

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 61 (1974)
Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

Artikel: Fussgängerzonen in Bologna = Zones piétonnes à Bologne
Autor: D.P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-87745>

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: 18.03.2025

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

Fussgängerzonen in Bologna

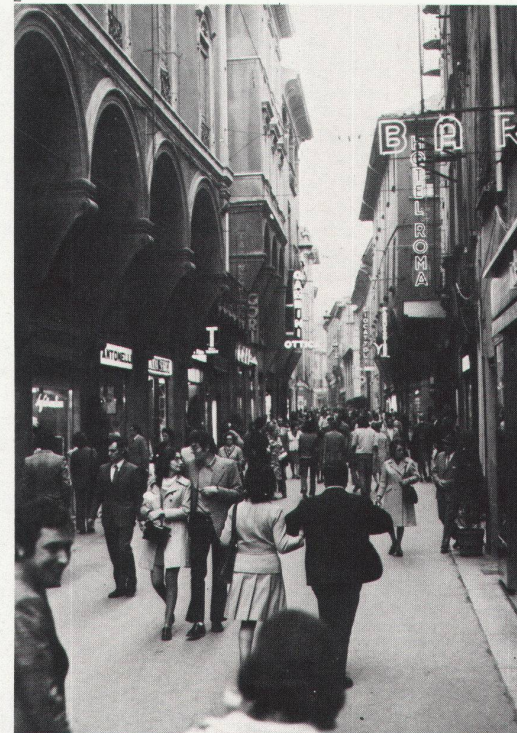
Die Planung von Fussgängerzonen in der Stadt Bologna ist im Rahmen des am 7. März 1973 vom Stadtparlament genehmigten Restrukturierungs- und Erhaltungsplanes für das historische Zentrum zu betrachten. Im Monat November des gleichen Jahres wurden in einem der 13 im Plan bestimmten Sanierungssektoren der Stadt die Bauarbeiten bereits in Angriff genommen. Die ersten für den Fussgänger vom Autoverkehr befreiten Zonen galten während einer dreijährigen Periode als Experiment. Die gesammelten und ausgewerteten Erfahrungen haben ein positives Resultat ergeben und die Ausdehnung der bestehenden sowie die Schaffung weiterer im Gesamtplan vorgesehener Fussgängerzonen auch in jenen Quartieren, die an der Peripherie des historischen Zentrums

liegen, ist nun vom Verkehrs- und Stadtplanungsamt in die Realisierungsphase eingeleitet worden. Während der Experimentierperiode konnte die Bevölkerung durch die Benutzung der Fussgängerbereiche den ursprünglichen Sinn des assoziativen Lebens im urbanen Raum wiedergewinnen. Fussgängerbereiche sollen im historischen Zentrum auch dort geschaffen werden, wo sie nicht unbedingt zur Aufwertung spezifischer Handelsfunktionen beitragen können. Derartige Zonen sind beispielsweise jene, die Räume für potentielle soziale Beziehungen oder wertvolle historische Bauten enthalten und in denen die Lesbarkeit der ursprünglichen Typologie des urbanen Gewebes und der Bausubstanz ermöglicht wird. Nirgends wurden in Bologna Fussgängerbereiche

nur als Voraussetzung zur Förderung tertiärer Funktionen und Nutzungen bestimmt. Dies soll auch zukünftig nicht der Fall sein. Es werden zum Beispiel Fussgängerzonen gezielt geplant, die bestehende Schuleinrichtungen einbeziehen, um geschützte Verbindungen zwischen Wohnung und Schule für Schüler zu gewährleisten.

Die Planung von Fussgängerbereichen in Quartieren um das historische Zentrum herum hat sich im Gegensatz zu jener im Stadtkern als komplexer erwiesen. In diesen Sektoren wurde die Aufgabe zur Festlegung der Fussgängerzonen den Quartierräten, als institutionalisierte mitbestimmende Gremien, übertragen. Diese haben dem Verkehrs- und Stadtplanungsamt entsprechende Vorschläge zu unterbreiten. Die

1 Historisches Zentrum. Piazza Nettuno von Piazza Maggiore aus gesehen
2 Historisches Zentrum. Via d'Azeglio



1 Centre historique. La Piazza Nettuno vue de la Piazza Maggiore
2 Centre historique. Via d'Azeglio

Zones piétonnes à Bologne

La planification de zones piétonnes dans la ville de Bologne s'insère dans le plan de restructuration et de conservation du centre historique de la ville, plan que le parlement municipal a adopté le 7 mars 1973. Les toutes premières zones piétonnes exemptes de circulation automobile servirent d'essai pendant une période de trois ans. Les résultats de l'essai ont été qualifiés de positifs si bien que le service

municipal d'urbanisme et de transports a fait mettre en œuvre l'extension des zones existantes et la création des nouvelles zones piétonnes prévues dans le plan général, et ce, même dans les quartiers périphériques du centre historique de la ville. Pendant la période d'essai, la population eut l'occasion de retrouver le sens originel de la vie associative dans l'espace urbain en utilisant les zones piétonnes.

