

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Band:** - (2020)

**Heft:** 2

**Artikel:** Temporär autofreie Räume als Reallabore : aktuelle Projekte in Deutschland

**Autor:** Francke, Angela

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-956809>

### **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:** 15.10.2024

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

# Temporär autofreie Räume als Reallabore

## Aktuelle Projekte in Deutschland

ANGELA FRANCKE

Technische Universität  
Dresden, Professur  
für Verkehrspsychologie.

**Aktuell entstehen in vielen Städten Projekte, die den Strassenraum als Reallabor nutzen. Dabei werden einzelne Strassenzüge oder ganze Stadtteile für einen begrenzten Zeitraum vom motorisierten Verkehr (inkl. ruhendem Verkehr) beräumt. Die temporären autofreien Räume unterbrechen Mobilitätsroutinen der Bewohner\*innen, zeigen dadurch Möglichkeiten der nachhaltigen Mobilität und Alternativen zu bisherigen Lebensgewohnheiten auf und stossen idealerweise langfristig Verhaltensänderungen an. Der Artikel stellt drei Projekte in verschiedenen Umsetzungsstadien in Hamburg, Berlin und Dresden vor.**

Bereits seit September 2019 umgesetzt ist das Projekt «Ottensen macht Platz» in Hamburg. Für ein halbes Jahr wurde das Zentrum von Ottensen als Fussgängerzone ausgewiesen und wo vorher der motorisierte Verkehr im Mittelpunkt stand, ist jetzt Raum für Fuss- und Radverkehr entstanden [ABB.1]. Ziel des Projektes ist es, Einwohner\*innen, Einpendler\*innen und Gewerbetreibenden eine nachhaltige Mobilitätsalternative im urbanen Raum aufzuzeigen. Auf Grundlage einer Evaluation wurde im Februar 2020 über den Fortbestand dieser Umgestaltung – mit einer dauerhaften Umsetzung der Massnahme – entschieden. [1]

Auch in Berlin gibt es mit «Wrangelkiez autofrei» ein Verkehrskonzept für einen autoarmen Stadtteil, in dem motorisierter Individualverkehr verringert werden soll, um mehr Platz und Sicherheit für Fuss-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr zu schaffen. [2] Dieses Projekt plant seit 2017, wie ein autoarmes Verkehrskonzept für einen Stadtteil funktionieren kann und dient als Pilotprojekt für Berlin. In drei Phasen werden reversible autofreie Zonen errichtet, Bürger\*innen informiert und in die Planung involviert, sollen Flächen umgenutzt werden und somit eine Gewöhnung an das neue autoärmere Stadtbild erreicht werden. Erst dann sind weitere Umsetzungsschritte geplant.



[ABB.1]

Im Rahmen des Wettbewerbs «Zukunftsstadt für eine nachhaltige Entwicklung» ist in Dresden im Jahr 2015 die Idee «Autofreie Zukunftsstadt – Die Woche des guten Lebens» entstanden. [3] Seit Herbst 2019 wird an der Umsetzung dieses Projektes gearbeitet, welches beinhaltet, die Äussere Neustadt, ein dicht besiedeltes Gebiet mit ca. 25'000 Einwohner\*innen, in der ersten Septemberwoche 2020 komplett vom motorisierten Verkehr zu beräumen und dadurch entstehende Freiräume neu zu nutzen. Die Vision der Woche des guten Lebens in Dresden lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*«Unser Traum: Im Jahr 2030 ist die Äussere Neustadt ein Ort des gemeinschaftlichen Miteinanders – und des nachhaltigen Lebens. Weil die meisten Bewohner\*innen inzwischen ihren privaten PKW abgeschafft haben, findet das Leben zunehmend auf der Strasse statt. [...] Wo früher Autos parkten, befinden sich jetzt Gemeinschaftsbeete, Schachtische oder Aufladestationen für E-Bikes. [...] Auf den verbreiterten Gehwegen haben nun auch Rollstuhlfahrer\*innen und Eltern mit Kinderwagen ausreichend Platz. Menschen begegnen sich vor den Geschäften, bleiben stehen und kommen ins Gespräch. Überall ist etwas los.» [3]*

Ziel des Transformationsprojektes ist es auch hier, den Menschen die Vorteile eines autofreien Stadtteils aufzuzeigen und im Idealfall eine dauerhafte Lösung daraus entstehen zu lassen.

Unabhängig davon, auf welche Weise die autofreien Räume umgesetzt werden, haben alle Projekte eine ähnliche Vorstellung von einem umweltfreundlicheren städtischen Leben der Zukunft. Wunsch ist die Entstehung einer ökologischen und sozialen Stadt mit einer Entwicklung von autogerechter zu menschengerechter Stadt. Wesentlicher Bestandteil der Projekte ist die Partizipation aller betroffenen Personen. Gemeinsam mit Anwohner\*innen und Gewerbetreibenden werden Konzepte entwickelt, wie die (Mobilitäts-)Bedürfnisse unter den geänderten Rahmenbedingungen des Stadtteils ermöglicht werden können. Zentrale Fragen sind dabei, wie eine so genannte Verkehrswende hin zu einer klimafreundlichen und damit zukunftsfähigen Mobilität und die Umnutzung des öffentlichen Raums gelingen kann.

### KONTAKT

angela.francke@tu-dresden.de

[ABB.1] Pilotprojekt «Ottensen macht Platz» in Hamburg.  
(Quelle: Bezirksamt Altona/  
Isadora Tast)

[1] <https://ottensenmachtplatz.de>

[2] <http://autofreierwrangelkiez.de>

[3] <https://www.wochedesgutenlebens.de>