

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

Artikel: "Wir müssen die Räume verändern" = "Nous devons faire évoluer les espaces" = "Occorre modificare gli spazi"
Autor: Neuhaus, Gabriela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029956>

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: 29.03.2025

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

«Wir müssen die Räume verändern»

Text: Gabriela Neuhaus

Hat uns Corona in Bezug auf die Mobilität etwas gelehrt?

Stefan Carsten: Der Verkehr und damit auch der öffentliche Raum haben durch die Coronakrise eine Neubewertung erfahren. Das führt zu einem Umdenken. In grossen Städten stellen auch autoaffine Gesellschaften den Rückbau von Strassen und Parkplätzen kaum mehr infrage. Es geht nur noch um das Wie: Wie gestalten wir den Umbau und die Transformation? Wie gewährleisten wir eine inklusive, nachhaltige und sichere Mobilität für alle?

Was zeichnet die Neubewertung und Veränderung aus?

Lebensqualität ist zu einem ökonomischen Faktor geworden. Zwar gilt sie seit Jahren als Standortfaktor, doch bisher hatte sie keine faktische Relevanz. Jetzt ist das Versprechen, in gesunden und nachhaltigen Stadträumen zu leben, so wichtig geworden, dass man damit Wahlen gewinnt. Die berühmteste und erfolgreichste Verfechterin dieser Politik ist Anne Hidalgo in Paris. Nach ihrer brauorösen Wiederwahl 2020 treibt sie mit einer absoluten Mehrheit die Agenda «Wir wollen keine Autos» voran. Das zeigt, dass sich die Standortfaktoren dramatisch verändert haben. Meine These lautet: Den Übergang von der industriellen zur wissensbasierten Gesellschaft markieren nicht nur veränderte soziale und wirtschaftliche Prinzipien – entscheidend sind auch räumliche Strukturen. Wo sich heute Autostrassen und Autostrukturen befinden, brauchen wir künftig Mobilitätsräume für lebenswerte Nachbarschaften. Diese Transformation hat Corona stark befördert und unterstützt.

Städte wie Paris oder Barcelona haben diese Entwicklung aber schon lange vor Corona vorangetrieben.

Ja, aber sie hat durch Corona eine andere Relevanz erhalten. Wir erleben, dass diese Veränderungen notwendig sind, damit wir künftig überhaupt noch operieren und wirtschaften können. Der Umbau der Strassen und die ge-

testeten Pop-up-Fahrradwege haben zu einer bislang unvorstellbaren Menge an Fahrradfahrenden geführt, und wir stehen erst am Anfang dieser Entwicklung.

Diese Tendenz trifft auf viele Städte in Europa zu.

Aber wie sieht es auf dem Land aus?

Man kann die Räume nicht losgelöst voneinander betrachten. Wenn die Städte sich verändern, werden sich auch alle anderen Räume verändern. Das Tempo der Transformation ist auf dem Land allerdings viel langsamer. Aber wenn eine Stadt keine Parkplätze mehr anbietet, werden die Pendlerinnen und Pendler, die bisher mit dem Auto ins Zentrum fahren, ihr Mobilitätsverhalten anpassen.

Sie fordern einen Paradigmenwechsel in Bezug auf unseren Umgang mit Mobilität. Was heisst das?

Erstens gilt es, Mobilität zur Verfügung zu stellen, wo sie fehlt. Im ländlichen Raum muss dazu der öffentliche Verkehr modernisiert werden. ÖV-Angebote müssen mit Scooter- und Carsharing-Optionen verknüpft werden, so dass das private Auto weniger gebraucht wird. Wir müssen es schaffen, das Mobilitätsangebot, das sich heute auf exklusive Stadtbereiche beschränkt, in die Fläche zu befördern. Und wir müssen die Räume verändern. Von den Städten, die das bereits getan haben, wissen wir: Wo Autoinfrastruktur zurückgebaut wird, fahren die Menschen weniger Auto, weil sie alternative Verkehrsmittel nutzen. Das heisst, wenn wir unsere Räume verändern, nicht nur in den Innenstädten, sondern auch in der Fläche, wird sich das signifikant im Mobilitätsverhalten niederschlagen.

Was ist letztlich das Ziel? Wird der Autoverkehr aus den Zentren verschwinden?

Es gibt aggressive Städte wie Paris oder Hannover, die keine Autos mehr in der Innenstadt haben wollen. Ich bin nicht sicher, ob reine Fussgängerzonen die Lösung sind. Wir brauchen eher ein neues Raumverständnis: radikaler Rückbau von Autostrassen und Parkplätzen im öffentlichen Raum zugunsten der Fahrradinfrastruktur. Das Ziel ist mindestens eine Gleichverteilung des Raums für Auto, Fahrrad, ÖV und Fussgänger. Und dazu Tempo 30 flächendeckend in der ganzen Stadtregion, um für weniger Lärm und mehr Sicherheit zu sorgen. ●



Stefan Carsten ist Zukunftsforscher und hat unter anderem die Stadt Zürich bei der neuen Mobilitätsstrategie beraten. Er sitzt im Beirat des deutschen Bundesverkehrsministeriums für die Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs.

«Nous devons faire évoluer les espaces»

«La crise liée au coronavirus a contribué à réévaluer les transports et l'espace public», explique le futurologue Stefan Carsten, qui a conseillé la ville de Zurich sur sa nouvelle stratégie de mobilité. Cela a conduit à un changement de raisonnement. Dans les grandes villes, même les adeptes de la voiture ne remettent plus en question la reconversion de rues et de places de parc. La question tourne autour du comment: comment mener cette transformation? Comment garantir une mobilité inclusive, durable et sûre? L'objectif est une répartition équitable de l'espace entre la voiture, le vélo, les TP et les piétons. Les structures spatiales sont déterminantes. Au lieu de routes, nous avons besoin d'espaces de mobilité dans des quartiers où il fait bon vivre, y compris à la campagne. Les transports publics doivent y être modernisés. «Nous devons étendre l'offre de mobilité, aujourd'hui limitée aux zones urbaines à d'autres territoires.» ●

«Occorre modificare gli spazi»

«La crisi da coronavirus ha portato a riconsiderare il traffico e, dunque, lo spazio pubblico» spiega il futurologo Stefan Carsten, consigliere per le nuove strategie di mobilità della città di Zurigo. Una circostanza che comporta un cambio di mentalità: nelle grandi città anche le persone amanti delle automobili contestano sempre meno lo smantellamento di strade e parcheggi. Rimane solo da decidere come: Come riconvertire e trasformare? Come garantire una mobilità inclusiva, sostenibile e sicura per tutti? L'obiettivo minimo è una distribuzione equa dello spazio tra automobili, biciclette, mezzi pubblici e pedoni, tenendo presente il ruolo cruciale giocato dalle strutture territoriali. Non ci servono strade per autoveicoli, bensì aree di mobilità collocate in zone di prossimità vivibili – anche in campagna, dove il trasporto pubblico deve essere opportunamente modernizzato. «Il nostro intento è di allargare l'offerta di mobilità, ancora oggi appannaggio delle sole aree residenziali del centro cittadino.» ●

