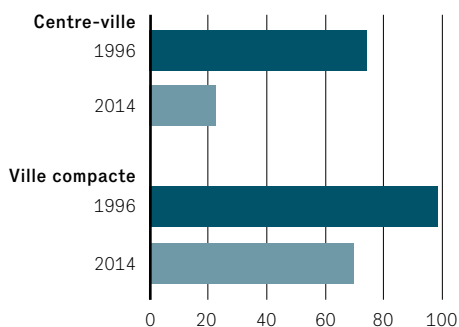
[ILL. 1] La moitié des 51'000 habitants de la Ville de Pontevedra habite en zone piétonne, le reste dans des zones limitées à 20 km/h ou 30 km/h.

[1] Engins de déplacement personnel (trottinettes, gyropodes, etc.)

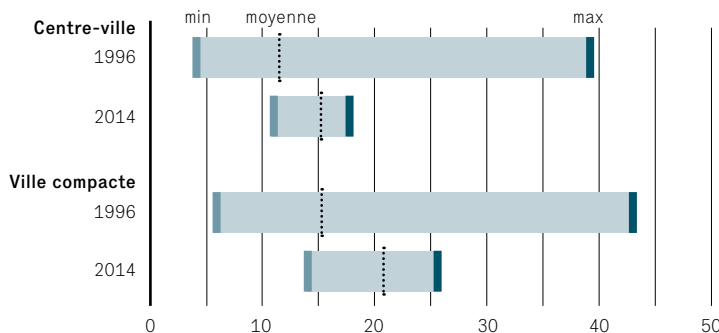
[2] 20 km/h avec priorité piétonne et autorisation des vélos

[3] Primero la ciudad, la movilidad en Pontevedra, 1999-2019, Fernando Nebot Beltrán

Trafic journalier moyen (en milliers)



Vitesses (km/h)



[ILL. 2+3] En 20 ans, la charge de trafic a fortement baissé dans le centre-ville. Alors qu'en 1996, la ville connaissait des engorgements réguliers et des pics de vitesse élevés pour un centre-ville et ses alentours, les nouveaux aménagements ont permis d'homogénéiser les vitesses autour de 15 km/h dans le centre-ville et 20 km/h dans la ville compacte. (Données: Consello de Pontevedra)

COLLAGE (C): Monsieur le maire, quel sont les plus beaux succès de la piétonnisation du centre-ville?

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ LORES (ML): Récupérer l'espace public au bénéfice des habitantes et habitants invite à un changement de paradigme: le piéton d'abord. Cela signifie d'importants bénéfices sociaux: profiter des rues, places, avenues... l'autonomie des enfants et des personnes âgées, une amélioration de la sécurité liée au trafic, un renforcement de la cohésion sociale et de l'inclusion dans l'espace public.

Le Pontevedra actuel est le résultat de décisions politiques affirmées, de l'appui citoyen et d'investissements publics modestes (en comparaison à certains projets pharaoniques) mais constants dans le temps. Durant les 12 ans précédant l'arrivée de notre parti à la mairie, soit depuis 1999, nous avons mené un diagnostic préliminaire alimenté par la littérature internationale. Il n'existait pas d'expériences à une échelle comparable.

C: Comment avez-vous traité le territoire rural?

ML: Une large partie de la population est dispersée dans des noyaux ruraux. Nous y avons appliqué le même modèle que dans le centre urbain: 10 km/h en centralité (paroisse, centre culturel, terrain de foot...), 20 km/h sur les voies urbaines avec séparation des flux et 30 km/h sur les ceintures externes.

La future ordonnance sur les usages de l'espace public et la mobilité durable prévoit la priorité piétonne sur toutes les voiries rurales.

C: Comment expliquez-vous cette unanimité?

ML: Une minorité appuyée par des partis d'opposition a saisi les tribunaux suite à la première de nos décisions: sortir les voitures du centre historique. Mais ils n'ont pas eu gain de cause. Lorsqu'en 2010 nous avons décidé que toutes les voiries municipales, urbaines comme rurales, seraient limitées à 30 km/h, une grande partie du centre urbain était déjà à 20 km/h. Cela a sans doute facilité l'acceptation de cette mesure. Les habitants eux-mêmes demandaient de tels aménagements, c'est gratifiant.

Aujourd'hui, il y a des jeunes de 20 ans qui ne sont pas prêts à renoncer à la qualité de vie qu'ils ont toujours connue.

C: Comment avez-vous traité l'inquiétude des commerçants?

ML: Tout le monde est réticent au changement, les commerçants aussi. Mais les craintes se sont apaisées rapidement. L'appropriation des grandes surfaces piétonnes a eu lieu à la minute même où elles ont été libérées. Au fil des années, les commerçants eux-mêmes nous ont demandé d'appliquer ces mesures dans leurs rues.



Pour occuper les espaces laissés vides par les voitures, nous avons essayé de dynamiser la vitalité économique, de faciliter l'ouverture de nouveaux établissements avec des terrasses ou encore les livraisons... de créer en définitive un grand centre commercial urbain, à l'opposé des grandes surfaces périphériques.

Nous avons encouragé des activités périodiques dans la rue toute l'année (expositions, activités pour les enfants, terrasses). Les rues de Pontevedra sont bondées de mi-juin à début septembre pour le festival d'été relocalisé au centre.

C: Ce scénario «radical» peut-il s'appliquer ailleurs?

ML: Je crois qu'il est urgent que les villes adoptent des solutions contre les excès de pollution. Il n'y a plus d'excuses quand les citoyens réclament un changement.

Le modèle peut se transférer ailleurs en l'adaptant à chaque cas. Non seulement c'est possible, mais il faut le faire urgemment.



[ILL. 4]

[ILL. 4] Vue aérienne de la Place Ferreria sans voitures. (Consello de Pontevedra)

ZUSAMMENFASSUNG

Pontevedra: die Stadt zuerst

Die spanische Stadt Pontevedra (51'000 Einwohner*innen, Agglomeration 83'000) vollzog innerhalb von 20 Jahren einen Paradigmenwechsel: die Fussgänger*innen zuerst. Heute ist das Zentrum, wo die Hälfte der Bevölkerung lebt, den Fussgänger*innen vorbehalten. Auf den übrigen Strassen gilt Tempo 30 oder es sind Begegnungszonen. Die Bevölkerung wächst, während der motorisierte Verkehr im Zentrum um 70 % abnahm und sich kein einziger tödlicher Unfall mehr ereignete.

Die friedlichen und lebendigen Strassen von Pontevedra sind die Frucht von 12 Jahren Vorbereitungsarbeit bis zur Wahl des Bürgermeisters Miguel Anxo Fernández Lores. Seit 1999 sind die unhaltbaren Beeinträchtigungen durch den Verkehr eliminiert, dank Unterstützung durch Politik und Bevölkerung sowie durch relativ bescheidene, aber konstante Investitionen. Die junge Generation kennt nichts anderes als die autofreie Stadt und ist nicht bereit, darauf zu verzichten. Momentan untersucht der Gemeinderat die Einführung des Fussgängervortritts auf allen Strassen in den ländlichen Teilen der Gemeinde.

