Jurybericht
Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

vcs ate ata

archi
espazium.ch

HOCH PART ERRE

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

SIGNAL

Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

Impressum

Jurybericht «Flâneur d'Or 2014 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»

November 2014

Organisation und Jurybericht:
Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli / Maude Risse
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 37
flaneurdor@fussverkehr.ch

Fotos: Wettbewerbseingaben
und Fussverkehr Schweiz

Bezug: Fussverkehr Schweiz
Download:
www.flaneurdor.ch
www.fussverkehr.ch

Unterstützende Stellen und Medienpartner:
Bundesamt für Strassen, Abteilung Langsamverkehr;
Signal AG; Verkehrsclub der Schweiz; Hochparterre;
Schweizerischer Gemeindeverband; Schweizerischer
Städteverband; archi espazium

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

VCS Für Mensch und Umwelt.

archi espazium.ch

HOCH PART ERRE

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

SIGNAL

Inhalt

«Flâneur d'Or 2014 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» 4
Einleitung 4
Teilnahmebedingungen 4
Wettbewerbskategorien 4
Bewertungskriterien 4
Jury 5
Jurierung 5
Hauptpreis, Auszeichnungen und Erwähnungen 8
Schlussbemerkungen 8
Genehmigung 10

Hauptpreis 11
Zürich: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung – Steilpass für neues Quartierleben 11

Auszeichnungen 16
Genf (GE): Place Simon-Goulart 16
Lumino (TI): Lumino Bridge 18
Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale 20
Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire 22
Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero 24
Saint-Imier (BE): ConviviaCité 26
Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz 28
Zürich (ZH): Sechseläutenplatz 30

Erwähnungen 32
Canobbio schafft eine Stube der Öffentlichkeit 32
Gossau punktet 32
Lausanne: Aménagement de l'espace public du Rôtillon 33
Sumvitg erstreitet Tempo 30 33
Rundweg Winterthur – Ein «Grenzerlebnis» in 10 Etappen 34

«Flâneur d'Or 2014 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»

Einleitung

Mit dem «Flâneur d'Or 2014 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert «Fussverkehr Schweiz» Infrastrukturen, Wege und Plätze im öffentlichen Raum, die zum Flanieren einladen, sowie direkte, attraktive und sichere Fusswegverbindungen. Der Wettbewerb wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und weiteren Partnern. Prämiert werden Massnahmen, welche die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Zufussgehens erhöhen.

Der nationale Wettbewerb, der zum achten Mal durchgeführt wird, honoriert die Anstrengungen von Gemeinden, Institutionen, Fachleuten und anderen engagierten Personen aus der ganzen Schweiz, die innovative und wirksame Projekte zu Gunsten der Fussgänger/innen realisiert haben. Damit sollen Best Practice und Impulse zur Nachahmung vermittelt werden. Die Preissumme für das Siegerprojekt beträgt CHF 10‘000.-, daneben werden Auszeichnungen und Erwähnungen vergeben. Die Gewinner/innen werden anlässlich einer Medienkonferenz und Fachtagung bekannt gemacht. Die Medienpartner «Schweizer Gemeinde», Schweizerischer Städteverband und «archi» sowie die Architekturzeitschrift «Hochparterre» werden die Siegerprojekte prominent porträtieren.

Teilnahmebedingungen

Teilnehmen konnten Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen ebenso wie Gruppen und Fachpersonen, die sich für die Attraktivität des Zufussgehens einsetzen. Die eingegebenen Projekte müssen umgesetzt, Konzepte und Leitbilder von den Behörden als verbindlich erklärt sein.

Wettbewerbskategorien

Ausgezeichnet wurden Projekte in den folgenden Kategorien:

- Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen, inkl. Signalisation und Markierung
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeinde und Privatstrassen, Wegen und Plätzen, inkl. Signalisation und Markierung
- Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Bewertungskriterien

Die Jury bewertete die Eingaben nach den in der Wettbewerbsausschreibung publizierten Kriterien:

- Qualität der Gestaltung und Attraktivität der Verbindung bzw. des öffentlichen Raumes
- Sicherheit und Komfort für alle Zufussgehenden
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug der Bevölkerung, Hartnäckigkeit, Mut)
- Finanzen: Effizienz bezüglich der eingesetzten Mittel (Verhältnis zwischen Aufwand und Gewinn an Sicherheit und Attraktivität)

Jury

- **Gabrielle Bakels**, dipl. Ing., Bundesamt für Strassen ASTRA, Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern
- **Yves Delacrétaz**, Professeur en mobilité et transport, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- **Werner Huber**, dipl. Architekt ETH, Redaktor Hochparterre
- **Manuel Peer**, Departement Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Leiter Siedlungs- und Freiraumentwicklung
- **Jordi Riegg**, M.Sc. Spatial Development and Landscape Architecture, presidente Mobilità Attiva
- **Michael Rytz**, dipl. phil. II Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- **Milena Scherer**, Dr. sc. ETH, Tiefbauamt Stadt Luzern, Verkehrsingenieurin
- **Thomas Schweizer**, dipl. phil. II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter «Fussverkehr Schweiz»
- **Roman Widmer**, lic. phil. hist., Schweizerischer Städteverband – Leiter Verkehrspolitik und Politmonitoring

Jurierung

Insgesamt wurden 46 Projekte termingerecht eingegeben. Alle Wettbewerbseingaben erfüllten die formalen Anforderungen und konnten der neunköpfigen Jury zur Beurteilung unterbreitet werden. Die Projekte wurden gemäss Ausschreibung in die 4 Kategorien unterteilt. Dabei ergab sich folgendes Verhältnis:

8	Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder
6	Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen, inkl. Signalisation und Markierung
29	Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeinde- und Privatstrassen, Wegen und Plätzen, inkl. Signalisation und Markierung
3	Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr
46	Total aller Projekteingaben

Abbildung: Übersicht aller Projekteingaben (Schweizerkarte mit Liste)

Flâneur d'Or 2014
Eingereichte Projekte | *Projets soumis*
Hauptpreis | *Premier prix*
Auszeichnungen | *Distinctions*
Erwähnungen | *Mentions*
übrige | *autres*

Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder | *Concepts et planifications de mobilité, schémas directeurs*
1 Kanton St. Gallen: Gemeinde bewegt
2 Lausanne: bancs ‹Lausanne›
3 Le Locle: espaces publics en réseau – passages et déambulations
4 Neuchâtel: promenade numérique
5 Olten: Neue Wege gehen – Experimentelle Orientierungshilfen
6 Schaffhausen: Erlebniskarte ‹Vom Rauschen zur Stille›
7 Zürich: Aktion ‹Schon entdeckt?›
8 Zürich: Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Infrastrukturen auf Kantonsstrassen | *Réaménagements de routes cantonales*
9 Céligny: cheminement piétonnier Crans-Céligny
10 Ebikon: Schachenbrücke – eine innovative Quartierverbindung über eine Kantonsstrasse
11 Gossau SG: Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse
12 Lausanne: Passerelle de La Sallaz
13 Saint-Imier: ConviviaCité
14 Sumvitg: Ina zona da tempo 30 per Sumvitg!

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen | *Réaménagements de routes communales, chemins et places*
15 Basel: Gestaltung des Altstadtbereichs am Münsterhügel
16 Brütten: Umgestaltung Dorfstrasse im Dorfkern
17 Burgdorf: Zwei Langsamverkehrsbrücken
18 Canobbio: Il Salotto di Canobbio
19 Chur: Neubau Rad- und Fussweg Stampaweg
20 Domat/Ems: Aufwertung Ortsdurchfahrt im Dorfkern
21 Fribourg: liaison mixte entre la rue de l'Hôpital et St-Léonard
22 Genève: axe rue de l'Ecole-de-Médecine / pont Hans-Wilsdorf
23 Genève: Chemin des Coudriers
24 Genève: Place de Longemalle
25 Genève: Place Simon-Goulart
26 Genève: Plaine de Plainpalais
27 Genève: Rue de Saint-Jean
28 Grand-Saconnex: Parc du Pommier
29 Langenthal: Wuhrplatz
30 Lausanne: aménagement de l'espace public du Rôtillon
31 Lausanne: installation temporaire Scuba Sallaz-Plage
32 Lugano: Passeggiata pedonale-ciclabile lungo il fiume Cassarate
33 Lumino: Lumino Bridge
34 Martigny: réaménagement de la Place Centrale
35 Neuchâtel: Passerelle du Millénaire
36 Olten: Umgestaltung Neue Kirchgasse / Begegnungszone Innenstadt
37 Paradiso: Riqualifica del Centro Comune nell'ambito del Piano particolareggiato del Centro Comune
38 Pura: adeguamento urbanistico lavatoio cimitero
39 St. Gallen: Neugestaltung der südlichen Altstadt zum Bijou
40 Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen
41 Winterthur: Rundweg Winterthur
42 Yverdon-les-Bains: aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz
43 Zürich: Sechseläutenplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr | *Interfaces de transports publics*
44 Genève: Passerelle de la Paix
45 Gland: Place de la Gare
46 Rorschach: Aufzug beim Bahnhof

Vor der Jurierung hatten die Jurymitglieder rund 4 Wochen Zeit, die Projektunterlagen zu studieren und allenfalls die Projekte vor Ort zu besuchen. Die Jurierung wurde in zwei Zusammenkünften in Zürich durchgeführt:

- 1. Jurysitzung am 23. Juni 2014: Durchführung der 1. Beurteilungsrunde
- 2. Jurysitzung am 27. August 2014: Durchführung der 2. Beurteilungsrunde und der Prämierung

Zur besseren Entscheidungsfindung wurden in der 1. Beurteilungsrunde Projekte mit ähnlichem Inhalt einander gegenübergestellt und vergleichend diskutiert.

