

Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur Mut und Innovationsgeist ausgezeichnet

„Fussverkehr Schweiz“ verleiht 2011, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und mit Unterstützung vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), bereits zum siebten Mal den „Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur“. Der nationale Wettbewerb prämiert Massnahmen welche die Qualität und Attraktivität des Zufussgehens erhöhen. Den diesjährigen Hauptpreis gewinnt die Gemeinde Naters (VS), die auf dem stillgelegten Trasse der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn einen kombinierten Fuss- und Veloweg eingerichtet hat. Die 2.5 Kilometer lange Verbindung ermöglicht der Bevölkerung nicht nur das Dorf zu Fuss oder mit dem Velo auf der gesamten Länge attraktiv und sicher zu durchqueren, sondern bietet auch Raum für Entspannung im Herzen der Gemeinde. Weitere Auszeichnungen gehen an die Gemeinden Baden, Basel, Fribourg, Genf, Mollis, Renens und Zürich sowie an die Kantone Bern und Tessin. (Sprache: de, fr)

Weitere Informationen:

Flâneur d'Or
Fussverkehr Schweiz

www.flaneurdor.ch
www.fussverkehr.ch

Flâneur d'Or 2011 – prix des aménagements piétons La commune de Naters récompensée pour son audace

L'édition 2011 du concours «Flâneur d'Or», organisé par l'association Mobilité piétonne en collaboration avec l'Association Transport et Environnement (ATE), s'est achevée le 25 novembre par la cérémonie de remise des prix. Soutenu par l'Office fédéral des routes (OFROU), ce concours d'échelle nationale, organisé en 2011 pour la septième fois, récompense des projets innovants qui permettent d'améliorer de manière conséquente la qualité et l'attractivité des déplacements à pied. Le Prix Flâneur d'Or revient cette année à la commune de Naters (VS), récompensant l'aménagement de l'axe piétons-vélos réalisé sur le tracé désaffecté de l'ancienne ligne Furka-Oberalp. L'ancien tronçon de voie ferrée, long de 2.5 km, est devenu une «colonne vertébrale» piétonne et cycliste, qui permet de traverser la localité sur toute sa longueur de manière agréable et sûre. De plus, ce nouvel axe offre aussi un espace de délassement au cœur de la commune. Les villes de Baden, Bâle, Fribourg, Genève, Mollis, Renens et Zurich, ainsi que les cantons de Berne et Tessin, ont également été distinguées. (langue : français et allemand)

Pour plus d'informations:

Flâneur d'Or
Mobilité piétonne

www.flaneurdor.ch
www.fussverkehr.ch/fr/

29.11.2011

Medienmitteilung

vom 25. November 2011 (**Sperrfrist: 25. November 2011, 11:00**)

Attraktive Fussverkehrsprojekte prämiert

Der «Flâneur d'Or 2011» geht an die Gemeinde Naters

Viele Städte und Gemeinden erkennen zunehmend die Bedeutung und das Potenzial des Fussverkehrs in Bezug auf Mobilität, Gesundheit, Umwelt und Lebensqualität. Um diese Bestrebungen zu honorieren, zeichnet der «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» bereits zum siebten Mal Projekte aus, welche dem Zufussgehen einen wichtigen Stellenwert einräumen.

Den Hauptpreis gewinnt die Gemeinde Naters (VS), die auf dem stillgelegten Trasse der ehemaligen Furka-Oberalp Bahn (FO) einen kombinierten Fuss- und Veloweg als «fil rouge» durch das Dorf eingerichtet hat.

Der Wettbewerb wird organisiert von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und der Signal AG und zwei privaten Stiftungen.

Prämiert werden Massnahmen, welche die Qualität und Attraktivität des Zufussgehens erhöhen. Der nationale Wettbewerb, der zum siebten Mal durchgeführt wurde, honoriert innovative und wirkungsvolle Projekte zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Nationalrätin Marlis Bänziger, Nationalrätin, Präsidentin «Fussverkehr Schweiz» und Franziska Teuscher, Nationalrätin, Präsidentin VCS überreichten den mit CHF 10'000 dotierten ersten Preis an Manfred Holzer, Gemeindepräsident Naters. Eine von der Signal AG gestiftete Erinnerungstafel wurde vor Ort festlich eingeweiht.

Die neunköpfige Fachjury zeigte sich beeindruckt vom Projekt «Neugestaltung des FO-Trassées». Naters hat eine visionäre Idee mit einer hochstehenden Gestaltung umgesetzt. Bemerkenswert ist, dass die kleine Gemeinde den Mut und die finanziellen Mittel für das aufwändige Vorhaben gefunden hat. Die 2.5 km lange Verbindung stellt ein neues Rückgrat dar, welches es der Bevölkerung erlaubt, das Dorf zu Fuss auf der gesamten Länge attraktiv und sicher zu durchqueren. Das mit Referenz an die alte Funktion umgestaltete FO-Trassée ermöglicht nicht nur zielgerichtete Verbindungen sondern bietet auch Raum für Entspannung im Herzen der Gemeinde. Exemplarisch sind das sorgfältig renovierte alte Bahnhofsgebäude, das neu ein Bistro beherbergt, sowie der dazugehörige Platz. Sie laden als Begegnungsorte zum Verweilen und Spielen ein.

Zehn weitere Projekte konnten eine Auszeichnung entgegen nehmen. Die Jury überreichte den aus diesen Gemeinden angereisten Delegationen eine Urkunde.

Auszeichnungen

- Baden (AG): Neugestaltung Schlossbergplatz
- Basel (BS): Auf Augenhöhe 1.20 m
- Basel (BS): Karl Barth-Platz
- Kanton Bern / Tram Bern West AG: Tram Bern West
- Fribourg (FR): Zone de rencontre „Square des Places“
- Genève (GE): Le Parc des Chaumettes
- Mollis (GL): Wege als Ziel
- Renens (VD): Renens Cœur de ville
- Kanton Tessin / GMT-SI (TI): Piano mobilità scolastica – Meglio a piedi
- Zürich (ZH): Rückeroberung der Stadt – Gleisbogen Zürich-West

Der **Schlossbergplatz** in **Baden (AG)** hat seine historische Funktion als Schnittstelle zwischen Alt- und Neustadt zurückerhalten. Mit dem Einbezug der im Volksmund als «Blinddarm» bezeichneten Unterführung ist die Verbindung zwischen Innenstadt und den Quartieren auf der anderen Seite der Bahngleise zu einer attraktiven Passage geworden.

In **Basel** wurde der Leitfaden «**Auf Augenhöhe 1,20 m**» mit vielen Tipps und konkreten Vorschlägen für eine kinderfreundliche Entwicklung von öffentlichen und privaten Freiräumen entwickelt. Er nimmt konsequent die Perspektive von Kindern ein und berücksichtigt die Wahrnehmung junger Menschen im Kontext von Quartier- und Stadtentwicklung.

Die unbefriedigende Situation am **Karl Barth-Platz** in **Basel** wurde mit der Umgestaltung markant verbessert. Eine Tram-Kaphaltestelle mit Mittelinsel schafft Raum für attraktive Wartebereiche und ermöglicht sichere Fussgängerquerungen. Der in Wert gesetzte und vergrösserte Park ist fussgängerfreundlich und angenehm, so dass der Bevölkerung nun ein belebter Quartierplatz zur Verfügung steht.

Das neue **Tram Bern West** bringt die wachsende Anzahl Fahrgäste direkt und bequem aus Berns Westen ins Stadtzentrum. Zu den Qualitäten der neuen Traminie zählen die städtebaulichen Eingriffe und Aufwertungen des öffentlichen Raums: Neue Plätze sind entstanden und Parkanlagen aufgewertet worden; attraktive Fuss- und Velowege führen durch die Stadt, und Haltestellen sind gut in den Stadtraum integrierte Orte geworden, an denen man sich gerne trifft und verweilt.

Der «**Square des Places**» in **Fribourg** befindet sich zwischen zwei Fussgängerzonen auf einer verkehrsbelasteten Strasse. Er bildet eine Schnittstelle zwischen rollendem Verkehr und einer Fussverkehrshauptachse, die Bahnhof und universitäre Einrichtungen mit der Altstadt verbindet. Die Einrichtung einer Begegnungszone ist eine originelle und offenbar funktionierende Lösung, um den Fussgänger/innen beim Überqueren der Strasse den Vortritt zu gewähren.

An der Stelle des heutigen «**Parc des Chaumettes**» in **Genf** direkt vor dem Eingang des Universitätsspitals Genf befand sich lange Zeit ein provisorischer Parkplatz. Erst nach einer Neuorganisation der Verkehrsführung der umgebenden Strassen konnte der attraktive neue Park 2009 in Form eines spitzwinkligen Dreiecks fertiggestellt werden.

In **Mollis (GL)** erfolgte die Umsetzung des Fusswegnetzes und die Gestaltung der Strassenräume im Koexistenzprinzip in einem langjährigen Prozess mit dem Verein «Pro Mollis» als aktiver Trägerverein. Das Bijou ist der sogenannte «**Jahreszeitenweg**», ein reaktivierter, historischer Fussweg hinter der Hauszeile der Hauptgasse, der heute auch als Schul- und Erholungsweg dient.

Beim Projekt «**Coeur de ville**» in **Renens (VD)** handelt es sich um ein städtebauliches Vorhaben im Grossmassstab. Es umfasst den Betrieb und die Gestaltung der öffentlichen Räume sowie das damit

verbundene Strassen- und Wegnetz im Zentrum. Die Place du marché sowie die Rue Neuve wurden als öffentliche Begegnungsräume neu gestaltet und für die Fussgänger/innen attraktiv gemacht.

Der «**Piano de Mobilità scolastica**» wird im **Tessin** unter der Federführung der kantonalen Verwaltung erfolgreich angewendet. Es handelt sich um ein Instrument zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und zu mehr selbständig zu Fuss zurückgelegten Schulwegen. Neben der klassischen Fusswegplanung werden auch innovative Ansätze eingesetzt wie zum Beispiel die «Isola felice» – ein Rayon rund ums Schulhaus innerhalb dem Elterntaxis unerwünscht sind.

Das Projekt «**Gleisbogen**» im Westen der Stadt **Zürich** erschliesst als öffentliche Flaniermeile und als Erholungsraum das Entwicklungsgebiet zwischen Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz. An der kombinierten Fuss- und Velowegverbindung reihen sich Erschliessung, Erholungsflächen, Lebensräume für Pflanzen und Tiere wie an einer Perlenschnur auf. Die stark befahrene Pfingstweidstrasse, die das Gebiet zerschneidet, wird mit einer imposanten Passarelle überwunden.

Medienmitteilung und Fotomaterial siehe www.flaneurdor.ch/medien

Ausführliche Dokumentation siehe www.flaneurdor.ch

Für Rückfragen wenden Sie sich an:

«**Fussverkehr Schweiz**», Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

- Pascal Regli, Projektleiter, T: 043 488 40 37, pascal.regli@fussverkehr.ch
- Thomas Schweizer, Geschäftsführer, T: 043 488 40 32, thomas.schweizer@fussverkehr.ch

HOCH PART ERRE



Flâneur d'Or 2011
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

BEILAGE ZU HOCHPARTERRE NR. 12 / 2011

AUSGEZEICHNETE FUSSWEGE Die Preisträger des Flâneur d'Or 2011



- 4 HAUPTPREIS
WO FRÜHER ZÜGE FUHREN**
Der Hauptpreis geht nach Naters. Gekonnt und resolut hat das Walliser Dorf ein Bahntrasse für den Fussverkehr umgenutzt.
- 10 INTERVIEW
VERBLÜFFENDE LÖSUNGEN**
Der Berner Kantonsoberingenieur Stefan Studer über seine Tätigkeit als Jurymitglied und sichere Verkehrswege für Fussgänger.
- 12 AUSZEICHNUNGEN
NEUE FUSSWEGE UND INSELN DES GLÜCKS**
Zehn ausgezeichnete Mobilitätskonzepte und Infrastrukturprojekte mit Vorbildcharakter.
- 22 ERWÄHNUNGEN
SPEZIELLES AUGENMERK**
Beachtenswerte Beispiele aus Genf, Horgen, Massagno, Rheinfelden und dem Zürcher Glattal.

Editorial NATERS HAT RÜCKGRAT

Nun schon zum siebten Mal zeichnet der Wettbewerb Flâneur d'Or die fussgängerfreundlichsten Projekte in der ganzen Schweiz aus. Insgesamt 55 Eingaben in vier Kategorien lagen der neunköpfigen Jury vor. Am ersten Tag der Jurierung traf das Preisgericht eine Vorauswahl, während der Sommerferien konnten dann die einzelnen Orte nochmals eingehend besichtigt werden. Der zweite Jurytag stand dann ganz im Zeichen der Entscheidung. Die Diskussionen verliefen engagiert, das Ergebnis war über weite Strecken offen. Doch am Ende war der Entscheid klar: Naters ist's!

Vor vier Jahren rumpelten noch die Züge der Matterhorn-Gotthard-Bahn mitten durch das Dorf Richtung Furka. Heute flanieren hier, auf einem roten Asphaltband, Spaziergängerinnen, sekundiert von Velofahrern, auf dem gleichen Trasse. Die Gleise, die fast ein Jahrhundert lang das Dorf zerschnitten, sind einem verbindenden «roten Faden» gewichen, einem Rückgrat für den Fuss- und den Veloverkehr in Naters. Noch sind nicht alle Etappen realisiert, Wirkung entfaltet das FO-Trasse aber schon heute. Der frühere Bahnhofplatz ist zum neuen Herz der Gemeinde geworden siehe Seiten 4 bis 9.

Nach der ausführlichen Präsentation des Hauptpreises gibt Stefan Studer, Oberingenieur des Kantons Bern, in diesem Heft Einblick in seine Arbeit, bei der er die Bedürfnisse der Fussgängerinnen, Velofahrer und Automobilisten unter einen Hut bringen muss siehe Seiten 10 bis 11. Mit seinem «Berner Modell» ist der Kanton Vorbild für die menschenverträgliche Gestaltung von Verkehrsräumen. «Koexistenz statt Dominanz» heisst das Prinzip, partizipative Planung das Rezept dazu. Der Verkehrsplaner solle sich hüten, mit den Leuten zu sprechen, lautet eine Lehrmeinung aus längst vergangenen Tagen. Wie weit wir heute – glücklicherweise – davon entfernt sind, zeigen die im Heft vorgestellten Projekte. Neben dem Hauptpreis vergab die Jury zehn Auszeichnungen in unterschiedlichen Kategorien für ebenfalls überzeugende Lösungen siehe Seiten 12 bis 21. Weitere Eingaben erachtete die Jury als so wertvoll, um sie speziell zu erwähnen siehe Seiten 22 bis 23.