RIASSUNTO

Pontevedra: prima viene la città

La città spagnola di Pontevedra (51'000 abitanti, agglomerato urbano 83'000) in 20 anni ha completato un cambiamento di paradigma radicale. Secondo il nuovo paradigma, i pedoni vengono prima di tutto. Oggi il centro città, dove vive la metà degli abitanti, è pedonalizzato. Il resto delle strade sono zone 30 km/h o zone d'incontro. Mentre la popolazione è aumentata, il traffico motorizzato è diminuito del 70 % nel centro e, cosa ancor più importante, non si sono più verificati incidenti stradali mortali.

Le pacifiche e vivaci strade di Pontevedra sono il risultato di 12 anni di preparazione, fino all'arrivo di Miguel Anxo Fernández Lores in Municipio. Dal 1999, l'affermazione politica, il sostegno dei cittadini e gli investimenti relativamente modesti ma costanti hanno permesso di eliminare i fastidi del traffico che erano diventati insostenibili. Le giovani generazioni non hanno conosciuto altro che questa città senza auto e non sono disposte a rinunciarvi. Attualmente, il Consiglio comunale sta lavorando all'introduzione della priorità pedonale anche sulle strade più periferiche del comune.

Oslo's radical push towards a car-free city centre

TERJE ELVSAAS

Senior Communication Advisor, Oslo
Car-free Livability Programme.

Putting people first makes cities work better for everyone. It is not an easy task, but Oslo has done important work to show that it is possible. Disagreement and conflict is a part of the story, but there is also a lot of common ground to be found. Everyone wants to live in a happy, healthy, attractive city. Working together is the only way to make that a reality.

Knowing that Oslo is expected to see an almost 30 percent increase in population by 2040, the Norwegian capital is worried about its carbon footprint. When the City of Oslo launched the Car-free Livability Programme in 2017, a clear goal was to make Oslo city centre greener and more inclusive for everyone.

The streets are where you meet people

«Our main objective is to give the streets back to the people», said Hanna Marcussen, Oslo's vice mayor for urban development in a BBC Future comment in 2019. She went on talking about how Oslo wants to use the streets and what they should be used for. «For us, the streets should be where you meet people, eat at outdoor restaurants, where kids play and where art is exhibited». To do this, Oslo has closed off certain streets in the city centre to cars entirely, removed all ordinary 760 on-street parking spots within the area of the inner ring road, and replaced them with cycling lanes, benches and miniature parks.

The physical changes

Physical measures have been important in transforming the city's urban spaces. Oslo has opened a new pedestrian street and upgraded one street to a mixed-use street where two thirds of the street space are reserved for pedestrians and city life. The city has been provided with a lot of new benches, drinking water fountains, and four new playgrounds for children and families have been opened. Both permanent and seasonal lighting has been put up in several streets and urban spaces. These are just a few of the measures implemented. By turning the traditional planning pyramid upside down – putting people's needs at the top and private cars at the bottom – Oslo has managed to prioritize pedestrians, bikes and city life in streets and squares that were formerly dominated by private cars.

Change can hurt

Co-creation has been important for the programme. NGOs and companies have been involved in the physical design, upgrading and conversion of streets. Piloting has been an important tool in the programme. It's not a secret that Oslo also has faced some challenges regarding opposition against



[FIG. 1]

[FIG. 1] Playground at Langkaia, one of four new playgrounds inside the Car-free Livability area in 2019. Facilitating children and young people is essential to creating a good living environment. (Photo: Kevin Dahlman)

the programme. When the initiative was announced and the first major interventions came, the municipality was met with considerable opposition. Stakeholders such as shop owners and trade associations feared the consequences on customer access to shops in the city centre. As driving a car in Oslo has become less attractive, the city also sees the importance of ensuring city logistics and accessibility to properties, and the need to continuously improve access to the city centre for marginalised groups like people with disabilities.

Important lessons learned

Understanding the views, perceptions and experiences of individuals and organisations is very important when conducting such a project. It is important to be sensitive to the needs of stakeholders, covering everyone from trade associations, commercial property owners, organisations and groups with special needs. All the good thoughts and ideas about what the inhabitants of Oslo would get with less cars in the streets have been hard to communicate because of the term «car-free». A lot of time has been spent on social media explaining and discussing the aim of the programme. Nonetheless, knowing that the political coalition was re-elected in September 2019, the name of the programme seems to have reinforced a commitment among the people of Oslo to move the city in a clearer, more sustainable direction.



[FIG. 2]



[FIG. 3]

[FIG. 2+3] During the summer, Oslo closed several streets for cars for one day and filled them with activities so that people could glimpse into the future when many streets in the centre will be pedestrianised. (Photos: Christoffer Krook)

ZUSAMMENFASSUNG

Oslos radikaler Effort hin zu einem autofreien Stadtzentrum

Ein attraktiveres und lebendigeres Stadtzentrum ist zum Vorteil der ansässigen Geschäfte und komfortablere städtische Räume ermöglichen kulturelle Aktivitäten sowie Spiel oder Entspannung in der Stadt. Davon profitieren sowohl die Bevölkerung von Oslo als auch Gäste. Das Stadtzentrum muss für Personen von 8 bis 80 Jahren attraktiv sein. Oslo hat die herkömmliche Planungspyramide umgekehrt und die Bedürfnisse der Menschen an die erste Stelle gerückt, die Autos kommen zuletzt. Dadurch konnte die Stadt Fussgänger*innen, Velofahrende und die Animation auf Strassen und Plätzen priorisieren. Auch wenn sich das Zentrum heute in Richtung einer belebteren Stadt entwickelt, dürfen die Bedürfnisse wichtiger Gruppen und Dienstleistungen nicht vernachlässigt werden. Die schnelle Einführung von Massnahmen zur Verkehrsreduktion, eine neue Verkehrsführung sowie eine grosse Bautätigkeit stellten für Unternehmen, den Lieferverkehr und das Handwerk eine grosse Herausforderung dar. Für die Akzeptanz eines solchen Projekts ist es wichtig, die verschiedenen Sichtweisen, Wahrnehmungen und gemachten Erfahrungen zu verstehen.

RÉSUMÉ

L'offensive d'Oslo en faveur d'un centre-ville sans voitures

Un centre-ville plus attractif et animé est bénéfique pour le commerce local. Des espaces urbains plus confortables offrent la possibilité de profiter de la culture, jouer ou se détendre en ville, tant pour les habitants d'Oslo que pour les visiteurs. Le centre-ville d'Oslo doit être attractif pour une personne de 8 à 80 ans. En inversant la pyramide traditionnelle de la planification urbaine, c'est-à-dire en mettant les besoins des personnes en premier et ceux des voitures en dernier, Oslo a réussi à donner la priorité aux piétons, cyclistes et à l'animation dans ses rues et ses places. Bien que le centre-ville se développe désormais dans le sens d'une plus grande animation urbaine, il ne faut pas négliger certains groupes et services. L'introduction rapide de mesures de réduction du trafic automobile, un nouveau schéma de circulation ainsi qu'un développement immobilier important, ont été un défi pour les entreprises, les fournisseurs et les artisans. Pour que les gens adhèrent au projet, il est vital de comprendre la diversité des points de vue, des perceptions et des expériences.

