

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: [13]: Vom Lockdown zum befreiten Denken

Artikel: Corona als Verkehrskatalysator
Autor: Neuhaus, Gabriela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029955>

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: 15.01.2026

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

Corona als Verkehrskatalysator

Die Corona-Massnahmen haben den Verkehr und die Mobilität drastisch beeinflusst. Doch wie wirken sich die Eingriffe auf die gegenwärtige und künftige Praxis aus?

Text:
Gabriela Neuhaus

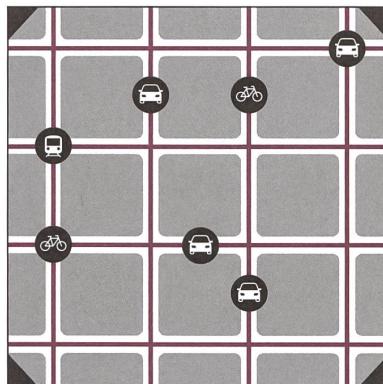
Im Kampf gegen das Coronavirus kam unsere hochmobile Welt für einige Wochen zum Stillstand. Während des ersten Lockdowns führte das Gebot, wenn immer möglich zu Hause zu bleiben, auch in der Schweiz zu ungewohnter Ruhe: Verstummt war das Rauschen der Autobahnen, das Dröhnen der Flugzeuge; der motorisierte Verkehr schrumpfte auf ein Minimum zusammen. Deshalb nahmen viele Menschen nicht nur die Qualität von sauberer Luft und eines von Kondensstreifen befreiten Himmels wahr – sondern sie erlebten auch den öffentlichen Raum auf neue Weise. Statt in die Ferne zu schweifen, war man zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs und entdeckte die Vorzüge des eigenen Quartiers und der Umgebung.

Mit den ersten Lockerungen drohte jedoch der motorisierte Privatverkehr zu überborden. Denn aus Angst vor dem Virus stiegen manche vom öffentlichen Verkehr auf das Auto um. Um Gegensteuer zu geben, lancierte Mailand als eine der ersten europäischen Städte im April 2020 mit «Strade aperte» (offene Strassen) ein Programm mit kurzfristigen Massnahmen, die die Lebensqualität ins Zentrum stellten. Die Behörden sperrten kurzerhand 35 Kilometer Strassenraum für Autos zugunsten neuer Fahrradwege und breiterer Trottoirs. So wollte man Platz schaffen, um die in Coronazeiten angesagte «soziale Distanz» einzuhalten. Um die im Lockdown höhere Luftqualität und die entstandene Ruhe in die Nach-Corona-Zeit zu retten, verfügte die Stadtregierung zudem ausgedehnte Tempo-30-Zonen. Ein Vorgehen, das international für Schlagzeilen sorgte und weltweit Nachahmung fand. Auch in der Schweiz.

Verbesserungen dank Notrecht in Lausanne

«Wir haben beobachtet, wie überall in Europa schnell diese Velospuren umgesetzt wurden», berichtet Florence Germond, Finanz- und Mobilitätsdirektorin in Lausanne, rückblickend. In der pandemischen Ausnahmesituation erlaubte der Kanton den Gemeinden, kurzfristig Massnahmen ohne vorgängige Publikations- und Mitwirkungsprozesse zu ergreifen. Lausanne ergriff die Chance →

Schema <Superblock>
 — Häuserblock
 — Veränderter
 Strassenraum
 — Äussere Straßen
 — Innerer Straßenraum



Heutige Situation



<Superblock>

Das <Superblock>-Konzept verkleinert den Autoverkehrsraum, um andere Formen der Nutzung im Strassenbereich zu ermöglichen, zugunsten von Lebensqualität und Nachhaltigkeit. Ein Modell auch für Schweizer Städte? |

Le concept <superbloc> réduit l'espace de trafic automobile afin de permettre d'autres formes d'usage de l'espace routier, au profit de la qualité de vie et de la durabilité. Un modèle pour les villes suisses? | Il concetto di <superblock> riduce le zone di traffico automobilistico per consentire altre forme di utilizzo dello spazio stradale, a beneficio della qualità di vita e della sostenibilità. Un modello anche per le città svizzere?