Projekte zu realisieren, die neue Qualitäten für die Fussgänger schaffen, ist nicht alleine die Aufgabe grösserer Städte. Dass mit Naters eine relativ kleine Gemeinde den Mut und die finanziellen Mittel für die Neugestaltung des FO-Trassees gefunden hat, verdient besonderen Respekt: den Flâneur d'Or 2011! **Werner Huber**



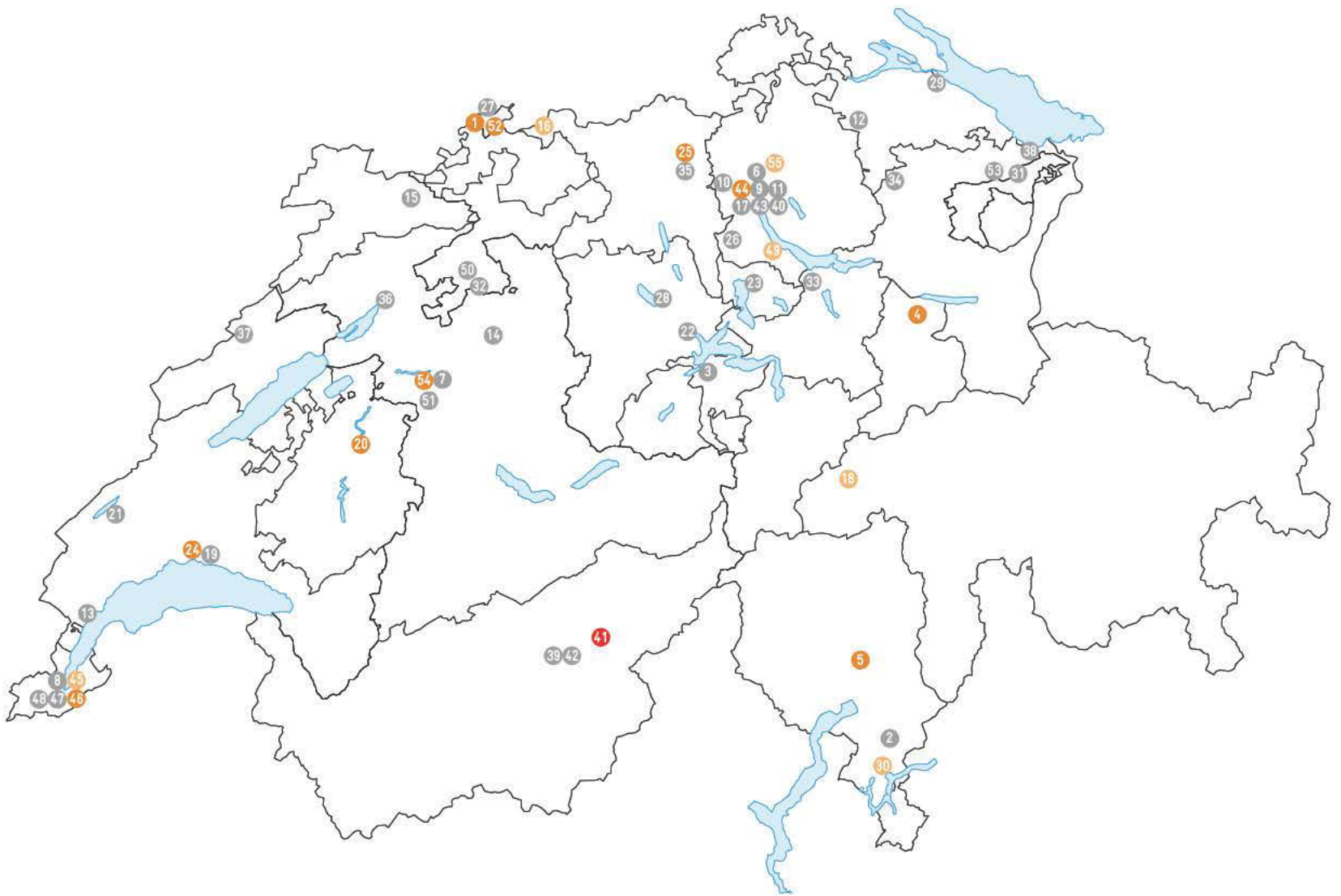
Impressum Hochparterre AG, Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, Fax 044 444 28 89, www.hochparterre.ch

Konzept und Redaktion: Werner Huber WH

Gestaltung: Susanne Burri; Gestaltungskonzept: superbüro Barbara Ehrbar; Produktion: Thomas Müller; Korrektorat: Lorena Nipkow, Künsnacht; Litho: Team media, Gurtellen; Druck: Südostschweiz Presse und Print, Südostschweiz Print, Chur/Disentis. Verlag: Susanne von Arx

Herausgeber: Köbi Gantenbein, Hochparterre, und Fussverkehr Schweiz, Zürich. Die Pfyl Stiftung hat das Sonderheft mit einem Beitrag unterstützt.

Bestellen: www.hochparterre.ch und info@fussverkehr.ch, CHF 15.–



INGEREICHTE PROJEKTE FÜR FLÂNEUR D'OR 2011 VERKEHRSKONZEPTE/PLANUNGEN/LEITBILDER

- 1_Basel: Auf Augenhöhe 1,20 m, Auszeichnung
- 2_Capriasca: Fussgängerwege (meglio a piedi)
- 3_Stans: Underwâx in Stans!
- 4_Mollis: Wege als Ziel, Auszeichnung
- 5_Kanton Tessin: Mobilitätsplan für Schulen, Auszeichnung
- 6_Zürich: Schulwegsicherheit an Verkehrsregelungsanlagen
- 7_Bern: Behindertengerechte Querungen, Trottoirabsenkungen
- 8_Genf: Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- 9_Zürich: Routenplaner für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr
- 10_Schlieren: Mobilitätsplan Schlieren
- 11_Zürich: Züri z'Fuess
- 12_Frauenfeld: Fuss- und Velocheck
- 13_Nyon und Agglomeration: Chantier 3 des Agglomerationsprogramms
- 14_Burgdorf: Lebensraum Quartier Nord
- 15_Delémont: Hochwasserschutz der Sorne
- 16_Rheinfelden: Plan Lumière, Erwähnung
- 17_Zürich: Verkehrskonzept Innenstadt

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE INFRASTRUKTUREN AUF KANTONSSTRASSEN

- 18_Disentis/ Mustér: Tempo-30-Zone, Erwähnung
- 19_Lausanne: Umgestaltung Zentrum Vers-chez-les-Blancs
- 20_Freiburg: Begegnungszone Square des Places, Auszeichnung
- 21_L'Abbaye: Fussweg zwischen Les Bioux und L'Orient
- 22_Luzern: Neugestaltung Schweizerhofquai
- 23_Zug: Nordzufahrt Feldstrasse Zug

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE INFRASTRUKTUREN AUF GEMEINDESTRASSEN

- 24_Renens: Cœur de Ville, Auszeichnung
- 25_Baden: Umgestaltung Schlossbergplatz, Auszeichnung
- 26_Affoltern am Albis: Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 27_Basel: St.-Johanns-Rheinweg
- 28_Sempach: Umgestaltung Stadtstrasse
- 29_Kreuzlingen: Begegnungszone Hauptachse
- 30_Massagno: Verkehrsführung Piazza del Comune, Erwähnung
- 31_Speicher: Gestaltung Kalabinthstrasse
- 32_Gerlafingen: Parkierungsbewirtschaftung und Tempo 30
- 33_Feuisberg: Sanierung Dorfstrasse
- 34_Kirchberg: Verkehrsberuhigung Dorfzentrum-Husenstrasse
- 35_Baden: Fussgängersignaletik
- 36_Biel: Fussgängerinformation und -signaletik
- 37_Le Locle: Fussgängersignaletik
- 38_Rorschach: Orientierungssystem
- 39_Visp: Fussgängerleitsystem
- 40_Zürich: Wegleitsystem Zürich-Oerlikon
- 41_Naters: Neugestaltung FO-Trasse, Hauptpreis
- 42_Visp: Neue Fussgängerpromenade
- 43_Zürich: Lettenviadukt
- 44_Zürich: Gleisbogen Zürich West, Auszeichnung
- 45_Genf: Der grüne Weg der Agglomeration, Erwähnung
- 46_Genf: Parc des Chaumettes, Auszeichnung
- 47_Genf: Pont de la Machine

SCHNITTSTELLEN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

- 48_Genf: Place Cornavin
- 49_Horgen: Begegnungszone Bahnhof, Erwähnung
- 50_Solothurn: Neugestaltung Bahnhofplatz
- 51_Köniz: Erschliessungstürme Niederwangen
- 52_Basel: Karl-Barth-Platz, Auszeichnung

- 53_St.Gallen: Passerelle Böschmühle-Kantonsspital
- 54_Bern: Tram Bern West, Auszeichnung
- 55_Glattal (Opfikon, Wallisellen, Dübendorf, Zürich): Glattalbahn, vernetzter Langsamverkehr, Erwähnung

- Hauptpreis
- Auszeichnung
- Erwähnung

JURY

- > Lorenzo Custer, dipl. Architekt ETH/SIA/SVI, Vertreter GMT-SI, Officina della Costruzione, Ponte Tresa
- > Gabrielle Gsponer, dipl. Ing., Bundesamt für Strassen (Astra), Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern
- > Werner Huber, dipl. Architekt ETH, Redaktor Hochparterre
- > Monique Keller, dipl. Architektin ETH, Schweizer Heimatschutz, Projektleiterin Wakkerpreis
- > Michael Rytz, dipl. phil. II Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- > Thomas Schweizer, dipl. phil. II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
- > Stefan Studer, dipl. Kulturing. EPFL, Kantonsoberingenieur Kanton Bern
- > Dominique Von Der Mühl, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, ENAC-EPFL, Lausanne
- > Rolf Wegmann, Raumplaner FH/FSU, Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden

LINKS

- Ausführliche Dokumentation aller Eingaben
- > www.flaneurdor.ch
- Dokumentation der Begegnungszonen
- > www.begegnungszonen.ch
- Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz
- > www.fussverkehr.ch



WO FRÜHER ZÜGE FUHREN

Der Flâneur d'Or 2011 geht nach Naters. Die Walliser Gemeinde hat ein altes Bahntrassees gekonnt und resolut für den Fussverkehr umgenutzt.

Text: Werner Huber, Fotos: Michel Bonvin

New York hat die High Line, Paris den Viaduc des Arts und Naters das FO-Trassee: ehemalige Bahnstrecken, die zu Fussgängerwegen umgestaltet wurden. Die hängenden Gärten der High Line im Westen Manhattans sind zu einer neuen Sehenswürdigkeit in New York geworden, und in der französischen Hauptstadt haben sich unter den Bögen des Viadukts, auf dem die Fussgänger flanieren, Geschäfte und Cafés eingenistet. Einen steinernen Viadukt gibt es in Naters zwar nicht, das Zeug zur Touristenattraktion hat der Fussgänger- und Veloweg auf dem früheren Trassee der Furka-Oberalp-Bahn (FO) aber durchaus.

Am 30. November 2007 rollte der Zug von Brig her kommend das letzte Mal über die eingleisige Strecke talabwärts, schlug den grossen Bogen nördlich über die Rhone nach Naters, um dann mitten durchs Nachbardorf Richtung Oberwallis und Furkatunnel talaufwärts zu fahren. Seit dem darauffolgenden Tag fahren die meterspurigen Züge vom Briger Bahnhofplatz geradeaus nach Osten und weiter in direkter Linie Richtung Furka. Nun muss die Matterhorn-Gotthard-Bahn, entstanden 2003 aus der Fusion der Furka-Oberalp- mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, in Brig die Lokomotive nicht mehr wechseln. Zudem konnten auf einen Schlag zwanzig Niveauübergänge in Naters aufgehoben werden.

2,5 Kilometer lang schlägt das rote Asphaltband der Fussgänger- und Velopromenade einen Bogen quer durchs Dorf. Sie beginnt am Rhoneufer bei der Eisenbrücke, die – auch gleislos – noch immer an die Blütezeit der Eisenbahn erinnert. «Verbindung» nennen die Architekten Vomsattel Wagner diesen Punkt in ihrem Wettbewerbsprojekt. Richtung Dorf legt sich das rote Band in die Kurve und fliesst an Vorgärten vorbei, zwischen den Häusern durch zu einer grossen, als Parkplatz genutzten Brache. Hier kommt dereinst der Aletsch-Campus zu stehen, das Informations- und Ausstellungszentrum des Unesco-Weltnaturerbes Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn. «Kultur» heisst denn auch dieser Punkt des FO-Trassees, das aber bald schon durch die Strasse brachial unterbrochen wird. Ein rotes Asphaltband quer über die Kantonsstrasse? Undenkbar für die Hüter des Strassenverkehrsgesetzes! Also schliesst ein gelber Fussgängerstreifen in Trasseebreite die Lücke. «Begegnung» heisst die nächste Station der Flaneure auf dem roten Asphaltband beim ehemaligen Bahnhof, gefolgt vom «Konsum» in der Nähe des Dorfzentrums. Dann führt der Fussgänger- und Veloweg ein Stück weit geradeaus, beschreibt eine Rechtskurve und schmiegt sich an die Dorfstrasse. «Sport» haben die Architekten diesen Punkt beim Stadion getauft. Nach zwei weiteren Kurven und einem geraden Zwischenstück erreicht das Trassee den «Ausklang» – hundert Jahre nach dem Baubeginn der Bahnlinie hat sich das Dorfbild markant verändert.

DAS BAHNTRASSEE IM ZEITRAFFER Der Spatenstich für die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) fand am 22. Juni 1911 in Naters statt. Die Lötschberglinie und der Simplontunnel hatten der Gemeinde einen grossen Aufschwung gebracht. Nicht zuletzt der Wunsch der Natischer, einen eigenen Bahnanschluss zu haben, führte zum Bau der Strecke durch das Dorf. Die BFD war im Jahr zuvor gegründet worden, hauptsächlich mit französischem Kapital. Deshalb trug die Gesellschaft auch einen stolzen französischen Namen: Compagnie de chemin de fer de la Furka; die Bauarbeiten wurden an die Société de Construction des Batignolles vergeben. Der erste Zug fuhr am 30. Juni 1914 von Brig quer durch Naters ins Obergoms. Die amtliche Abnahme der ersten Etappe der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD)

bis nach Gletsch fand jedoch erst ein Jahr später statt, und noch bevor die Strecke über den Furkapass fertiggestellt war, ging die Gesellschaft Konkurs. 1924 nahm die neu gegründete Furka-Oberalp-Bahn die Bauarbeiten wieder auf, sodass der durchgehende Betrieb zwischen Brig und Disentis im Sommer 1926 aufgenommen werden konnte. 1941 wurde die Strecke elektrifiziert, seit 1982 sichert der Furka-Basistunnel den ganzjährigen Betrieb. Einst hatte die zweigleisige Station in Naters einen richtigen Bahnhof: ein Aufnahmegebäude mit Dienstwohnung im Obergeschoss, daran angebaut ein hölzerner Güterschuppen. Im Herbst 1997 setzten Jugendliche, die mit Feuer spielten, diesem Idyll ein Ende. Der Bahnhof brannte ab. Seither muss sich die Natischer Bevölkerung mit einem Torso begnügen, denn bloss das Erdgeschoss des steinernen Gebäudes wurde wieder hergerichtet und mit einem Zeltdach gedeckt.