De telles zones seront d'ailleurs créées dans le centre historique là où elles ne contribueront pas nécessairement à valoriser des fonctions spécifiquement commerciales. Parmi ces zones, on compte, par exemple, celles ayant des espaces dans lesquels peuvent se développer les rapports sociaux et celles contenant des monuments historiques et dans lesquelles il est possible de redécouvrir la typologie originelle

zur Auswahl und Bestimmung von Fussgängerbereichen in peripheren Stadtgebieten von den Quartierräten zusammen mit dem Verkehrs- und Stadtplanungsamt formulierten Kriterien setzen Prioritäten auf:

- Areale und Verkehrswege, die auf Grund ihres Standortes nahe an Quartierbüros, Schulen, Sozialeinrichtungen, Sanitäreinrichtungen, kulturellen und kirchlichen Bauten, eine Intensivierung und Belebung sozialer und assoziativer Beziehungen und Aktivitäten fördern, sowie durch Verbindung mit bestehenden Wohnzonen ihre Integration ins Quartierleben ermöglichen sollten;
- Areale und Verkehrswege, die in Relation mit im Quartier bestehenden Zonen des tertiären Sektors gebracht eine harmonische Entwicklung des Quartiers fördern, welche die Entstehung von Subzentren als Alternative zur Attraktivität des historischen Zentrums ermöglichen sollten;
- Areale, die auf Grund ihres Standortes und

ihrer Morphologie, die Schaffung von geschützten Fussgängerstrassen als Verbindungsstrukturen zwischen Beziehungspunkten des Quartiers ermöglichen sollten;

- Areale und Verkehrswege innerhalb bestehender oder vorgesehener spezifischer Nutzungsbereichen, welche für deren Innenverkehr vorgesehen sind. Solche Zonen könnten die Industrie- und die Wohnzonen des Quartiers sein. Die Identifizierung derartiger Verkehrswege soll auch in Zusammenhang mit den Programmen der im Bau begriffenen öffentlichen Gebäude geprüft werden, damit man sie in Verbindung mit den geplanten neuen Einrichtungen setzen kann.

Die Planung von Fussgängerzonen in Bologna ist Bestandteil der im Juni 1972 vom städtischen Verkehrsamt veröffentlichten Gesamtkonzeption über die Verkehrsregelung. Diese sieht primär den Ausbau des auf Teile des Liniennetzes bereits eingeführten und organisierten Nulltarif-Systems für die öffentlichen

Verkehrsmittel vor. Die beispielhafte Bedeutung der Planung von Fussgängerzonen in Bologna liegt in deren zweckmässiger Verteilung auf das ganze Stadtgebiet mit dem Ziel, Voraussetzungen zur Aufwertung der Quartiere innerhalb und ausserhalb des historischen Zentrums zu schaffen. Dies als planerische Konsequenz einer gesamthaft betrachteten Verkehrskonzeption in der Fussgänger-, öffentlicher und privater Verkehr, ausgehend von einer politisch definierten planerischen Entwicklung der Stadt, in seiner Entität analysiert und ausgewertet wird. Verglichen mit den oft zitierten und publizierten Fussgängerzonen anderer europäischer Städte, welche fast ausschliesslich die Aufwertung der «eindimensionalen» City – meist handelt es sich um einen einzigen Strassenzug – zum Zweck haben, stellt das Beispiel Bologna eine fortschrittliche Alternative dar.

D. P. ■

3 Peripheres Quartier Bolognina. Piazza Unità; 4 Historisches Zentrum. Piazza Calderini
5 Historisches Zentrum. Via Santo Stefano; 6 Historisches Zentrum. Piazza Santo Stefano (Fotos: Stadtplanungsamt Bologna)



3 Quartier périphérique de Bolognina. Piazza Unità. 4 Centre historique. Piazza Calderini
5 Centre historique. Via Santo Stefano. 6 Centre historique. Piazza Santo Stefano

du tissu urbain et de la substance bâtie. Nulle part à Bologne, les zones piétonnes ne sont conçues comme condition de promotion de fonctions et d'usages tertiaires, et cela ne sera jamais le cas.

La planification de zones piétonnes dans les quartiers adjacents au centre historique s'est révélée plus compliquée que dans le noyau urbain central. Dans ces secteurs-là, l'établissement de zones piétonnes a été remis aux comités de quartier, qui forment un conseil institutionnel, qui soumet ses projets au service municipal d'urbanisme et de transports.

La planification de zones piétonnes à

Bologne est une partie intégrante de la conception générale de la circulation, conception publiée par l'office municipal des transports en juin 1972. Cette conception prévoit principalement l'extension du tarif nul des transports en commun déjà introduit sur certaines lignes. La signification exemplaire de la planification des zones piétonnes à Bologne réside dans leur répartition sur tout le territoire urbain dans le but de créer les conditions propres à revaloriser les quartiers dans le centre historique et en dehors de celui-ci. Ce sont les conséquences urbanistiques d'une conception globale du transport dans laquelle les circulations pié-

tonne, publique et privée ont été analysées et évaluées dans leur ensemble du point de vue d'une évolution urbanistique clairement définie par la politique suivie par la municipalité.

Comparé aux zones piétonnes souvent citées et décrites d'autres villes européennes, qui servent presque exclusivement à valoriser la cité «unidimensionnelle», puisqu'il s'agit, le plus souvent, d'une seule rue rendue piétonne, l'exemple de Bologne représente une initiative progressiste.

Traduction: Jeanpierre Bendel ■