

**Zeitschrift:** Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen  
**Band:** 57 (2018)  
**Heft:** 2: Infrastrukturanlagen = Les infrastructures  
  
**Vorwort:** Infrastrukturanlagen = Les infrastructures  
**Autor:** Wolf, Sabine

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 20.02.2025

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

# Infrastrukturanlagen

## Les infrastructures

Sabine Wolf

Es gibt Grund für hoffnungsvolle, wenn auch noch verhaltene Freude: Es scheint, als wären wir drauf und dran, das Paradigma der Funktionentrennung zu überwinden, wie sie die Charta von Athen, 1933 auf dem IV. CIAM-Kongress in Athen verabschiedet, gepredigt hat und wie sie später immer und immer wieder in verschiedenen, meist monothematischen Kontexten – darunter «die autogerechte Stadt» – aufgenommen wurde.

Letzteres ist der zum Schlagwort verkürzte Titel des 1959 vom Architekten Hans Bernhard Reichow veröffentlichten Buchs «Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos». Darin proklamiert Reichow den Vorrang des motorisierten Individualverkehrs längst nicht nur in Ballungsräumen. Das Ziel sollte erreicht werden durch klare Flächenzuweisungen, Nutzungsentmischung sowie die verkehrsmittelbezogene Entflechtung der Verkehrssysteme: Die Siedlungen sollten an moderne Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden, insbesondere um die möglichst ungestörte Erreichbarkeit der Städte sowie von Adressen im Inneren der Siedlungskörper für Autofahrer und die Anlieferung von Waren per Lkw sicherzustellen. Grundlegende Elemente waren mehrspurige Umgehungsstrassen, Fussgängerzonen, Unterführungen für den Fuss- und Radverkehr, Parkhäuser und Parkleitsysteme. Die konsequente Umsetzung führte zu teilweise absurden, unökonomischen Situationen mit Mehrfacherschliessungen für die verschiedenen Verkehrsmittel.

So weit der Blick zurück, der uns heute neue Perspektiven in die Zukunft eröffnet: Wir präsentieren in dieser Ausgabe (inter)nationale, zukunftsweisende Projekte im Spannungsfeld von technischer Infrastruktur und Landschaft. Sie eint ihre Abkehr von der autogerechten Stadt und die Hinwendung zur Verflechtung und gezielten Überlagerung von Systemen. Im Mittelpunkt steht der Mensch, der sich den Strassen- und damit seinen Bewegungsraum zurückerobert. Nicht nur als «Langsamverkehr» zu Fuss oder mit dem Velo, auch an biodivers und naturnah gestalteten Rastplätzen von in die Landschaft eingebetteten und mit ihr verwobenen Autobahnen.

Hier und dort übrigens entstehen, zunehmend, autoarme oder sogar autofreie Siedlungen. Das spielt weitere Fläche für Mensch, Flora und Fauna frei. Und es verändert nicht nur das Bild unserer Städte und Siedlungen radikal, es eröffnet auch neue Aufgabenfelder für LandschaftsarchitektInnen als ExpertInnen für die Gestaltung des Raums. Auch für das Mikro- und Stadtklima – und damit wiederum für den Menschen – ist weniger Verkehr äusserst zuträglich, und auch hier entstehen Aufträge für Landschaftsarchitekt\_innen, diesmal als PflanzenkennerInnen und Fachleute für die Schnittstellen zwischen Umgebung und begrünten Fassaden und Dächern. Gute Ausichten also.

Il y a de bonnes raisons d'espérer, même si c'est avec une joie contenue: il semble que nous soyons sur le point de surmonter le paradigme de la ségrégation des fonctions tel qu'adopté par la Charte d'Athènes en 1933 au IV<sup>e</sup> Congrès du CIAM dans la capitale grecque et tel qu'accepté par la suite dans des contextes essentiellement monothématiques, comme «la ville conçue pour la voiture».

Ce dernier est le titre abrégé du livre «Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos», publié par Hans Bernhard Reichow en 1959. L'architecte y vante le trafic individuel motorisé et pas seulement dans les agglomérations. L'objectif doit être atteint grâce à une affectation claire de l'espace et à une séparation des fonctions et des systèmes de transport: les agglomérations sont adaptées aux besoins de la mobilité moderne, afin que les villes et les adresses au sein des agglomérations soient facilement accessibles aux automobilistes et que les marchandises puissent être livrées par camion. Les éléments de base étaient les routes de contournement à plusieurs voies, les zones piétonnes, les passages souterrains pour piétons et cyclistes, les parkings et les systèmes de gestion du stationnement. Ce procédé systématique a conduit à des situations parfois absurdes et peu économiques avec des accès multiples aux différents moyens de transport.

Jeter un regard en arrière permet d'ouvrir de nouvelles perspectives. Dans ce numéro, nous présentons des projets (inter)nationaux orientés vers l'avenir, au croisement entre infrastructure technique et paysage. Après les villes provisoires, l'heure est à l'interdépendance et à la superposition ciblée des systèmes. L'accent est mis sur l'être humain, qui reconquiert les rues et donc son espace de mouvement. Non seulement à pied ou à vélo (mobilité douce), mais aussi en s'arrêtant sur les aires de repos des autoroutes intégrées dans le paysage et la nature.

Ici et là, on assiste à une augmentation des habitations avec peu, voire pas du tout de voitures. Cela libère plus d'espace pour les individus, la faune et la flore. L'image de nos villes et de nos quartiers s'en trouve grandement modifiée. Et de nouveaux domaines d'activité s'ouvrent aux architectes-paysagistes en tant qu'experts de l'aménagement de l'espace. Pour le microclimat urbain – et donc pour la population également –, moins de trafic se révèle on ne peut plus bénéfique. De surcroît, les carnets de commandes des architectes-paysagistes s'étoffent. Leurs connaissances des plantes et des interfaces entre environnement d'un côté et murs et toits végétalisés de l'autre sont très demandées. De bonnes perspectives.