Als sich die Verlegung der Bahn abzeichnete, schloss die Gemeinde bereits 2002 mit der Bahngesellschaft eine Kaufvereinbarung für das frei werdende Bahntrassee ab: 2,75 Millionen Franken für 25 500 Quadratmeter. In einer Befragung der Hochschule Wallis wünschten achtzig Prozent der Natischerinnen und Natischer, dass aus der Bahnlinie ein Naherholungsgebiet werde. Grosse Mehrheiten erzielte ausserdem die Nutzung als Fuss- und Veloweg. Der Möglichkeit, das lang gestreckte Areal einfach in die angrenzenden Nutzungszonen zu integrieren, erteilte die Bevölkerung eine klare Absage. Die Gemeinde war in ihrer Absicht bestätigt.

DER ALTE BAHNHOF IST DAS HERZ Nachdem der letzte Zug durchs Dorf gefahren war, demontierte die Bahn die Fahrleitung (ohne die Masten) und entfernte Schienen und Schwellen. Die Architekten gliederten das ehemalige Bahntrassee der Länge nach in drei Streifen, die sie mit Stahlwangen voneinander trennten: in der Mitte das drei Meter breite, rote Asphaltband für die Fussgängerinnen und Velofahrer, rechts und links ein meterbreiter Schotterstreifen. Das Asphaltband zieht sich kontinuierlich über die ganze Strecke von 2,5 Kilometern, unterbrochen nur durch die Kantonsstrasse. Die Schotterstreifen hingegen sind stellenweise unterschiedlich gestaltet: An einigen Orten gibt es kleine, mit Sickerasphalt belegte Plätze mit Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten, die der Künstler Pascal Seiler aus Stahlrohren mit weissem Schattenwurf gestaltet hat, an anderen Stellen sind Betonelemente mit Sitzbänken in den Schotter eingelassen. An einigen Abschnitten grenzt auch eine Hecke das FO-Trassee von der parallel dazu verlaufenden Strasse ab. Die bestehenden Oberleitungsmasten tragen die neuen Leuchten, und sie sind dank der LED-Technik selbst zu Leuchtobjekten geworden, die den Verlauf des Trassees >>

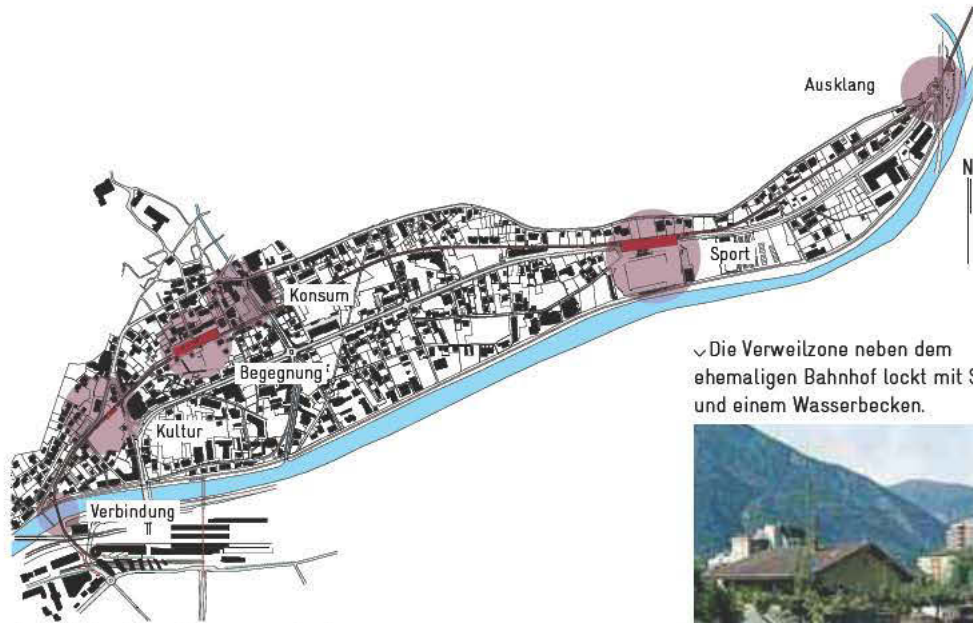
NEUGESTALTUNG FO-TRASSEE, 2009–2012

Naters VS

- > Bauherrschaft: Gemeinde Naters
- > Architektur und Bauleitung: Vomsattel Wagner, Visp
- > Spielgeräte, künstlerische Begleitung: Pascal Seiler, Steg
- > Bauingenieur: Ingenieurbüro Weder, Naters
- > Elektroplanung: EnBAG, Brig
- > Lichtplanung: Neuco, Zürich
- > Chronik: 2006 Landerwerb; 2007 Studienauftrag; 2009 erste Etappe; 2010 zweite Etappe; 2011 dritte und vierte Etappe; 2012 fünfte Etappe; später sechste Etappe
- > Kosten: CHF 7,4 Mio.



∨Intervention mit Stahlrohr des Künstlers Pascal Seiler.

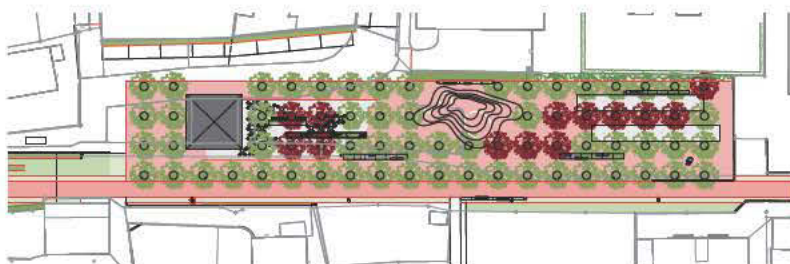


^Der Verlauf des F0-Trassees durch Naters mit den sechs Stationen von «Verbindung» bis «Ausklang».

∨Die Verweilzone neben dem ehemaligen Bahnhof lockt mit Sitzbänken und einem Wasserbecken.



>Das rote Asphaltband schlängelt sich auf einer Länge von 2,5 Kilometern durchs Dorf.



<Der ehemalige Bahnhofplatz ist das Herzstück des neuen F0-Trassees.





>> nachts in der dritten Dimension ablesbar machen. Die Überreste des Bahnhofsgebäudes stehen immer noch an ihrem Platz. Die Architekten haben den kleinen Bau saniert, mit zwei neuen, grossen Öffnungen versehen und darin ein Café eingebaut. Es markiert am einstigen Bahnhofplatz das Herzstück des FO-Trassees, das zu einem Begegnungsort geworden ist: Das rote Asphaltband weitet sich zu einem grosszügigen Platz, über den die noch jungen Blutpflaumen und Ahorne ein schattenspendendes Blätterdach legen. Ein rot asphaltierter Hügel animiert die Kinder zum Besteigen, zwei Bocciabahnen laden zum Spiel ein. Vor dem Café ruht eine massive Stehbar aus Beton, daneben liegt eine bodenbündige, nur gerade zwei Zentimeter tiefe Wasserfläche. Für die Gemeinde ist der Platz ein willkommener Ort für Feste und Anlässe.

Die Architekten beschränkten sich in der Gestaltung auf den roten Asphalt – auf dem Platz als Sickerspalt ausgebildet – sowie auf den Beton der Stehbar und des als Sitzbank dienenden Sockels. Ein dunkler Anstrich veredelt das Gebäude, und Bodenleuchten erhellen die Baumkronen.

DIE NÄCHSTEN ETAPPEN FOLGEN Bislang wurden vom FO-Trasseee vier Etappen realisiert. Spektakulär ist insbesondere die östliche Ausfahrt aus Naters, wo das Bahntrasseee die Kantonsstrasse samt Kreisell unterquert. Das rote Band senkt sich zunächst leicht ab und mündet in einen Betontunnel; fünf neue Öffnungen in der Decke bringen Tageslicht in diese künstliche Welt. In einer nächsten Etappe wird das Trasseee bis nach Bitsch verlängert. Gleich hinter dem kurzen Tunnel wird es auf einer Eisenbrücke – das gleiche Modell wie jene am Ortseingang – die Rhone überqueren und sich schliesslich dem neuen Bahntrasseee anschmiegen.

Ungewiss ist die Fortsetzung Richtung Brig, insbesondere wegen der Forderungen des Hochwasserschutzes. Zurzeit ist die Brücke um 1,5 Meter angehoben, um den Hochwassermassen genügend Raum zu bieten. Das Projekt der dritten Rhonekorrektur rechnet jedoch mit Jahrtausendhochwassern. Nach diesen Vorgaben müsste die Brücke um weitere 3,5 Meter angehoben werden – eine Höhendifferenz, die weder für Fussgänger noch für Velofahrerinnen zu überwinden ist. Ob das FO-Trasseee dereinst seinen Schwung fortsetzen und elegant nach Brig führen kann oder ob es weiterhin abrupt am Geländer der alten Brücke endet, hängt also vor allem von den Behörden in Sitten ab.



Jurybericht VISIONÄRE UMGESTALTUNG

Lange Zeit wurde die separate Führung des Fussverkehrs abseits vom übrigen Verkehr als Ideal der Netzplanung propagiert. Dieses Prinzip wurde zunehmend neu überdacht, wenn sich die Ziele der Fussgängerinnen an belebten und oft auch befahrenen Strassenräumen befanden. Hier sind solche Trennungen in vielen Fällen nicht möglich und nicht wünschbar. Zu wichtig ist es, dass die Arbeitsplätze, die Einkaufsgeschäfte oder die Freizeiteinrichtungen über sinnvolle und direkte Verbindungen auch entlang der Strasse erreicht werden können. Zusätzlich können aber neue, separate Netzelemente für den Fussverkehr abseits des Strassenverkehrs auch ganz neue Perspektiven und Qualitäten für das Fusswegnetz und die damit verbundene kleinräumige Mobilität zu Fuss eröffnen. Dies ist beim neu gestalteten FO-Bahntrasseee zweifellos gegeben.

Mit der Vergabe des Flâneur-d'Or-2011-Hauptpreises an Naters für seine neue Fuss- und Veloachse würdigt die Jury einerseits das Engagement der Gemeinde für die Förderung des Fussverkehrs, andererseits aber auch die Umsetzung einer visionären Idee, die erst noch mit einer hochstehenden Gestaltung verbunden worden ist. Bemerkenswert ist, dass eine relativ kleine Gemeinde mit rund 8000 Einwohnern den Mut und die finanziellen Mittel für dieses nicht ganz günstige Vorhaben gefunden hat. Naters zeigt modellhaft, dass die Planung und Umsetzung wegweisender Fussverkehrsvorhaben nicht alleine die Aufgabe grösserer Städte ist.

Die rund 2,5 Kilometer lange Verbindung stellt ein neues Rückgrat im Siedlungsgebiet dar. Sie erlaubt es der Bevölkerung, die Gemeinde auf ihrer gesamten Länge ungestört zu durchqueren. Eine gute Anbindung der Quartiere an die neue Achse dient gleichzeitig der kleinräumigen Vernetzung. Das mit Referenz an seine alte Funktion umgestaltete FO-Trasseee ermöglicht nicht nur praktische und zielgerichtete Verbindungen, sondern bietet auch neuen Raum für Entspannung im Herzen der Gemeinde. Exemplarisch sind das sorgfältig zum Bistro umgebaute Bahnhofsgebäude und der dazugehörige Platz, die – als Begegnungsorte konzipiert – zum Verweilen und Spielen einladen.

Die Jury ist sich bewusst, dass sich nur selten die Möglichkeit zur Umgestaltung eines nicht mehr benötigten Bahntrasseees mitten im Siedlungsgebiet ergibt. Dennoch können sich in anderen Gemeinden vergleichbare günstige Konstellationen zu einer markanten Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den Fussverkehr ergeben. Naters hat eine Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Fusswegnetzes beispielhaft resolut beim Schopf gepackt und konsequent umgesetzt. Die Jury zieht den Hut: Chapeau!



SCHLAUE PROJEKTE

Jurymitglied Stefan Studer über Rayonverbote für Elterntaxis, simple Trampelpfade und den Kantonsoberingenieur als Anwalt von Truckern, Fussgängern und Anwohnern.

Interview: Hochparterre / Fussverkehr Schweiz, Foto: Rolf Siegenthaler

Stefan Studer, gehen Sie zu Fuss zur Arbeit? Nein, ich fahre meistens mit dem Auto. So bin ich in etwa einer halben Stunde im Büro in Bern, mit dem öffentlichen Verkehr hingegen hätte ich von meinem Wohnort in Murten aus mindestens doppelt so lange.

Was geht Ihnen durch den Kopf, wenn Sie durch die Windschutzscheibe die Passanten betrachten? Ich habe weniger die Optik des Autofahrers, sondern sehe den Verkehr durch die Brille des Kantonsoberingenieurs, der die Bedürfnisse aller unter einen Hut bringen will. Ich versuche, die Schwierigkeiten sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu erkennen, inklusive Fuss- und Veloverkehr. Ein Dauerthema ist die Schulwegsicherheit. Noch gibt es viele Querungen ohne Mittelinseln, die wichtig sind, um Unfälle zu verhüten. Im Norden des Kantons haben sich Schulwege verlängert, weil man Schulhäuser zusammengelegt hat. Immer mehr Schulkinder bewegen sich auf Strassen, die gerade für Velos oft zu schmal sind. Abgesehen vom Arbeitsweg benutze ich übrigens den öV so häufig wie möglich und bin auf dem Weg zu Bus, Tram und Zug selbst Fussgänger. Privat bin ich gern und oft zu Fuss oder per Velo unterwegs.

Wie gehen Sie bei problematischen Schulwegen vor? Rasche Abhilfe ist oft nicht möglich, nicht zuletzt, weil die finanziellen Mittel begrenzt sind. Da sind intelligente Lösungen gefragt. Zuerst ermitteln wir den Handlungsbedarf mit einer Analysemethode, die wir selbst entwickelt haben. Das ist die Methode «Standards Kantonsstrassen», die eine ganzheitliche Betrachtung der Situationen ermöglicht. Was innerorts zum Schutz des Fuss- und Veloverkehrs vorgekehrt werden muss, wird in vier Schritten ermittelt. Zu den Kriterien gehören die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, das Verkehrsaufkommen und die vorhandenen, sogenannten «Querungshilfen» und Trottoirs. Wir stützen uns natürlich auch auf Unfallanalysen, die Beobachtung von Gemeinden, den Strassenunterhalt sowie auf Hinweise aus der Bevölkerung.

