

Eine Stadt für Kinder : eine Stadt für alle = Une ville pour les enfants : une ville pour tous

Autor(en): **Bonanomi, Lydia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **37 (1998)**

Heft 3: **Kinderspiel = Jeux d'enfants**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-138231>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Lydia Bonanomi, Architektin, Institut de recherche sur l'environnement construit, ETH Lausanne

Eine Stadt für Kinder: eine Stadt für alle



«Über den Autoverkehr nachzudenken, heisst die Macht im städtischen Raum neu zu verteilen. Wir müssen diesen Raum als Symbol für die Kinder erkämpfen.» Daniel Cohn-Bendit

Der motorisierte Verkehr bedroht Kinder wie ein Damoklesschwert. Von allen Verkehrsteilnehmern sind Kinder am stärksten unfallgefährdet. Obwohl die Zahl der Unfallopfer kleiner wird, hat sich die Sicherheit für Fussgänger nicht verbessert. Nach einer englischen Untersuchung ist das Unfallrisiko pro zurückgelegtem Kilometer von fünf- bis neunjährigen Kindern 26 mal höher als das von Autofahrern (Foundation for Road Safety Research). Besonders kleine Kinder dürfen heute kaum noch alleine draussen spielen und werden auf allen Wegen von Erwachsenen begleitet.

Comme une épée de Damocles, le danger du trafic menace les enfants. Ils constituent le groupe de la population le plus menacé par l'accident de la route. Selon une étude anglaise (Foundation for Road Safety Research), les enfants de cinq à neuf ans encourent, au kilomètre parcouru, un risque 26 fois supérieur à celui encouru par les automobilistes.

Le nombre de victimes de la route diminue régulièrement, mais la sécurité des piétons ne s'est pas pour autant améliorée, étant donné que le nombre de piétons diminue constamment. En particulier, les petits enfants ne sont plus autorisés à jouer de-

Une ville pour les enfants: une ville pour tous

Lydia Bonanomi, architecte, Institut de recherche sur l'environnement construit, EPF Lausanne

Die Vertreibung der Kinder von den Strassen hat negative Auswirkungen auf ihre Entwicklung. Die ständige Begleitung durch Erwachsene im Strassenverkehr hindert sie daran, die vielen im öffentlichen Raum möglichen Erfahrungen zu machen und somit ihre Autonomie zu erwerben.

Die Fahrgeschwindigkeit verringern

Um den Kindern den Zugang zur Strasse wieder zu erlauben, muss – auf allen Strassen, wo sich Kinder oder ältere Menschen aufhalten – die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/Stunde auf 30 km/Stunde gesenkt werden. In verschiedenen in- und ausländischen Städten oder Stadtteilen wird dieses Prinzip schon angewendet und die meisten Bewohner finden das angenehm: die von den Gegnern vorausgesagten Zeitverluste und Verkehrsstaus sind nicht aufgetreten. Eine Volksinitiative für konsequente Massnahmen in der Schweiz wurde vom ATE (Association transport et environnement) angeregt.

Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/Stunde genügt jedoch nicht, um kleinen Kindern den Aufenthalt auf der Strasse zu ermöglichen. Zusätzlich müssen die Vorschriften für Wohnstrassen (Höchstgeschwindigkeit 20 km/Stunde, Vortritt für Fussgänger, Spiele erlaubt) so flexibilisiert werden, dass sie häufiger angewendet werden können. Ein Grossteil der heutigen «Tempo-30-Zonen» sollten als Wohnstrassen ausgewiesen werden.

Städte für Kinder

Die ganze Gesellschaft muss entscheiden, ob sie den Kindern ihr «Recht auf den öffentlichen Raum» zurückgeben will. Unser aller Lebensqualität würde damit verbessert. Heute hindern uns vor allem überkommene Denkgewohnheiten daran, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen.

Um die Städte menschlicher zu machen, müssen wieder die Fussgänger und nicht das

hors et ils sont de plus en plus souvent accompagnés dans leurs déplacements.