Kategorie «Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder»:

- 4 Projekte zum Thema «Weg finden»
- 3 Projekte zum Thema «Planungskonzept»
- 1 Projekt «diverse Konzepte»

Kategorie «Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen»:

- 5 Projekte zum Thema «Ortsdurchfahrt»
- 1 Projekt «Ortsverbindung»

Kategorie «Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen»:

- 5 Projekte zum Thema «Altstadt / Ortskern»
- 6 Projekte zum Thema «Platz»
- 5 Projekte zum Thema «Fussweg»
- 6 Projekte zum Thema «Passerelle»
- 2 Projekte zum Thema «Park»
- 5 Projekte zum Thema «Strassenraumgestaltung»

Kategorie «Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr»:

- 2 Projekte zum Thema «Passerelle / Aufzug»
- 1 Projekt zum Thema «Bahnhofplatz»

Nach intensiver Diskussion wurden an der 1. Jurysitzung von den 46 Eingabedossiers 19 Projekte ausgewählt und für die engere Wahl an der 2. Jurysitzung qualifiziert.

Zwischen der 1. und der 2. Jurysitzung hatten die Jurymitglieder genügend Zeit für ein vertieftes Projektstudium. Um sicherzustellen, dass die in der engeren Wahl verbliebenen Projekte adäquat beurteilt werden, erhielt jedes Jurymitglied die Vorgabe, eine bestimmte Anzahl von Projekten vor Ort zu studieren. Zudem analysierte und bewertete die «Fachstelle für behindertengerechtes Bauen» die verbleibenden Projekte hinsichtlich der Hindernisfreiheit und erstellte als Hilfsmittel für den weiteren Jurierungsprozess einen Kurzbericht.

Zu Beginn der 2. Jurysitzung wurde auf Antrag ein eliminiertes Projekt wieder für die Jurierung qualifiziert. Anschliessend wurde zunächst eine zweite Beurteilungsrunde durchgeführt. Diejenigen Jurymitglieder, die ein Projekt vor Ort studiert hatten, stellten es den anderen Jurymitgliedern vor. In der anschliessenden Diskussion wurden die Pros und Contras hinsichtlich der Beurteilungskriterien sorgfältig abgewogen. Schliesslich wurden weitere 11 Projekte ausgeschieden, so dass nach der zweiten Beurteilungsrunde 9 Projekte zur Auswahl standen. Diese wurden von der Jury als auszeichnungswürdig bezeichnet. Aus diesen Projekten erkor die Jury einstimmig den Hauptpreis.

Aus der Gesamtschau der Wettbewerbsbeiträge erhielten zudem 5 Projekte eine Erwähnung. Es handelt sich dabei vorwiegend um Projekte, bei denen die Jury ein überzeugend gelöstes Thema speziell hervorheben wollte.

Hauptpreis, Auszeichnungen und Erwähnungen

Hauptpreis:
- Zürich (ZH): Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Auszeichnungen:
- Genève (GE): Place Simon-Goulart
- Lumino (TI): Lumino Bridge
- Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale
- Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire
- Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero
- Saint-Imier (BE): ConviviaCité
- Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz
- Zürich (ZH): Sechseläutenplatz

Erwähnungen:
- Canobbio (TI): Il Salotto di Canobbio
- Gossau (SG): Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse
- Lausanne (VD): Aménagement de l'espace public du Rôtillon
- Sumvitg (GR): Ina zona da tempo 30 per Sumvitg!
- Winterthur (ZH): Rundweg Winterthur

Schlussbemerkungen

Die Qualität der Projekteingaben ist beeindruckend.
Es gibt sie: Die Verkehrsräume, die sich an den Bedürfnissen der Fussgänger/innen orientieren. Die Beiträge, die anlässlich der achten Ausschreibung des «Flâneur d'Or» eingereicht worden sind, zeigen dies auf eindrückliche Weise. Manche Projekte sind auf den ersten Blick unspektakulär. Es sind nicht zwingend grosse und teure Bauwerke, die das tägliche Leben der Zufussgehenden erleichtern. Denn oft kann bereits mit kleinen, gezielten Massnahmen die Situation für den Fussverkehr verbessert werden. Angesichts der hervorragenden Qualität fiel es den Jurymitgliedern schwer, von den 46 Eingaben eine Auswahl von denjenigen Dossiers zu treffen, die in einen engeren Kreis für die Nomination eines Siegerprojektes oder eines prämierten Projektes kommen. Schliesslich bestimmte die Jury 20 Projekte, welche sie nochmals auf Herz und Nieren prüfte. Davon erhielten 8 Projekte eine Auszeichnung und 1 Projekt wurde als Gewinner des «Flâneur d'Or 2014» erkoren.

Die Romandie und das Tessin holen auf.
Der «Flâneur d'Or» hat den Sprung über den «Röschtigraben» definitiv geschafft. Bei der achten Austragung des Fussverkehrspreises gingen das erste Mal mehr Eingabedossiers aus der Romandie als aus der Deutschschweiz ein. Ebenfalls bemerkenswert ist die Zunahme von Projekten aus dem Tessin.

Plätze und Platzgestaltungen waren thematischer Schwerpunkt.
Viele hochwertige Eingabedossiers betrafen die Sanierung beziehungsweise die Neugestaltung von städtischen Plätzen. Die Beurteilung der Qualität von Stadtplätzen war deshalb ein thematischer Schwerpunkt des diesjährigen «Flâneur d'Or» und führte in der Jury zu mancher Grundsatzdiskussion über Aufenthaltsqualität, über geeignete Verkehrsregimes, über Möblierungselemente etc. In auffällig vielen Platzprojekten spielte der Umgang mit dem ruhenden Verkehr eine wichtige Rolle. Erst wenn es gelingt, alle oder zumindest einen substanziellen Anteil an Parkplätzen aufzuheben beziehungsweise in den Untergrund zu verlegen, wird der Weg frei für attraktive und erlebnisreiche öffentliche Stadträume. Bei den drei ausgezeichneten Platzprojekten (Place Simon-Goulart in Genf, Place Centrale in Martigny, Sechseläutenplatz in Zürich) war diese Verknüpfung mit der Parkplatzfrage ein zentraler Aspekt.

Die Stadt Genf beeindruckt mit ihrem grossen Einsatz für die Anliegen des Fussverkehrs.
Die Stadt Genf hat für den «Flâneur d'Or 2014» gleich sieben Dossiers eingereicht, die ein grosses thematisches Spektrum abdecken und für die unterschiedliche Verwaltungsstellen verantwortlich zeichnen. All diese Projekte wiesen eine hohe Qualität auf. Und wenn letztlich mit der Umgestaltung der Place Simon-Goulart nur ein Genfer Projekt eine Auszeichnung erlangte, ist die Stadt Genf für die Jury mit seinen behutsam, mit Einbezug der Bevölkerung geplanten und sorgfältig realisierten Projekten so etwas wie die heimliche Siegerin des «Flâneur d'Or 2014».

Die Förderung der Naherholung bedeutet auch Förderung des Fussverkehrs.
Der «Flâneur d'Or» ist auf innerörtliche Infrastrukturen fokussiert. Gerade unter dem Aspekt einer möglichst nachhaltigen Mobilitätsentwicklung haben jedoch Vorhaben, die sich mit der Naherholung auseinandersetzen und einen attraktiven Zugang aus den Siedlungsräumen in die Naturräume ermöglichen, ihre Berechtigung. Die Förderung der Naherholung mit einem attraktiven Angebot bedeutet deshalb immer auch Förderung des Fussverkehrs. Bei denjenigen Eingabedossiers, wo die Naherholung eine wichtige Rolle spielte (z.B. Rundweg Winterthur und Erlebniskarte «Vom Rauschen zur Stille») war es für die Jury jedoch nicht immer einfach zu entscheiden, ob es sich eher um Projekte zur Förderung des Wanderns (und deshalb eher eine Beteiligung am «Prix Rando» angezeigt wäre) oder um Projekte zur Förderung des Flanierens handelt.

Genehmigung

Genehmigt durch die Jury am 27. August 2014:

Gabrielle Bakels .....

Yves Delacrétaz .....

Werner Huber .....

Manuel Peer .....

Jordi Riegg .....

Michael Rytz .....

Milena Scherer .....

Thomas Schweizer .....

Roman Widmer .....

Hauptpreis

Zürich: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung – Steilpass für neues Quartierleben

Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung unterstützen die Entlastung des Stadtgebietes vom überregionalen Durchgangsverkehr, die mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich erreicht wurde und sind ein Lehrstück in umfassender Stadtreparatur. Stark belastete Verkehrsachsen konnten erfolgreich als attraktive öffentliche Räume zurückgewonnen werden, so dass sich in den kommenden Jahren ein neues Quartierleben entwickeln kann.

Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung in Zürich sind wegweisend für zukünftige grosse Strassenneubauprojekte. Dahinter steckt jedoch jahrelange und prozesshafte Knochenarbeit, die nur dank einem innovativen und ergebnisoffenen Planungs- und Realisierungsansatz zu einem guten Ende gebracht werden konnte.