RIASSUNTO

La scelta radicale di Oslo per un centro città senza automobili

Un centro città attrattivo ed animato è un bene per il commercio locale, ma non solo. Sia per i residenti che per i turisti, spazi urbani confortevoli offrono l'opportunità di approfittare di eventi culturali, giocare o rilassarsi. Il centro di Oslo deve risultare ugualmente attrattivo sia per i bambini che per le persone meno giovani. Mettere al centro le esigenze della gente a discapito delle auto, capovolgendo così la tradizionale piramide urbanistica, ha permesso ad Oslo di dare priorità a pedoni, ciclisti e alla vita cittadina nelle strade e nelle piazze. Sebbene il centro si stia chiaramente sviluppando verso un aumento della vita urbana, creare consenso è difficile; è quindi necessario tenere conto delle esigenze di tutte le categorie di utenti. La rapida introduzione di misure di riduzione del traffico automobilistico e la nuova regolazione della circolazione, insieme a un'intensa attività edilizia, hanno rappresentato una sfida per fornitori, artigiani ed imprese. Per creare consenso, la comprensione dei diversi punti di vista, delle percezioni e delle esperienze è vitale quando si conduce un progetto di questo tipo.

«Zermatt autofrei»

Spezialfall mit Lerneffekten

THOMAS BERNHARD

Dipl. Politologe
IC Infraconsult, Bern.

Seit Jahren wirbt Zermatt Tourismus mit dem autofreien Dorf. Die Topdestination bedient in Spitzenzeiten täglich bis zu 35'000 Gäste – und dies ohne das vermeintlich unentbehrliche Auto. Wie kam dies überhaupt zustande? Worin bestehen die Herausforderungen eines autofreien Orts? Was zeigt der «Spezialfall Zermatt» für die Mobilität der Zukunft anderswo?

Historisch betrachtet schuldet Zermatt die Abwesenheit des Automobils seiner Lage und purer Not. Von stolzen Viertausendern umgeben, bildet das innere Mattertal topographisch eine Sackgasse. Zudem verhinderten in den unwegsamen Abschnitten des Mattertals lange Zeit Naturgefahren aller Art zuverlässige Strassenanlagen. Also musste Zermatt nie viel Verkehr und schon gar nicht alpenquerenden bewältigen. Und die Pferdefuhrwerke blieben innerorts lange die wichtigsten Transportmittel. Stark gemildert wurden die Widrigkeiten durch die frühe Inbetriebnahme 1891 der Visp-Zermatt-Bahn, zunächst für die Sommersaison. Ab 1928 folgte schrittweise der Ganzjahresbetrieb.

Bereits dem damaligen Bahnausbau ging ein Ringen voraus, ob das 25 Kilometer lange Mattertal parallel zur Bahn noch mit einer konkurrierenden Strasse erschlossen werden sollte. Der gefundene Kompromiss lautete dann: Durchgängige Talstrasse grundsätzlich ja, jedoch mit starken Nutzungsbeschränkungen, dies bei ganzjährigem Bahnbetrieb. So wurde Zermatt schon kurz nach dem Aufkommen des Automobils faktisch für autofrei erklärt.

«Autofrei» etabliert sich

Bereits 1937 war die Kantonsstrasse bis St. Niklaus gebaut. Nach Täsch gelangten die Strassenbauer erst 1971. In der Folge wurde die Strasse bis dort geöffnet, während die Weiterfahrt über die wenig ausgebaute und winterunsichere Strasse nach Zermatt reglementiert blieb.

In der Zwischenzeit hatte sich Zermatt mit dem Fakt des autofreien Dorfs gut arrangiert. Der touristische Binnenvorteil und die ortsbaulichen Qualitäten ohne Autoverkehr fanden immer mehr Gefallen. Zwar gab es ab 1959 beim Dorfeingang im Spiss einen Parkplatz für Ankömmlinge bewilligter Fahrten. Ein Ausbau oder gar Öffnen der Strasse Täsch-Zermatt war aber lange Zeit kein grosses Thema und wurde später (1972) vom Stimmvolk auch deutlich abgelehnt.

Lange wehrte sich das Dorf sogar gegen den Betrieb von Elektrofahrzeugen. Erst 1978 sagte das Stimmvolk schliesslich ganz Ja zu den batteriebetriebenen Vehikeln, von denen heute gegen 600 im engen Dorf unterwegs sind.

Die max. 1.4 Meter breiten Einzelanfertigungen sind aus Zermatt nicht mehr wegzudenken und wickeln den gesamten Personen- und Gütertransport ab. Im Jahr 1988 folgte noch die Einführung von E-Ortsbussen, die heute gut 100 Personen fassen und den Innerortsverkehr bewältigen helfen, vor allem zwischen Bahnhof, Bergbahnstationen und Aussenquartieren.

Zankapfel «Ausbau und Öffnung der Strasse»

Eine Abstimmung im Jahr 1986 unterstrich mit satter Mehrheit die Forderung nach mehr Wintersicherheit auf der Strasse nach Zermatt unter Beibehaltung der Nutzungsbeschränkungen. Fast zwanzig Jahre später (2005) befürwortete ein knappes Volksmehr sogar eine Öffnung der Zufahrt. Seitdem sind in Zermatt die Wintersicherung der Strasse, deren «dotierte Öffnung» und entsprechende Parkanlagen im Spiss ein Dauerthema.

Mit dem «Matterhorn Terminal» ging 2006 in Täsch eine hochmoderne Park- und Umsteigeplattform mit 2100 gedeckten Parkplätzen und integrierter Bahnanlage in Betrieb. Aus der Planung des Terminals blieb Zermatt – neben den vielen Vorteilen – ein starker Wermutstropfen zurück: Der Kanton hatte mit Bund und Bahn vereinbart, an seiner Strasse Täsch-Zermatt bis ins Jahr 2031 nur Substanzerhaltung zu betreiben. Damit sollte der Ausbau für eine wintersichere Zufahrt bis auf Weiteres auf Eis gelegt bleiben.

Bahn und Schiene auf Augenhöhe

Der Zermatter Gemeinderat betrachtet heute Schiene und Strasse als gleichwertige Verkehrsträger. «Als Weltkurort, der in Spitzenzeiten bis zu 40'000 Menschen aufnimmt und versorgt, brauchen wir heute zwei topsichere und sich ergänzende Zufahrtsachsen», sagt Gemeindepräsidentin Romy Biner unaufgeregt. Gerade die wetterbedingten Totalunterbrüche im Januar 2018 hätten allen Beteiligten die Lücken in der Anbindung und Versorgung von Zermatt vor Augen geführt.

Und siehe da: In letzter Zeit tut sich diesbezüglich einiges. So signalisiert der Kanton jüngst, auf dem Strassenabschnitt Täsch-Zermatt gezielte «Schutzmassnahmen vor Naturgefahren» zu realisieren. Der Bund seinerseits will im Rahmen des Bahnausbauschritts 2035 für 320 Millionen Franken eine sichere Tunnelverbindung zwischen Täsch und Zermatt bauen, wenn er dafür von Kanton und Gemeinde gewisse flankierende Zusicherungen erhält.

«MIV-frei» als Grundsatz

In Zermatt wird immer wieder deutlich, wie eng die Fragen der äusseren Anbindung mit denen der Raum- und Mobilitätsplanung innerorts unter autofreien Bedingungen verwoben sind. «Das Prädikat «autofrei» ist manchmal etwas irreführend»,



[ABB. 1]

[ABB. 1] E-Taxis: Teilersatz für motorisierten Individualverkehr. (Quelle: IC Infraconsult)

sagt André König, der vom Gemeinderat ernannte Verkehrsdelegierte von IC Infraconsult. Er spricht lieber davon, dass Zermatt den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht kennt. Wer antriebsunterstützt unterwegs sei, tue dies als bewilligter Transport. Es gibt also kein «Grundrecht auf MIV» und der Grossteil der individuellen Mobilität wird bis heute zu Fuss oder mit dem Fahrrad abgewickelt.