Rechtlich bestehe ein Schutzauftrag, unabhängig davon, wie hoch die Zahl der Fussgänger sei, heisst es in den «Standards Kantonsstrassen». Was bedeutet das? Jedes Menschenleben zählt. Die Frage lautet: Sind Personen oder Personengruppen gefährdet? Ein Ja ist schon gegeben, wenn eine Person gefährdet ist. Das heisst bei Schulwegen: ein einziges Kind. Eine andere Frage ist, welche Massnahmen sinnvoll sind. Wir bauen nicht für eine einzige Fussgängerin ein 200 Meter langes Trottoir, dazu fehlt uns das Geld. Aber es braucht eine Lösung. So haben wir bei einer tiefen Fussgängerzahl auch schon mal einen simplen Trampelpfad neben der Strasse gebaut oder einen Gehweg einfach markiert und mit Pollern geschützt.

Nach welchen Kriterien werden die Verkehrsflächen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr verteilt? Wir bauen kaum je eine Strasse auf der grünen Wiese, deshalb ist diese Frage in der Praxis irrelevant. Es geht um bestehende Strassen und Ortsdurchfahrten mit meist vorgegebener Breite. Danach haben wir uns zu richten und eine Kompromisslösung zu finden, die allen genügend Sicherheit bringt.

Fussverkehrsinfrastrukturen sind also die Restflächen entlang der Fahrbahn? Das ist mir zu polemisch. Nehmen wir die Gemeinde Köniz: Einst war es fast unmöglich, zu Fuss die Hauptstrasse zu überqueren, die mit 21 000 Fahrzeugen pro Tag stark belastet ist. Wir fanden eine Lösung mit Tempo 30 und einem relativ breiten, hellgrauen Mehrzweckstreifen, der in der Mitte zwischen den Fahrbahnen liegt und den Fussgängerinnen und Fussgängern die Querung erleichtert.

Bern gilt im Bereich Verkehr als fortschrittlicher Kanton. Das «Berner Modell», das auf «Koexistenz» im Strassenraum setzt, stösst im Inland wie im Ausland auf Interesse. Doch: Hilft die Koexistenz dem Fussverkehr tatsächlich? Das wird tatsächlich oft bezweifelt. Gerade in Köniz war die Skepsis im Vorfeld gross, weil die Zebrastreifen entfernt wurden, die den Fussgängern den Vortritt geben. Doch wir überprüfen jede Sanierung einer Ortsdurchfahrt nach dem «Berner Modell» mit einer anschliessenden Wirkungsanalyse. Die Resultate zeigen: Die Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich jeweils sicherer, ihre Wartezeiten beim Überqueren sinken. In Köniz zeigte eine Bevölkerungsbefragung: 67 Prozent der Fussgänger, Velofahrerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs finden es gut, dass man die Hauptstrasse nun überall zu Fuss überqueren darf. Bei den Autofahrern sind es nur 47 Prozent, denn das neue Verkehrsregime fordert von ihnen sehr viel mehr Aufmerksamkeit. Die Fahrzeiten haben sich nicht verlängert, im Gegenteil. Obwohl früher Tempo 50 galt, ist der Verkehr heute flüssiger, die Autos kommen rascher durch den Ort.

Kritisiert wird aber die Behindertengerechtigkeit des Projekts. Fehlt nicht ein taktil erfassbarer Fahrbahnrand für Menschen mit Sehbehinderung? Die Pfosten auf der ebenen Asphaltfläche grenzen den geschützten Gehbereich von der Fahrbahn ab und verhindern das wilde, unkontrollierbare Parkieren von Autos. Der absatzlose Übergang vom Gehbereich zur Fahrbahn wird von Gehbehinderten, älteren Menschen mit Rollator, Personen im Rollstuhl, Eltern mit Kinderwagen und Velofahrenden sehr geschätzt, kann aber tatsächlich von den Sehbehinderten zu wenig wahrgenommen werden und entspricht nicht den Vorgaben der Behindertenverbände. Diese Kritik nehmen wir ernst.

Wie stellen Sie sicher, dass bei einem Projekt die Anliegen des Fussverkehrs und der Aufenthaltsqualität garantiert werden können? Durch den systematischen Einbezug unserer internen Fachstelle für den Langsamverkehr. Manchmal konsultieren wir auch externe Spezialisten, etwa Fussverkehr Schweiz, Pro Velo oder die Behindertenorganisationen. Ein weiterer, entscheidender Faktor ist die Tatsache, dass das «Berner Modell» die Bevölkerung früh mit einbezieht. Wir machen die Projekte in einem frühen Planungsstadium an öffentlichen Anlässen bekannt, moderieren Workshops mit Anwohnerinnen und betroffenen Geschäftsleuten und laden alle interessierten Personen dazu ein, sich zum Vorhaben zu äussern. Diese Mitwirkungsphase findet vor der Strassenplanaufgabe statt. Sie baut Ängste ab und vermindert die Zahl der späteren Einsprachen – vor allem aber verbessert sie das Projekt. Manchmal erhalten wir Hunderte von Eingaben. Die Anliegen von Fussgängern stehen dabei häufig im Mittelpunkt.

Ein Kantonsingenieur baut Strassen, Tunnels und Brücken. Warum haben Sie bei der Jury des Flâneur d'Or mitgemacht? Sie haben offenbar ein antiquiertes Bild eines Kantonsingenieurs! Es geht mir nicht darum, imposante Strassenbauten hinzuklotzen, sondern schlaue Lösungen zu finden. Ich bin nicht nur Anwalt der Autofahrerin und des Truckers, sondern auch des Fussgängers, der Anwohnerin, des Velofahrers und der Steuerzahlerin. Man hat mich für die Jury angefragt, und ich habe zugesagt, weil es mich interessiert, wie andere Kantone ähnliche Probleme angehen.

Sind Sie fündig geworden? Durchaus. Der Flâneur d'Or bietet eine ideale Plattform, indem er schweizweit «the best of best» zusammenträgt. In der Jury konnte ich mich vertieft mit den Projekten befassen, das war sehr interessant. Ich nahm Anregungen mit, die in unserem Kanton bereits in Fachsitzungen eingeflossen sind. Umgekehrt fand ich auch Bestätigung,



^ Kantonsoberingenieur Stefan Studer: nicht Strassenbauten hinklotzen, sondern clevere Lösungen finden.

weil ich sah, dass Lösungen aus dem Kanton Bern andernorts kopiert worden sind. Ein Beispiel dafür ist der Mittelstreifen, den wir in Zollikofen vor über zehn Jahren erstmals bauten, um den Fussgängern die Querung zu erleichtern und Linksabbiegenden genügend Raum anzubieten. Inzwischen hat er in verschiedenen Kantonen und im angrenzenden Ausland seinen festen Platz im planerischen Werkzeugkasten. Solche Mittelstreifen setzen sich je länger, desto mehr durch, wo immer der nötige Platz vorhanden ist. Auch in der Stadt Zürich bei der Verkehrsberuhigung nach der Eröffnung der Westtangente. Oder auf der Bernstrasse im thurgauischen Weinfelden.

Welche Lösungen fanden Sie als Jurymitglied überraschend? Das Basler Projekt «Auf Augenhöhe 1,20 Meter» hat mich verblüfft. Es entwickelt aus der Perspektive des Kindes Ansätze, die bei konkreten Vorhaben zu besseren Lösungen führen. Und ein Beispiel aus dem Kanton Tessin bringt eine überraschende Lösung des Problems, dass immer mehr Eltern ihr Kind mit dem Auto zur Schule fahren, beim Aussteigenlassen aber zuweilen am dümmsten Ort anhalten, etwa auf dem Fussgängerstreifen gleich vor dem Schulhof, und so andere Kinder gefährden. Es führt einen Elternrayon mit sicheren, definierten Orten zum Anhalten ein, bis dorthin und nicht näher zum Schulhaus dürfen die Elterntaxis fahren. Solche Ansätze, die auf das Mobilitätsverhalten einwirken, waren für mich neu.

Und bei den Bauten? Oh, da gab es phantastische Projekte! Zum Beispiel die Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Pfingstweidstrasse in Zürich West. Doch von solchen Lösungen können wir hier, im Kanton Bern, nur träumen, uns setzen die Finanzen viel engere Grenzen.

An Orten mit hohem Verkehrsaufkommen weichen Velos häufig auf Trottoirs aus. Was muss beachtet werden, damit es nicht zu Konflikten zwischen Fussgängern und Radfahrern kommt? Eine generelle Antwort gibt es nicht, das hängt davon ab, wie hoch das Fussgänger- und Radfahreraufkommen tatsächlich ist. Im Kanton Bern sind Velos auf dem Trottoir kein grundsätzliches Tabu – sofern das Schutzbedürfnis der Fussgänger gewährleistet ist. Die Koexistenz – nach dem Motto: der Strassenraum gehört allen – funktioniert in diesem Bereich oft, allerdings nicht immer und überall. Der Träger des Flâneur d'Or, die Umnutzung einer stillgelegten Eisenbahnlinie als attraktive Verbindung, zeigt, dass das Nebeneinander von Velo- und Fussverkehr grundsätzlich gelingen kann.

2008 hat der Flâneur d'Or die Ortsdurchfahrt in Bremgarten BE ausgezeichnet, die als Begegnungszone neu gestaltet wurde. Wie bewähren sich Begegnungszonen in Ortschaften mit viel Verkehr? Sie bewähren sich gut. Im Rückblick ist eine Erkenntnis wichtig: Man darf gewisse Ängste nicht unterschätzen, die mit dem Wegfall von Zebrastreifen verbunden sind. Kinder werden ab dem Kindergarten auf «warte, luege, lose» getrimmt. Eine Begegnungszone wirkt da zuerst einmal recht verunsichernd, obwohl ja die Fussgängerinnen und Fussgänger in einer solchen Zone Vortritt haben. Deshalb sollten von Beginn weg genug Zeit und Mittel in die Information der Bevölkerung investiert werden.

Welchen Stellenwert hat für Sie der Verband Fussverkehr Schweiz? Wir arbeiten oft mit Fachleuten von Fachverbänden zusammen, unter anderem auch von Fussverkehr Schweiz. Wir haben dabei eine etwas andere Optik: Während ein Fachverband sein spezifisches Anliegen erfüllt haben möchte, müssen wir vielfältige Bedürfnisse und auch finanzielle Rahmenbedingungen berücksichtigen. Insgesamt jedoch tragen die Fachverbände mit ihrem Wissen zur Optimierung unserer Projekte bei.

STEFAN STUDER

Stefan Studer, 41, ist diplomierter Kulturingenieur der ETH Lausanne, seit 2008 Kantonsoberingenieur und in dieser Funktion Vorsteher des Tiefbauamts des Kantons Bern. Das Amt plant, baut und unterhält ein Kantonsstrassennetz von rund 2100 Kilometern Länge. Das Tiefbauamt hat auch eine eigene Fachstelle für den Langsamverkehr. Stefan Studer war Mitglied der Jury Flâneur d'Or 2011. Er wohnt in Murten, ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

> www.tba.bve.be.ch



BASEL: VON UNTEN BETRACHTET

«Auf Augenhöhe 1,20 m» ist ein Leitfaden, der die Ziele einer kinderfreundlichen Quartier- und Stadtentwicklung und die Bedingungen für kinderfreundliche Räume definiert. Der Leitfaden zeigt, wie der öffentliche und private Raum kindergerecht entwickelt werden kann und präsentiert eine Reihe von gelungenen Beispielen aus der Praxis. Mit einem separaten Fragenkatalog und Checklisten gibt das Handbuch prozessorientiert und themenübergreifend Anhaltspunkte für eine Entwicklung der kindlichen Lebensräume. «Auf Augenhöhe 1,20 m» weist dabei auf den Perspektivenwechsel hin, den die Erwachsenen vollziehen müssen, wenn sie sich ernsthaft mit Kinderanliegen auseinandersetzen.

Das Instrument baut auf den Grundlagen des Projekts «JO! St.Johann» auf, in dem die Kantons- und Stadtentwicklung zusammen mit dem Kinderbüro Basel zwischen 2006 und 2008 das Basler Quartier St.Johann untersuchten. Rund 600 Kinder zeigten seinerzeit, wo ihre Lieblings- und Konfliktorte liegen und welche Wege durch das Quartier sie nutzen, zudem formulierten sie Wünsche und Anregungen. In der Folge sind mehrere Anliegen umgesetzt oder in Planungen aufgenommen worden. Die positiven Erfahrungen führten zum Wunsch, aus diesen Erkenntnissen einen Leitfaden für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung zu erarbeiten. Der Basler Regierungsrat beauftragte das Präsidialdepartement mit dem Projekt.

Die Jury erachtet «Auf Augenhöhe 1,20 m» als innovatives, gut strukturiertes und dokumentiertes Arbeitsinstrument. Eine kindergerechte Quartier- und Stadtentwicklung hat automatisch einen engen Bezug zum Thema Fussverkehr, sind doch Kinder in ihren Lebensräumen hauptsächlich zu Fuss unterwegs.

Der Einbezug in die Planungs- und Entscheidungsprozesse stärkt die Rolle der Kinder. Mit geringen Kosten wurde ein Produkt entwickelt, das einen grossen Nutzen und Modellcharakter hat: Bereits haben verschiedene Gemeinden und Kantone die Idee aufgenommen und angewendet, etwa Stans mit dem Projekt «Underwäx in Stans!». WH

1 AUF AUGENHÖHE 1,20 M, 2009

Leitfaden Kanton Basel-Stadt

> Federführung/Konzept: Präsidialdepartement

Kanton Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung, Sebastian Olloz

> Mitarbeit: Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt (Generalsekretariat/Planungsamt/Stadtgärtnerei/Mobilität); Erziehungsdepartement Kanton Basel-Stadt (Jugend, Familie und Sport)

> Partner: Kinderbüro Basel; Fachhochschule Nordwestschweiz (Hochschule für Soziale Arbeit)

> Gestaltung: Zweifel & Chislett Productions, Basel

> Chronik: 2006–2008 Projekt «JO! St.Johann»;

2009 Leitfaden; 2010 Leitfaden als Arbeitsinstrument

> Kosten: CHF 67 800.–



^ Im Projekt «JO! St.Johann», das die Basis für «Auf Augenhöhe 1,20 m» bildete, erkundeten Kinder ihr Quartier.

∨ «Auf Augenhöhe 1,20 m» ist ein Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung.



< Das Plakat zu «Auf Augenhöhe 1,20 m» hat seine Augenhöhe natürlich auf 1,20 Metern.

>In Neubauquartieren werden die Fusswege konsequent in die Planung integriert.