Kreuzung West-/Gertrudstrasse vor dem Umbau (2008)

Kreuzung West-/Gertrudstrasse nach dem Umbau (2012): Platzgestaltung zum Brupbacherplatz

Seebahnstrasse vor dem Umbau (2008): Einbahn-Transitachse

Seebahnstrasse nach dem Umbau (2012): innerstädtische Hauptverkehrsstrasse, Gegenverkehr mit Mittelstreifen, Verlagerung Transitverkehr auf Westumfahrung

Ausgangslage

Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung unterstützen die Entlastung des Stadtgebietes vom überregionalen Durchgangsverkehr, die mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich (Uetlibergtunnel) erreicht wurde. Zudem wird der Quell-/Zielverkehr der Stadt Zürich möglichst lange auf dem übergeordneten Autobahnnetz kanalisiert. Die flankierenden Massnahmen umfassen im Wesentlichen die Umgestaltung der Seebahnstrasse zu einer innerstädtischen Hauptverkehrsstrasse sowie die Umgestaltung der ehemaligen Transitachse West-/Sihlfeld-/Bullingerstrasse zu verkehrsberuhigten Quartierstrassen und den Rückbau der Birmensdorferstrasse zwischen Waldegg und Triemli.

Vorgehen

Die Strassenplanung der 1950er-Jahre sah vor, drei Autobahnen bis ins Stadtzentrum zu führen und am Platzspitz zu verknüpfen. Das «Expressstrassen-Ypsilon» erwies sich aber als technisch, finanziell und politisch nicht realisierbar. Die Bundesversammlung ergänzte 1971 das Nationalstrassennetz mit einer nord-westlichen Umfahrung von Zürich. Um die Bedürfnisse des ständig wachsenden motorisierten Individualverkehrs zu befriedigen, wurden in der Zwischenzeit als provisorische Nord-Süd-Verbindung mitten durch die Stadt bestehende Strassenzüge zur «Westtangente» ausgebaut, die aus zwei zweispurigen Ästen im Einbahnverkehr bestand. Dieses Provisorium sollte in der Folge beinahe 40 Jahre Bestand haben, denn in der Zwischenzeit setzte ein langer und umstrittener Planungs-, Projektierungs- und Realisierungsprozess ein. Erst 1988 genehmigte der Bundesrat die generellen Projekte für die Umfahrung Birmensdorf, den Uetlibergtunnel und das Verkehrsdreieck Brunau. Das Ausführungsprojekt mit dem Bericht zur Umweltverträglichkeit wurde im Herbst 1991 öffentlich aufgelegt. Der Regierungsrat stimmte 1993 dem bereinigten Ausführungsprojekt zu. Dagegen wurden von verschiedenen Seiten Verwaltungsgerichtsbeschwerden erhoben. 1996 verpflichtete das Bundesgericht den Kanton Zürich, flankierende Massnahmen zum Schutz der Stadtquartiere und Dörfer auf die Eröffnung der durchgehenden Autobahnverbindung hin zu planen. Auf dieser Basis konnte die Sicherung der Entlastungswirkung auf dem Strassennetz im Stadtzürcher Sihlfeldquartier angegangen werden.

Mit der Strategie «Stadträume 2010», die Anfang der 2000-er Jahre gerade in Bearbeitung war, stand der Stadt Zürich ein hervorragendes Instrumentarium zur Verfügung um den Stadtraum wieder stärker als Lebensraum zu nutzen. Grundlage dieser Strategie ist ein hierarchisch angelegter Plan, der die Stadträume in quartier-, stadt- oder landesweit bedeutsame Zonen einteilt. So werden die Sihlfeldstrasse als quartierweit und der Bullingerplatz als stadtweit bedeutende Räume eingestuft. Diesen konnten mit einer ruhigen, eleganten Gestaltungssprache qualitätsvolle öffentliche Verkehrsräume zugeordnet werden.

Meilensteine

1991: Auflage des Ausführungsprojekts Westumfahrung Zürich.
Es gehen 292 Einsprachen ein.
1996: Urteil des Bundesgerichts, das den Kanton Zürich verpflichtet, flankierende Massnahmen zum Schutz der Stadtquartiere und Dörfer auf die Eröffnung der Autobahn hin zu planen.
2001: Der Regierungsrat des Kantons Zürich genehmigt das Gesamtkonzept der flankierenden Massnahmen.
2006: Planauflage Vorprojekt im Frühling; Planauflage Bauprojekt Ende Jahr.
2009: Eröffnung der Westumfahrung Zürich A3. Gleichzeitig wird in der Stadt Zürich mit der ersten Etappe der flankierenden Massnahmen begonnen.
02/08/2010: Eröffnung Seebahnstrasse im Gegenverkehr.
24/05/2012: Einweihung der umgestalteten entlasteten Strassen.

Organisation

Auftraggeber: Tiefbauamt Stadt Zürich, Amt für Verkehr Kt. Zürich und Bundesamt für Strassen
Verkehrskonzept: Ernst Basler + Partner
Vorstudie / Vorprojekt, Bauprojekt FlaMaWest, Verkehrsplanung, Gestaltung: Metron AG
Verkehr / Tiefbau: Heierli Ingenieurbureau AG
Verkehrstechnik / Planung: Ingenieurbüro Roland Müller
Wirkungskontrolle Westumfahrung und A4 Knonaueramt: ARGE SNZ / Bühlmann
Ausführungsplanung und Bauleitung Los 1: IG WWB (Wepf / WKP / Basler&Hofmann AG)
Ausführungsplanung und Bauleitung Los 2: IG SNZ / Preisig AG
Ausführungsplanung und Bauleitung Los 3: Ingenieurbüro Heierli AG

Finanzierung

Strassenoberfläche: CHF 60 Mio. (Kostenteiler: Bund 60%, Kanton 24%, Stadt Zürich 16%)
Unterhalt / Werkleitungen / Kanalisationen: CHF 40 Mio.
Gesamtinvestitionskosten: CHF 100 Mio.

Umsetzung

Die flankierenden Massnahmen umfassen im Wesentlichen:

- Umgestaltung der Seebahnstrasse zu einer integrierten innerstädtischen Hauptverkehrsstrasse
- Umgestaltung der ehemaligen Westtangenten-Achse West-/Sihlfeld-/Bullingerstrasse zu verkehrsberuhigten Quartierstrassen
- Rückbau der Birmensdorferstrasse zwischen Waldegg und Triemli

Der Strassenzug Schimmel-/Seebahnstrasse dient weiterhin als Rückgrat der Erschliessung der umliegenden Quartiere und wird im Gegenverkehr betrieben. Im Bereich der Seebahnstrasse trennt die beiden Fahrspuren ein grosszügiger asphaltierter Mittelstreifen mit Randabschlüssen aus Granit. Trotz der starken Verkehrsbelastung ist er jedoch ein gelungenes Beispiel für eine stadträumlich und funktional integrierte innerstädtische Hauptverkehrsstrasse.

Die Strassen und Plätze entlang der ehemaligen Westtangenten-Transitachse wurden verkehrsberuhigt gestaltet, so dass der öffentliche Raum wieder vermehrt Begegnungsort, Erholungsraum sowie Raum für vielfältige Aktivitäten ist.
Zwei neue Plätze – der Anny-Klawa-Platz an der Sihlfeldstrasse und der Brupbacherplatz wurden geschaffen. Eine offene, durchlässige Gestaltung mit Kiesbelag, Bäumen und Sitzbänken erzeugt Aufenthaltsqualität und das Potenzial für eine Entwicklung zu neuen Quartierplätzen. Ebenso hat die Weststrasse ein komplett neues Gesicht erhalten. Die Sihlfeldstrasse erhielt eine neue Allee und hat dank der breiteren Trottoirs das Potenzial, zu einer Flaniermeile zu werden. Innerhalb des ganzen Perimeters wurden insgesamt rund 370 Bäume gepflanzt.

Der Bullingerplatz wurde als erlebbarer Platz zurückgebaut und ist heute eine Begegnungszone, ein neues Restaurant führt zusätzlich zur Belebung dieses Quartierplatzes. Bei der Masse der umgesetzten Massnahmen nicht weiter erstaunlich, mussten teilweise auch nachträglich Nachbesserungen durchgeführt werden. Unter anderem auch beim Bullingerplatz: Um den Aufenthaltscharakter des Platzes noch zu verdeutlichen und den Verkehr weiter zu beruhigen, wurden auf Wunsch der Quartierbevölkerung inzwischen zusätzliche Möblierungselemente platziert. Nach und nach wird so der ehemalige Strassenraum wieder von der Anwohnerschaft «zurückerobert».

Am Triemli erleichtern drei neue ebenerdige Fussgängerübergänge die Überquerung der Fahrbahn zur Haltestelle in der Mitte des Platzes.

Die Verkehrsmenge hat in den entlasteten Gebieten massiv abgenommen. Entsprechend reduzierten sich die Lärm- und Luftbelastungen, die Attraktivität der öffentlichen Räume stieg und die stadträumliche Qualität wurde verbessert. Für den Fuss- und Radverkehr konnte die Situation sowohl entlang der entlasteten Strassen wie auch in Querachsen wesentlich verbessert werden.

Knoten Schimmel-/Birmensdorferstrasse vor dem Umbau (2008)

Knoten Schimmel-/Birmensdorferstrasse nach dem Umbau (2011): Gegenverkehr, Aufhebung MIV-Fahrstreifen, breitere Trottoirs

Bewertung der Jury

Nach eingehender Diskussion fiel der Entscheid einstimmig: Der «Flâneur d'Or 2014» geht nach Zürich. Die flankierenden Massnahmen zur Zürcher Westumfahrung sind aus Sicht der Jury ein Meilenstein für den Schweizer Fussverkehr. Das Quartier erhielt mit der Westumfahrung nach 40 Jahren Durchgangsverkehr eine neue Chance – mit den flankierenden Massnahmen wurde sie konsequent genutzt. Für Zürich ist das ein Schritt weg von der autogerechten Stadt hin zu einem Stadtraum, der sich am Quartierleben, der Aufenthaltsqualität und den Bedürfnissen der Fussgänger/innen orientiert.