Grafiken: Sven Eggimann/Nature Sustainability; Bearbeitung: Hochparterre

**Modellierte Klassierung
 des Straßennetzes
 für ausgewählte Städte**
 — Möglicher <Superblock>
 — Möglicher <Miniblock>
 — Grosse Straßen
 — Fussgängerzone
 — Straßenraum
 <Superblock>
 — Straßenraum
 <Miniblock>



Barcelona



Berlin



Zürich



London

Eine mögliche Einteilung in <Superblocks> und <Miniblocks> beruht auf Kriterien wie Bebauungsdichte oder Qualität des Straßennetzes. | La répartition envisageable entre <superblocs> et <miniblocs> repose sur des critères tels que la densité de construction ou la qualité du réseau routier. | La possibile suddivisione in <superblock> e <miniblock> si basa su criteri quali la densità di edificazione o la qualità della rete stradale.

Grafiken: Sven Eggimann/Nature Sustainability; Bearbeitung: Hochparterre



Lausanne, 2020 und 2021

Quais ohne Autos, neue Velowege und Sitzbänke statt Parkplätze: Die Stadt hat markante Verbesserungen erzielt. |
Quais sans voiture, nouvelles pistes cyclables et nouveaux bancs au lieu de places de parc: la ville a réalisé des améliorations significatives. | Quais senza automobili, nuovi percorsi ciclabili e panchine al posto dei parcheggi: la città ha compiuto dei progressi notevoli. Fotos: Ville de Lausanne



Lugano, Sommer 2020

Plötzlich Platz: Die Menschen geniessen die gesperrte Uferstrasse Lungolago. | *Soudain de la place: les passants flâneront sur les quais de Lungolago fermés à la circulation. | All'improvviso c'è spazio: le persone si godono il lungolago chiuso al traffico. Foto: Città di Lugano*

→ und hob kurzerhand 700 öffentliche Parkplätze auf, um Platz für 7,5 Kilometer neue Velowele zu schaffen und die Außenbereiche von Restaurants zu erweitern. «Dies barg ein politisches Risiko. Als wir die Fußgängerzone in der Innenstadt durchsetzen, gab es einen Aufschrei», erzählt Florence Germond. Ohne Corona-Regime wären diese Massnahmen nicht möglich gewesen - doch mittlerweile sind sie demokratisch legitimiert, immer noch in Kraft und gut akzeptiert.

Wie in Mailand hatte man in Lausanne auf Pläne zurückgegriffen, die längst existierten. Auch in Basel war die Umnutzung von Parkplätzen plötzlich möglich, und sie ist seither nicht rückgängig gemacht worden. In Zürich beendigte die Stadtregierung 2021 den langjährigen «Parkplatzkompromiss», wonach jeder oberirdisch aufgehobene Parkplatz durch einen unterirdischen kompensiert werden musste. In Lugano initiierten die Verantwortlichen im Corona-Sommer 2020 ein Pop-up-Fahrradspurprojekt, das die Fertigstellung des geplanten Radwegnetzes beschleunigte. Wo der Platz nicht reichte - etwa entlang des Seeufers -, integrierte man die Radwege in die Busspur und reduzierte das Tempolimit auf 30 Stundenkilometer. Zudem war die Uferstrasse Lungolago jeweils von Donnerstag bis Sonntag für den motorisierten Privatverkehr gesperrt, damit der Bevölkerung zusätzliche Außenräume zur Verfügung standen.