Trotz dem Prädikat «autofrei» dürfen Ortsansässige und weitere Berechtigte wie Warentransporteure, Taxis oder Zweitwohnungsbesitzerinnen bis in den Dorfeingang im Spiss fahren. An Spizentagen werden über 4000 Fahrten verzeichnet. Im Spiss finden sich heute etwa 2750 Einstellparkplätze, was über 50 % der Quartiernutzfläche entspricht. Die Parkflächen stehen zum Teil in Konkurrenz zu einer Vielzahl anderer Nutzungsansprüche (Güterumschlag, Gewerbe, Wohnen etc.), was eine klarere Prioritätensetzung nötig macht.

Zudem werden im Spiss 60 % der Güter von der Strasse auf die kleinen E-Fahrzeuge verladen, zuweilen eine logistische Meisterleistung. Gleiches gilt für den Transport und Einsatz von Baumaschinen und -materialien in jenen zwei Monaten (Mai/Oktober), in denen mit schweren Mitteln überhaupt gebaut werden darf. Beim Güterumschlag setzt die Gemeinde Zermatt grosse Hoffnungen in die Initiative für ein Logistikzentrum Grübe, das alle Betreiber und Lieferketten umfassen und Effizienzsteigerungen im Gütertransport bringen soll.

«Zermatt autofrei» lesen

Am Spezialfall Zermatt lassen sich eine Reihe von Zusammenhängen ablesen, die perspektivisch auch anderenorts von Bedeutung sein können. So wurde etwa die historische Bebauung mit den engen Strassenzügen nicht – wie anderswo – massiv durch den Flächenbedarf des Autoverkehrs gefährdet. Im Gegenteil: Weil «autofrei», entdeckte Zermatt früh den Wert des Ortsbildes und anderer Aufenthaltsqualitäten.

Der «fehlende MIV» hat zudem über Jahrzehnte die kompakte Siedlungserweiterung und den Erhalt gewisser Freiflächen begünstigt. Das Dorf wurde so gebaut, dass das meiste bis heute fussläufig in 20 Minuten erreichbar ist. Fussgängerinnen, Velofahrer und E-Fahrzeuge finden ausreichend Raum für ein angenehmes Nebeneinander.

Gut ablesbar ist in Zermatt auch der positive Effekt der generellen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h in Kombination mit streng begrenzten Fahrzeugdimensionen. Die damit erzeugte Homogenität hat den Verkehrsflächenbedarf stets im Zaum gehalten und für hohe Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten gesorgt.

Wichtige Erfahrungen macht Zermatt als MIV-freies Dorf immer wieder mit allerlei Fahrzeugalternativen, neuen Betriebs- und Ausleihsystemen oder Hubs zugunsten der kombinierten Mobilität. Ein schlauer Umgang mit Mischverkehr und Mikromobilität zeigt sich als Erfolgsfaktor für eine umsichtige Ortsentwicklung.

MIV-frei zu sein dürfte auch stark zum Wirtschaftserfolg beitragen. Zum einen ist «Zermatt autofrei» bis heute eine touristische Attraktion. Zum anderen verhilft der radikale Verkehrsgrundsatz dem Ort immer wieder dazu, den knappen Raum nicht in grossem Mass für verkehrliche Zwecke (Strassen, Parkplätze) zu verwenden, sondern ihn für höhere Wertschöpfungsformen wie Wohnen, Gewerbe oder öffentliche Infrastrukturen vorzubehalten.

Zermatt will sich auch in Zukunft nicht mit blossem «autofrei sein» begnügen. So prüft die Gemeinde zurzeit, innerorts die schweizweit grösste flächendeckende Begegnungszone (nach StVG) zu schaffen. «MIV-frei» zu sein ist also kein statischer Zustand, sondern muss ortsplannerisch immer wieder neu interpretiert werden. Der Spezialfall Zermatt lässt sich nicht einfach anderswohin übertragen. Er liefert aber inspirierendes Anschauungsmaterial zugunsten einer möglichst hohen Ortsverträglichkeit bei der Deckung unserer Mobilitätsbedürfnisse.



[ABB. 2]

[ABB. 2] Mammutaufgabe:
Güterumschlag auf E-Fahrzeuge.
(Quelle: IC Infraconsult)

RÉSUMÉ

Origine et leçons à tirer du cas de Zermatt

Station touristique de premier plan, Zermatt fait depuis des années son autopromotion en tant que village sans voitures. L'impraticabilité du Mattertal et la mise en service précoce de la ligne de chemin de fer en 1891 ont longtemps tenu l'automobile à l'écart. Un accès parallèle intégral, ferroviaire et routier, était aussi jugé trop coûteux. Rapidement, les villageois ont fait des nécessités initiales une vertu.

Aujourd'hui, Zermatt enregistre des pics de fréquentation allant jusqu'à 35'000 visiteurs et montre l'exemple sur la bonne manière de gérer les déplacements et l'approvisionnement au sein d'une localité sans recourir aux transports individuels motorisés (TIM). Des terminaux efficaces pour le transbordement des biens et des personnes, des parkings en suffisance, deux lignes de bus locales et tout un arsenal de petits véhicules pour le transport des personnes et des marchandises jouent ici un rôle central. Tout aussi importants: des chemins attrayants pour absorber les flux intenses de piétons et de cyclistes.

Que nous montre le cas de Zermatt? Par exemple, l'effet d'homogénéisation dans les zones à trafic mixte, engendré par la limitation générale de la vitesse à 20 km/h et la stricte restriction de la taille des véhicules. Ou la manière dont l'absence de TIM – et l'économie des surfaces de transport qui en résulte – contribue à la préservation du tissu historique et au développement compact du bâti. Se proclamer «sans voitures» n'est toutefois jamais suffisant, et ce qualificatif doit sans cesse être repensé. La tendance va à la micromobilité, à de nouveaux systèmes d'exploitation et de prêt et à des plateformes favorisant la mobilité combinée.

RIASSUNTO

Origine e possibilità di apprendimento dall'esempio di Zermatt

La rinomata destinazione turistica di Zermatt ha pubblicizzato per anni il fatto di essere un villaggio senza auto. L'impraticabilità della Mattertal e la messa in servizio anticipata della ferrovia nel 1891 hanno tenuto lontana l'automobile per molto tempo. Durante questo periodo, un collegamento parallelo sia ferroviario che stradale completo è stato considerato troppo costoso. Le difficoltà iniziali a collegare Zermatt con la Valle del Rodano si trasformarono presto in una virtù che ha caratterizzato il villaggio.

Oggi, durante l'alta stagione, Zermatt accoglie fino a 35'000 ospiti e fornisce un esempio di come in città sia possibile garantire mobilità di persone e merci senza bisogno di mezzi di trasporto motorizzati privati. In questo contesto, il ruolo centrale lo svolgono i terminal di trasbordo, la disponibilità adeguata di parcheggi, due linee di autobus locali e un'intera flotta di piccoli veicoli elettrici per il trasporto di persone e merci. Percorsi attrattivi, in grado di assorbire gli importanti flussi di pedoni e ciclisti, sono altrettanto importanti.