Das Hauptaugenmerk legt die Jury auf die gelungene Umgestaltung von West-, Sihlfeld- und Bullingerstrasse. Früher Teile einer stark befahrenen Transitachse, sind diese heute verkehrsberuhigte Quartierstrassen. Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung stehen für die Jury sinnbildlich für eine erfolgreiche Rückeroberung des städtischen Raums zugunsten des Langsamverkehrs. Der massiv reduzierte motorisierte Verkehr fährt auf verengten Fahrbahnen. Wer zu Fuss geht, bewegt sich auf grosszügigen Boulevards. Zum ersten Mal seit Jahrzehnten ist es möglich, Strassencafés zu betreiben, Ladentüren offen zu lassen, gemütlich den Strassen entlang zu schlendern oder mit den Nachbarn auf offener Strasse zu plaudern. Eine offene, durchlässige Gestaltung schafft parkähnliche Strassenräume mit Kiesbelägen, Bäumen und Sitzbänken. Zwei neue Plätze und der umgestaltete Bullingerplatz werden zu neuen Quartierzentren. Mit der Attraktivierung der Verbindungen im Quartier werden auch bestehende Grünräume und Plätze wie der Bullingerhof, die Fritschiwiese oder der Idaplatz neu in Wert gesetzt. Damit führt das Wohnquartier den Beweis, dass städtische Dichte und Lebensqualität keineswegs Gegensätze sind.

Die Stadt und der Kanton Zürich sowie das Bundesamt für Strassen haben mit gehörigem Mitteleinsatz ein deutliches, preiswürdiges Zeichen zugunsten fussverkehrsgerechter städtischer Infrastrukturen gegeben. Sie haben konsequent gehandelt, indem das Massnahmenpaket ohne Aufschub, direkt nach Eröffnung der neuen Umfahrung umgesetzt wurde. Verschiedene Elemente, wie die Überquerung der Hardstrasse beim Hardplatz ohne Lichtsignalanlage zeugen von Mut.

Die flankierenden Massnahmen zeigen beispielhaft, wie mit einem ganzen Strauss an Eingriffen die Chance einer Verkehrsentlastung als Steilpass für neues Leben in einem Quartier genutzt werden kann.

Bullingerplatz vor dem Umbau (2008)

Bullingerplatz nach dem Umbau (2012): Fahrbahnrückbau und Platzgestaltung, Begegnungszone

Auszeichnungen

Genf (GE): Place Simon-Goulart

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Im Stadtzentrum von Genf, seitens der Rue Terreaux-du-Temple, befindet sich der seit Juni 2013 neugestaltete Platz Simon-Goulart. Der 1956 entstandene, zuerst von der Bevölkerung genutzte öffentliche Platz, war ab den 1960er-Jahren bis zum Umbau 2012 mit ca. 30 Parkplätzen belegt. Die Stadt Genf führte 2003 einen Studienauftrag durch mit dem Ziel, die Fläche wieder in einen öffentlichen Platz umzugestalten. 2012 begann der Umbau in Zusammenhang mit den Arbeiten für die neuen Tramlinien 1 und 15.

Das Kernstück des neuen Platzes ist die grosse, in der Mitte liegende, anthrazit gefärbte Betonfläche. Diese soll im Sommer zum Spielen und Rollen animieren und für Feste gebraucht werden, im Winter verwandelt sie sich in eine Kunsteisbahn. Längsseits wird die Betonfläche von einer aus langen Brettern gebauten und beidseitig mit Rampen versehenen Bühne abgeschlossen. Darauf stehen grosse Liegemöbel, ein langer Tisch und Bänke. Über die Rampen kann die Bühne von körperlich beeinträchtigten und älteren Menschen erreicht werden. Gegenüber wird der Platz durch die bestehenden Gebäude mit Arkaden und einer Brasserie begrenzt. Parallel zum Gehsteig der Rue Terreaux-du-Temple wird er von einem Grünstreifen aus Sträuchern und Ulmen, nordöstlich durch eine lange, ebenfalls anthrazit gefärbte Betonbank abgeschlossen. Südwestlich endet er mit einem Brunnen und der Rue Vallin, welche gleichzeitig mit dem Bau des Platzes in eine Begegnungszone umgewandelt wurde. Die sich fortsetzende, absatzlose Fläche endet im Vorplatz der anliegenden Kirche Temple des Saint-Gervais.

Meilensteine

2002:	Partizipativer Prozess: Zwischennutzung des v.a. als Parkplatz genutzten Platzes
2003:	Gestaltungswettbewerb (parallele Studienaufträge mit partizipativem Ansatz)
2011:	Inbetriebnahme neue Tramlinie mit gleichzeitiger Aufwertung der Strassenräume
2012 – 2013:	Bauarbeiten für die Neugestaltung des Platzes
12/06/2013:	Eröffnung des neuen Platzes

Organisation

Auftraggeber: Ville de Genève
Projekt: Atelier Descombes Rampini SA (Genève)
B.Ott et C.Uldry Sàrl, ingénieurs civils (Genève)
LEA, éclairagistes (Lyon-France)

Finanzierung

Projektierungskredit: CHF 124'574.-
Baukosten: CHF 98'900.- (Sanierung); CHF 4'337'000.- (Platz- / Umgebungsgestaltung)
Total: CHF 4'560'474.-

Bewertung der Jury

Das Projekt überzeugt die Jury wegen der gelungenen Rückführung eines Parkplatzes in einen öffentlichen Quartierplatz, der sich städtebaulich in die bestehende Baustruktur integriert und verschiedene Funktionen für die Zufussgehenden und die Quartierbevölkerung entscheidend verbessert und aufwertet. Die Place Simon-Goulart befindet sich an einem wichtigen Schnittpunkt verschiedener Fussverkehrsachsen des Stadtzentrums; mit der seitlich angrenzenden Begegnungszone wird der motorisierte Verkehr auf die neuen Begebenheiten des Platzes abgestimmt und bietet der darauf liegenden Veloroute Sicherheit. Mit den benachbarten zwei Schulen, der Kirche, den bestehenden Ladenlokalen und Restaurants präsentiert sich die Place Simon-Goulart als belebter Platz, dessen Gestaltung ganz unterschiedliche Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten bietet und damit die Aktivitäten der Nutzer grosszügig unterstützt.

Lumino (TI): Lumino Bridge

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Die neue Fussgängerbrücke verbindet die durch den Riale Grande getrennten Gemeindeteile in Lumino. Auf der westlichen Seite befinden sich das Dorfzentrum, der Kindergarten und die Schule und auf der östlichen Seite liegen vorwiegend Wohngebiete. Die 16 m lange und 2.5 m breite Brücke bildet den Kern der Fuss- und Radwegachse in Lumino. Die Achse verläuft parallel versetzt zur Kantonsstrasse auf verkehrsberuhigten Strassen und ermöglicht den Schulkindern einen direkten und sicheren Schulweg und weiteren Verkehrsteilnehmern eine attraktive Fuss- und Radverbindung abseits der belasteten Hauptstrasse. Die Ästhetik der Brücke ist an die Kaskaden des Wasserlaufes des Riale Grande sowie die umgebende Bepflanzung angepasst.

Meilensteine

1991:	Volksbegehren für eine Brückenverbindung
1992:	Genehmigung durch den Gemeinderat
1995 – 1996:	Festsetzung im Gemeinderichtplan
1999 – 2011:	Variantenstudium und -auswahl
2011:	Rohentwurf und Vorverhandlungen
2012:	definitives Ausführungsprojekt, Auftragsvergabe und Baugenehmigung
2013:	Ausführung
18/09/2013:	offizielle Eröffnung durch die Gemeinde

Organisation

Auftraggeber:	Municipio di Lumino
Planung:	Studio Associati SA, Lugano, arch. ETH Paolo della Bruna
Projektierung:	BlueOffice Architecture, Bellinzona; arch. EPFL Filippo Broggini (Projektleitung) Pini Swiss Engineers Lugano; dr. ing. EPFL Stefano Guandalini, ing. Lorenzo Rossini Ing. Fabrizio Gernei, Dôle (F)
Realisierung:	Erdarbeiten: Pietro Ceresa, Lodrino Fundamente: Municipio Lumino; Augusto Zuccali, capo operaio comunale Brückenkonstruktion: Tuchschmid AG, Frauenfeld Transport und Brücke setzen: Sabesa SA, Riazzino

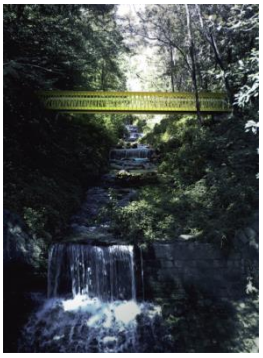
Finanzierung

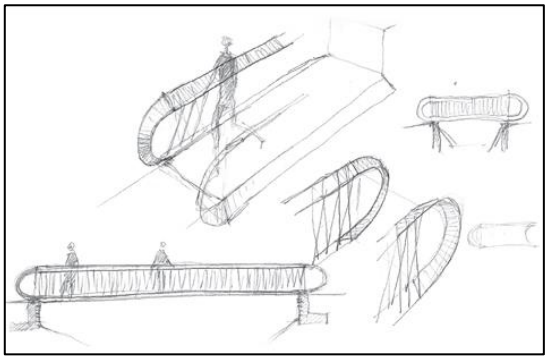
Kosten der Passerelle inklusive Honorare CHF 75'254.75

Bewertung der Jury

Die gelbe Brücke in Lumino ist für die Jury ein gelungenes Beispiel einer visuell ansprechenden Kombination von Statik und Ästhetik. Die Konstruktion reflektiert das Wasserspiel des Riale Grande und verblüfft durch die auffällige Farbgebung. Design und Farbgebung der Brücke entsprechen nicht gängigen Fussgängerbrücken. So hebt sie sich signalhaft und kräftig von der Umgebung ab und wird zum Zeichen in der Landschaft. Durch die neue Verbindung ist ein neuer Raum mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen worden, der durch die arrangierten Sitzgelegenheiten am Ufer des Riale Grande als Zwischenraum im Grünen zum Verweilen einlädt. Beidseits der Brücke werden die Fuss- und Radwege auf verkehrsberuhigten Strassen weitergeführt und animieren zum Zufussgehen.