Das Tempolimit ist geblieben, die Sperrung für den motorisierten Verkehr nicht - obschon das verkehrsbefreite Seeufer sehr beliebt war. Zurzeit ist der Lungolago sonntags in der Sommersaison und an Veranstaltungswochenenden geschlossen. «Vorläufig können wir auf diese wichtige Transitroute nicht verzichten. Die Zahlen zeigen, dass die Frequenzen des Autoverkehrs gegenüber 2019 sogar gestiegen sind», bilanziert Nicoletta Crivelli, in der Lungeneser Verwaltung für den öffentlichen Raum zuständig. Die Entwicklung seit dem Lockdown sei zwiespältig: So wohl Einheimische wie auch Touristen hätten erlebt, wie schön der Lungolago ohne Verkehr sei, gleichzeitig wolle aber niemand aufs Auto verzichten. Zwar nehme auch der Veloverkehr zu, aber die Autos seien eine Katastrophe, sagt Nicoletta Crivelli. Diverse Projekte sollen nun den öffentlichen Verkehr fördern. So fährt ab 2029 wieder ein Tram, und ein zweiter ÖV-Hub am Bahnhof soll das Stadtzentrum entlasten. Für den Lungolago schliesslich läuft ein Wettbewerb, der zeigen soll, wie Begegnungszonen die Aufenthaltsqualität verbessern könnten.

Beflügeltes Interesse an «Superblocks»

Zumindest temporär erlaubte das Corona-Notrecht, das Prinzip des motorisierten Privatverkehrs und den Widerstand gegen dessen Beschränkung zu brechen. Die Erfahrungen wirken sich auf die aktuelle und künftige Stadtplanung aus. «Im Gegensatz zu üblichen Pilotprojekten war Corona ein ausreichend langes Experiment, um die Menschen an eine neue Situation zu gewöhnen», meint Sven Eggimann vom Urban Energy Systems Laboratory an der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa). Er ist überzeugt, dass der Druck auf die Städte, mehr Freiräume und Aufenthaltsqualität zu schaffen, steigen wird.

Vielerorts setzt man aber auch weiterhin auf Wachstum und opfert dafür Grünraum. Sven Eggimann befasst sich in seiner jüngsten Studie mit dem Konzept «Superblock». Die Stadt Barcelona hat es lanciert, um die Luft- und Lärmelastung zu reduzieren. Auf einer Fläche von drei mal drei Häuserblocks soll der Durchgangsverkehr gesperrt und der Strassenraum als Aufenthaltsort aufgewertet und stärker begrünt werden. Nach anfänglichem

Weitere Infos zum Thema:

- Doris Klelein, Friederike Meyer (Hrsg.): «Die Stadt nach Corona», Jovis-Verlag, 2021
- Ingrid Krau: «Corona und die Städte», Oekom-Verlag, 2021
- Partizipatives Archiv: corona-memory.ch
- Zeitschrift «Dérive», September-Ausgabe 2020: «Pandemie»
- Wüest Partner: Immo-Monitoring, Herbst 2021 und ff.
- NSL Forum zum Thema Pandemie und Klimawandel (November 2021): www.nsl.ethz.ch/nsl-forum
- Materialien zur Ausstellung «Shared Spaces in Change»: www.kornhausforum.ch
- Zukunftsreport 2021: www.zukunftsinstitut.de
- Veranstaltung «PandemicSpace», Schauraum b, Basel: www.blaserarchitekten.ch

Widerstand gelten die «Superblocks» als Erfolgsgeschichte - nicht nur in Barcelona, wo man sie zum «Transformationsmodell für die gesamte Stadt» erklärt hat. «Corona hat das Interesse an den «Superblocks» beflogen», sagt Sven Eggimann. «Denn die Art, wie der öffentliche Raum genutzt wird, ist ein Stück weit auch krisengetrieben - je nach Dringlichkeit betont man andere Schwerpunkte. Ob die Reduktion von Lärm und Abgasen oder der Schutz der Gesundheit im Zentrum steht, das Ziel bleibt das gleiche: hohe urbane Lebensqualität.» In der Stadt Zürich hat das Parlament Anfang Juni 2022 mit grossem Mehr einem Vorstoss zugestimmt, der zum Ziel hat, 2024 mindestens zwei autofreie Quartierblöcke zu testen. Auch Luzern will «Superblocks» prüfen.