<In verschiedenen Belägen ausgeführt ordnen sich die Fusswege harmonisch ins Ortsbild ein.

>Manchmal führen die Wege praktisch durch die erweiterte Wohnstube.



MOLLIS: WEGE ALS ZIEL

Das Glarner Dorf Mollis hat ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, das in seiner Geschlossenheit, mit seinem Ensemble von Gassen und der gut erlebbaren architektonischen und räumlichen Vielfalt einzigartig ist. Die 1975 gegründete Ortsbildstiftung «Pro Mollis» hat sich nicht nur mit Bauten, sondern auch intensiv mit der Freiraumgestaltung auseinandergesetzt, vorab den Wegen und Gassen. Basis für das engmaschige Wegnetz sind die Winterwege. Sie dienten einst der Landwirtschaft, um das im frühen Winter geschlagene Holz – zum Teil auf Schlitten – durchs Dorf zu transportieren. Die Eigentümer der tangierten Grundstücke mussten diese Wege in den Wintermonaten durchgehend begehbar halten.

«Pro Mollis» wurde zur aktiven Trägerin eines langjährigen Planungs- und Realisierungsprozesses, der das Fusswegnetz und die Gestaltung der Strassenräume mit dem Prinzip des Miteinanders integrativ behandelte. Ein Meilenstein war das Verkehrskonzept, das 1993 von der Gemeindeversammlung gutgeheissen und in der Folge schrittweise umgesetzt wurde. Ausserdem gelang es, die Erhaltung des dichten Fusswegnetzes als Grundsatz zu verankern.

Auf Antrag einer Bürgerinitiative entwickelte die Gemeinde Mollis anschliessend das Projekt für einen Ganzjahresfussweg, teils auf dem Trasse eines Winterwegs, teils mit abgeändertem Wegverlauf. Die Finanzierung erfolgte durch die Aktion «Schoggitaler» 1998 des Schweizer Heimatschutzes und einen Gemeindegeldkredit. Später gelang die Realisierung des Jahreszeitenwegs 2000, für den die Gemeinde Land erwarb. Das Wegsystem eröffnete auch neue Möglichkeiten im Strassenraum; so wurde die Dorfstrasse zwischen 2003 und 2005 neu gestaltet.

Modellhaft und mit viel persönlichem Engagement sei in Mollis eine langjährige, sorgfältige Planung der Gesamtheit der öffentlichen Räume erfolgt, hält die Jury fest. Mit scheinbar kleinen Eingriffen sei viel für eine orts- und fussgängergerechte Gestaltung erreicht worden. Als herausragendes Beispiel nennt das Fachgremium den Jahreszeitenweg, einen schmalen Fussweg, der hinter der Hauszeile der Hauptgasse durch Felder und entlang von Gärten verläuft und nun als Schul- und Spazierweg dient. Der Weg ist Signal und Aufforderung zugleich, unterbrochene und vergessene Fussgängerverbindungen neu zu entdecken und zu aktivieren. TOM

4 REAKTIVIERUNG ALTER FUSSWEGE, 1993–2005 Mollis GL

- > Bauherrschaft: Gemeinde Mollis, Stiftung pro Mollis
- > Konzept: Stiftung «Pro Mollis» in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat
- > Chronik: 1993 Verkehrskonzept; 1999–2001 Umsetzung Jahreszeitenweg; 2003–2005 Gestaltung Strassenraum der Dorfstrasse
- > Projekt Jahreszeitenweg: Beglinger Grünplanung, Mollis
- > Realisierung Jahreszeitenweg: Bauamt der Gemeinde
- > Kosten Jahreszeitenweg: CHF 395 000.–

14/15 // AUSZEICHNUNGEN TESSIN: INSELN DES GLÜCKS

Die Unsitte mancher Eltern, ihre Sprösslinge mit dem Auto bis direkt vor die Schulhaustür zu chauffieren und dort aussteigen zu lassen, kann gefährliche Auswirkungen haben. Sie halten mitten auf Fussgängerstreifen oder an anderen ungeeigneten Stellen an und gefährden so die zu Fuss ankommenden Kinder. Abhilfe schafft das Tessiner Projekt «zu Fuss zur Schule» (Piano di mobilità scolastica – Meglio a piedi sul percorso casa-scuola), ein Instrument zur Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen. Es bezweckt Verhaltensänderungen, aber auch – wo nötig – die Umsetzung von baulichen Massnahmen. Ziel ist, dass mehr Kinder die Schulwege selbstständig und gefahrlos zu Fuss zurücklegen. Ein Mittel dazu ist die Definition der näheren Umgebung eines Schulhauses als «glückliche Insel» (Isola felice), in der keine Elterntaxis erlaubt sind. Mit solchen «Rayonverboten» allein ist es nicht getan, und so werden Elternhaltstellen ausserhalb des Sperrgebiets definiert, die ein sicheres Anhalten ermöglichen.

Die «Isole felici» sind nur ein Teil eines ganzen Bündels von Massnahmen im Plan zur Schulwegsicherheit, der vom «Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana» (GMT-SI) entwickelt und in einem Handbuch zusammengefasst worden ist. Darin enthalten sind auch das Vorgehen und die Massnahmen für sichere und angenehme Schulwegverbindungen sowie Vorschläge für publikumswirksame Information und Sensibilisierung.

Überzeugend am Projekt ist seine kantonsweite Koordination, die breite Einbindung von Anspruchsgruppen und der innovative Ansatz mit den Rayons und Elternhaltstellen, der auf das Mobilitätsverhalten einwirkt. Mit der Auszeichnung würdigt die Jury auch das ebenfalls für den Flâneur d'Or eingeebnete Pilotprojekt in der Gemeinde Capriasca. Auf Basis des Konzepts «Isola felice» wurde dort die Planungsarbeit und die Sensibilisierung an die Hand genommen. Die breite Abstützung in der Gemeinde, eine detaillierte Analyse der Ausgangslage sowie ein umfassendes Set von Massnahmen waren wichtige Bausteine für den Erfolg. TOM

5 PROJEKT ZU FUSS ZUR SCHULE, 2009–2010

Handbuch/Mobilitätskonzept, Kanton Tessin

> Projektkoordination und -leitung: Kanton Tessin und Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana (GMT-SI)

> Finanzierung: Kanton Tessin mit Unterstützung der Gesundheitsförderung Schweiz

> Umsetzung: Das Projekt wendet sich an Akteure im Bereich der Schülermobilität wie Gemeinde- und Schulbehörden (inklusive Lehrkräfte) sowie Elternvereinigungen. Es will die Koordination stärken, Kinder und Eltern in den Prozess zur Verbesserung der Schulwegmobilität einbinden und die Zahl der Elterntaxifahrten zu den Schulhäusern senken.



^Auf spielerische Weise verbannen die Kinder die Autos von ihrem Schulweg.



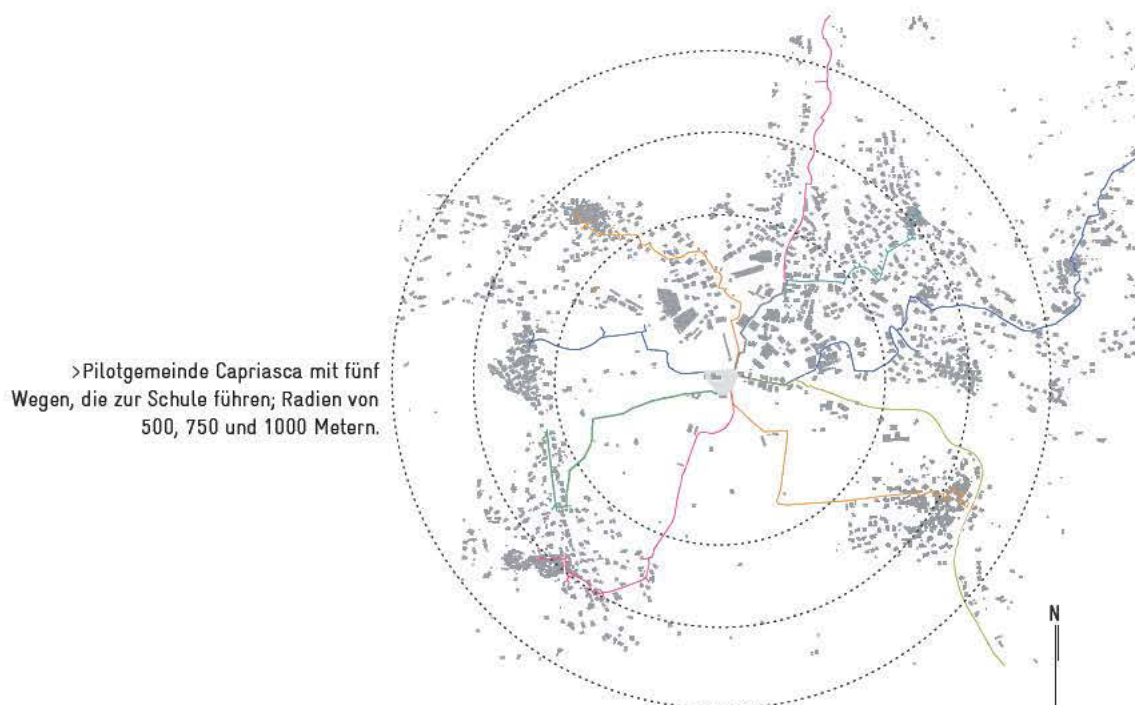
>Zu Fuss ist es schöner, sagt das Transparent.



^So zeichnet ein Kind, das mit dem Auto zur Schule gebracht wird, seinen Schulweg.



^Geht ein Kind zu Fuss zur Schule, zeichnet es seinen Schulweg so.



>Pilotgemeinde Capriasca mit fünf Wegen, die zur Schule führen; Radien von 500, 750 und 1000 Metern.

> Pflästerungen markieren den Anfang der Begegnungszone und bremsen die Autos.



< Die Begegnungszone verbindet zwei Fussgängerachsen der Altstadt miteinander.



^ Der Belag lehnt sich optisch an die beiden Fussgängerachsen an.

FREIBURG: MUTIGE IDEE

Die Ausgangslage im Herzen der Stadt Freiburg war knifflig: links eine Fussgängerzone, rechts eine Fussgängerzone und mittendrin eine viel befahrene Strasse, über die täglich 9000 Fahrzeuge brausen. Die beiden Fussgängerzonen galt es zu verbinden, sie sind sowohl für den Detailhandel als auch für den Tourismus substanziell und zugleich Teil einer Fussverkehrshauptachse, die den Bahnhof und universitäre Einrichtungen mit der Altstadt verknüpft.

Die Wahl fiel auf eine Begegnungszone. Ausschlaggebend waren dabei städtebauliche Überlegungen und Aspekte der Verkehrssicherheit. Zunächst erarbeitete das Amt für Mobilität der Stadt Freiburg zusammen mit dem kantonalen Raumplanungsamt und dem Tiefbauamt ein Gestaltungskonzept. Die Einrichtung der Begegnungszone wurde grösstenteils von der Stadt ausgeführt, ein vom kantonalen Tiefbauamt beauftragtes Unternehmen war ebenfalls daran beteiligt. Die Begegnungszone dient als Querungshilfe über die stark befahrene Strasse, optisch lehnt sie sich an das Gestaltungskonzept der Fussgängerzone an, zum Beispiel mit der Art des Belags. Damit wird visuell rasch erfassbar, dass nun der Fussverkehr Vortritt hat.

Auf dieser stark befahrenen Strasse eine Begegnungszone quasi als Querungshilfe einzurichten, sei ein ebenso mutiger wie ungewöhnlicher Vorschlag, hält die Jury in ihrem Bericht fest. Dank einer guten Kooperation zwischen der Stadt und dem Kanton habe der ungewöhnliche Vorschlag zügig umgesetzt werden können. Auch gestalterisch überzeugt die Begegnungszone, indem sie die beiden Fussgängerzonen nicht nur organisatorisch, sondern auch räumlich verbindet. Leider wurde versäumt, die Fahrbahn zu den Zonen für die Fussgängerinnen hin ertastbar abzugrenzen. Für Blinde und Sehbehinderte ist es daher schwierig, sich zu orientieren. Grundsätzlich funktioniert die neue Einrichtung aber gut. Die moderat ausgebildeten Vertikalversätze eingangs der Begegnungszone animieren die Autolenker, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Dem querenden Fussverkehr gewähren sie nun in den allermeisten Fällen den Vortritt. Und: Trotz des hohen Verkehrsaufkommens bei Fussgängerinnen und Autos entstehen keine Rückstaus. TOM

20 BEGEGNUNGSZONE, 2010

Square des Places, Freiburg

> Bauherrschaft: Stadt Freiburg

> Konzept: Architekturbüro Michel Waeber, Barberêche

> Planung: Amt für Mobilität der Stadt Freiburg in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt und Raumplanungsamt

> Chronologie: Mai 2008 bis Januar 2009 Datenerhebung und Gutachten; Januar bis April 2009 Beschluss des Gemeinderats und der Abteilung Strassen und Brücken des Kantons; April 2009 bis Februar 2010 Veröffentlichung der Massnahmen und Diskussion der Details mit den Industriellen Betrieben und den Transports Publics Fribourgeois; Mai 2010 Abschluss der Bauarbeiten

> Kosten: CHF 340 000.–

RENENS: AGGLO MIT HERZ

Wie andere Agglomerationsgemeinden kämpfte auch Renens ab den späten Sechzigerjahren mit dem zunehmenden Verkehr im Zentrum, der den Einkaufs- und Begegnungsort beeinträchtigte. Bereits 1977 zeigte der Umbau der Rue Neuve und der Anlage des Place du Marché in eine Fussgängerzone das Potenzial dieses Ortes. Anfangs des neuen Jahrhunderts gaben private Entwicklungsprojekte den Impuls, sich erneut mit dem Ortszentrum auseinanderzusetzen.

Das Ergebnis dieses Planungsprozesses ist das Projekt «Cœur de Ville», ein städtebauliches Vorhaben im Grossmassstab, das das Leben und die Gestaltung der öffentlichen Räume im Zentrum von Renens umfasst. Exemplarisch für den partizipativen Ansatz ist der Wettbewerb für die Gestaltung des Place du Marché, bei dem die Projekte öffentlich präsentiert und juriiert wurden. Darüber hinaus wurden Vertreter der politischen Parteien, des Gewerbes, der Jugend- und Seniorenvereinigungen sowie Behindertenorganisationen einbezogen.

Der Place du Marché und die Rue Neuve wurden als öffentliche Begegnungsräume gestaltet und als Fussgängerzonen signalisiert. Die zubringenden Strassen sind hingegen eine Begegnungszone, in der Fussgängerinnen, Velofahrer und der motorisierte Individualverkehr den Strassenraum gemeinsam nutzen. Kleinere Wege und Durchgänge sind dem Fussverkehr vorbehalten; sie machen Renens' Zentrum durchlässig.