Dieses Projekt zeigt, dass auch mit einem geringen Budget und der notwendigen Sorgfalt im Umgang mit der Umgebung ein wunderbares Resultat erzielt werden kann, das diesem eher ländlichen Standort gerecht wird. Neben den geringen Kosten hebt die Jury auch die relativ einfache Installation der Brücke hervor. Die Brücke wurde vorgefertigt, angeliefert, und mittels Kran über den Fundamenten platziert und so innert kurzer Zeit den Benutzern übergeben.





Martigny (VS): Réaménagement de la Place Centrale

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Die Grundsteinlegung für die Place Centrale in Martigny erfolgte 1818; im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde der als zentraler Identifikationsort und Ort des sozialen Austausches konzipierte Platz fertig gebaut. Im Lauf der Zeit verlor die Place Centrale jedoch sein unverwechselbares Gepräge und verkam als Teil einer Verkehrsachse und als Parkplatz. Als Abschluss eines bewusst offen gehaltenen Wettbewerbsprozesses konnte 2012 der komplett sanierte und neu gestaltete Platz, der wieder mehr Wärme und Freundlichkeit ausstrahlt, der Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden.

Die charakteristischen Elemente des ursprünglichen Platzes konnten durch den Wettbewerb wieder in Wert gesetzt werden: Platanen als Schattenspender, Terrassen für Restaurantbetriebe und mediterranes Flair. Die Einheit des Platzes wurde durch den Granitbelag zusätzlich betont, während verschiedene Gestaltungselemente einladende Teilräume markieren: ein durch eine rote Pflästerung gekennzeichneter Flanierbereich vor der Ladenfront, Terrassen und Ruhebereiche unter den Platanen, «animierte Flächen» mit Brunnen und Wasserspiel sowie klar definierte aber stark zurückgebaute Flächen für den Motorfahrzeugverkehr.

Meilensteine

1993:	Erster Architekturwettbewerb
2008:	Zweiter Architekturwettbewerb
2009:	Partizipationsprozess mit der Bevölkerung mit 4 Veranstaltungen / Verhandlungen
2010:	Parallele Studienaufträge und Publikation der Endresultate und Beschlüsse
2011:	öffentliche Ausschreibung Bauprojekt; anschliessend Beginn der Bauarbeiten
2012:	Ende der Bauarbeiten und Eröffnung der neu gestalteten Place Centrale

Organisation

Auftraggeber:	Ville de Martigny (mehrere Abteilungen)
Projektierung:	Audigier & Pilet, Montreuil / Paris (federführende Architekten)
	Aurel Design Urbain, Cassis (F) (Möblierung und Beleuchtung)
Realisierung:	Bureau d'ingénieurs Moret & Associés, Martigny (Bauleitung)
	DTArchitecture SA, Martigny (Bauleitung Hochbauten)
	Bureau d'ingénieurs Alpatec SA, Martigny (Ingenieurarbeiten)
	TECSA Ingénieurs Conseil, Conthey (Konzept sanitäre Anlagen, Heizung, Lüftung)

Finanzierung

Gesamtkosten für Sanierung und Umgestaltung: CHF 8‘800‘000.-

Bewertung der Jury

Die Neugestaltung der Place Centrale hat die Jury sehr überzeugt. Die Grösse des Platzes erschliesst sich nicht auf den ersten Blick: Die Bäume und das Mobiliar machen den Platz auch angenehm kleinteilig erlebbar. Die Jury empfand jedoch die Dimension des neuen Musikpavillons in dieser historischen Raumkomposition als zu wuchtig.

Zufussgehende fühlen sich auf dem Platz willkommen geheissen. Das Ensemble der Gebäudefronten und der Platanen wird als Teil der noch imposanteren umliegenden Bergkulisse empfunden. Etwas auf den Boden der Realität zurückgeworfen, werden die Flanierenden durch den Autoverkehr, der trotz des grossen Efforts präsent geblieben ist.

Das Regime Begegnungszone (20 km/h) ist der Situation jedoch angemessen und unterstützt das vernünftige Nebeneinander zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Die langsame Geschwindigkeit wird gut respektiert; dazu trägt auch ein fest installiertes Geschwindigkeitsmessgerät mit Anzeige bei. Diese Voraussetzungen ermöglichen es den Zufussgehenden, die Verkehrsflächen problemlos zu queren. Die Platzgestaltung ist so konzipiert, dass eine Sperrung für den Motorfahrzeugverkehr und eine Umwandlung in eine Fussgängerzone jederzeit möglich ist. Bereits während einigen Wochen im Sommer oder für Veranstaltungen wird der Platz verkehrsfrei gehalten.

An der Schnittstelle zwischen der ebenfalls aufgewerteten Altstadt und dem echten kommerziellen Zentrum von Martigny – der Avenue de la Gare – gelegen, könnte die Place Centrale noch interessanter für die Fussgänger/innen und für touristische Aktivitäten sein, wenn die auf den Platz zuführende Avenue de la Gare ebenfalls neu gestaltet würde.

Die Jury ist beeindruckt vom prozesshaften Dialog, der letztlich zu einer erfolgreichen Neugestaltung der Place Centrale geführt hat. Dass dem Projekt keinerlei Opposition und keine Einwendungen entgegenstanden, zeugt von dieser Tatsache. Dabei wurde weitestgehend versucht, auf die Anliegen der Beteiligten einzutreten. Beispielsweise wurden die Bauarbeiten vor der Häuserfront mit den Cafés in die kältere Jahreszeit verlegt, damit diese Gaststätten mit Terrassenbestuhlung die lukrative Sommersaison nicht verpassen.

Neuchâtel (NE): La Passerelle du Millénaire

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Bereits im Rahmen der Planung zur Erschliessung des Sektors Bahnhof / Crêt-Taconnet, einem strategischen Entwicklungszentrum im Richtplan aus dem Jahr 1994, wurde über die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr nachgedacht. Das Potential einer Passerelle wurde mit rund 1'300 Benutzenden pro Tag ausgewiesen, so dass die planerischen Folgeschritte in die Wege geleitet werden konnten.
Die Passerelle du Millénaire konnte schliesslich im Jahr 2013 anlässlich Neuchâtels Millennium eröffnet werden. Die 40m lange Konstruktion aus opakem Glas, Stahl und Beton überspannt die in einem tiefen Einschnitt verlaufende Rue de Gibraltar. Dadurch werden der Bahnhof und der Espace Europe mit dem Quartier Bel-Air sowie die Ausbildungszentren Haute Ecole de gestion de l'Arc jurassien (HEG) und Conservatoire de musique de Neuchâtel (CMN) mit der Faculté des sciences de l'Université durch eine direkte und attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Begleitend wurden die Zubringer durch Tempo 30 und Begegnungszonen verkehrsberuhigt bzw. für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Realisation der Fussgänger- und Velobrücke ist gleichzeitig eine wichtige Massnahme zur Erreichung der im Jahr 2010 im Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) für das Agglomerationsprogramm formulierten prioritären Ziele zur Förderung des Langsamverkehrs.

Meilensteine

2010:	Vorprojekt
2010 – 2011:	Konsultation Grundbesitzer, Vereinbarung mit Grundbesitzern
2011:	Bewilligung Kredit durch die Legislative
2012:	Öffentliche Auflage und Baubewilligung
2012:	Offertausschreibung und Zuschlag
Ab Ende 2012:	Grundsteinlegung und Bau
03/07/2013:	Einweihung

Organisation

Bauherr: Direction de l'urbanisme de la Ville de Neuchâtel
(zusätzlich waren verschiedene Grundbesitzer in das Projekt involviert)
Projektierung: Bauart Architectes et Urbanistes SA, Neuchâtel
GVH St-Blaise SA, ingénieurs civils

Finanzierung

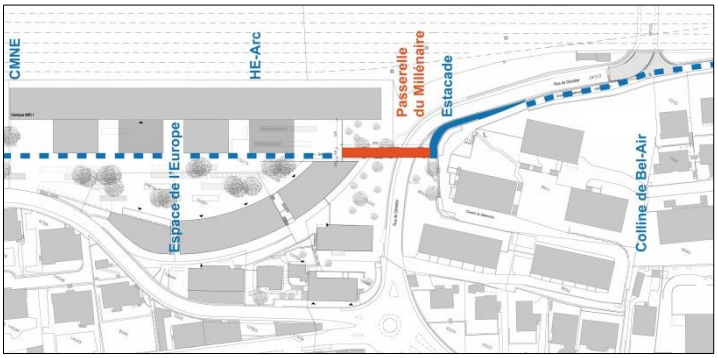
Stadt Neuchâtel:	CHF	840'000.-
Bund (Agglomerationsprogramm):	CHF	300'000.-
Republik und Kanton Neuchâtel:	CHF	300'000.-
Universität Neuchâtel:	CHF	100'000.-
Association du Millénaire:	CHF	10'000.-
Total:	CHF	1'550'000.-

Bewertung der Jury

Die ansprechende Konstruktion aus Beton, Stahl und Glas gliedert sich gut in die nicht einfache Topografie und die architektonischen Rahmenbedingungen ein. Sie schliesst nicht nur eine bedeutende Lücke im Fusswegnetz von Neuchâtel, sondern stellt auch eine wichtige Massnahme dar, um den Fuss- und Veloverkehr gesamthaft zu fördern. Die Jury war vom Willen und der langfristigen, umfassenden und integralen Planung der Stadt Neuchâtel beeindruckt, die Quartiere Bahnhof / Crêt-Taconnet und Ecoparc attraktiv, direkt und sicher für den Langsamverkehr zu erschliessen und den Modalsplit zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verändern. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang auch die verkehrsberuhigenden Massnahmen rund um die Brücke, die den ganzheitlichen Ansatz unterstreichen. Leider wurde dabei das Trottoir entlang der Rue Gibraltar nicht verbessert. Es ist weiterhin zu schmal.