Vorläufig röhrt man aber mit kleinerer Kelle an. So unterstützt die Stadt Luzern im Rahmen des Projekts «Pop-up-Parks» die Idee, Parkplätze saisonal in Frei- und Grünräume zu verwandeln. Mit «Brings uf d'Strass» sperrt Zürich während der Sommerferien Quartierstrassen für den Autoverkehr. Solche Initiativen seien zwar begrüssenswert, sagt Eggimann, aber nicht unbedingt sinnvoll: «Um die Situation nachhaltig zu verbessern, braucht es eine gezielte, ganzheitliche Herangehensweise. Neben dem Verkehr gilt es auch Faktoren wie urbane Hitzeinseln, Regenwassermanagement oder Biodiversität einzubeziehen und dort anzusetzen, wo die Probleme am dringendsten sind.»

Befreites Denken in Lausanne

Grosse Projekte für einen ökologischen Umbau der Stadt haben es hierzulande indes schwer. Das erlebt Florence Germond, die Finanz- und Mobilitätsdirektorin von Lausanne, täglich, wenn Parkhausbetreiber ihre Zahlen nicht herausgeben oder Gerichtsverfahren die Umgestaltung zentraler Plätze blockieren. Trotzdem glaubt sie, dass ihre Verwaltungsabteilung, in enger Zusammenarbeit mit der Politik, dank der Erfahrungen von 2020 künftig mehr bewegen kann. «Wir sind mutiger geworden. Corona hat unser Denken befreit.» In der Parkplatzfrage etwa habe die Pandemie zu einem Paradigmenwechsel →

→ geführt. Es gebe zwar noch Widerstand, aber keine Tabus mehr, wenn es darum gehe, Parkplätze zugunsten aktiver Mobilität und mehr Lebensraum aufzuheben. Corona habe sie ausserdem gelehrt, dass man Projekte pragmatisch angehen könne. Statt jahrelang grosse, teure Umbauprojekte für den Stadtraum vorzubereiten, möchte sie künftig in zwei Phasen arbeiten. Zuerst analog zu den Corona-Interventionen durch einfache Massnahmen ein Provisorium schaffen, damit die Menschen die neue Situation erleben und sich daran gewöhnen können. Und wenn das neue Verkehrsregime goutiert wird und die Akzeptanz da ist, das Bauprojekt mit allen nötigen Mitwirkungsverfahren erarbeiten. Dieses Rezept möchte Florence Germond in den Normalbetrieb hinüberretten: «Es war ein Paukenschlag, dass wir letztlich alle Massnahmen aus der Corona-Zeit beibehalten und mit einigen Anpassungen legalisieren konnten.» ●



«Dezentralschweiz»

Die Coronakrise hat uns vorübergehend sesshaft gemacht. Homeoffice prägt das Verhalten von Pendlerinnen und Pendlern radikal. Diese veränderte Situation nehmen der Historiker und Raumplaner Paul Schneeberger und der Urbanist Joris Van Wezemael zum Anlass, eine präzise Skizze einer «Dezentralschweiz mit mehr Sesshaftigkeit und weniger Zwangsmobilität» zu zeichnen. Künftig soll man nicht mehr nur dezentral wohnen, sondern auch vermehrt dezentral arbeiten – zugunsten einer ressourcenschonenden Schweiz.