Am Projekt «Cœur de Ville» überzeugten die Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raums, die neu gewonnene Attraktivität der Verbindungen für den Fussverkehr und der partizipative Planungsprozess die Jury. Das Ortszentrum hat an Aufenthaltsqualität gewonnen. Insbesondere der neu gestaltete Place du Marché, einst ein eher trostloser Platz, wird mittlerweile von der Bevölkerung rege benützt. Die zu Fussgänger- oder Begegnungszonen umgewandelten Strassen sind sicherer geworden und laden zum Flanieren ein. Das Projekt besticht durch seine Konsequenz und Konsistenz. Es ist aber auch Ansporn, die städtebauliche Aufwertung – etwa mit einer Fussgängerbrücke über die Bahngleise hinweg als Verbindung zwischen Renens und Chavannes – fortzusetzen. WH

24 CŒUR DE VILLE, 2011

Place du Marché, Rue du Midi, Renens VD

> Bauherrschaft: Gemeinde Renens

> Projektleitung und Landschaftsarchitektur: Paysagestion, Lausanne

> Architekt des Daches: Localarchitecture, Lausanne

> Bauingenieur: RLJ ingénieurs, Lausanne (Platz), BG ingénieurs conseils, Lausanne (Dach)

> Beleuchtung: Aebischer & Bovigny, Lausanne

> Chronik: 2006 Wettbewerb; 2008 Volksabstimmung Richtplan (76 Prozent Ja); 2009 Abstimmung Baukredit; Februar 2010 Baubeginn; April 2011 Einweihung des Place du Marché

> Kosten: CHF 6,5 Mio.



^ Die Textur des Bodenbelags ist die Interpretation eines gepflügten Feldes in einer Luftaufnahme.



> Spielgeräte erfreuen die Kinder.



> Der Place du Marché ist das Herzstück des Projekts «Cœur de Ville» in Renens.

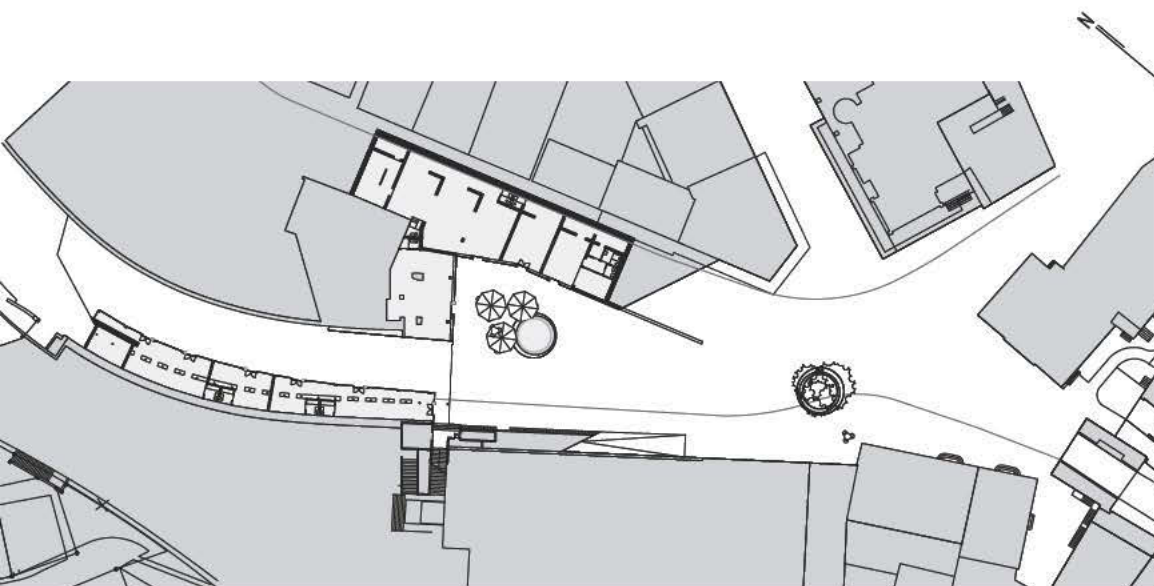


< Die Renenais haben ihren neuen Platz in Besitz genommen.

>Der Schlossbergplatz in Baden ist nun dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten.



^Im Winkel zweier Gebäude senkt sich der Schlossbergplatz zur Unterführung ab.



^Grundriss des Schlossbergplatzes und der daran anschliessenden Unterführung.

BADEN: BLINDDARM OPERIERT

Ursprünglich verlief die Hauptstrasse von Zürich nach Basel quer durch die Badener Altstadt. Sie verengte sich am Stadtturm und führte weiter über die Gleise Richtung Brugg. Mit der «kleinen Bahnverlegung» (1958–1961) erhielt die Bahn einen neuen Tunnel, und die Strasse übernahm das Bahntrasse; der Bahnübergang Bruggerstrasse wurde durch eine Unterführung ersetzt. Mit der allmählichen Verdrängung des Autoverkehrs aus der Altstadt wurde die Unterführung zum «Blinddarm», einem dunklen Betonkanal. Mit der Neugestaltung der Oberen Altstadt hat die Innenstadt ein neues Verkehrskonzept erhalten. Der ehemalige «Blinddarm» steht nun nur noch dem Langsamverkehr zur Verfügung, der Schlossbergplatz, der vor dem Stadtturm die Schnittstelle zwischen der Altstadt und der Neustadt des 19. Jahrhunderts bildet, ist für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Diese Lösung ist das Resultat eines Projektwettbewerbs zur Aufwertung der öffentlichen Räume der Altstadt. Der Umbau klärte die stadträumliche Situation: Der Platz wurde als Dreieck eingeschnitten und ein Geschoss nach unten geklappt. Eine gläserne Membran bildet die Schnittfläche, ein filigran wirkendes Geländer umschliesst den Einschnitt. Die einstige Betonunterführung wurde zur Ladenpassage. Der durchgehende Asphaltbelag bindet sie ins Wegnetz ein, die hölzerne Decke und die farbliche Gestaltung der Wände machen sie zum einladenden Innenraum. Als Verbindung von der Innenstadt ins Gebiet «Gstühl» und nach Baden Nord hat der Tunnel an Bedeutung gewonnen.

Der Umbau des Schlossbergplatzes und der anschliessenden Unterführung ist ein Stück Stadt-reparatur, die ein Bauwerk nicht nur städtebaulich und gestalterisch verbessert, sondern auch den veränderten Bedürfnissen anpasst. Die Fussgängerinnen, die vorher an den Rand gedrängt waren, können nun die ganze Fläche in Anspruch nehmen. Die Buslinien führen vom Bahnhof her kommend tangential am Schlossbergplatz vorbei. Das Gebiet «Gstühl» hat auf diese Weise eine attraktive direkte Fussgängeranbindung an die Innenstadt erhalten. Eher problematisch ist jedoch die fehlende Orientierungsmöglichkeit für Sehbehinderte auf dem Platz. Insgesamt ist das Projekt aber eine bedeutende städtebauliche Aufwertung, das eine Lücke zwischen der Fussgängerzone und der Altstadt schliesst. WH

25 NEUGESTALTUNG SCHLOSSBERGPLATZ, 2009

Schlossbergplatz, Baden AG

> Bauherrschaft: Stadt Baden und Regionalwerke Baden; Eglin Immobilien, Baden

> Architektur: Schoop, Baden

> Landschaftsarchitekten: Appert+Zwahlen, Cham

> Lichtplaner: Mosersidler, Zürich

> Kunst: Mayo Bucher, Seraina Feuerstein, Zürich

> Chronik: 2002/2003 Wettbewerb; März 2008 Bau-beginn; Juni 2009 Abschluss der Bauarbeiten

> Kosten (ohne Nutzerausbauten): CHF 11,5 Mio.; Anteil Stadt Baden: CHF 8,2 Mio.

Im Entwicklungsgebiet Zürich West sind ehemalige Industriebauten modernen Wohn- und Dienstleistungsgebäuden gewichen. Das Trasse der Bahngleise, auf denen einst rote Rangierloks Güterwagen zu Fabriken und Werkhallen schoben, bietet sich für die Erschliessung des neuen Quartiers geradezu an. Dieser «Gleisbogen» ist zur Verbindung für Fussgänger und Radfahrer geworden. Er erschliesst als Flaniermeile und Erholungsraum das Gebiet vom Bahnhof Hardbrücke über die Pfingstweidstrasse bis zum Escher-Wyss-Platz und dient so der Rückeroberung der Stadt. Als rotes, 1,4 Kilometer langes Band zieht sich der Weg durch das Gebiet, über die Pfingstweidstrasse schwingt er sich in Form einer markanten Passerelle, die mit ihren flachen Rampen rollstuhlgängig ist.

Rund um die eigentliche Fussgänger- und Veloroute entsteht in Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privaten Grundeigentümern ein sich wandelnder und entwickelnder, öffentlich zugänglicher Raum. Es sind offene Freiflächen. Ursprünglich als Zwischenlager für die Baumaterialien vorgesehen laden sie nun zur Aneignung ein. Manche haben einen dauerhaften, parkartigen Charakter, andere sind mit ihrer temporären Ausstrahlung wandelbar und können im Laufe der Zeit unterschiedlich genutzt werden.

Der Gleisbogen hat gemäss Jury zu einem frühen Zeitpunkt in einem boomenden Stadtteil ein starkes Zeichen für die Vernetzung der Quartiere und den Fuss- und Veloverkehr gesetzt. Das Projekt ist spannend und grosszügig, es schafft Durchlässigkeit und einen räumlich wahrnehmbaren Korridor, an dem sich Erschliessung, Erholungsflächen und Lebensräume wie an einer Perlenkette aufreihen. Es hilft, die Brüche im neuen Stadtteil zu überwinden. Das Wegband ist fünf bis zehn Meter breit, die umgebenden Schotter- und Kiesflächen bieten Freiraum. Roter Ort beton, eingefasst von den Schienen der nicht mehr genutzten Gleise – oder, wo die Gleise fehlen, von subtilen Anspielungen auf die Gleise –, macht die Fläche erfahr- und begehbar. Die Anlage überzeugt bezüglich Hindernisfreiheit nicht restlos. Eine Trennung zwischen Velo- und Fussverkehr gibt es nicht. Wie diese Koexistenz funktioniert, muss der Praxistest noch weisen. TOM

4 GLEISBOGEN ZÜRICH WEST, 2009–2011

Bahnhof Hardbrücke bis Escher-Wyss-Platz, Zürich

› Bauherrschafft: Grün Stadt Zürich

› Landschaftsarchitektur: Hager Partner, Zürich

› Architektur Passerelle: Huggenbergerfries, Zürich

› Bauingenieur: Aerni + Aerni, Zürich

› Kunst: Beat Zoderer, Wetztingen

› Chronik: 2002/2003 Studienauftrag; 2007 Vertrag mit Grundeigentümern Maagareal Plus; 2008

Gemeinderatsbeschluss zum Objektkredit Gleisbogen;

2009/2010 Realisierung Passerelle und erster

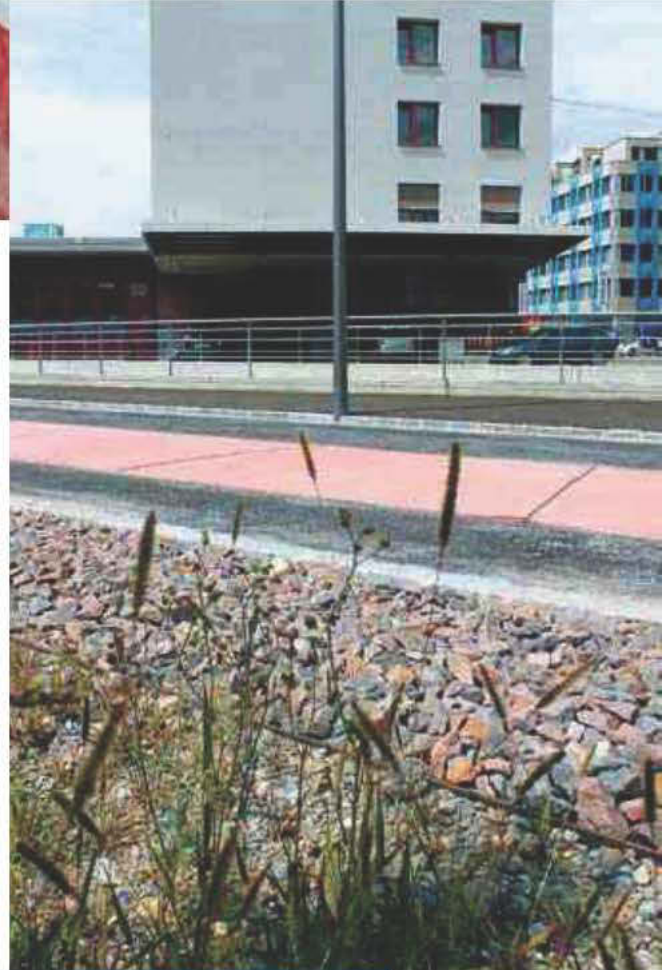
Wegabschnitt; 2011 Realisierung zweiter Wegabschnitt;

2011–2013 Realisierung restliche Abschnitte

› Kosten: CHF 19,46 Mio.



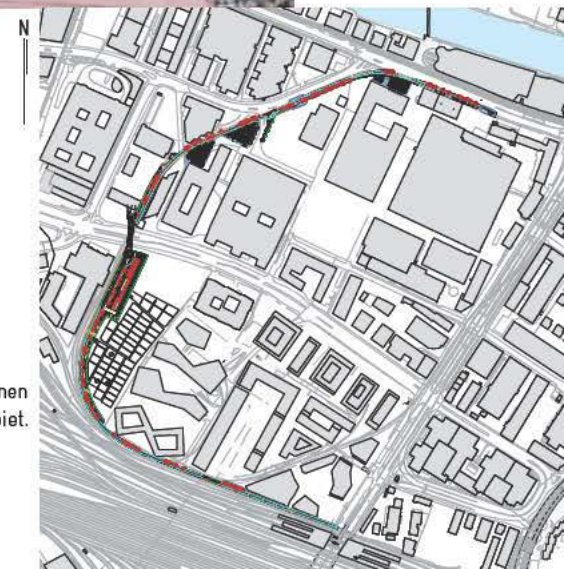
◀ Eine Passerelle überspannt die von Autos und dem neuen Tram befahrene Pflingstweidstrasse.



