

ZUM BEISPIEL BOLOGNA



Foto: Lea Hepp

Johannes Saurer

leitet ein Architektur-Büro in Thun und ist Präsident des dortigen Architektur-Forums.

Kaum etwas hat das städtische Leben so stark verändert wie das Automobil. Von ihrem Auto besessen, blockieren Tausende die Innenstädte. In der Geschichte menschlichen Wohnens sind Strassen und Plätze stets zentrale Orte der Begegnung gewesen. Doch die totale Abhängigkeit vom Auto hat einstmals lebendige Städte leblos und öde werden lassen.

Es ist Winter. Die Temperaturen liegen bei 8°C. Auf den Strassen hört man Schritte, Gespräche, Musik. Ein lebendiges Gemenge aus Handwerksbetrieben, Kleinwarenläden, grösseren Geschäften, Restaurants und Wohnungen blüht – dank des beruhigten Verkehrs.

Wohnqualitäten

Bologna ist eine Universitätsstadt. Eingebettet in der Poebene, liegt sie eine Zugstunde südöstlich von Mailand. Die Stadt zählt knapp 400 000 Einwohner, also etwa

so viele wie die Stadt Zürich. Bologna gilt als eine der kulturell lebendigsten Städte Italiens. Die Universität befindet sich mitten in der Stadt. Die zahlreichen Studenten sorgen nicht nur für auffällig viele Fahrräder im Stadtbild, sie beleben auch die Kulturszene. Bolognas Arkaden, die sich über 40 Kilometer erstrecken, sind weltweit einmalig: Hier kann man gemütlich durch die Strassen der Stadtmitte spazieren, Einkäufe erledigen oder sich von einem Museum ins nächste begeben. Bologna ist seit den 1980er-Jahren verkehrsberuhigt.

Reanimation der Innenstadt

Autos werden aber keineswegs aus der Stadt verbannt. Einige Hauptverkehrsadern sind dem öffentlichen Nahverkehr vorbehalten. Dieser wiederum wird über einen Ring von Park+Ride-Plätzen am Rande des Zentrums nutzbar gemacht. Autos sind «Gäste» im Fussgängerbereich.

Übrigens: Auch Bologna hatte mit massiven Verkehrsproblemen zu kämpfen und drohte im täglichen Verkehrschaos zu ersticken. Dann aber haben die Bologneser reagiert und dem Verkehr eine drastische Kur verschrieben: Sperrung zweier Hauptverkehrsadern in der Innenstadt für den Privatverkehr und nur noch öffentliche Verkehrsmittel und Taxis im Zentrum. Bologna hat heute mit über vier Quadratkilometern Fläche die grösste Fussgängerzone Europas. Seit der Verkehrsreduktion sind die Fussgänger wieder zu den wichtigsten Verkehrsteilnehmern der Stadt geworden. Ihrem Tempo müssen sich auch die Busse anpassen.

Die Bologneser zeigen uns mit aller Deutlichkeit, dass es möglich ist, den ausufernden Verkehr zu bändigen. Anstelle des Verkehrslärms treten wieder Geräusche von Stimmen, sich öffnenden Türen, Kaffeetaschen und Tauben. Wie wichtig diese Geräusche sind, zeigen Studien, die besagen: Wenn Hintergrundgeräusche ungefähr 60 Dezibel überschreiten (was in Strassen mit gemischtem Verkehr meist der Fall ist) wird es fast unmöglich, normale Gespräche zu führen. Das Hauptverkehrsprinzip muss sein: Umstieg von schnellen auf langsamen Verkehr. Und zwar am Stadtrand und nicht erst an der Haustüre. Wichtigstes Ziel: die Wiederbelebung der Stadt. Dazu gehört die sorgfältige Planung des öffentlichen Raums – der Strassen, Plätze, Parks.

Fordern wir eine Tempo-30-Zone flächendeckend für die gesamte Innenstadt! Die Wohnqualität wird dadurch gesteigert. Langsamer Verkehr bedeutet lebendige Städte – und weniger Unfälle. ■

Johannes Saurer ist Architekt und führt seit 2000 sein eigenes Büro. Er ist Mitglied des BSA und setzt sich als Präsident des Architektur-Forums Thun für die Förderung der Baukultur und eine bessere Lebensqualität ein. Guter und günstiger Wohnraum für alle liegt ihm am Herzen.