Cosa può insegnare l'esperienza di Zermatt? Ad esempio, l'effetto di omogeneità nel traffico misto grazie al limite di velocità di 20 km/h e alle dimensioni rigidamente regolamentate dei veicoli. O come l'assenza di veicoli privati o l'eliminazione dello spazio per il traffico veicolare contribuiscono alla conservazione degli edifici storici e allo sviluppo di insediamenti compatti. Tuttavia, l'essere «senza auto» da solo non basta. Il paradigma deve costantemente essere sviluppato per favorire la micromobilità e rinnovare le infrastrutture di trasbordo in favore della mobilità combinata.

Ein Weg zu sozial- und klimaverträglichem Städtebau

Ein Manifest der Gemeinschaft

MARCO KAUER

BSc FHO in Raumplanung FSU.

Im Jahr 2050 leben wir in einer Welt voller neuer Herausforderungen. Wie werden wir wohnen, wie bewegen wir uns fort, wie ernähren wir uns? Diese Fragen betreffen längst nicht nur weniger entwickelte Länder. Wir werden vermehrt vor klimatischen und sozialen Herausforderungen stehen. Unsere gewohnte Lebensweise wird zusehends in Frage gestellt. Wir brauchen städtebaulich intelligente Lösungen, um den Energieverbrauch, den Wohnraum und den allgemeinen Konsum ohne Suffizienz-Zwang zu reduzieren.

Manifest – Zukunftsbild des Zusammenlebens

Der Artikel beschreibt Denkansätze für einen zukunftsorientierten Städtebau, basierend auf der eigenen Bachelorarbeit.

In dieser wird ein «Manifest» erstellt und als Zukunftsbild des Zusammenlebens in einer klima- und sozialgerechten Siedlung verstanden. Es basiert auf der Fortschreibung der heutigen Trends und Prognosen von Zukunftsforschenden in Sachen Klima und Demografie und stützt sich auf Expertenmeinungen. Es beschreibt eine Form einer «Ermöglichungsgesellschaft». In dieser können sich alle entsprechend ihrer jeweiligen Bedürfnisse in die Gemeinschaft einbringen und ihre Potenziale entfalten.

Suffizienz kann mit Selbstbegrenzung, Konsumverzicht oder Genügsamkeit übersetzt werden. Kein Zwang zu Suffizienz bedeutet hier, dass die Bewohnenden einer Siedlung sich nicht eingeschränkt fühlen, sondern vor allem die Vorteile einer gemeinschaftlichen Lebensweise schätzen. Sie werden erkennen, dass bspw. weniger private Fläche zu Gunsten gemeinschaftlicher Räume wie einer Bibliothek, einer Grossküche oder Shared-Space Arbeitsplätzen zu einem Mehrwert und insgesamt zu einem höheren Lebensstandard führt. Besonders in sozialer Hinsicht ist dies ein grosser Schritt.

Mit einem niederschweligen Zugang ist anzunehmen, dass sich die Bewohnenden weniger mit privatem Besitz identifizieren, sondern die Vorteile von gemeinsam genutzten Gebrauchsgegenständen sehen (grössere Auswahl, weniger Anschaffungskosten). Die städtebaulichen und architektonischen Rahmenbedingungen unterstützen diese Lebensweise bestmöglich. Dies führt nicht nur zu Einsparungen an gebauten Räumlichkeiten und dafür verwendeten Materialien und Heizkosten, sondern steigert letztlich den sozialen Zusammenhalt in einer Gemeinschaft. Man begegnet sich, lernt sich kennen und lebt miteinander statt nur nebeneinander. In einer immer stärker digitalisierten Welt mit weniger direkter zwischenmenschlicher Kommunikation ist dies wichtiger denn je.

Ausgangslage

In der Arbeit wird eine Wohnsituation analysiert, wie sie in vielen Schweizer Städten anzutreffen ist. Das beispielhaft verwendete Zürcher Stadtquartier Schwamendingen entstand grösstenteils in den Nachkriegsjahren und steht angesichts des Bevölkerungswachstums vor einem grossen Wandel. Neben sozialen Veränderungen prägen klimatische

Herausforderungen die Zukunft. Der bearbeitete Perimeter weist vorwiegend genossenschaftliches Wohnen, aber nicht gemeinschaftliches Leben auf. Die Gebäude sind von grosszügigen Grünflächen umgeben. Solche grünen «Abstandsflächen» sind die meiste Zeit ungenutzt. Gründe sind unter anderem fehlende Aneignungsmöglichkeiten oder nicht vorhandene Zugänglichkeit bspw. vom Balkon direkt in den Freiraum. **[ABB.1]**

Leitbild

Das aus dem Manifest entwickelte Leitbild wird mit vier Leitsätzen konkretisiert. Diese dienen dazu, das Konzept räumlich zu definieren. Hierauf basiert der städtebauliche Entwurf.

- Berücksichtigung der klimatischen Herausforderungen.
- Schaffung attraktiver Nächsterholungs- und Aneignungsräume.
- Ermöglichung eines sozialverträglichen Zusammenlebens.
- Aufwertung des Naturraumes zu Gunsten der Biodiversität.

Das Leitbild beschreibt ein Stadtquartier mit grosszügigen, vielfältig nutzbaren Freiräumen. Eine gemeinschaftliche Allmend stellt das Verständnis für Lebensmittel wieder her. Sie schafft im städtischen Umfeld den Bezug zur Natur. Durch Treffpunkte für Begegnungen und Austausch entstehen lebendige Nachbarschaften. Ein gemeinschaftliches Zusammenleben entfaltet sich bei gleichzeitiger Wahrung der Privatsphäre. Auch in Zeiten des Klimawandels bietet die Siedlung eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität.

Konzept

Das räumliche Konzept für Schwamendingen ist in vier Schritten erstellt worden.

1. Festlegung, welche Gebäude weiterentwickelt und welche ersetzt werden.
2. Freispielen einer un bebauten Mitte für die Allmend.
3. Abstimmung der Gebäudeausrichtung auf Kaltluftströmungen und Schattenwurf.
4. Verortung der Nachbarschaftshäuser.

Hieraus ergeben sich vier themenspezifische Bereiche für das Konzept:

→ Dichte

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum soll nicht in gleichem Masse zu einer Steigerung der Wohnfläche führen. Die Gebäude mit mindestens fünf Stockwerken sollen optimal zu ihrem Schattenwurf angeordnet werden. Dies führt gleichzeitig zu einem signifikanten Freiflächengewinn, der für einen grossen, zusammenhängenden, zentralen Freiraum genutzt werden kann. Grossvolumige Gebäude sind jedoch nur sinnvoll, wenn der Flächenverbrauch von heute über 40 m² auf 30 m² pro Person gesenkt werden kann, ohne das Gefühl von Verzicht oder Einschränkung entstehen zu lassen.

Ein klimagerechter Städtebau bedeutet unter anderem die geschickte Vermeidung von Hitzeinseln. Dies kann durch den Einbezug der Kaltluftströmungen und das vorteilhafte Ausrichten der Gebäude erreicht werden.