Paul Schneeberger und Joris Van Wezemael: «Dezentralschweiz. Wie uns Corona sesshafter macht und was das für unsere Lebensräume bedeutet»; Edition Hochparterre, 2021, Fr. 39.–

Le coronavirus, catalyseur des transports

Notre monde ultramobile a été mis provisoirement à l'arrêt avec la lutte contre le coronavirus. Les villes ont pu limiter le trafic motorisé, et ce, à court terme et sans processus de publication ou de participation. Lausanne a ainsi supprimé 700 places de parc pour faire de la place aux pistes cyclables et aux espaces extérieurs des restaurants. Selon Florence Germond, directrice de la mobilité à Lausanne, il n'est plus tabou de supprimer des places de parc au profit de la marche et du vélo et d'espaces de vie plus grands. À Lugano, un projet de piste cyclable temporaire a accéléré la finalisation du réseau cyclable et les quais de Lungolago étaient ouverts à tout le monde pour profiter des espaces au bord du lac du jeudi au dimanche. L'espace a entre-temps été redonné au trafic motorisé, mais un concours a été lancé pour améliorer les possibilités de séjour dans cette rue au moyen de zones de rencontre.

«Contrairement aux projets pilotes habituels, le contexte lié au coronavirus était suffisamment long pour s'habituer à une nouvelle situation», explique Sven Eggimann, qui travaille sur les «superblocs» à l'Urban Energy Systems Laboratory de l'Empa. Le concept développé à Barcelone pour revaloriser les quartiers en diminuant le trafic motorisé a connu un élan majeur avec le coronavirus.

Dans toute la Suisse, les communes ont exploité cette dynamique pour accélérer la transition écologique. Cela reste toutefois difficile pour les grands projets. À Lausanne désormais, comme lors des interventions liées au coronavirus, la population aura la possibilité de s'exprimer au sujet des solutions provisoires. Un nouveau régime de circulation doit d'abord générer l'adhésion et être accepté avant de passer à un projet de construction avec tous les processus de participation nécessaires. Florence Germond est convaincue de pouvoir désormais davantage faire bouger les choses: «Nous sommes devenus plus audacieux. Le coronavirus ouvert la porte à de nouvelles idées.» ●

Il coronavirus, un catalizzatore per il traffico

Durante la lotta contro il coronavirus, il nostro mondo altamente mobile ha subito un temporaneo arresto. Una situazione eccezionale che ha visto le città ridurre il traffico motorizzato – rapidamente, senza processi di pubblicazione né partecipazione. Losanna, ad esempio, ha eliminato 700 parcheggi per fare spazio alle piste ciclabili ed ampliare le aree all'aperto dei ristoranti. Un vero e proprio mutamento di paradigma nella politica della mobilità: abolire i parcheggi per aumentare la mobilità lenta e gli spazi di vita non è più un tabù, spiega Florence Germond, direttrice della mobilità della città di Losanna. A Lugano, il progetto di piste ciclabili pop up ha accelerato l'apertura di nuove tratte dedicate; e per offrire più spazi all'aperto, il lungolago è stato chiuso al traffico motorizzato privato dal giovedì alla domenica. Nel frattempo il lungolago è stato riaperto, ma è stata appena conclusa una procedura di mandati di studio in parallelo incentrata sullo sviluppo dello spazio pubblico come luogo d'incontro di qualità e su nuovi possibili utilizzi.

«Diversamente dai soliti progetti pilota, l'esperienza del coronavirus è stata sufficientemente lunga perché ci si potesse abituare alla nuova situazione» fa notare Sven Eggimann, studioso di «superblock» presso lo Urban Energy Systems Laboratory dell'Empa. A Barcellona, il coronavirus ha dato slancio alla strategia di valorizzazione dei quartieri attraverso la riduzione del traffico motorizzato.

A livello svizzero, i Comuni cercano di sfruttare gli stimoli generati dalla pandemia per promuovere la trasformazione ecologica, nonostante i grandi progetti urbani facciano tuttora fatica ad affermarsi. Sulla scia dei provvedimenti contro il coronavirus, Losanna propone degli ordinamenti provvisori per consentire alle persone di abituarsi ai cambiamenti. Una volta che il nuovo regime di traffico sarà metabolizzato e accettato, si passerà all'elaborazione di un progetto di costruzione con i necessari processi di partecipazione. Florence Germond è sicura che in futuro potrà essere più incisiva: «Siamo diventati più coraggiosi. Il coronavirus ha liberato il pensiero.» ● →