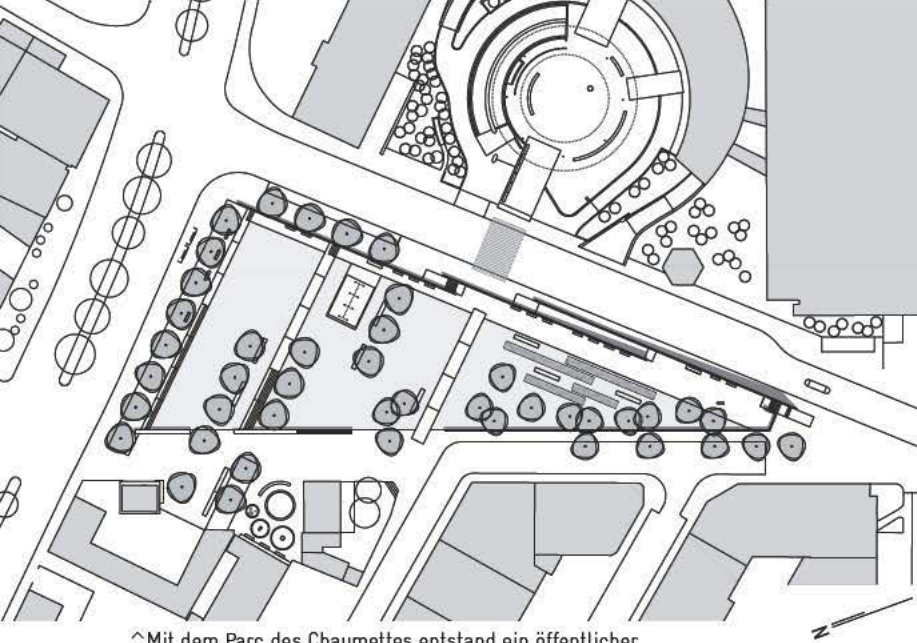
› Ein rotes Betonband ist das verbindende Herzstück des Gleisbogens.



^ Der Gleisbogen ohne Gleise für die Fussgängerinnen und Velofahrer schmiegt sich an den Gleisbogen mit den Gleisen der SBB.



› Der Fussgänger- und Veloweg schlägt einen Bogen um das ehemalige Industriegebiet.



^ Mit dem Parc des Chaumettes entstand ein öffentlicher Grünraum vor dem Genfer Universitätsspital.



< Der neue Park ist auch ein Grünraum für das angrenzende Quartier.



^ Betonmauern fassen die terrassierten Grünflächen ein.

GENF: GRÜNES DREIECK

Bereits in den Siebzigerjahren liess der Kanton Genf gegenüber dem Haupteingang des Universitätsspitals eine Häusergruppe abreißen, um einen Park anzulegen. 1985 wurde das Grundstück der Grünzone zugeteilt, genutzt wurde es jedoch als Parkplatz. 1998 schlossen sich Quartierbewohner, Interessenverbände, kantonale und städtische Fachstellen und die Spitalverwaltung in der Arbeitsgruppe «Ecomobilité à Cluse-Roseaie» zusammen. Analysen zeigten zwei Bedürfnisse auf: die Verbesserung der Situation für die kleinräumige Mobilität zu Fuss oder mit dem Velo und die Schaffung eines öffentlichen Grünraumes. Ein Architekturwettbewerb schuf die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Gestaltung, doch verzögerten Einsprachen gegen die komplexe Neuorganisation der Verkehrsführung die Realisierung. 2009 konnte der Parc des Chaumettes fertiggestellt werden.

Der Park hat die Form eines spitzwinkligen, grünen Dreiecks. «Altitude 385.0», der Name des Siegerprojekts des Architekturwettbewerbs, war Programm: Die Hauptebene des schrägen Grundstücks wurde auf diese Höhe angehoben und der Park mit Betonscheiben begrenzt, die die Treppen und Rampen aufnehmen. Leichte Terrassierungen verstärken die perspektivische Wirkung. Ein «Jardin médical» bildet ein Scharnier zwischen Spital und Quartier. Ein Teil des Boulevard de la Cluse wurde zur Fussgängerzone und ist an den Park angebunden. Davon profitieren die Kinder der nahen Schule, die ohne Strassenquerung in den Park gelangen können.

Nach Ansicht der Jury ist der Parc des Chaumettes inmitten des heterogenen, vom motorisierten Verkehr dominierten Quartiers Cluse-Roseaie eine Stadtreparatur im besten Sinne. Das Spital ist besser an seine Umgebung angebunden, die Bevölkerung hat eine gut zugängliche Grünfläche erhalten. Der hindernisfreien Gestaltung wurde jedoch zu wenig Rechnung getragen: Viele Wege sind mit Stufen unterbrochen, ein grosser Teil des Parks ist so weder mit Rollstuhl noch für Gehbehinderte zugänglich. Doch insgesamt zeigt der Parc des Chaumettes, dass sich Quartierinitiativen – hier für eine öffentliche Grünfläche – lohnen können. WH

46 PARC DES CHAUMETTES, 2009

Boulevard de la Cluse, Rue Gabrielle-Perret-Gentil, Rue Lombard, Genf

> Bauherrschaft: Stadt Genf

> Projektierung: Manzoni & Schmidig Architectes, Genf, in Zusammenarbeit mit Tobias Pauli Landschaftsarchitekten, St. Gallen, und Jacqueline Kissling, Architektin, Rorschach

> Bauingenieur: Sanice (Bürogemeinschaft Sansonens und ICE Ingénieurs civils et Environnement, Meyrin

> Verkehrsplaner: Citec, Genf

> Chronik: 1998 Projektierungsbeschluss durch die Stadtregierung; 2001 Architekturwettbewerb; 2003/2006 Bewilligung Baukredit durch Stadtregierung; Oktober 2003 Baubeginn; 12. Juni 2009 Einweihung

> Kosten: CHF 11,92 Mio. (Kanalisation und Strasse: CHF 5,65 Mio.; Parkanlage: CHF 6,04 Mio.)

BASEL: TRAM AM PARK

Der Karl-Barth-Platz ist ein Quartierplatz mit einer Tramhaltestelle im Basler Quartier St. Alban-Gellert. Die Verkehrssituation war unbefriedigend und teilweise gefährlich, insbesondere in den Spitzenzeiten, wenn sich viele Schülerinnen und Schüler auf den schmalen Traminseln drängten, um die Fahrbahn zu überqueren. Der Grünraum in der Platzmitte war klein und ohne Aufenthaltsqualität. Anwohner forderten die Stadt auf, diese Situation zu verbessern, mussten sich aber gedulden. Aus Spargründen wurde die Umgestaltung erst an die Hand genommen, als die Erneuerung der Tramgleise anstand. Um die Sicherheit für die Fussgänger zu erhöhen, schlug die Koordinationskommission Verkehr Kaphaltestellen vor. Zusätzliche Massnahmen sollten den Karl-Barth-Platz zu einem fussgängerfreundlichen Quartierplatz machen.

Mit den Kaphaltestellen für das Tram benützt der Individualverkehr dieselben Fahrspuren wie der öffentliche Verkehr. Eine Mittelinsel erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr zusätzlich. Die Urs-Graf-Strasse wurde im Platzbereich für den Fahrverkehr gesperrt, die Parkplätze zugunsten der Parkanlage aufgehoben. Die grüne Mitte des Platzes besteht aus einzelnen, von bekiesten Wegen begrenzten und von Hecken eingefassten Flächen. Der saisonale Blumenschmuck ist in drei gewölbten Flächen eingestreut.

Die Umgestaltung des Platzes ist für die Jury ein Vorbild in verschiedener Hinsicht: Die Kaphaltestelle des Trams schafft Raum für grosszügige und sichere Wartebereiche, die Überlagerung von Tramtrasse und Fahrspur verkürzt die Querungsdistanzen. Die Ausstattung der Haltestellen erfüllt die Anforderungen an das behindertengerechte Bauen. Die Fahrbahnen der Strassen, die im Platz zusammenlaufen, sind auf die minimalen Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs reduziert. Hervorstechend ist die Umwidmung der Urs-Graf-Strasse mit der direkten Anbindung der Wohnbauten an den Park. Das Projekt überzeugt insgesamt durch eine gelungene Verknüpfung von Fussverkehr und öffentlichem Verkehr sowie durch seine unspektakuläre, aber präzise Rückeroberung und Inwertsetzung von öffentlichem Raum im Quartier. WH

52 UMGESTALTUNG QUARTIERPLATZ, 2009

Karl-Barth-Platz, Basel

> Bauherrschaft: Kanton Basel-Stadt

> Projektverfasser: Planungsamt Gestaltung Stadtraum Verkehr, Basel

> Weitere Beteiligte: Basler Verkehrsbetriebe, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Industrielle Werke, Amt für Umwelt und Energie, Sicherheitsdepartement

> Chronik: Januar 2001 Vorstoss der Anwohner; 2001 Variantenentscheid für Kaphaltestelle; 2001 Zurückstellung aus Spargründen; 2004 Verkehrsbetriebe melden Notwendigkeit einer Gleissanierung; 2004–2008 Planung und Genehmigung; 2009 Realisierung

> Kosten: CHF 1,1 Mio. (Parlamentsbeschluss), CHF 635 000.– (Aktionsprogramm Stadtentwicklung)



^ Bekieste, von – noch zarten – Hecken begrenzte Wege führen durch den grünen Platz.



^ Das Tram hält nun direkt am Trottoir, und die Grünfläche liegt unmittelbar vor dem angrenzenden Wohnhaus.

> Karl-Barth-Platz vor der Umgestaltung: wenig Grün, vom Verkehr umflossen.



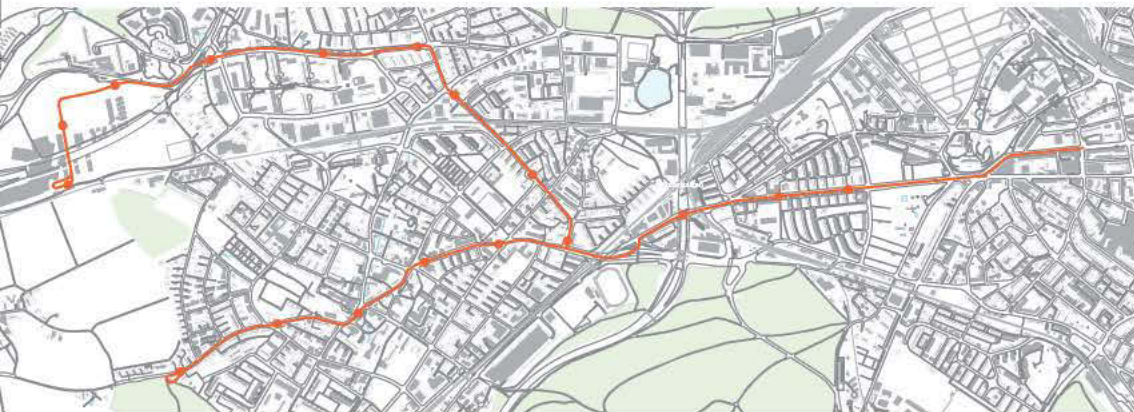
> Karl-Barth-Platz nach der Umgestaltung: eine Insel im Stadtgefüge.



> Das neue Tramtrasse, hier beim Tscharnergut, wurde zur Aufwertung der Fussgängerwege genutzt.



< Leuchten bilden im Haltestellenbereich ein Dach – tagsüber mit dunklen, nachts mit angestrahlten Quadraten.



^ Das Tram Bern West mit den beiden Ästen nach Bümpliz (unten) und Bethlehem-Brünnen.

BERN: GEPFLEGTE TRAMFAHRT

Die Stadt Bern wächst im Westen, insbesondere im Quartier Brünnen mit neuen Wohnüberbauungen und dem Freizeit- und Einkaufszentrum Westside, das täglich 10 000 Besucher anzieht. Mit gegen 40 000 Fahrgästen pro Tag stiessen die beiden Trolleybuslinien an Kapazitätsgrenzen und waren der Entwicklung nicht mehr gewachsen. Seit Ende 2010 bringen die Tramlinien 7 und 8 die Fahrgäste auf direktem und bequemem Weg aus dem Zentrum in Berns Westen.

Eine der Stärken dieses Projekts ist die sorgfältige bauliche Umsetzung und die Aufwertung der öffentlichen Räume für die Fussgängerinnen und Fussgänger, etwa beim Bachmätteli, am Ansermetplatz, an der Schloss- und Statthalterstrasse oder am Loryplatz. Die Qualität der Gestaltung «von Fassade zu Fassade» zeigt sich insbesondere bei den Tramhaltestellen. Bestehende Grünflächen, kleinere Parkanlagen, Bachläufe und die angrenzenden Quartiere wurden einbezogen und zu Quartierräumen aufgewertet. Die Reduktion der Fahrbahnbreite und neue Mittelinseln reduzieren die Trennwirkung und erleichtern das Queren. In der Nacht bildet die Beleuchtung ein Lichtdach im Haltestellenbereich.

Bei den Haltestellen wird deutlich, wie Sicherheit entsteht, wenn alle Verkehrsteilnehmerinnen erkennen, dass sie den Raum mit andern teilen müssen: Die dezenten Gestaltungselemente bewirken trotz signalisierter Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 eine deutlich langsamere, an die Situation angepasste Fahrweise des motorisierten Verkehrs. Die Einstiege der Haltestellen sind behindertengerecht gestaltet, allerdings konnte die Hindernisfreiheit nicht entlang der ganzen Tramlinie umgesetzt werden.

Die Verantwortlichen haben einen ganzheitlichen Ansatz im Schnittbereich von öffentlichem Verkehr, Individualverkehr, Fussverkehr sowie öffentlichem Raum verfolgt. Überzeugend ist der partizipative Planungsprozess. Unterschiedliche Interessengruppen waren schon in frühen Planungsphasen in den Prozess eingebunden worden. In der Abstimmungsphase wurde das Projekt zwar teilweise kontrovers diskutiert (und die erste Variante abgelehnt). Dass die Umsetzung des angepassten Projekts aber keine grossen Wellen mehr geworfen hat, ist sicherlich ein Resultat der breiten Mitwirkung. WH

54 TRAM BERN WEST, 2010

Loryplatz–Bümpliz–Bethlehem–Brünnen, Bern
 > Bauherrschaft: Kanton Bern (Auftraggeber); Tram Bern West (Realisierung); Bern Mobil, Stadt Bern, Energie Wasser Bern EWB (Bauherrschaften)
 > Planungsteam: «Hallo Bern West» (3B Architekten, Bern; Weber + Brönnimann, Bern; Metron, Bern)
 > Chronik: 1995 Bewilligung Planungskredit für das Vorprojekt; 2000 Ideenwettbewerb; 2004 Volksabstimmung (abgelehnt); 2007 Volksabstimmung angepasstes Projekt (angenommen); April 2008 Spatenstich; Dezember 2010 Eröffnung Tram Bern West
 > Kosten: CHF 152,4 Mio. (davon für Traminfrastruktur CHF 105,5 Mio.)