[ABB.1] Typische bestehende Bebauungsstruktur ohne Verbindung mit dem Freiraum. (Foto: Maurus Hartmann)

[ABB.2] Die gemeinschaftliche Allmend ermöglicht Interaktion. Beispielbild Geistlich-Areal, Schlieren. (Quelle und Visualisierung: Raumleiter AG, Zürich)



[ABB.2]



[ABB.3]

[ABB.3] Unversiegelte Wege erschliessen gemeinschaftlich genutzte Gartenbereiche. (Foto: Marco Kauer)

Kühlende Winde können so tief ins Quartier strömen. Dank eines niedrigen Versiegelungsgrades und begrünten Fassaden kann unerwünschtem Speichern hoher Temperaturen entgegengewirkt werden.

→ Freiraum

Für den Freiraum wird das ursprüngliche Konzept der Allmend aufgegriffen und weiterentwickelt. Dieser zentrale, gemeinschaftlich genutzte Freiraum schafft dabei nicht nur Naherholungsflächen, sondern dient als Treffpunkt, multifunktionaler Raum zur Aneignung und Produktionsfläche von bspw. Gemüse oder als Fläche für die Biodiversitätsförderung. Dadurch kann ein verbessertes Verständnis von Saisonalität sowie Lokalität von Lebensmitteln gefördert werden. Jede/r Bewohnende kann sich an den Flächen beteiligen, mit gemeinsam entworfenen Ideen noch undefinierte Flächen aneignen oder sich mit einer Patenschaft eines Obstbaumes beteiligen. Die Allmend soll wie im ursprünglichen Sinne wieder Allen einen Nutzen bringen. Sei dies im modernen Verständnis als Fussballfeld oder Urban-Gardening-Fläche, für ein Gewächshaus oder ein Quartiercafé, ein Spielplatz oder Grillier-Möglichkeit mit Sitzplätzen, vieles ist denkbar. Die Allmend «fliesst» zwischen die Gebäude und wird dort als halb-öffentliche Nachbarschaftsfläche genutzt. Der Freiraum wird erlebbar, statt ihn nur als Abstand zum nächsten Gebäude zu sehen. Auf den Flachdächern befinden sich die hausgemeinschaftlichen, halbprivaten Dachgärten. Bei Starkniederschlag können Retentionsflächen auf den Dächern helfen, die anfallenden Wassermengen zurückzuhalten und bei Bedarf zu speichern. Regenwasser kann für den Gemüseanbau oder Regenwassertoiletten verwendet werden. Die Balkonflächen und Loggien sind private Freiflächen, die es ermöglichen, sich zurückzuziehen. [ABB.2]

→ Erschliessung

Das Mobilitätsverhalten der Zukunft wird sich grundlegend verändern. Das allgemeine Ziel für Strassenflächen lautet, versiegelte Flächen auf ein Minimum zu reduzieren. Zudem ist es wichtig, das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln mittels Tür-zu-Tür-Mobilität, dank selbstfahrender Shuttle-Busse, auszubauen. Diese durchqueren das Quartier in gemässigtem Tempo auf einer zentralen Erschliessungssachse. Ansonsten ist das Wohnquartier autofrei und nur für Rettungsdienste und zum Warenumschlag befahrbar. Ein feines Netz an Fuss- und Velowegen durchzieht den Freiraum und ermöglicht abwechslungsreiche Spaziergänge. So entstehen unterschiedlich grosse, nutzbare Felder [ABB.3]. Wege erschliessen ausschliesslich oberirdisch die Wohngebäude und Nachbarschaftshäuser. Dadurch werden den Bewohnenden niederschwellig Treffpunkte und Begegnungsräume angeboten, damit ein gemeinschaftliches Leben im Mit- und Nebeneinander von unterschiedlichen sozialen Schichten stattfinden kann.

→ Nachbarschaftliche Organisation

Ein Quartier, wie bspw. Schwamendingen, mit heute 4000 bis künftig 6000 Einwohnenden wird in kooperative Nachbarschaften

von 400 bis 600 Personen gegliedert, die gemeinschaftlich agieren. Diese Grösse ist besonders gut geeignet, da so zum Beispiel soziale Dienste und Infrastrukturen (Tauschbörse, Werkstatt, etc.) kostengünstig und mit wenig Aufwand realisiert werden können. Tägliche Bedürfnisse können fussläufig befriedigt werden mit bspw. einem Einkauf im Quartierladen. Dort sind lokale und saisonale Lebensmittel erhältlich, deren Einkauf auf dem Verständnis beruht, welches beim Miterleben des Wachsens der beispielhaften Pflanzungen auf der Allmend entstanden ist. Sogenannte Nachbarschaftshäuser sind Begegnungsorte und dienen auch zum flächeneffizienten Lagern von kollektiv genutzten Gegenständen (Verleihsystem für Bohrmaschine, Tennisschläger, etc.). Die Architektur fördert gemeinschaftliches Denken, damit der Sharing-Economy-Gedanke umgesetzt werden kann.

Fazit und Ausblick

Die Bachelorarbeit zeigt aufbauend auf diesem Konzept mögliche konkrete Massnahmen für Schwamendingen und gibt eine Empfehlung zur Umsetzung. Der dabei entstandene städtebauliche Entwurf ist eine von vielen möglichen Lösungen. Um den Diskurs zu lancieren, ist in diesem Artikel bewusst kein Plan abgebildet.

Die Arbeit soll eine nützliche Grundlage für künftige Planungsüberlegungen bilden. Denn die Herangehensweise, zuerst ein Zukunftsbild in Form eines Manifestes zu skizzieren, wie ein sozial- und klimaverträgliches Leben aussehen könnte (statt mit einer Standard-Analyse zu beginnen), soll aufzeigen, dass grundsätzlich alle raumplanerischen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Projekte so beginnen können, oder vielleicht sogar müssen – angesichts der Konfrontation mit zukünftigen Herausforderungen. Vor allem die Grundgedanken eines sozial- und klimagerechten Städtebaus sollen beispielhaft auf Schweizer Stadtquartiere aus den Nachkriegsjahren adaptierbar werden. Denn die Umsetzung des Manifests kann eine Vielzahl an möglichen architektonischen Lösungen zulassen, die je ortsspezifischen Gegebenheiten in ihrer tatsächlichen Umsetzung variieren dürfen.

Nicht zuletzt zeigt die Arbeit auf, dass auch mit – oder vielleicht gerade durch – eine unkonventionelle Herangehensweise den künftigen Herausforderungen besser begegnet werden kann. Und die Arbeit bestätigt den zentralen Grundsatz, dass – dank weniger Wohnflächenverbrauch pro Kopf – dem Bevölkerungswachstum nicht unbedingt eine bauliche Verdichtung im selben Masse folgen muss.

KONTAKT

marco.kauer@hotmail.com

LAUDATIO

Die ausgezeichnete Bachelorarbeit beginnt mit einem Manifest. Marco Kauer wünscht sich, «dass in einer Ermöglichungsgesellschaft sich jeder nach seinem Bedürfnis in die Gemeinschaft einbringen und seine Po-

tenziale entfalten kann. Die städtebaulichen und architektonischen Rahmenbedingungen sollen diese Lebensweise bestmöglich unterstützen.» Kauer setzt sich fundiert mit den Herausforderungen der sozialen Gerechtigkeit und des Klimawandels auseinander.

Die Aufgabe bestand darin, darzustellen, wie der Stadtteil Zürich Schwamendingen im Jahr 2050 aussehen, benutzt und belebt werden soll.