L'enfant a ainsi été véritablement évincé de la rue et cela a des conséquences graves, tant en ce qui concerne son développement que sa socialisation. L'accompagnement ne constitue pas une solution, car il interdit à l'enfant de faire seul les innombrables expériences que la pratique de l'espace public lui permet de faire et qui l'aident à acquérir progressivement son autonomie.

Abaisser les vitesses de circulation

La restitution du droit d'accès des enfants à l'espace public passe obligatoirement par un abaissement de la limitation actuelle de 50 km/h à 30 km/h, sur toutes les routes où des enfants (et des personnes âgées) sont présents. Plusieurs villes appliquent déjà ce principe et la majorité des habitants en est satisfaite, car les embouteillages et les pertes de temps annoncés par les opposants au projet ne se sont pas produits. Une initiative populaire allant dans ce sens a été lancée par l'ATE.

La limitation à 30 km/h n'assure pas une sécurité suffisante pour permettre à de petits enfants d'accéder seuls à la rue. Il faudrait assouplir les conditions actuelles qui régissent l'aménagement de rues résidentielles (limitation à 20 km/h, priorité des piétons, jeux autorisés) et qui en empêchent une application étendue. En somme, une bonne partie des zones 30 actuelles devrait devenir des «zones résidentielles».



«S'attaquer au problème du trafic automobile, c'est réfléchir à la maîtrise de l'espace urbain. Je crois que symboliquement le débat le plus important est de laisser cet espace aux enfants.» Daniel Cohn-Bendit

**Kinder auf dem Schulweg
Enfants sur le chemin de l'école**

Photos: Lydia Bonanomi

Kinder spielen lieber nahe beim Hauseingang als auf abgelegenen Spielplätzen.

Les enfants préfèrent l'entrée de leur maison à la place de jeu à l'écart.

Auto zum Massstab der Planung werden. Innerhalb der Ortschaften muss sich der motorisierte Verkehr den Sozialfunktionen der Strasse unterordnen. Neben der Verringerung der Höchstgeschwindigkeit sollte der Anteil des motorisierten Verkehrs gesenkt werden. Fussgänger und Radfahrer dürfen nicht mehr vom motorisierten Verkehr getrennt werden, sondern beleben die Strassen, machen sie erst zum öffentlichen Raum. Bei jeder Strassenumgestaltung sollten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung angewendet werden.

Die Fotos auf S. 33 oben zeigen eine Strasse in Giubiasco, die vor allem von Pendlern nach Bellinzona benutzt wird (Verkehrsbelastung: etwa 1500 Fahrzeuge pro Tag). Vor der Umgestaltung handelte es sich um eine Einbahnstrasse. Die Verkehrsberuhigung verringerte die Fahrbahnbreite auf 2,8 Meter und erlaubte die Durchfahrt in beide Richtungen. Wenn zwei Fahrzeuge sich entgegenkommen, müssen sie vorsichtig auf das «Trottoir» ausweichen.

Ausserdem, und das ist sehr wichtig, sollte wieder direkt an den Strassen gebaut werden, da Strassen, die nicht von Gebäuden gesäumt werden, keinen öffentlichen Raum bilden.

Vor allem in Stadtrandgebieten

Ein Grossteil der Städte und Dörfer weist heute noch eine traditionelle Struktur auf (vernetzte,

Des villes à la mesure de l'enfant

C'est à la société toute entière de décider si elle veut rendre aux enfants le droit d'accéder à l'espace public. Tout le monde y gagnerait, car la qualité de vie en général s'en trouverait améliorée. Les obstacles à la mise en œuvre des mesures se situent donc surtout au niveau des mentalités.

Pour «humaniser» la ville, il faut revenir au principe consistant à prendre le piéton, et non pas l'automobile, comme mesure de la planification. A l'intérieur des localités, le trafic automobile doit se soumettre à la fonction sociale des rues et des routes. En plus de l'abaissement des vitesses, il faut réduire le trafic automobile à sa part nécessaire et utile. On ne cherchera plus à séparer les piétons et les cyclistes du réseau routier; au contraire, la concentration des usagers dans le réseau routier en assure l'animation nécessaire. Puis, du moins à l'occasion de chaque réfection de route, il faut procéder à un réaménagement selon les principes de la modération du trafic.