Lobenswert sind überdies Sorgfalt und Umsicht bei der Umsetzung, beispielsweise der frühzeitige Einbezug der anliegenden Grundbesitzer, wodurch konstruktive Lösungen möglich wurden. Auch der hindernisfreie Zugang für mobilitätsbehinderte Personen wurde bei der Umsetzung berücksichtigt. Allerdings besteht beim carrefour Gibraltar Verbesserungspotenzial bezüglich der Trennung der Verkehrsflächen für den Fussverkehr und den rollenden Verkehr.

Die Passerelle du Millénaire ist eine gelungene Massnahme im Rahmen eines erfolgreichen Gesamtkonzepts der Stadt im Hinblick auf die Qualität des urbanen Raums. Es wurde erkannt, dass dazu attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen unabdingbar sind.



Pura (TI): Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Die Gemeinde Pura, auf einer Sonnenterrasse oberhalb von Caslano gelegen, hat im Zentrum eine erste autofreie Insel realisiert. Die Via Poschiesa, welche von der Kantonsstrasse zum Friedhof, zum Schulhaus und zur Kirche führt, wurde für den Verkehr gesperrt und komplett umgestaltet.

Die ehemalige Strasse mit einem Parkplatz wurde auf drei Meter Breite reduziert, wobei die verbleibenden Flächen geschickt für zwei neue Parkierungsebenen am Anfang und am Ende der Verbindung genutzt wurden. Der neue Fussweg führt, eingefasst von sorgfältig gearbeiteten Natursteinmauern, geschwungen um die Kirche herum zum Friedhofseingang. Ein mittleres Band mit grossformatigen Granitplatten und Pflästerung in den Randbereichen ergeben ein edles Gesamtbild. Personen mit Einschränkungen können sich auf den Granitplatten gut bewegen.

Mit dem Strassenrückbau wurde die gesamte Umgebung zwischen Kirche, Friedhof und Schule umgestaltet. Es entstand ein verkehrsfreier Raum im Herzen der Gemeinde. Diese neue Mitte wird geprägt von einem neuen Brunnen und einer sehr schönen, grossen Pappel welche einen Kinderspielplatz beschattet.

Meilensteine

2008:	generelles Projekt und Kostenschätzung
2009:	definitives Projekt und Genehmigung des Baukredits durch den Gemeinderat anschliessend Publikation des Baugesuchs, Ausschreibung und Arbeitsvergabe
01/2010:	Beginn der Bauarbeiten
07/2011:	Abschluss der Bauarbeiten

Organisation

Auftraggeber:	Municipio di Pura
Projektierung:	Arch. Marco Bausch, Pura (Projektleitung) Studio BRC, Agno (ausführendes Ingenieurbüro)
Realisierung:	Pedrazzini Costruzioni SA, Lugano (Bauunternehmen) Pavinord SA, Bellinzona (Pflästerung); Implenia SA, Bioggio (Oberflächenbeläge) Montemarano Donato, Pura (Gartenarbeiten)

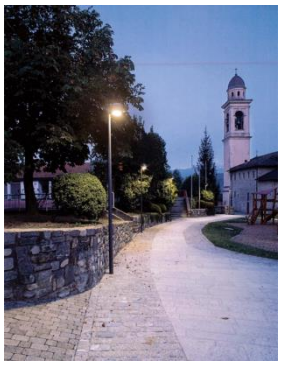
Finanzierung

Gesamtkosten für die Realisierung: CHF 1‘100‘000.-

Bewertung der Jury

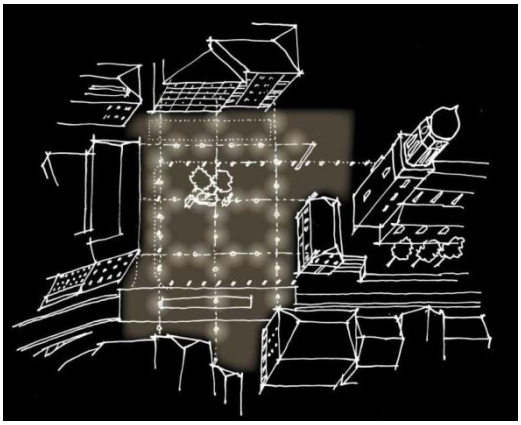
Das Projekt besticht durch den geschickten Umgang mit den Höhendifferenzen. Sorgfältig eingefügte und bearbeitete Natursteinmauern – die alte Friedhofmauer diente als Vorbild – und der differenzierte Granitbelag, bilden einen edlen Raum. Den Flanierenden wird ein granitener Teppich ausgerollt! Die zwei Parkierungsebenen werden durch Stütz- und Sichtschutzmauern gut und deutlich abgegrenzt. Mit den Mauern wird das Thema der in Tessiner Bergdörfern typischen engen Gassen unaufdringlich und in einer modernen Form umgesetzt. Störend ist eine aus groben Granitblöcken gefertigte Wand unterhalb der grossen Pappel. Eine im Stil der Friedhofsmauer errichtete Wand mit Sitzbank wäre hier die bessere Antwort auf die sonst sehr schön gelungene Platzsituation.

Sorgfältige Materialwahl, gekonntes Handwerk und der Mut, den Ort von Grund auf neu zu formulieren, sind die Zutaten, welche hier eine auszeichnungswürdige Situation geschaffen haben.



Saint-Imier (BE): ConviviaCité

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen



Projektbeschrieb

Die Kantonsstrasse in Saint-Imier ist eine interregionale Verbindungsachse. Gleichzeitig ist sie Teil des Ortszentrums, wo sich das soziale Leben abspielt und sich das lokale Gewerbe angesiedelt hat. Direkt angrenzend an die Kantonsstrasse befinden sich auch die Place du Marché und die Place du 16 Mars.

Die Gemeinde Saint-Imier und das Tiefbauamt des Kantons Bern haben sich mit dem Projekt «ConviviaCité» zum Ziel gesetzt – unter Beibehaltung der Funktion als Verkehrsachse – den öffentlichen Raum der historisch gewachsenen Uhrenstadt aufzuwerten und für die Zufussgehenden attraktiver und «plus convivial» zu gestalten. Der Lärm soll reduziert und die Sicherheit erhöht werden. Die anstehenden Sanierungsarbeiten boten eine gute Gelegenheit dazu.

Der Strassenraum wurde von Fassade zu Fassade komplett neu gestaltet. Die Gehflächen wurden ausgeweitet. Die Trottoirs wurden auf 3 bis 3.5 m verbreitert und im Bereich der Einmündungen durchgehend gestaltet. Die Fahrbahnbreite wurde um einen Meter auf 6 m reduziert. Zwischen den beiden Plätzen wurde ein Mittelstreifen erstellt, welcher es erlaubt, die Strasse in zwei Etappen zu queren. Eine konstruktive Besonderheit der neugestalteten Hauptstrasse stellt der Übergang zwischen Fahrbahn und Gehbereich dar. Anstelle einer harten Trottoirkante besteht der Übergang aus einem 16 cm breiten Naturstein mit geringem Neigungswinkel und einem Niveau-Unterschied von insgesamt 4 cm.

Das Projekt ist mehrheitlich umgesetzt. Es bestehen aber weitere Projektvorhaben, welche noch nicht realisiert sind (Platzbeleuchtung, Strasseneinfahrten, Evaluation mit Geschwindigkeitsmessungen, teilweise Überdachung des Strassenraumes als «Galerie marchande»).
Parallel zur Planung der Hauptstrasse wurde die Quartierplanung an die Hand genommen, die Arbeiten entsprechend koordiniert und die Öffentlichkeit informiert.