Interessant an Marco Kauers Arbeit ist die Auseinandersetzung mit verschiedenen gegliederten Öffentlichkeitsgraden, die differenzierte soziale Nutzungen zulassen. Er schlägt verschiedene gemeinschaftliche Flächen und Angebote vor, damit der private Wohnflächenanteil auf 30 bis 35 m² pro Kopf reduziert werden könne.

Marco Kauer hat sich gründlich und umfassend in die Thematik und die örtliche Situation eingearbeitet. Analyse, Ziele und das Konzept sind anschaulich und logisch hergeleitet. Vertiefungen und Umsetzungsschritte sind gelungen, klar, prägnant und nachvollziehbar.

Mit dem Preis zeichnet der FSU eine Arbeit aus, welche eine aktuelle Thematik mit der nötigen raumplanerischen Tiefe behandelt. Der FSU gratuliert Marco Kauer zur gelungenen Arbeit und wünscht ihm für seine Laufbahn alles Gute! (Für den Vorstand des FSU: Marc Schneider)

Annonce

Aborder le territoire par ses enjeux contemporains

Inscrivez-vous en master aussi à temps partiel

www.jmdt.ch

Inscriptions HES-SO jusqu'au 30.04.2020

Inscriptions UNIGE closes depuis le 28.02.2020

MASTER CONJOINT HES-SO – UNIGE en Développement territorial

6 Orientations

- Architecture du paysage (HES-SO)
- Développement régional (UNIGE)
- Développement territorial des Suds (UNIGE)
- Ingénierie géomatique (HES-SO)
- Urbanisme opérationnel (HES-SO)
- Urbanisme de projet (UNIGE)

Hes·so

Nachrichten FSU/ Informations de la FSU/ Informazioni della FSU

ADIEU JENNY UND HENRI

Schweren Herzens, aber mit grossem Dank möchten wir an dieser Stelle zwei langjährige COLLAGE-Engagierte verabschieden: Henri Leuzinger leitete die Neuorganisation und das gesamte Redesign der COLLAGE in den Jahren 2008/09, führte anschliessend fast 10 Jahre die Produktion, akquirierte dank seinem riesigen Netzwerk immer wieder spannende Autorinnen und Autoren und illustrierte mit seinem riesigen Fundus an Fotografien unzählige Ausgaben. Auch Jenny Leuba kann auf eine fast 10-jährige COLLAGE-Zeit im Comité Romand zurückschauen, in der sie zahlreiche Ausgaben gestaltete und während mehrerer Jahre auch die Vertretung des Comité Romand im Zentralkomitee übernahm. Ausserdem betreute sie die News-Rubrik und bewirtschaftete die Seiten zur COLLAGE auf der FSU-Webseite. Der FSU und insbesondere die COLLAGE-Redaktion danken euch beiden herzlich für das grosse Engagement und wünschen für die Zukunft alles Gute und viel Musse in der COLLAGE-freien Zeit!

BON VENT, JENNY ET HENRI

C'est le cœur lourd, mais avec beaucoup de gratitude que nous prenons congé de deux figures dévouées de la revue COLLAGE. Henri Leuzinger a présidé à la réorganisation et à la refonte complète du magazine en 2008/09, avant d'en diriger la production pendant près de dix ans. Fort d'un impressionnant réseau relationnel, il a su sans relâche recruter de passionnants auteurs et a illustré nombre d'éditions grâce à son immense fonds photographique. Jenny Leuba peut, quant à elle, se prévaloir de près de dix ans d'activité au service du Comité romand de COLLAGE. À ce titre, elle a conçu de multiples éditions et représenté pendant des années le Comité romand au sein du Comité central. Elle a également géré la rubrique «Nouvelles» sur le site web de la FSU et administré la page de COLLAGE en ligne. La FSU et, en particulier, la rédaction de COLLAGE vous remercient tous deux chaleureusement pour votre infatigable engagement et, arrivée l'heure du dé-COLLAGE, vous souhaitent bon vol dans vos activités futures!

ARRIVEDERCI JENNY E HENRI

Con il cuore triste e con un enorme senso di gratitudine vogliamo ringraziare due collaboratori di COLLAGE di lunga data che ci lasciano. Henri Leuzinger è stato responsabile della riorganizzazione e dell'intera riprogettazione di COLLAGE nel 2008/09. Per quasi 10 anni ha poi guidato la produzione, grazie ai suoi innumerevoli contatti ha acquisito autori entusiasti e ha illustrato molte edizioni con il suo enorme archivio fotografico. Pure Jenny Leuba può vantare quasi 10 anni di COLLAGE nel Comitato romando, durante i quali ha curato numerose edizioni e fatto da tramite tra il Comitato romando ed il Comitato centrale. Jenny ha inoltre gestito la sezione notizie sul sito web della FSU (www.f-s-u.ch) e ha curato la pagina online di COLLAGE. La FSU e soprattutto la redazione di COLLAGE desiderano ringraziarvi di cuore per il grande impegno e augurarvi il meglio per il futuro e tanto divertimento ora che, senza COLLAGE, avrete molto più tempo libero!

VERANSTALTUNGEN

ABGESAGT: Mitgliederversammlung

Jubiläum zum 20-jährigen Bestehen des FSU (Freitag, 15. Mai 2020, Luzern)

Zentralkonferenz

Freitag, 13. November 2020
KKL Luzern

MANIFESTATIONS

ANNULLATION de l'Assemblée générale

20^{ème} anniversaire de la FSU
(Vendredi 15 mai 2020, Lucerne)

Conférence centrale

Vendredi 13 novembre 2020
KKL Lucerne

MANIFESTAZIONI

Assemblea generale: ANNULLATA

Giubileo per i 20 anni di esistenza della FSU
(Venerdì 15 maggio 2020, Lucerna)

Conferenza nazionale

Venerdì 13 novembre 2020
Lucerna, KKL

MITGLIEDER / MEMBRES/SOCI

Mutationen / Changements / Modifiche

13.12.2019–13.02.2020

Eintritte / Adhésions / Adesioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires / Soci ordinari:

Baur Philipp, Luzern
Béboux Philippe, Lausanne
Bender Stephanie, Lausanne
Chavanne Laura, Hölstein
Défago Aurelie, Vevey
Ganzoni David, Zürich
Kissling Samuel, Bern
Kool Sander, Zürich
Langenstein Dominik, Olten
Mautone Sabrina, Petit-Lancy
Peter Sacha, Solothurn
Schmid Lorenz, Zürich
Tschopp Thomas, Amriswil

Verbundene Mitglieder / Membres alliés /
Soci affiliati:
Baumann Karl-Anton, Genève

Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:
Erni Dominik, Immensee
Wolfart Lena, Zürich

Büromitglieder / Bureaux membres /
Studi membri:
2b architectes stratégies urbaines
concrètes, Lausanne
De Giovannini & Baumann Architecture
urbanisme, Genève
KIP Siedlungsplan AG, Windisch

Wechsel / Changements de statut / Modifiche di affiliazione

Übertritt verbundenes Mitglied zu ordent-
lichem Mitglied / De membre allié à membre
ordinaire / Da socio affiliato a socio ordinario:
Zalot Dario, Zürich

Übertritt Studierende zu ordentlichem
Mitglied / De membre étudiant(e) à membre
ordinaire / Da socio studente a socio ordinario:
Drouilles Judith, Lausanne
Duss Adrian, Windisch
Holzgang Markus, Altdorf
Moshayedi Fatemeh, Zug
Peter Matthias, Rapperswil

