

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

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2020)

Heft: 2

Vorwort: Autofreie Räume = Spazi senza automobili

Autor: Baehler, Daniel / Leuba, Jenny / Todesco, Paolo

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 04.04.2026

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



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.