BEACHTENSWERTE BEISPIELE

Auffällig an dieser Austragung des Flâneur d'Or war die grosse Zahl von Beiträgen zum Thema Wegleitsysteme für den Fussverkehr. Letztlich rückte die Jury davon ab, ein solches Projekt auszuzeichnen. Keines überragte die anderen, zudem sind Wegleitsysteme bereits etabliert.

Verschiedene Projekteingaben betrachteten die Strukturen für den Fuss- und Veloverkehr gemeindeübergreifend. Die Jury empfindet diesen Ansatz als interessant. Er könnte dank der Agglomerationsprogramme auch gefördert und weiterentwickelt werden.

Das Thema Beleuchtung und Licht nimmt ein wichtiges Anliegen auf, ist es doch während der Hälfte der Zeit, in der die Fussgänger unterwegs sind, dunkel. Das Licht im öffentlichen Raum, das einzelne Projekte thematisierten, könnte deshalb bei künftigen Flâneur-d'Or-Wettbewerben eine noch tragendere Rolle übernehmen.

Die grossen Städte sind inzwischen auf die Belange der Fussgängerinnen sensibilisiert. Dies zeigt sich eindrucksvoll an den zahlreichen qualitativvollen Eingaben der Stadt Zürich. Die Jury möchte auch andere Gemeinden dazu ermutigen, die Förderung des Fussverkehrs in ähnlichem Stil voranzutreiben.

Neben dem Hauptpreis und den zehn Auszeichnungen sind der Jury sechs weitere Eingaben aufgefallen, die sie speziell würdigen möchte. WH

16 RHEINFELDEN: PLAN LUMIÈRE

Die Städte Rheinfelden im Kanton Aargau und Rheinfelden in Deutschland haben ein gemeinsames Beleuchtungskonzept ausarbeiten lassen. Damit haben sie eine verbindliche Grundlage für künftige Planungen und Regulierungen des nächtlichen Aussenraums geschaffen. Die gemäss dem Plan Lumière gestaltete Beleuchtung soll das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen und die Fussgängerinnen und Fussgänger besser durch den Ort lenken. Die tieferen Lichtpunkte und eine erhöhte Lichtqualität schaffen eine einladende Atmosphäre.

> Auftraggeber: Bauverwaltung Rheinfelden

> Betriebs- und Gestaltungskonzept: Metron, Brugg

> Projekt: Buchmann Landschaftsarchitektur, Langnau

> Ausführungsplanung: Aegerter & Bosshardt, Möhlin

> Lichtplanung: Priska Meier Lichtkonzepte, Turgi

18 DISENTIS/MUSTÉR: TEMPO-30-ZONE

2001 führte die Gemeinde im Gebiet Cons eine Tempo-30-Zone ein und machte damit gute Erfahrungen. Darauf basierend wollte Disentis die Zone ausweiten und so die Verkehrssicherheit im Dorf erhöhen. In die grossflächigen Bereiche mit Tempo 30 wurden auch die beiden Kantonsstrassen in Richtung Oberalp und Lukmanier einbezogen. Diese Lösung, die im Kanton Graubünden bereits mancherorts praktiziert wird, trägt in den oft schmalen Strassenzügen viel zur Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität bei.

> Auftraggeber: Gemeinde Disentis/Mustér

> Umsetzung: Hartmann & Sauter, Chur

> Realisierung: 2006

30 MASSAGNO: PIAZZA DEL COMUNE

Obschon sämtliche Wohnquartiere in Massagno als Tempo-30-Zonen ausgeschildert sind, überschritten die Fahrzeuge auf der breiten, geraden Via Motta

diese Limite häufig. Eine neue Gestaltung im Bereich zwischen dem Altersheim und dem Cinema Lux wertet den städtischen Raum auf. Die Massnahmen – Belag, Beleuchtung und Möblierung – sind auf den ersten Blick zwar völlig unspektakulär, doch ihr Effekt ist so verblüffend wie messbar: Die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs haben sich markant reduziert.

> Bauherrschaft: Gemeinde Massagno

> Projekt: Studi Associati, Lugano

> Ausführung: Lucchini, Mairotta & Associati, Ponte Capriasca

> Realisierung: 2009

45 GENÈVE: GRENZÜBERSCHREITENDER GRÜNER WEG DER AGGLOMERATION

«La voie verte de l'agglomération» ist ein grenzüberschreitendes Projekt, das eine Verbindung quer durch den Kanton und die Agglomeration Genf bildet. Der Fuss- und Veloweg orientiert sich an den Grünbereichen und kann so auch als lang gezogene Parkanlage gelesen werden. Diese agglomerationsübergreifende Betrachtung ist ein interessanter Ansatz.

Die Umsetzung wird noch einige Zeit dauern.

> Organisation (politisch): Steuerungskomitee aus den kantonalen und kommunalen Behörden

> Umsetzung: Koordination durch Agglomerationsprojekt, Kantonale Direktion für Mobilität und Stadt Genf

> Realisierung: erste Etappe 2010–2011, zweite Etappe 2011–2014 (geplant)

49 HORGEN: FARBIGE BEGEGNUNGSZONE AM BAHNHOF

Die umgestaltete Seestrasse, eine neue Passerelle vom Dorf zu den Perrons und zum See, die Aufwertung der Personenunterführung und verbreiterte Fussgängerbereiche – die baulichen Massnahmen haben den Bahnhofbereich in Horgen deutlich aufgewertet. Zu Fuss lässt sich das Bahnareal nun besser durchqueren, die öffentlichen Verkehrsmittel sind ideal erreichbar und miteinander verknüpft. Der Einsatz von Farbe als Gestaltungselement ist ein innovativer Ansatz, um die Aufmerksamkeit der Automobilisten zu erhöhen und die Geschwindigkeit zu senken. Die Ausführung im Detail erachtete die Jury jedoch als überinstrumentiert.

> Bauherrschaft: Gemeinde Horgen

> Generalplaner, Ingenieur: Flückiger + Bosshard, Zürich

> Architektur: Hornberger, Zürich

> Realisierung: 2007–2009

55 OPFIKON/WALLISELLEN/DÜBENDORF/ZÜRICH: GLATTALBAHN

Die Glattalbahn verbindet die Gemeinden im Norden Zürichs untereinander, mit der Stadt und dem Flughafen. Die Gesamtprojektleitung sah die Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht als Hindernis an: Sie brachte alle relevanten Gruppen in der Arbeitsgruppe Vernetzter Langsamverkehr (VLV) zusammen. Darin wurden auch die Bedürfnisse des Fussverkehrs – überwiegende Mehrheit der Fahrgäste – berücksichtigt. Die Arbeitsgruppe VLV stärkte den gesamtverkehrlichen Ansatz des Projekts Glattalbahn und ermöglichte praxisorientierte Lösungen. So ist die behindertengerechte Ausgestaltung der Infrastruktur zum selbstverständlichen Übergang zwischen den Verkehrsträgern geworden.

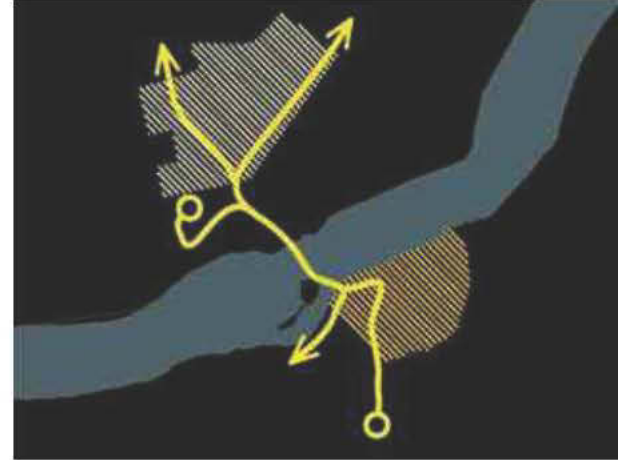
> Auftraggeber: Zürcher Verkehrsverbund ZVV; Bundesamt für Verkehr

> Bauherrschaft und Gesamtprojektleitung: VBG Verkehrsbetriebe Glattal, Glattbrugg

> Projektmanagement: Rosenthaler + Partner, Zürich

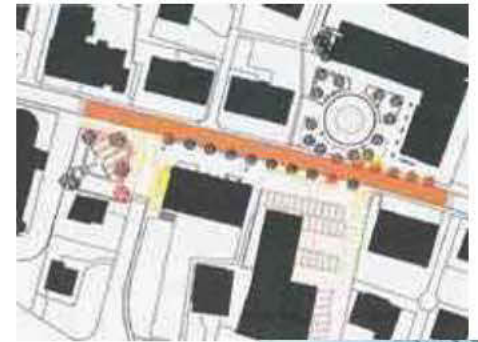
> Gestaltung: Feddersen & Klostermann, Zürich (Teilprojekt Vernetzter Langsamverkehr)

> Realisierung: 2004–2010 in drei Etappen

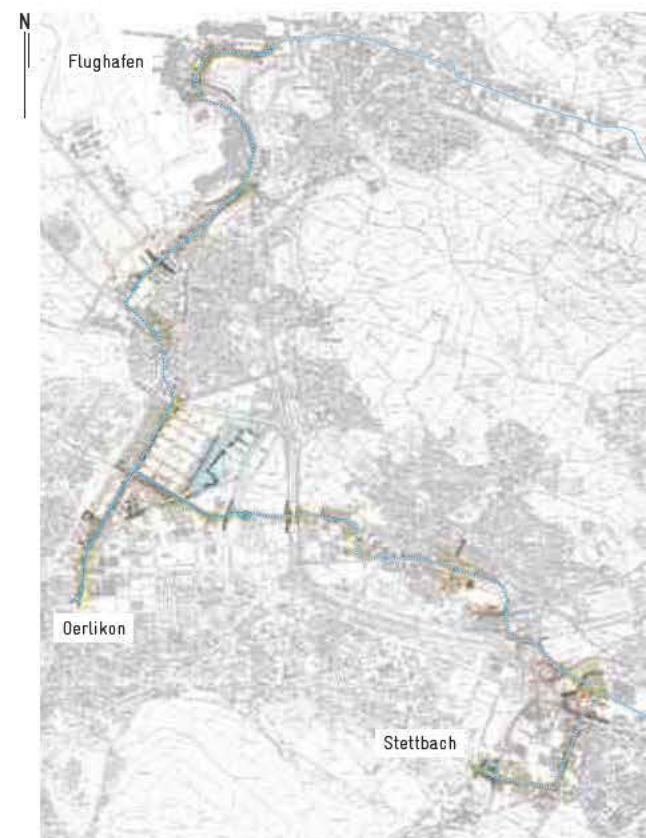


^16_Rheinfelden: Plan Lumière, Schema.

∨30_Massagno: Piazza del Comune.



>30_Massagno: die Piazza del Comune nach der Umgestaltung.



^49_Glattalbahn: das Trassee des Gesamtprojekts zwischen Zürich-Oerlikon, Flughafen und Stettbach.



<16_Rheinfelden: Der Plan Lumière rückt die Habich-Dietschy-Strasse ins rechte Licht.



<18_Disentis/ Mustér: Tempo 30 bewährt sich auch auf Kantonsstrassen.

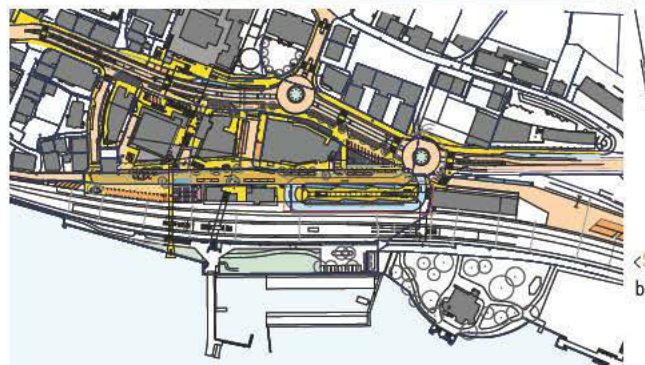
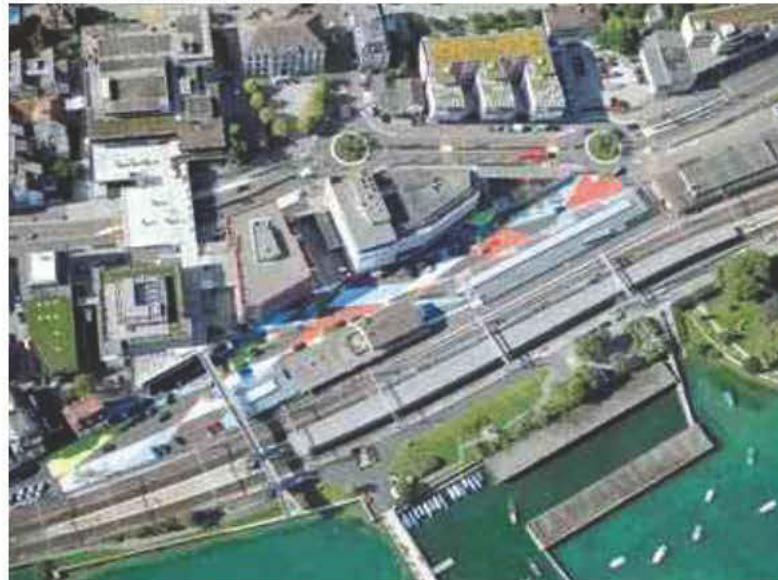


^49_Glattalbahn: Die Gestaltung der Haltestellen mit ihren behindertengerechten Hochkanten prägt das ganze Netz.



^45_Genf: Der grüne Weg der Agglomeration führt durch das Naherholungsgebiet.

∨55_Horgen: Im Luftbild erschliesst sich die farbliche Gestaltung des Platzes.



<55_Horgen: Der Bahnhof ist nun besser mit dem Ortszentrum verbunden.

Fussverkehrspreis FLÂNEUR D'OR

Öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren animieren, ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Fusswegnetz: Das sind Projekte, die mit der Auszeichnung Flâneur d'Or 2011 prämiert werden. Bereits zum siebten Mal zeichnet der Wettbewerb die fussgängerfreundlichsten Projekte in der Schweiz aus. Teilnehmen konnten Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen ebenso wie Gruppen und Fachpersonen, die sich für die Attraktivität des Zu-Fuss-Gehens in der Schweiz einsetzen.

FUSSVERKEHR SCHWEIZ – FACHVERBAND DER FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, bringt die Optik der zu Fuss Gehenden in die Verkehrsplanung ein. Die Organisation besteht seit 1975 und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr im Siedlungsgebiet. Fussverkehr Schweiz unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), ist Anwalt der Fussgängerinnen und Fussgänger, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik. Zu den Aufgaben gehören Information und Beratung in folgenden Bereichen: Verkehrssicherheit, Fussgängerstreifen, Fusswegplanungen, Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung, Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Öffentlichkeitsarbeit für den Fussverkehr.