Austritte / Départs / Dimissioni

Ordentliche Mitglieder / Membres ordinaires /
Soci ordinari:
Aeschbacher Niklaus, Thun
Bendixen Kerstin, Burgdorf
Gizdovski Elena, Waldkirch
Grütter Adrian, Winterthur
Hengsberger Jürgen, Brugg
Pfister Paul, Biberstein
Raita-Brasier Aude, Zürich
Schmid Fritz, Erlinsbach
Schumacher Fritz, Pany
Sharma Aana Miriam, Zürich
Stierli Gottfried, Lausen
Sutter Andreas, Warth

Verbundene Mitglieder / Membres alliés /
Soci affiliati:
Biétry Léo, Yverdon-les-Bains
Biner Bernard, Morges
Gerber Eva, Zürich
Zeidler Sven-Erik, Luzern

Studierende / Étudiant(e)s / Studenti:
Beirnaert Loïc, Crans-près-Céligny
Filliez Valérie, Le Châble
Fritschi Dominic, Schmerikon
Gendre Rémy, Neyruz
Germann Melanie, Steinach
Lopez Galeano Ana Maria, Genève
Pina Alves Sara, Kleinwangen
Roos Vera, Luzern
Rossier Romaine, Lutry
Rotunno Thomas, Fontenais
Scheidegger Ligaya, Crissier
Tribelhorn Roman, St. Gallen
Wyss Bettina, Zürich
Yilmaz Ulas, Grand-Lancy
Zumstein David, Zürich

Büromitglieder / Bureaux membres /
Studi membri:
IPG Keller AG, Ingenieure Planer Geometer,
Kreuzlingen
Planungsbüro Daniel Christoffel Architekten
und Raumplaner, Gattikon

BEITRÄGE FSU INFO / DÉLAI RÉDACTIONNEL FSU INFO / CONTRIBUTI INFO FSU

Bitte senden Sie uns Ihre Beiträge per Mail bzw.
per Post. Für eine frühzeitige Voranmeldung
Ihres Beitrages sind wir dankbar (Termine siehe
Impressum). / Merci de nous envoyer vos com-
munications par e-mail ou par courrier et de
nous les annoncer à l'avance (échéances: voir
impressum). / Vi ringraziamo di inviarci le vostre
comunicazioni per e-mail o per posta e di avvisar-
sarci in anticipo (termini: cfr. Impressum).

KONTAKT / CONTACT / CONTATTO

Fédération suisse des urbanistes
Fachverband Schweizer RaumplanerInnen
Federazione svizzera degli urbanisti
Federaziun svizra d'urbanists

Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38,
Postfach 216, 7001 Chur
Tel. 044 283 40 40, Fax 044 283 40 41
info@f-s-u.ch, www.f-s-u.ch

IMPRESSUM

COLLAGE

Zeitschrift für Raumentwicklung (erscheint 6 mal
pro Jahr) / Périodique du développement territorial
(paraît 6 fois par année) / Periodico di sviluppo
territoriale (esce 6 volte l'anno)

Herausgeber / Edité par / Edito da

FSU (Fachverband der Schweizer Raumplanerinnen
und Raumplaner / Fédération suisse des urbanistes /
Federazione svizzera degli urbanisti /
Federaziun Svizra d'Urbanists)

Inserateschluss, Versand / Délai d'insertion, envoi / Termine per gli annunci, spedizione

COLLAGE 3/20: 29.04.20, 18.06.20
COLLAGE 4/20: 01.07.20, 20.08.20
COLLAGE 5/20: 02.09.20, 22.10.20

Mitglieder Redaktion / Membres rédaction / Membri di redazione

Zentralkomitee: Silvan Aemisegger, Leyla Erol,
Stefanie Ledergerber, Lidia Råber, Isabelle Rihm,
Susanne Schellenberger, Dario Sciuchetti,
Ladina Suter, Stephanie Tuggener; Comité romand:
Marta Alonso Provencio, Daniel Baehler, Clémence
Bulliard, Ana Carvalhinho Batalha, Dimitri Jaunin,
Virginie Kauffmann, Jenny Leuba, Dimitri Marinček,
Catherine Seiler, Leah Tillemans; Comitato della
Svizzera italiana: Raffaella Arnaboldi, Giada Danesi,
Francesco Gilardi, Paolo Todesco, Aurelio Viganì

Produktion, Redaktion, Inserate / Production, rédaction, annonces / Produzione, redazione, inserzioni

Verlangen Sie unsere Inserattarife und Termine /
Demandez nos tarifs d'annonces et nos échéances /
Richiede le nostre tariffe per le inserzioni e le
scadenze: Stefanie Ledergerber, Kontextplan AG,
Gutenbergstrasse 6, 3011 Bern, Tel. 031 544 22
53, redaktion-collage@f-s-u.ch
Gestaltung / Graphisme / Grafica: Hahn+Zimmermann;
Druck / Impression / Stampa: Stämpfli AG, Bern;
Übersetzungen / Traductions / Traduzioni:
Mario Giacchetta (D → F), Virginia Rabitsch (F → D),
Comitato della Svizzera italiana (D ↔ I, F ↔ I)

Abonnements / Abonnements / Abbonamenti

Mitglieder FSU / Membres FSU / Soci FSU:
gratis / gratuit / gratuito;
Abonnement ohne FSU-Mitgliedschaft (inkl. Porto) /
Abonnement individuel pour non-membres
(frais de port compris) / Abbonamento singolo per
i non-soci (spese di porto comprese): CHF 85.00;
Studenten / Étudiant(e)s / Studenti: CHF 40.00

Einzelheftbestellungen (exkl. Porto) /
Numéro séparé (frais de port non compris) /
Numero singolo (spese di porto non comprese):
1 Ex. CHF 16.00, 2–5 Ex. CHF 14.50;
6–10 Ex. CHF 12.50, 11–20 Ex. CHF 9.50

Kontakt für Abonnements und Adressänderungen /
Contact pour abonnements et changements
d'adresse / Contatto per abbonamento e cambiamento
di indirizzo: Geschäftsstelle FSU, Esther Casanova,
Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur,
Tel. 044 283 40 40, info@f-s-u.ch

Hinweise / Avertissements / Avvertenze

Für unverlangt eingereichtes Text- und Bildmaterial
wird keine Haftung übernommen. Artikel, Infor-
mationen sowie Beilagen können von der Meinung
des FSU abweichen. Nachdruck nur mit Zustimmung
der Autoren und Quellenangabe gestattet.
Alle Text- und Bildrechte bleiben vorbehalten. /
La rédaction dispose librement des textes et images
envoyés spontanément. Les articles et informations
publiés dans la revue ainsi que les encarts
ne reflètent pas forcément la position de la FSU.
Toute reproduction requiert l'autorisation de l'auteur
et la mention de la source. Tous les droits sont
réservés. / La redazione dispone liberamente di testi
e immagini pervenuti spontaneamente. Gli articoli
e le informazioni pubblicati nella rivista e gli allegati
non rispecchiano necessariamente la posizione
della FSU. Ogni riproduzione, anche parziale,
necessita l'autorizzazione dell'autore e l'indicazione
della fonte. Tutti i diritti sono riservati.

Titelblatt / Couverture / Foto di copertina

Paris: Rives piétonnes au bord de la Seine.
(Photo: Jenny Leuba)