Meilensteine

Die Realisierung dieses umfassenden Strassenbauprojektes erfolgte in mehreren Etappen:
2011: Abschnitt Rue Baptiste Savoye
2012: Abschnitt Place du Marché und Rue Francillon
2013: Abschnitt Place du 16 Mars und Rue Dr. Schwab
2014: Abschnitt Route de Villeret und Route de Tramelan

Organisation

Auftraggeber: Tiefbauamt des Kantons Bern (Kanton) und Gemeinde Saint-Imier
Planung und Projektierung: RWB Jura SA, Porrentruy

Finanzierung

Kantonsstrasse und Trottoirs: rund CHF 6‘000‘000.-
Infrastrukturen der Gemeinde (Strassen und Plätze): rund CHF 5‘000‘000.-

Bewertung der Jury

«Weniger ist mehr»: Auf den ersten Blick wirkt die neu gestaltete Kantonsstrasse sehr einfach. Nur eine spärliche Möblierung befindet sich auf den Strassen- oder Gehflächen. Das Fehlen einer harten Bordsteinkante und der geringe Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehbereich erzeugen den Eindruck einer durchgängigen Fläche von Fassade zu Fassade. So wird das Gefühl von Shared Space vermittelt und das Nebeneinander der Strassenfunktionen als Durchgangsachse und Ortszentrum verdeutlicht. Durch die einfache, aber sorgfältig ausgeführte Gestaltung kommt auch die attraktive Architektur von Saint-Imier besser zur Geltung. Und nicht zuletzt wird die Sicherheit der Zufussgehenden erhöht, denn diese werden nicht durch Gegenstände verdeckt und sind aus dem Fahrzeug früh erkennbar.

Der Attraktivität des Zentrums und insbesondere auch der Sicherheit der Zufussgehenden zu Gute kommen die langsamen Tempi, welche durch das Zusammenspiel der baulichen Massnahmen – wie Gestaltung eines Eingangstors, Mittelinseln, Kernfahrbahn, durchgängige Reduktion der Fahrbahnbreite – erreicht werden. Obwohl die Gestaltung keinen Einfluss auf die Verkehrsmenge hat, konnte die Querbarkeit der Strasse verbessert und die trennende Wirkung reduziert werden. Die Hindernisfreiheit im öffentlichen Verkehrsraum wurde mit präzisen Details sorgfältig geplant und berücksichtigt die Anliegen von Menschen mit Gehbehinderung bzw. mit Rollstühlen oder von Eltern mit Kinderwagen. Ein Nachteil der sanften Trottoirkante besteht jedoch darin, dass die Gehfläche einfacher vom rollenden Verkehr befahren werden kann und deshalb weniger Schutz vor unerwünschtem Parkieren oder Anlieferverkehr bietet.

Yverdon-les-Bains (VD): Aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Yverdon-les-Bains verfügt auf 50 Hektaren Fläche über den ersten und grössten Technologiepark der Schweiz, den Y-Parc. Der Park entstand aus dem Nichts auf landwirtschaftlichen Flächen in einiger Entfernung zum Stadtzentrum. Die öffentliche Freifläche des Y-Parc ist, neben weiteren Gestaltungselementen, geprägt durch eine Langsamverkehrsachse von beinahe einem Kilometer Länge, die entlang des durch das Gelände fliessenden Buron-Kanals führt. Als Vorinvestition ist diese so genannte Promenade des Sciences als rund 4 m breites Betonband mit daran anschliessender Ton-Kalkstein-Fläche bereits vollumfänglich erstellt. Die Erschliessungsachse, die so gleichzeitig Aufenthaltsort ist, wird durch Bäume beschattet sowie mit Bänken und Tischen bespielt, die zum Aufenthalt einladen sollen. Die Möblierungselemente aus Betonfertigteilen wurden speziell für das Projekt entwickelt.

Die Promenade ist verknüpft mit den umgebenden Langsamverkehrsrouten der Agglomeration Yverdon. Die Unterführung de la Sallaz ermöglicht eine sichere Verbindung zu Fuss oder mit dem Velo in Richtung Stadt und See im Norden; im Süden gewährleisten Naherholungs-Wege die Erkundung der Orbe-Ebene.

Meilensteine

2008 – 2009: Projektierung Y-Parc
2009 – 2012: Realisierung Y-Parc
2008 – 2010: Projektierung Unterführung Chemin de la Sallaz
2010 – 2011: Realisierung Unterführung Chemin de la Sallaz

Organisation

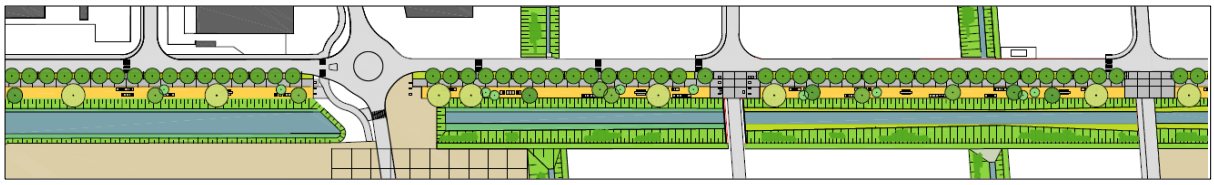
Auftraggeber: Ville d'Yverdon-les-Bains
Projektierung: Atelier Descombes Rampini (federführende Architekten)
Perret-Gentil + Rey & associés (Ingenieurarbeiten)

Finanzierung

Neugestaltung Avenue des Sciences: CHF 6'800'000.- (inkl. Strasseninfrastruktur)
Landschaftsgestaltung Y-Parc: CHF 3'100'000.-
Neugestaltung der Place Sallaz : CHF 2'530'000.-

Bewertung der Jury

Nur selten wird bei der Planung neuer Stadtteile, insbesondere bei Industrie- und Gewerbezonen, zuerst an die Fussgänger/innen gedacht. Noch seltener ist, dass die Fuss- und Veloverbindungen auch zuerst gebaut werden. Das Erschliessungskonzept des „parc scientifique et technologique" Y-Park ist diesbezüglich vorbildlich und innovativ. Obwohl die Zone erst mit einigen wenigen Gebäuden bebaut ist, wurde die zentrale 1km lange Erschliessungsachse, die Promenade des Sciences bereits vollumfänglich erstellt. Sie ist nicht nur Verbindungsachse, sondern auch Park und Aufenthaltsort, mit Grünräumen, Wasserflächen und Sitzbänken. Der gesamte öffentliche Raum wurde mit grosser Sorgfalt geplant und gebaut. Den Mitarbeitenden der Firmen, die sich hier neu ansiedeln, wird bereits vom ersten Tag an eine attraktive Umgebung angeboten. Sie ist landschaftsarchitektonisch insgesamt von hoher Ästhetik, doch gibt es Details die wenig zweckdienlich sind. So wirken z.B. die Tische und Bänke aus Beton wenig einladend und sind nicht wirklich nutzbar. Auf Grund der noch geringen Nutzung wirkt die Infrastruktur heute etwas verloren und die Anbindung an die Stadt ist noch verbesserungsbedürftig.



Zürich (ZH): Sechseläutenplatz

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Projektbeschrieb

Seit Jahrzehnten ist der Sechseläutenplatz Zürichs zentraler Veranstaltungsort. Hier findet nicht nur das namengebende Sechseläuten statt, sondern er ist auch der Standort für Zirkusse, Jahrmärkte und weitere Anlässe. Der grösste Teil des Areals war eine Wiese, die angesichts der Belegung jedoch meistens ein brauner Acker war. Der vor dem Opernhaus liegende Teil des Freiraums, der Theaterplatz, diente als Parkplatz. Der Bau des Parkhauses Opéra gab den Anstoss, die gesamte Freifläche zwischen Opernhaus, Theaterstrasse, Bellevueplatz und Utoquai neu zu gestalten.

Ein Belag aus 110'000 Quadern aus Valser Quarzit bildet die Platzfläche, die sich bis zu den Randsteinen und bis an die Kante des Opernhauses ausbreitet. Darauf stehen zwei Pavillons mit den Abgängen zum Parkhaus und einem Café. Fünf Bauminseln mit insgesamt 56 Bäumen fassen die grosse Fläche und sorgen für Schatten. Ein kleines Wasserspiel belebt die eine Platzecke. Die Zürcher/innen nahmen von ihrem neuen Platz schon während der Bauzeit Besitz; sobald wieder ein Stück freigegeben wurde, liessen sich die Menschen auf dem Steinparkett nieder – ein Schauspiel, das an schönen Tagen auf der ganzen Platzfläche zu beobachten ist. Ausserdem stehen rund 100 Stühle bereit, die meisten paarweise aneinander gebunden.

Das mehrspurige Utoquai verunmöglichte es, den Platz bis an den See zu ziehen. Deshalb ist der Sechseläutenplatz ein Stadtplatz, nicht ein Platz am See. Aber er ist mittels Fussgängerstreifen an den See und an den Tramknoten Bellevue angebunden. Der Platz steht den Zufussgehenden ganzflächig zur Verfügung. Die Veranstaltungen werden weiterhin hier stattfinden, doch sorgt ein Nutzungskonzept dafür, dass er mindestens an 180 Tagen pro Jahr frei bleibt.