Les photos sur la page 33 (en haut) montrent une route à Giubiasco, empruntée surtout par des pendulaires pressés se rendant à Bellinzone (charge de trafic: environ 1500 véhicules/jour). Avant le réaménagement, la route était à sens unique. Après, elle a été remise à double sens de circulation; la chaussée est réduite à 2.80 mètres. Lorsque deux véhicules se croisent, ils empiètent prudemment sur le «trottoir».

Ein Netz von öffentlichen Räumen von der Quartierstrasse bis zum Stadtzentrum

Un réseau d'espaces publics de la rue de quartier jusqu'au centre-ville





durch Häuser und Aktivitäten gesäumte Strassen). In den modernen Randgebieten jedoch wurden die Wohngebiete oftmals abseits der Hauptstrassen angelegt, Kinder und andere Fussgänger sind gezwungen, die gefährlichen Strassen zu benutzen, sobald sie das unmittelbare Wohngebiet verlassen.

L'avenue de la Harpes in Lausanne ist ein positives Beispiel für einen lebendigen, fussgängerfreundlichen öffentlichen Raum (siehe Foto S. 32): in einem Einzugsbereich von 300 Metern finden die Anwohner alle Güter des täglichen Bedarfs und Haltestellen verschiedener öffentlicher Transportmittel. Das Netz der öffentlichen Räume erstreckt sich, ohne grössere Unterbrechungen, von der Quartierstrasse über den Boulevard bis zum Stadtzentrum.

Im Gegensatz dazu wurde zum Beispiel in Cossonay ein Wohnquartier einen Kilometer vom Zentrum entfernt angelegt. Die Kinder müssen, um zur Schule zu gehen, Freunde zu besuchen oder das Stadtzentrum zu erreichen, die gefährliche und monotone Hauptstrasse benutzen, auf der die Autos bis zu 60 km/Stunde fahren dürfen (Foto rechts). Selbstverständlich benutzt niemand, der ein Auto zur Verfügung hat, diese Strasse zu Fuss.

Zum Abschluss

Die Stadt für Kinder neu zu denken ist keine Nostalgie. Ein Städtebau im Massstab des Fussgängers sorgt für mehr Gleichberechtigung sowie grössere Wirtschaftlichkeit und ist gleichzeitig umweltfreundlich.

Enfin, et c'est important, il faut à nouveau bâtir directement sur les routes, car une route sans bâtiments qui la bordent n'est pas un espace public.

Surtout dans la périphérie

Une grande partie des villes et des villages est encore constituée du tissu traditionnel (réseau maillé de rues bordées de maisons et d'activités). Mais dans la périphérie des villes et des villages, les ensembles d'habitation se trouvent à l'écart des routes principales. Les enfants et les autres piétons sont néanmoins obligés d'emprunter ces routes dangereuses pour se rendre ailleurs dans la commune.

L'avenue de la Harpe à Lausanne montre le bon exemple (voir photo page 32): Dans un rayon de 300 mètres, les habitants trouvent tout ce dont ils ont besoin quotidiennement, ainsi que de nombreux arrêts de transports publics. Le réseau des espaces publics s'étend, sans grande rupture, de la petite rue de quartier au boulevard, puis jusqu'au centre-ville.

A Cossonay par contre, un ensemble d'habitation a été construit à un kilomètre du centre. Pour se rendre à l'école, chez des amis ou au centre, les enfants doivent emprunter une route dangereuse et monotone sur laquelle les voitures sont autorisées à rouler à 60 km/heure (voir photo en bas). Naturellement, ceux qui disposent d'une voiture ne font jamais ces trajets à pied.



En conclusion

Repenser la ville en tenant compte des enfants n'a rien de nostalgique. Un urbanisme à l'échelle du piéton est simplement le plus égalitaire, le plus économique et celui qui ménage le plus l'environnement.

Strasse in Giubiasco vor und nach der Neugestaltung zur Verkehrsberuhigung

Route à Giubiasco, avant et après le réaménagement

Photos: Antonio Borra, Lorenzo Custe.

Gefährliche und eintönige Strasse in Cossonay

Route dangereuse et monotone à Cossonay

Photo: Lydia Bonanomi