Meilensteine

1990:	Auftrag vom Gemeinderat an den Stadtrat für Aufwertung
1998:	Erster Konzessionsvertrag für ein Parkhaus
1999:	Projektwettbewerb mit Kanton (Opernhaus), Siegerprojekt «Opus One»
18/05/2003:	Volksabstimmung zum Gestaltungsplan Sechseläuten-/Theaterplatz
2009:	Baubeginn Parkhaus Opéra
05/2012:	Eröffnung Parkhaus Opéra und Aufhebung der Parkplätze auf dem Theaterplatz
09/2012:	Volksabstimmung zum Objektkredit Sechseläutenplatz
14/01/2013:	Baubeginn Sechseläutenplatz
22/04/2014:	Einweihung Sechseläutenplatz

Organisation

Auftraggeber: Stadt Zürich, Tiefbauamt (Platzeigentümer)
Projektierung: Wettbewerbsteam «Opus One»
Zach+Zünd Architekten GmbH, vetschpartner Landschaftsarchitekten AG
Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG und Jürg Altherr (Bildhauer)
Generalplanerteam Opus One: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG
Zach+Zünd Architekten GmbH, Heyer Kaufmann Partner Bauingenieure AG
Perolini Baumanagement AG und Amstein + Walthert AG
Tiefbauarbeiten: wkp Bauingenieure AG
Beleuchtung: d'lite Lichtdesign
Realisierung: Walo Bertschinger AG (Bauunternehmung)
Gysi Leoni Mader Geologen (Altlastenentsorgung)

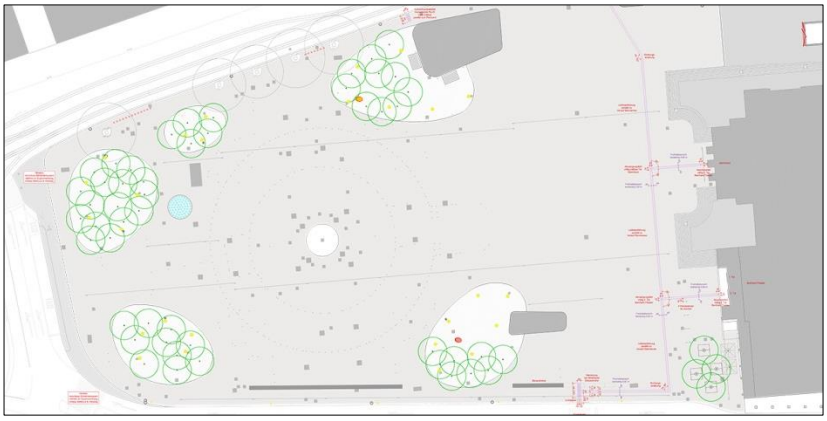
Finanzierung

Platzgestaltung: CHF 17‘000‘000.-
Plan Lumière: CHF 780'000.-
Unterhalt / Werkleitungen / Kanalisationen: CHF 10‘000‘000.-
Gesamtinvestitionskosten: CHF 28‘000‘000.-

Bewertung der Jury

Die Jury beurteilt den Platz sehr positiv. Er funktioniert hervorragend. Es ist ein Gewinn für die Stadt, dass der Parkplatz von der Oberfläche verschwunden ist und die ganze Fläche nun offen und frei zugänglich ist.

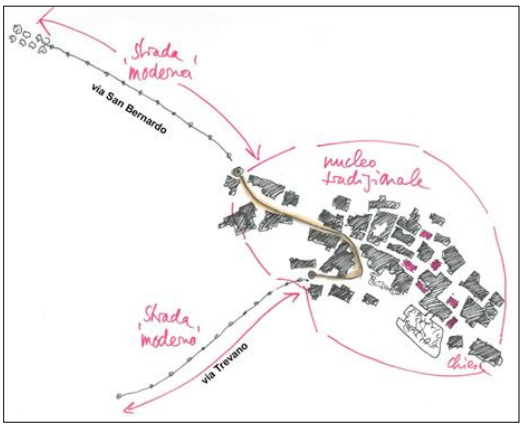
Die Meinungen in der Jury über die Anzahl und Art der Veranstaltungen gingen auseinander. Die einen bedauerten es, dass der Platz an so vielen Tagen belegt ist; für die anderen gehören diese vielfältigen Veranstaltungen zu einem solch urbanen Ort. Diskussionsthema war auch das Material: War es wirklich angemessen, so viel und so teuren Stein zu verlegen? Doch der Gewinn leuchtete allen ein: Gerade dem edlen und angenehm warmen Material ist es zu verdanken, dass sich so viele Leute auf dem Platz niederlassen; wohl mit keinem anderen Material wäre dies möglich gewesen. Schliesslich drehte sich die Diskussion auch um die Frage, wie weit die Umgestaltung des Sechseläutenplatzes das Kernthema des «Flâneur d'Or» trifft: Er ist zweifellos ein erstklassiger Aufenthaltsort und wichtiger Beitrag zur «Rückeroberung» der Stadt durch die Zufussgehenden. Der Platz bietet den Flanierenden einen fantastischen Salon, aber er erschliesst selbst keine neuen Wege.



Erwähnungen

Canobbio schafft eine Stube der Öffentlichkeit

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



In den 70er Jahren wurde eine Umfahrungsstrasse um Canobbio gebaut. Lange Zeit wurde der freigespielte Platz v.a. für die Parkierung der Autos gebraucht. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes hat Canobbio die öffentlichen Räume nun aufgewertet. Die sorgfältige Gestaltung erfolgte von Fassade zu Fassade und nimmt die verschiedenen Bauphasen des Ortes auf. In den neuen Quartieren wurde das Trottoir leicht verbreitert und ist sanft, durch Beleuchtungsmasten und Betonband, von der Fahrbahn getrennt. Im engen Ortskern ist Mischzone. Nach historischem Vorbild wurde die Entwässerung in der Mitte der Gasse gelegt und der Hauptplatz dient als Stube der Öffentlichkeit. Das ganze Dorf ist als Tempo-30-Zone signalisiert. Im Ortskern legt die Gestaltung gar tiefere Geschwindigkeiten nahe. Die Signalisierung einer Begegnungszone wäre hier wünschbar.

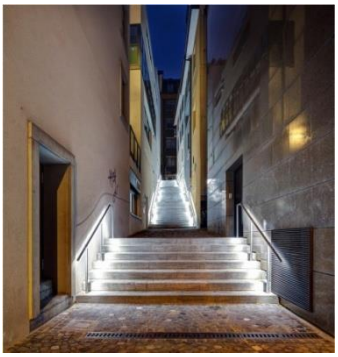
Gossau punktet

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen

Gossau stand vor der schwierigen Aufgabe, die Ortsdurchfahrt im Zentrum mit den bestehenden Verkehrsmengen von 18'000-20'000 Fahrzeuge pro Tag neu zu gestalten. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept weist den Fussgänger/innen auf grosser Länge mehr Platz zu. Die poppige Gestaltung ist mutig und auffällig, fand aber bei der Jury nicht einhellig Zustimmung. Zu erwähnen sind jedoch die vielen gut gelösten Details, wie z.B. die Poller, welche nicht ingenieurmässig, sondern künstlerisch bearbeitet wurden. Obwohl vom Konzept her auf Tempo 30 ausgerichtet, bot der Kanton keine Hand für tiefere Geschwindigkeitslimiten.

Lausanne: Aménagement de l'espace public du Rôtillon

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder



Das Rôtillon, lange Zeit ein dem Verfall überlassenes Quartier, erlebte in den letzten Jahren eine Renaissance. Im Rahmen eines Aufwertungsprozesses nehmen die Konzeption und Gestaltung der öffentlichen Räume die kleinteilige Logik eines zentrumsnahen Stadtteils auf. Die umgesetzten Massnahmen haben 3 Zielsetzungen: das Zurverfügungstellen eines homogen erlebbaren öffentlichen Raumes, die Berücksichtigung der Vielfalt der Nutzungsansprüche und das Kombinieren des historischen Erbes mit zeitgenössischer Architektur. Mit seinen verwinkelten Gassen mit teilweise grossen Niveauunterschieden sticht hervor, dass die Fussgänger/innen als Massstab für die Quartierentwicklung in den Vordergrund gerückt wurden.

Sumvitg erstreitet Tempo 30

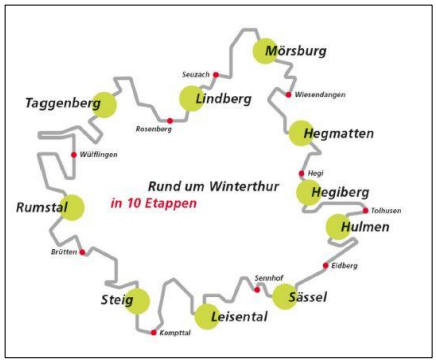
Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen

Eine Gruppe von engagierten Bürgern hat mehr Fussgängersicherheit in der Bündner Oberländer Gemeinde Sumvitg juristisch eingefordert. Das mutige und hartnäckige Vorgehen war von Erfolg gekrönt. In einem wegweisenden Urteil hat das Bundesgericht ausgeführt, dass angesichts des fehlenden Trottoirs und der engen Verhältnisse im Dorfkern von Sumvitg, andere Massnahmen als Tempo 30 ausser Betracht fallen würden. Es wäre sogar «ermessensmissbräuchlich, unter diesen Umständen den Interessen am möglichst ungehinderten Durchgangsverkehr Vorrang vor der physischen Integrität der Bewohner von Sumvitg zu geben.»

Rundweg Winterthur – Ein «Grenzerlebnis» in 10 Etappen

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder

Hervorragend konzipiert, gemeindeübergreifend erarbeitet, pragmatisch auf das Machbare fokussiert: Ein attraktives Angebot, das aber mehr dem Wandern als dem Flanieren zugeordnet werden kann. Der Rundweg Winterthur wurde im Hinblick auf das Jubiläum «750 Jahre Stadtrecht Winterthur» im Mai 2014 realisiert. Der Rundweg ist ein 70 Kilometer langer, zusammenhängender Weg entlang der Stadtgrenze. Er macht den Grenzverlauf und die Grösse Winterthurs «erlebbar» und führt die Vielfalt des Naherholungsgebietes vor Augen. Der Weg greift vorhandene Infrastrukturen auf und ist in 10 Etappen aufgeteilt sowie mit über 300 Wegweisern und rund 20 Informationstafeln ausgeschildert. Neben einer kostenlosen Rundweg-App und einer Rundweg-Wander-Karte, konnten etliche neue Sitzbänke, Rastplätze und Feuerstellen zur Verfügung gestellt werden.



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali