



Jurybericht Flâneur d'Or 2011

Fussverkehrspreis Infrastruktur



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale



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



Impressum

Jurybericht «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»

November 2011

Organisation und Jurybericht:

Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli / Marlène Butz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 32
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;
Verkehrsclub der Schweiz; Signal AG; Hochparterre;
Schweizerischer Gemeindeverband, Pfyl-Stiftung





Inhalt

«Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»	4
Einleitung	4
Teilnahmebedingungen.....	4
Wettbewerbskategorien	4
Bewertungskriterien	4
Jury	5
Jurierung	5
Hauptpreis, Auszeichnungen und Erwähnungen	8
Schlussbemerkungen.....	8
Genehmigung	11
Hauptpreis	12
Naters (VS): Neugestaltung des FO-Trassées	12
Auszeichnungen	18
Baden (AG): Neugestaltung Schlossbergplatz.....	18
Basel (BS): Auf Augenhöhe 1.20 m	20
Basel (BS): Karl Barth-Platz.....	22
Kanton Bern / Tram Bern West AG: Tram Bern West.....	24
Fribourg (FR): Zone de rencontre „Square des Places“	26
Genève (GE): Le Parc des Chaumettes	28
Mollis (GL): Wege als Ziel.....	30
Renens (VD): Renens Cœur de ville	32
Kanton Tessin / GMT-SI: Piano di Mobilità Scolastica – Meglio a piedi	34
Zürich (ZH): Rückeroberung der Stadt – Gleisbogen Zürich-West	36
Erwähnungen	38
Disentis / Mustér (GR): Tempo-30-Zone.....	38
Genève (GE): La voie verte d'agglomération	38
Glattal (ZH): Glattalbahn – Vernetzter Langsamverkehr	39
Horgen (ZH): Begegnungszone Bahnhof.....	39
Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune	40
Rheinfelden (AG): Plan Lumière - Beleuchtungskonzept beider Rheinfelden.....	40
Capriasca (TI): Percorsi pedonali (meglio a piedi)	41



«Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»

Einleitung

Mit dem «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert «Fussverkehr Schweiz», der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger fussgängerfreundliche Projekte. Es handelt sich dabei um öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren einladen sowie um direkte, attraktive und sichere Fusswegverbindungen. Prämiert werden Massnahmen, welche die Sicherheit, Qualität und Attraktivität des Zufussgehens fördern und erhöhen. Der Wettbewerb, der vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und weiteren Partnern unterstützt wird, soll Best Practice und Impulse zur Nachahmung vermitteln.

Der nationale Wettbewerb honoriert die Anstrengungen von Gemeinden, Institutionen, Fachleuten und anderen engagierten Personen aus der ganzen Schweiz, welche innovative und wirksame Projekte zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert haben. Es werden eine Preissumme von CHF 10'000.– sowie Auszeichnungen vergeben. Die Medienpartnerin «Schweizer Gemeinde» und die Architekturzeitschrift «Hochparterre» portraituren die Resultate des «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur».

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

- **Lorenzo Custer**, dipl. Architekt ETH/SIA/SVI, GMT-SI,
Officina della Costruzione sagl, 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

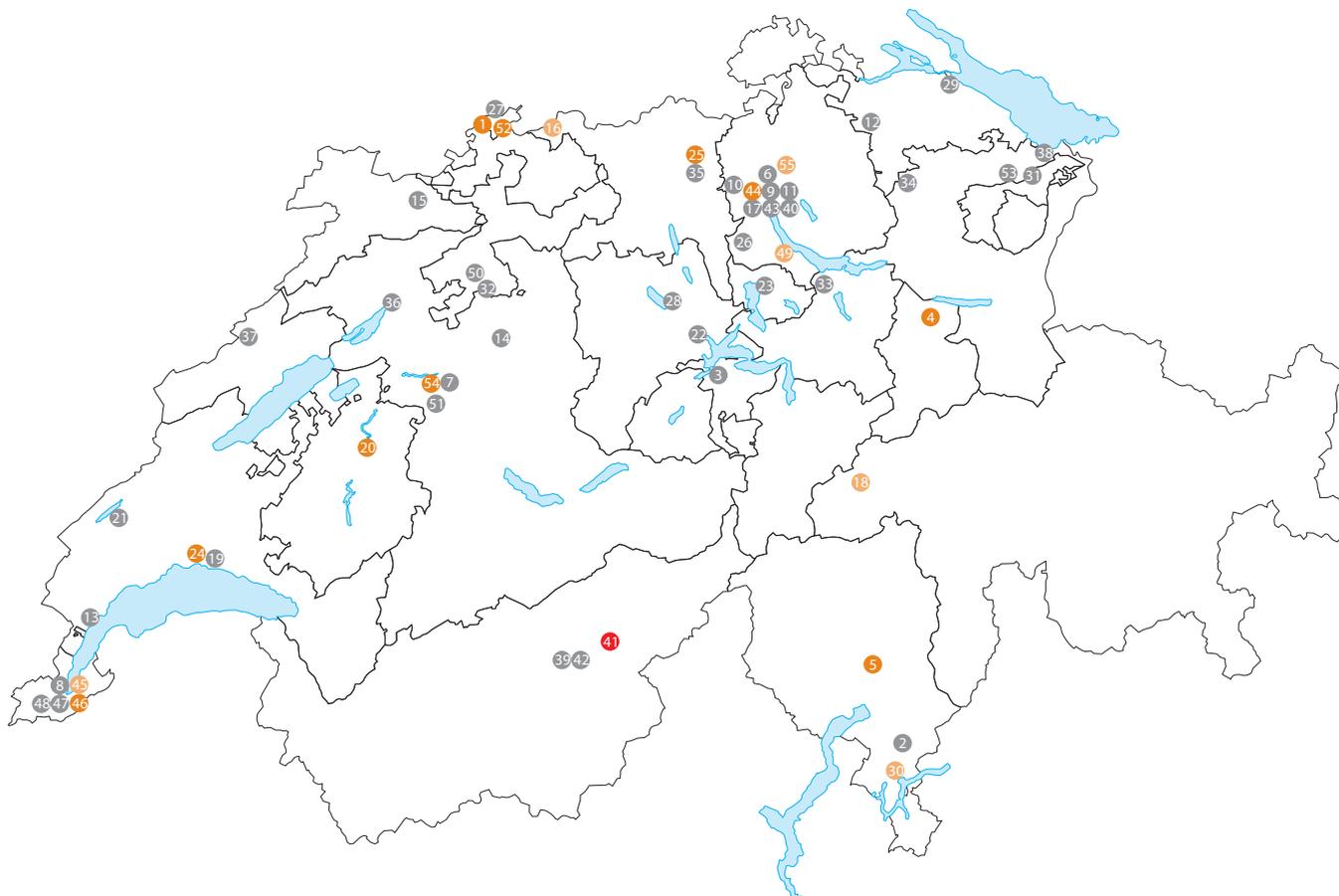
Jurierung

Insgesamt wurden 55 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:

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

55	Total aller Projekteingaben
----	-----------------------------



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: Underwäx 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
- 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



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 05. Juli 2011: Durchführung der 1. Beurteilungsrunde
 - 2. Jurysitzung am 25. August 2011: 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»:

- 5 Projekte zum Thema «Kinder»
- 2 Projekte zum Thema «Behindertengerechtigkeit»
- 3 Projekte zum Thema «Wegfinden»
- 2 Projekte zum Thema «Schwachstellenanalysen»
- 6 diverse Konzepte

Kategorie «Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen»:

- 3 Projekte zum Thema «Verkehrsberuhigungsmassnahmen»
- 3 «allgemeine Infrastrukturprojekte»

Kategorie «Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen»:

- 2 Projekte zum Thema «Fussgängerzonen»
- 4 Projekte zum Thema «Begegnungszonen»
- 3 Projekte zum Thema «Tempo-30-Zonen»
- 2 Projekte zum Thema «Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei Tempo 50»
- 6 Projekte zum Thema «Fussgängerleitsysteme»
- 4 Projekte zum Thema «Verbesserungen des Fusswegnetzes»
- 2 «diverse Umgestaltungsprojekte»

Kategorie «Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr»:

- 3 Projekte zum Thema «Bahnhofplatzprojekte»
- 3 Projekte zum Thema «Umsteigepunkte»
- 2 Projekte zum Thema «Tram»

Nach intensiver Diskussion wurden an der 1. Jurysitzung von den 55 Eingabedossiers 22 Projekte ausgewählt und für die engere Wahl an der 2. Jurysitzung qualifiziert.

Zwischen der 1. und der 2. Jurysitzung hatten die Jurymitglieder 7 Wochen Zeit für ein vertieftes Projektstudium. Um sicherzustellen, dass die in der engeren Wahl verbliebenen Projekte adäquat beurteilt werden, hatte jedes Jurymitglied die Vorgabe erhalten, 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.

An der 2. Jurysitzung 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 9 Projekte ausgeschieden, so dass nach der zweiten Beurteilungsrunde 13 Projekte zur Auswahl standen.



In einer dritten Beurteilungsrunde erfolgte nochmals eine leichte Reduktion der Projekte; es verblieben 11 Projekte in der engeren Auswahl. Diese wurden von der Jury als auszeichnungswürdig bezeichnet. Aus diesen 11 Projekten erkor die Jury einstimmig den Hauptpreis.

Aus der Gesamtschau der Wettbewerbsbeiträge erhielten zudem 7 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: Naters (VS): Neugestaltung des FO-Trassées

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

Erwähnungen: Disentis / Mustér (GR): Tempo-30-Zone
Genève (GE): La Voie verte d'agglomération
Glattal (ZH): Glattalbahn – Vernetzter Langsamverkehr
Horgen (ZH): Begegnungszone Bahnhof
Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune
Rheinfelden (AG): Plan Lumière - Beleuchtungskonzept beider Rheinfelden
Capriasca (TI): Percorsi pedonali

Schlussbemerkungen

Bedeutung des Fussverkehrs als Bestandteil einer integralen Verkehrsplanung nimmt zu.

Es ist festzustellen, dass die Bedeutung des Fussverkehrs als integraler Bestandteil einer modernen, verantwortungsvollen und mit den städtebaulichen Zielen abgestimmten Verkehrsplanung zunimmt. Dies lässt sich einerseits an der Zahl der Projekteingaben festmachen, die über die Jahre zugenommen und dieses Jahr die Rekordzahl von 55 Projekteingaben erreicht hat; andererseits weist das Qualitätsniveau der eingereichten Projekte sowohl fachlich als auch formal einen durchwegs hohen Level auf. Für die Jury führte dies zur schwierigen aber auch reizvollen Aufgabenstellung, aus einer Fülle von guten Projekten die besten herauszufiltern.

Für die Beurteilung sind beschlossene Konzepte bzw. ausgeführte Bauprojekte Voraussetzung.

Beim «Flâneur d'Or 2008» hatte sich gezeigt, dass es schwierig ist, die Funktionsfähigkeit von Projekten zu beurteilen, wenn sie sich noch im Projektierungs- oder im Baustadium befinden. Deshalb wurde bei der Ausschreibung für den «Flâneur d'Or 2011» vorausgesetzt, dass die Projekteingaben weitgehend umgesetzt sein müssen. Diese Vorgabe hat sich bewährt; bei sämtlichen Projekten war eine fundierte Beurteilung durch die Jury möglich.



Begegnungszonen bewähren sich weiterhin – Voraussetzung ist eine gute Gestaltung.

Das Regime Begegnungszonen als fussgängerfreundliches Erfolgsmodell der letzten Flâneur d'Or-Wettbewerbe scheint sich seit seiner Zulassung im Jahre 2002 zunehmend etabliert zu haben. Es sind einige interessante Projektbeispiele von gut gestalteten Begegnungszonen in Ortszentren und auf Bahnhofsplätzen eingegangen, die weiterhin ihren Anteil am Fahrzeugverkehr zu tragen haben, aber vom Grundsatz ausgehen, dass zentrale Lagen auf die Belebung durch die Zufussgehenden angewiesen sind.

Wegleitsysteme für Fussgänger/innen haben sich etabliert.

Eine auffallend grosse Anzahl von Projekten (insgesamt 6) wurde zum Thema Signaletik / Wegleitsysteme für Fussgänger/innen eingereicht. Offenbar wird in den Schweizer Städten und Gemeinden der Nutzen solcher Systeme zunehmend erkannt, der nicht nur in der «Verkehrslenkung» und Orientierung für die Zufussgehenden liegt, sondern auch beim Stadtmarketing und der Tourismusförderung zu finden ist. Dabei ist zwischen zwei Varianten zu unterscheiden:

- **Eigenentwicklung:** Die Gemeinde lässt ein neues Wegleitsystem eigens auf ihre Bedürfnisse hin entwickeln. Dies hat den Vorteil, dass das System in Bezug auf Konzeption, Aussehen (Design und Ausmasse), Material sowie zugrundeliegende Technik abgestimmt werden kann. In der Tendenz sind solche Systeme etwas aufwändiger und teuer.
- **Systemanbieter:** Von der Konzeption bis zur Realisierung eines Wegleitsystems kann der ganze Prozess durch einen Anbieter unterstützt werden. Dies hat den Vorteil, dass der Aufwand gut abgeschätzt werden kann und solche Systeme relativ günstig zu stehen kommen. Da die verwendeten Informationsträger auf definierten Produktfamilien basieren, sind jedoch der Gestaltung Grenzen gesetzt.

Die interessante Auswahl an Signaletikprojekten führte im Quervergleich zu intensiven Diskussionen über deren Auszeichnungswürdigkeit. Zwar unterscheiden sich die einzelnen Wegleitsysteme in Konzeption, Gestaltung und Materialisierung voneinander. Zudem attestierte die Jury den eingereichten Wegleitsystemen allesamt eine hohe Qualität. Letztlich setzte sich aber die Erkenntnis durch, dass Wegleitsysteme inzwischen bereits zum «State of the Art» bei der Förderung des Zufussgehens gehören und dass im direkten Vergleich kein Projekt die anderen deutlich überragte. Somit verzichtete die Jury darauf, eines oder mehrere der Signaletikprojekte auszuzeichnen.

Die Beleuchtung ist ein wichtiges Fussverkehrs-Anliegen.

Fussgänger/innen sind nicht nur bei Tageslicht unterwegs. Ungefähr während der Hälfte der Zeit, in welcher sie unterwegs sind, ist es dunkel. Damit sich die Menschen im öffentlichen Raum wohl und genügend sicher fühlen, ist deshalb die Beleuchtung wichtig und wird mit dem zunehmenden Wandel unserer Gesellschaft in eine 24-Stunden-Gesellschaft immer wichtiger. Dieser Umstand kam bei der Durchführung des «Flâneur d'Or 2011» zum ersten Mal zum Tragen, wurden doch Projekte eingereicht, bei denen die Beleuchtung sowohl auf einer konzeptionellen Ebene als auch bei der konkreten Ausführung eine zentrale Rolle spielte. Die Jury anerkennt, dass es sich dabei um ein wichtiges Fussverkehrs-Anliegen handelt und würde bei zukünftigen Preisausreibungen gerne weitere Projekteingaben entgegennehmen.



Bewegungsfreiheit der Kinder ist in ihrem Umfeld zu fördern.

Kinder sind in ihren Lebensräumen hauptsächlich zu Fuss unterwegs und speziell auf sichere und attraktive Strukturen angewiesen. Folgerichtig haben sich mehrere Projekteingaben intensiv mit der Sicherheit der Kinder und ihren Lebensräumen auseinandergesetzt. Die Jury begrüsst diesen Ansatz, zeigen doch die Erfahrungen, dass öffentliche Räume, die den freien Aufenthalt im Wohnumfeld und selbständig zurückgelegte Schulwege ermöglichen, letztlich allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommen.

Grosse Städte – insbesondere die Stadt Zürich – nehmen die Fussverkehrsförderung ernst.

Die grossen Städte sind für die Förderung des Fussverkehrs sensibilisiert. Dies zeigt sich in den Städten Basel, Genf und Zürich, die gleich mehrere Projekteingaben für den Flâneur d'Or 2011 » machten. Angetan war die Jury von der Anzahl und der Qualität der Projekteingaben der Stadt Zürich. Die sieben eingereichten Projekte bestechen durch ein grosses thematisches Spektrum, für die ganz unterschiedliche Verwaltungsstellen verantwortlich zeichnen. Sie reichen von verhaltensbeeinflussenden Massnahmen (Routenplaner für Fuss- und Veloverkehr, Züri z'Fuess) und Konzepten (Schulwegsicherheit an Verkehrsregelungsanlagen, Verkehrskonzept Innenstadt) bis zu teuren Infrastrukturprojekten (Lettenviadukt, Gleisbogen Zürich-West, Wegleitsystem für Fussgänger/innen Zürich-Oerlikon). Die Jury möchte auf diesem Weg auch andere Städte und Gemeinden dazu ermutigen, die Förderung des Fussverkehrs mit einer solchen thematischen Breite ernsthaft anzugehen.

Gemeindeübergreifende Ansätze in Agglomerationen sind weiterzuentwickeln.

Angesichts der grossen Menschenmassen, die zu Fuss unterwegs sind, entspricht die Förderung der Fussgängerfreundlichkeit im grossstädtischen Kontext einer Notwendigkeit. Es wohnen jedoch nur 13% der Bevölkerung in einer der fünf grössten Schweizer Städte. Deshalb ist es genauso wichtig, die Fussverkehrsförderung in den Siedlungsräumen flächendeckend voranzutreiben. In den suburbanen Agglomerationsgemeinden, in denen zurzeit die grössten Entwicklungen stattfinden, sowie in den kleineren und mittleren Städten könnte der Fussverkehr eine weit grössere Rolle spielen. Hier gilt es einerseits in die Qualität der öffentlichen Räume zu investieren. Andererseits ist in diesen oftmals auf den Autoverkehr ausgerichteten Strukturen die Vernetzung zwischen den Gemeinden und die Verbindung zur nächsten grösseren Stadt ein wichtiges Anliegen. Die Jury empfindet diese gemeindeübergreifende Betrachtungsweise der Strukturen für den Fuss- und Veloverkehr – wie sie in einzelnen Projekteingaben zu beobachten waren – als wichtigen Ansatz, der dank der Agglomerationsprogramme gefördert wird und noch weiter entwickelt werden könnte.

Der vorliegende Jurybericht konzentriert sich auf die Beurteilung der Projekte durch die Jury. Eine ausführliche Dokumentation der Projekte ist auf der Webseite www.flaneurdor.ch zu finden.



Genehmigung

Genehmigt durch die Jury am 25. August 2011:

Lorenzo Custer


.....

Gabrielle Gsponer


.....

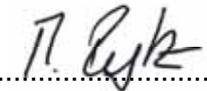
Werner Huber


.....

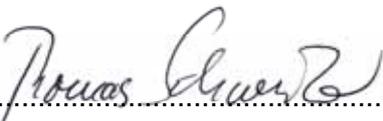
Monique Keller


.....

Michael Rytz


.....

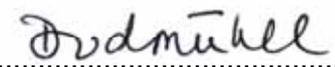
Thomas Schweizer


.....

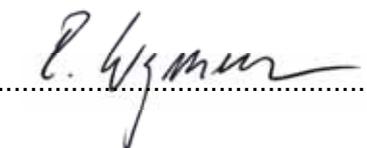
Stefan Studer


.....

Dominique von der Mühl


.....

Rolf Wegmann


.....



Hauptpreis

Naters (VS): Neugestaltung des FO-Trassées

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



Das Bahntrassée der Furka-Oberalp Bahn (FO; neu Matterhorn-Gotthard Bahn mgb) durchquerte die Gemeinde Naters (VS) auf einer Länge von 2.5 km und wirkte als starke Barriere mitten im Siedlungsgebiet. Diese schwierige Ausgangssituation konnte schlagartig verbessert werden, als die Gemeinde 2006 das Land des nicht mehr benützten Trassées erwarb und im Anschluss daran eine mitten durch das Dorf führende, 5 – 6 m breite Parzelle der Öffentlichkeit zugänglich machte. Der neu gestaltete «fil rouge» durch das Dorf ist ein kombinierter Fuss- und Veloweg, der an zwei Stellen zusätzlich mit grösseren Begegnungsräumen ausgestattet ist. Das Fusswegnetz hat damit in West-Ost-Richtung ein neues Rückgrat erhalten, das bestens mit angrenzenden Quartieren vernetzt ist. Der ehemalige Trennriegel durchs Dorf wurde zum Bindeglied.



Ausgangslage

Die Gemeinde Naters (VS) konnte 2006 das nicht mehr benützte FO-Bahntrassée (ehem. Furka-Oberalp Bahn, heute mgb Matterhorn-Gotthard Bahn) und das alte Bahnhofgebäude in Naters erwerben und erhielt eine mitten durchs Dorf führende, 5 – 6 m breite Parzelle zur freien Verfügung.

Vorgehen

2007 wurde ein Studienauftrag ausgeschrieben mit dem Ziel, das Trassée neu zu gestalten und es der Öffentlichkeit als Fuss- und Veloweg, sowie als Begegnungsraum zugänglich zu machen. Die einst negativ bewertete Strecke (Bahn = laut, gefährlich) sollte zum Naherholungsraum für das Dorf Naters und dessen Umgebung aufgewertet werden. Wichtige Bestandteile sind neben der Gestaltung des Trassées auch der Erhalt und Einbezug der beiden Brücken nach Brig und Bitsch als Verbindung zu den Nachbargemeinden, sowie neue Plätze mit unterschiedlichen Nutzungen.

Zeitraum

Die Umsetzung des Projektes erfolgt in 6 Etappen. Ein Teil davon (5. und 6. Etappe) wird erst ab 2012 ausgeführt:

2006: Landerwerb
2007: Studienauftrag
2009: 1. Etappe
2010: 2. Etappe
2011: 3. und 4. Etappe
Ab 2012: 5. / 6. Etappe

Organisation

Bauherrschaft:	Gemeinde Naters
Architektur und Bauleitung:	VOMSATTEL WAGNER ARCHITEKTEN ETH BSA SIA
Spielgeräte, künstlerische Begleitung:	Seiler Pascal, Künstler
Bauingenieur:	Ingenieurbüro Weder AG
Elektroplanung:	ENBAG
Lichtplanung:	NEUCO AG

Finanzierung

Gesamtkosten: CHF 7.4 Mio.





Umsetzung

Der neue 2.5 km lange Weg ist als «fil rouge» allseitig als Verbindung für Fussgängerinnen und Velofahrer innerhalb des Dorfes und über die Gemeindegrenzen hinweg nach Bitsch und Brig zugänglich. Der Weg ist Erholungs- und Begegnungsraum, Spazier- und Radweg.

Das Trassée selbst wird in meterbreite Streifen geschichtet: Mehr oder weniger intensiv bepflanzte Ruderalflächen begrenzen den drei Meter breiten Weg aus rot eingefärbtem Asphalt. Der vorhandene Schotter der Bahn wurde wieder verwendet und mit kleinerem Kies vermengt – eine Spur der Erinnerung an die Bahn. Lange Sitzbänke aus Beton flankieren den Weg und laden zum Verweilen ein. Die hohen Fahrleitungsmasten wurden ebenfalls erhalten; sie dienen in der dritten Dimension als Beleuchtungsstelen und Wegbegleiter.

Die Verbindung nach Brig erfolgt über die Stahlbrücke der ehemaligen Bahn, welche zur «Erlebnisbrücke» mit Blick auf die Rhone umfunktioniert werde. Sie stellt die direkte Verbindung zum Bahnhof Brig her. Der Anschluss nach Bitsch und an die Rhonepromenade führt durch den bestehenden, im heutigen Zustand noch unattraktiven Tunnel. Er wird jedoch ab 2012 durch die Oberflächengestaltung sowie durch punktuelle Lichtöffnungen in der Decke in ein «Highlight» transformiert werden. Trichter bieten natürlichen Lichteinfall am Tag; nachts werden sie als Lichtkörper ausgeleuchtet. Der Tunnel kann so auch nachts sicher begangen werden. Abschluss und Übergang bildet die Stahlbrücke nach Bitsch, welche, gleich der Brücke im Westen, über die Rhone führt und nachts mit indirektem Licht aufgewertet wird.

Ein markanter Eingriff erfolgte auf dem Platz des alten Bahnhofes: Entlang des Trassées wurde ein rechteckiger, allseitig zugänglicher Platz aus rotem Sickerasphalt geschaffen. Ein 12 m langes, im Boden eingelassenes Wasserbecken, zwei Bocciabahnen, Bänke unter Bäumen sowie ein asphaltierter Spielhügel und Spielgeräte sind erlebbare Elemente der Platzgestaltung. Das Bahnhofgebäude wurde zum Bistro umgebaut. Der grosszügige Aussenbereich mit Barelement und Wasserbecken laden zum Verweilen ein.





Bewertung der Jury

Lange Zeit wurde die separate Führung des Fussverkehrs abseits vom Fahrverkehr als Ideal der Netzplanung propagiert. Dieses Prinzip wurde zunehmend neu überdacht, wenn sich die Ziele der Fussgänger/innen an belebten und oft auch befahrenen Strassenräumen befinden. 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 neugestalteten FO-Bahntrassée zweifellos gelungen.

Mit der Vergabe des «Flâneur d'Or 2011»-Hauptpreises an die Gemeinde Naters für diese 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 werden konnte. Bemerkenswert ist, dass eine relativ kleine Gemeinde mit rund 8'000 Einwohnenden den Mut und die notwendigen finanziellen Mittel für dieses nicht ganz günstige Vorhaben gefunden hat; dies zeigt aber auch modellhaft, dass die Planung und Umsetzung von Fussverkehrsvorhaben nicht alleine die Aufgabe von grösseren Städten ist.

Die rund 2.5 km lange Verbindung stellt ein neues Rückgrat im Siedlungsgebiet dar, welches es der Bevölkerung erlaubt, die Gemeinde zu Fuss und mit dem Velo auf ihrer gesamten Länge attraktiv und sicher zu durchqueren. Gleichzeitig dient die gute Anbindung der verschiedenen Quartiere an diese neue Achse auch der besseren kleinräumigen Vernetzung.

Das mit Referenz an die alte Funktion zeitgemäss und modern umgestaltete FO-Trassée ermöglicht nicht nur praktische und 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 – als Begegnungsorte konzipiert – welche zum Verweilen und Spielen einladen.

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





altes Trassée

neu gestaltetes Trassée



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





Auszeichnungen

Baden (AG): Neugestaltung Schlossbergplatz

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



Ausgangslage

Der Schlossbergplatz liegt an der Schnittstelle von Alt- und Neustadt. Bis in die Sechzigerjahre 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. In den automobilen Sechzigerjahren wurde der Bahnübergang Bruggerstrasse aufgehoben und durch eine Unterführung ersetzt. Mit der schrittweisen Verdrängung des Autoverkehrs aus der Altstadt wurde die Unterführung zum im Volksmund bezeichneten «Blinddarm», einem dunklen unattraktiven Betonkanal.

Vorgehen

2002 / 2003 wurde für die Neugestaltung der Oberen Altstadt Baden ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt, mit dem Ziel die öffentlichen Räume der Altstadt aufzuwerten. Der Wettbewerbsperimeter erstreckte sich auch über den Schlossbergplatz, der vor dem Stadtturm liegt und die Schnittstelle zwischen Altstadt und Neustadt des 19. Jahrhunderts bildet. Das ausgewählte Projekt sah vor, den Schlossbergplatz auszuweiten und die Trottoirs aufzuheben.

Die Umsetzung erfolgte etappenweise. Die Neugestaltung des Schlossbergplatzes war als letzte Etappe vorgesehen, da sich dieser Projektteil nur zusammen mit einem privaten Grundeigentümer realisieren liess. Im Hinblick auf die rasante Entwicklung im Westen und Süden des Bahnhofs entschied die Stadt, die Neugestaltung des Schlossbergplatzes vorzuziehen. Der Platz bildet nicht nur die Schnittstelle zwischen Alt- und Neustadt, sondern über die Unterführung «Blinddarm» auch Geleise übergreifend zwischen Innenstadt und Gstühlareal / Martinsbergquartier.

Zeitraum

Wettbewerb: 2002 / 2003
Baubeginn: März 2008
Bauvollendung: Juni 2009



Organisation

Bauherrschaft:	Stadt Baden und Regionalwerke Baden AG, Eglin Immobilien AG, Baden
Architekt:	Schoop Architekten AG, Baden
Landschaftsarchitekten:	Appert + Zwahlen Landschaftsarchitekten, Cham
Lichtplaner:	Mosersidler AG für Lichtplanung, Zürich
Kunst am Bau:	Mayo Bucher, Seraina Feuerstein, Zürich

Finanzierung

Stadt Baden:	CHF 8.2 Mio.
Regionalwerke:	CHF 2.0 Mio.
Private Investoren:	CHF 1.3 Mio.
Anlagekosten total (exkl. Nutzerausbauten):	CHF 11.5 Mio.

Umsetzung

Die Umgestaltung wurde möglich, da die Stadt im Rahmen der Neugestaltung der Oberen Altstadt das Verkehrskonzept der Innenstadt überarbeitet hatte. Dabei wurde der Schlossbergplatz für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, was zur Folge hat, dass der ehemalige «Blinddarm» nur noch dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung steht. Die Umgestaltung 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 zu einer Ladenpassage. Der durchgehende Asphaltbelag bindet sie ins Wegnetz ein, die hölzerne Decke und die farbliche Gestaltung der Wände machen sie zu einem einladenden Innenraum. Als Verbindung von der Innenstadt ins Gebiet «Gstühl» und Richtung Baden Nord hat der Tunnel an Bedeutung gewonnen.

Bewertung der Jury

Der Umbau des Schlossbergplatzes und der anschliessenden Unterführung ist ein Stück Stadtreparatur, mit dem ein Bauwerk nicht nur städtebaulich und gestalterisch verbessert, sondern auch den veränderten Bedürfnissen angepasst wurde. Die Fussgänger/innen, 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 eine attraktive direkte Fussgängeranbindung an die Innenstadt erhalten. Eher problematisch ist die fehlende Orientierungsmöglichkeit für Sehbehinderte auf dem Platz. Insgesamt ist das Projekt aber eine bedeutende städtebauliche Aufwertung, die eine Lücke zwischen der Fussgängerzone und der Altstadt schliesst. Es fügt sich nahtlos in die Politik der Stadt Baden der kontinuierlichen Förderung des Fussverkehrs und in ein schrittweise umgesetztes Konzept für die Aufwertung von Plätzen ein.





Basel (BS): Auf Augenhöhe 1.20 m

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder



Ausgangslage

Mit dem Projekt «JO! St. Johann» untersuchten die Kantons- und Stadtentwicklung zusammen mit dem Kinderbüro Basel zwischen 2006 und 2008 das Basler St. Johann Quartier. Mit dieser Sozialraumanalyse wurde der Lebensraum aus Sicht der Kinder betrachtet. Aufgrund der Ergebnisse wurden diverse Kinderanliegen umgesetzt oder in laufende Planungen aufgenommen (z.B. Anpassung von Ampelphasen, Sicherung von Übergängen, verbesserte Beleuchtung). Aus den positiven Erfahrungen wurde der Wunsch geäussert, aus den Erkenntnissen einen Leitfaden für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung zu erarbeiten. Der Basler Regierungsrat beauftragte das Präsidialdepartement einen verwaltungsinternen Leitfaden zu erarbeiten.

Vorgehen

Der Leitfaden baut auf den Grundlagen des Projektes «JO! St. Johann» auf. Bei diesem wurde ein multimethodisches Vorgehen (Streifzüge, Mental Maps, Wegprotokolle) gewählt. Rund 600 Kinder zeigten ihre Lieblings- und Konfliktorte sowie Wege durch das Quartier und formulierten Wünsche und Anregungen zur Verkehrsplanung, Stadtgestaltung, Verkehrssicherheit und Vernetzung ihrer Aufenthaltsorte. Die Resultate wurden systematisch ausgewertet und daraus zusammen mit Kindern und Fachpersonen ein Leitfaden für eine querschnitts- und prozessorientierte kinderfreundliche Stadtentwicklung zusammengestellt.

Zeitraum

2006-2008: Projekt «JO! St. Johann»
2009: Erarbeitung des Leitfadens und Verabschiedung durch den Basler Regierungsrat
Ab 2010: Der Leitfaden wird als Arbeitsinstrument in der Verwaltung eingesetzt

Organisation

Federführung / Konzept: Präsidialdepartement Kt. BS – Kantons- und Stadtentwicklung
Sebastian Olloz
Mitarbeit: Bau- und Verkehrsdepartement Kt. BS (Generalsekretariat / Planungsamt / Stadtgärtnerei / Mobilität)
Erziehungsdepartement Kt. BS – Jugend, Familie und Sport
Partner Institutionen: Kinderbüro Basel
Fachhochschule Nordwestschweiz – Hochschule für Soziale Arbeit
Gestaltung: Zweifel & Chislett Productions



Finanzierung

Sozialraumanalyse «JO St. Johann»:	CHF 39'708.–
Externe Beratung Erstellung Leitfaden:	CHF 3'113.–
Gestaltungs- und Druckkosten:	CHF 24'369.–
Weiterbildungsveranstaltung 2010:	CHF 590.–
Total:	CHF 67'780.– (ohne verwaltungsinternen Aufwand)

Umsetzung

«Der Weg ist das Spiel». Der Leitfaden baut auf einer integralen Sicht auf den kindlichen Lebensraum auf. Acht Leitsätze konkretisieren die Ziele einer kinderfreundlichen Quartier- und Stadtentwicklung und definieren notwendige Bedingungen für «kinderfreundliche Räume». Der Slogan «Auf Augenhöhe 1.20m» weist dabei auf den konsequenten Perspektivenwechsel, den Erwachsene einnehmen müssen, wenn sie sich mit Kinderanliegen auseinandersetzen. Der Leitfaden zeigt die zu berücksichtigenden Qualitätsaspekte und Prozessphasen für die kindergerechte Entwicklung des öffentlichen und privaten Freiraums und präsentiert Good-Practice-Beispiele. Als Hilfsmittel liegen ein separater Fragenkatalog sowie Checklisten vor. Der Leitfaden gibt so prozessorientiert und themenübergreifend Anhaltspunkte für eine Entwicklung der kindlichen Lebensräume.

Bewertung der Jury

Mit dem Projekt «Auf Augenhöhe 1.20m» liegt aus Sicht der Jury ein innovatives, gut strukturiertes und dokumentiertes Arbeitsinstrument vor. Eine kindergerechte Quartier- und Stadtentwicklung hat automatisch einen engen Bezug zum Thema Fussverkehr, sind doch Kinder in ihren Lebensräumen hauptsächlich zu Fuss unterwegs. Indem aufgezeigt wird, wie Kinder in die Planungs- und Entscheidungsprozesse miteinbezogen werden können, wird die Rolle der Kinder gestärkt. Vielversprechend ist dies in Anbetracht des Umstandes, dass die Einflussmöglichkeiten der Kinder und Jugendlichen auf die Entscheidungsprozesse der Planungs- und Baubehörden bisher sehr beschränkt sind. Auch im Detail – beispielsweise mit den fundierten Checklisten – ist der Leitfaden überzeugend, und es kann konstatiert werden, dass mit geringen Kosten ein Produkt entwickelt wurde, das einen relativ grossen Nutzen erzielt. Das Projekt «Auf Augenhöhe 1.20m» hat Modellcharakter: Bereits haben verschiedene Gemeinden und Kantone die Idee dieses praxisorientierten Leitfadens aufgenommen und angewendet. An dieser Stelle möchte die Jury auch ausdrücklich auf die interessante Eingabe von Stans hinweisen. Mit dem Projekt «Underwäx in Stans!» wurde auf der Basis des Leitfadens eine Umfrage «Auf Augenhöhe 1.20m» bei Schulkindern durchgeführt und daraus Kommunikationstools und Massnahmen zum sicheren Verhalten abgeleitet.





Basel (BS): Karl Barth-Platz

Kategorie: Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr



Ausgangslage

Der Karl Barth Platz ist ein Quartierplatz mit Tramhaltestelle im Quartier St. Alban-Gellert in Basel. Die Verkehrssituation war unbefriedigend und teilweise gefährlich. Die Traminseln waren schmal und es ergaben sich Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr, wenn dieser auf Höhe der Traminseln das Tram überholen wollte. Prekär war die Situation insbesondere in den Spitzenzeiten, wenn sich viele Schülerinnen und Schüler auf den schmalen Traminseln drängten und warteten, bis sie die Fahrbahnen überqueren konnten. Der Grünraum – umschlossen von Fahrspuren in Platzmitte – war klein und ohne Aufenthaltsqualität. Anwohner/innen forderten die Stadt auf, die Situation zu verbessern. Die Stadt musste das Projekt zunächst wegen Sparbemühungen zurückstellen. Erst als die Erneuerung der Tramgeleise anstand, konnte die Umgestaltung des Platzes an die Hand genommen werden.

Vorgehen

Um die Sicherheit für die Fussgänger/innen zu erhöhen, entschied sich die Koordinationskommission Verkehr für eine Gestaltungsvariante mit Kaphaltestellen. Während der Projektbearbeitung stellte sich heraus, dass die Qualität der Umgestaltung beträchtlich zunimmt, wenn auch die Anbindungen an das Quartier über die Strasse hinweg sicherer und attraktiver werden. Deshalb beinhaltete das Gestaltungsprojekt zusätzlich mehrere Massnahmen, welche den Karl Barth-Platz zu einem fussgängerfreundlichen, angenehmen und belebten Quartierplatz machen sollten.

Zeitraum

- Januar 2001: Bitte der Anwohner/innen, die Verkehrssituation zu verbessern
- 2001: Variantenentscheid für Kaphaltestelle; Projekt wird aus Spargründen zurückgestellt
- 2004: Basler Verkehrsbetriebe melden Notwendigkeit einer Gleissanierung bis 2008
- 2004 – 2008: Konkretisierung und Genehmigung des Projektes
- 2008 – 2009: Bau

Organisation

- Bauherrschaft: Kanton Basel-Stadt
- Projektverfasser: Planungsamt Gestaltung Stadtraum Verkehr cas
- Weitere Beteiligte: Basler Verkehrsbetriebe, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Industrielle Werke, Amt für Umwelt und Energie, Sicherheitsdepartement



Finanzierung

Parlamentsbeschluss: CHF 1'100'000.–
Aktionsprogramm Stadtentwicklung: CHF 635'000.–

Umsetzung

Die Anordnung von Kaphaltestellen ermöglicht es, den Fahrverkehr auf denselben Fahrspuren zu führen wie den öffentlichen Verkehr und die Wartebereiche zu vergrössern. Durch die Schaffung einer Mittelinsel wird die Sicherheit für den querenden Fussverkehr erhöht. Die Urs Graf-Strasse wurde im Platzbereich umgewidmet; der Abschnitt vor dem prägnanten Wohngebäude wurde für den Fahrverkehr gesperrt und Parkplätze zugunsten der Parkanlage aufgehoben. Die grüne Mitte des Platzes wurde als grosse geometrische Form gezeichnet, welche wiederum aus einzelnen Grünflächen zusammengesetzt ist. Diese kleineren Formen sind von Hecken eingefasst, welche mit ihrer klaren Schnittart ein differenziertes Gestaltungsmuster erzeugen. Zwischen den Heckenformen befinden sich bekieste Wege, welche das Durchschreiten und Bespielen des Platzes ermöglichen. Sitzgelegenheiten fügen sich in das Gesamtbild des Platzes ein. Der saisonale Blumenschmuck ist mit dekorativen Elementen in drei gewölbten Flächen eingestreut.

Bewertung der Jury

Die Umgestaltung des Karl Barth-Platzes weist Vorbildcharakter in verschiedener Hinsicht auf. Die Tram-Kaphaltestelle schafft Raum für grosszügige, attraktive und sichere Wartebereiche. Die Überlagerung von Tramtrasse und Fahrspur verkürzt die Querungsdistanzen. Neu bieten zwei Fussgängerstreifen an den Haltestellenenden vortrittsberechtigende Querungen an. Die Ausstattung und die Zugänge zu den Haltestellen erfüllen die Anforderungen an das behindertengerechte Bauen. Die Fahrbahnen der Strassen, welche im Platz zusammenlaufen sind neu auf die minimalen Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs reduziert. Die Einlenkradien wurden zu Gunsten von Fussgängerflächen reduziert und damit auch die Wege ins Quartier verkürzt. Hervorstechend ist die Umwidmung der Urs Graf-Strasse mit der direkten Anbindung der Wohnbauten an den Park. Mit einer flächigen Fahrbahnanhebung wird auch die Karl Jaspers-Allee als Teil des Platzes wahrgenommen. Die Qualität der landschaftsarchitektonischen Gestaltung überzeugt; es steht nun ein Park mit Aufenthaltsqualität und verdoppelter Grünfläche zur Verfügung. Die Wegbeziehungen verlaufen in geschwungenen Formen auf der Ideallinie durch den Park. Der Baumbestand konnte in Wert gesetzt werden. Trinkbrunnen, Bänke und Kiesflächen laden zum Verweilen ein. Sie dienen als soziale Treffpunkte und können für Quartieranlässe genutzt werden. Das Projekt überzeugt insgesamt durch eine gelungene Verknüpfung von Fussverkehr und öffentlichen Verkehr sowie durch seine unspektakuläre aber präzise Rückeroberung und Inwertsetzung von öffentlichem Raum im Quartier.





Kanton Bern / Tram Bern West AG: Tram Bern West

Kategorie: Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr



Ausgangslage

Im Westen der Stadt Bern liegen die zwei grossen Entwicklungsgebiete Brünnen und Ausserholigen/Weyermannshaus. Mittel- bis langfristig sollen rund 7'000 Arbeitsplätze und Wohnraum für rund 6'500 Menschen entstehen. Das 2008 eröffnete Freizeit- und Einkaufszentrum Westside in Brünnen erwartet pro Tag 10'000 Besucher/innen. Der Westen der Stadt Bern wurde – vor Eröffnung von Tram Bern West – zur Hauptsache durch die Trolleybuslinien 13 und 14 erschlossen. Mit gegen 40'000 Passagier/innen pro Tag stiessen aber beide Linien an die Grenzen ihrer Kapazität und waren der dynamischen Entwicklung des Westens nicht mehr gewachsen.

Vorgehen

Das Projekt Tram Bern West wurde bereits in frühesten Projektphasen (z.B. Evaluation neue Linienführung) zusammen mit Betroffenen und Beteiligten entwickelt und erarbeitet. Dazu gehörten vor allem die Quartiervereine, ProVelo Bern, Behindertenverbände und weitere Interessengemeinschaften. Die Konflikte, die unweigerlich durch die verschiedenen Anspruchsgruppen entstanden, wurden in diesem Prozess offen gelegt und ausdiskutiert.

Zeitraum

1995: Bewilligung des Planungskredites für das Vorprojekt
2000: Durchführung eines Ideenwettbewerbs
Mai 2004: Kantonale Volksabstimmung: Kredit wird abgelehnt; Projektanpassung
Juni 2007: Kantonale Volksabstimmung: Kredit wird bewilligt
April 2008: Spatenstich; anschliessend Realisierung Tram Bern West
Dez. 2010: Eröffnung Tram Bern West

Organisation

Auftraggeber: Kanton Bern
Realisierung: Tram Bern West AG
Bauherrschaft: BERNMOBIL / Stadt Bern / Energie Wasser Bern (ewb)
Federführung Abschnitt Murtenstr.: TBA Kt. BE, Oberingenieurkreis II
Federführung Abschnitt Brünnen: Neue Brünnen AG



Finanzierung

Gesamtkosten: CHF 152.4 Mio. (Traminfrastruktur CHF 105.5 Mio)

Umsetzung

Das neue Tram Bern West bringt seine Fahrgäste auf direktem und bequemem Weg aus Berns Westen ins Zentrum und in den Osten der Stadt. Zu seinen Qualitäten zählen aber auch städtebauliche Eingriffe, die den öffentlichen Raum aufgewertet haben: Plätze sind entstanden, Parkanlagen aufgewertet worden, neue Fuss- und Velowege führen durch die Stadt, und Haltestellen sind gut in den Stadtraum integrierte Orte geworden, an denen man sich trifft und verweilt.

Bewertung der Jury

Es ist eine grosse Herausforderung, sich im Stadt- und Agglomerationsraum mit Tramprojekten auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse auszurichten und gleichzeitig für die Quartierbevölkerung attraktive Räume zur Verfügung zu stellen und die kleinräumigen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen. Die Verantwortlichen waren sich dessen bewusst und haben mit dem Projekt Tram Bern West modellhaft einen ganzheitlichen Ansatz im Schnittbereich öffentlicher Verkehr / motorisierter Individualverkehr / Fussverkehr / öffentlicher Raum betrieben. Die sorgfältige bauliche Umsetzung und die Aufwertung der öffentlichen Räume für die Fussgänger/innen ist eine der Stärken dieses Projektes (z.B. Bachmätteli, Ansermetplatz, Schloss- / Statthalterstrasse, Loryplatz). Wer die öV-Achsen von früher kennt, erlebt eine neue Stadtqualität. Die Gestaltung von Fassade zu Fassade und die städtebauliche Sichtweise treten bei den Tramhaltestellen zu Tage. Bestehende Grünflächen, kleinere Parkanlagen, Bachläufe und die angrenzenden Quartiere wurden in die gestalterische Umsetzung integriert und zu Quartierräumen aufgewertet. Durch die teilweise Reduktion der Fahrbahnbreiten und neue Mittelseln wurde die Trennwirkung reduziert und das sichere und flächige Queren erleichtert. Die Gestaltung der Haltestellen zeigt, dass ein attraktiver Raum Sicherheit erzeugen kann, indem für alle Verkehrsteilnehmenden ersichtlich wird, dass dieser Raum geteilt wird: Die dezenten Gestaltungselemente bewirken trotz signalisierter Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine deutlich tiefere und an die Situation angepasste Fahrweise des motorisierten Verkehrs. Das flächige Queren wird dadurch begünstigt und unterstützt das Bedürfnis nach kurzen Wegen. In der Nacht sorgen die Leuchtdächer in den Haltestellenbereichen für subjektive und objektive Sicherheit. Sie unterstützen aber auch am Tag die optische Wahrnehmung als sensible öffentliche Räume. Das Projekt überzeugt überdies aufgrund des partizipativen Planungsprozesses. Bereits in der Projektphase wurden Betroffene einbezogen und die Bevölkerung kontinuierlich informiert. Das Projekt wurde zwar in der Abstimmungsphase teils kontrovers diskutiert. Dass die Umsetzung dennoch keine grossen Wellen geworfen hat, ist als Resultat der breiten Mitwirkung zu werten. Die Haltestellen sind behindertengerecht gestaltet, die Hindernisfreiheit konnte jedoch nicht entlang der ganzen Tramlinie umgesetzt werden.





Fribourg (FR): Zone de rencontre „Square des Places“

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen



Ausgangslage

Die Square des Places in Fribourg befindet sich zwischen zwei Fussgängerzonen auf einer Hauptverkehrsstrasse durch die Stadt, die täglich von 9'000 Fahrzeugen befahren wird. Sie ist also eine wichtige Schnittstelle des rollenden Verkehrs mit einer Fussverkehrshauptachse, die Bahnhof und universitäre Einrichtungen mit der Altstadt verbindet. Die beiden Fussgängerzonen sind sowohl für den Detailhandel als auch für den Tourismus von substantieller Bedeutung. Vor dem Hintergrund städtebaulicher Überlegungen und dem Aspekt der Verkehrssicherheit erschien die Einrichtung einer Begegnungszone die ideale Lösung, um die beiden Fussgängerzonen zu verbinden und dabei den Fussgänger/innen beim Überqueren der Strasse den Vortritt zu gewähren.

Vorgehen

Zunächst wurde ein Gestaltungskonzept erarbeitet. Die Planung wurde vom Amt für Mobilität der Stadt Fribourg in Zusammenarbeit mit dem Raumplanungsamt und dem Tiefbauamt gemacht. Die Einrichtung der Begegnungszone wurde, mit Ausnahme eines vom Tiefbauamt beauftragten Unternehmens, durch die städtischen Behörden ausgeführt.

Zeitraum

März-April 2008:	Beginn der Planung
Mai 2008-Januar 2009:	Datenerhebung und Erstellung des Gutachtens
Januar-April 2009:	Beschluss des Gemeinderates und der Abteilung Strassen und Brücken des Kantons
April 2009 - Februar 2010:	Veröffentlichung der Massnahme und Diskussion der Details mit den Industriellen Betrieben und „transports publics fribourgeois SA“
April-Mai 2010:	Abschluss der Bauarbeiten
25. Mai 2010:	Einführung der Begegnungszone "Square des Places"

Organisation

Konzept:	Michel Waeber, Bureau d'architecture Barberêche
Planung:	Amt für Mobilität der Stadt Freiburg in Zusammenarbeit mit Tiefbau- und Raumplanungsamt



Finanzierung

1. Etappe: CHF 250'000.– (Strassenbauliche Massnahmen)
2. Etappe: CHF 90'000.– (Tiefbau und Signalisation)

Umsetzung

Als Verbindung zwischen den beiden Fussgängerzonen über die Strasse wurde eine Begegnungszone geschaffen. Diese dient als Querungshilfe über die stark befahrene Strasse. Die Gestaltung der Begegnungszone ist an die Fussgängerzone angelehnt. Dadurch wird der Fussgängervortritt optisch ersichtlich.

Bewertung der Jury

Die Jury würdigt die innovative Idee und das mutige Vorgehen, auf einer stark befahrenen Strasse eine Begegnungszone quasi als Querungshilfe und Verbindungstück zwischen zwei Fussgängerzonen einzurichten. Aufgrund der guten Kooperation zwischen den betroffenen kantonalen und kommunalen Behörden konnte das Projekt trotz des ungewöhnlichen Vorschlags zügig umgesetzt werden.

Auch gestalterisch hat die Begegnungszone überzeugt. Elemente der Fussgängerzonen, beispielsweise die Art des Belags, wurden in das Gestaltungskonzept der Begegnungszone aufgenommen. Auf diese Weise verbindet die Begegnungszone die beiden Fussgängerzonen nicht nur organisatorisch, sondern auch räumlich. Leider wurde dabei versäumt, die Fahrbahn zu den Fussgängerzonen für Blinde und Sehbehinderte ertastbar abzugrenzen. Für diese Personengruppen ist es daher schwierig, sich zu orientieren.

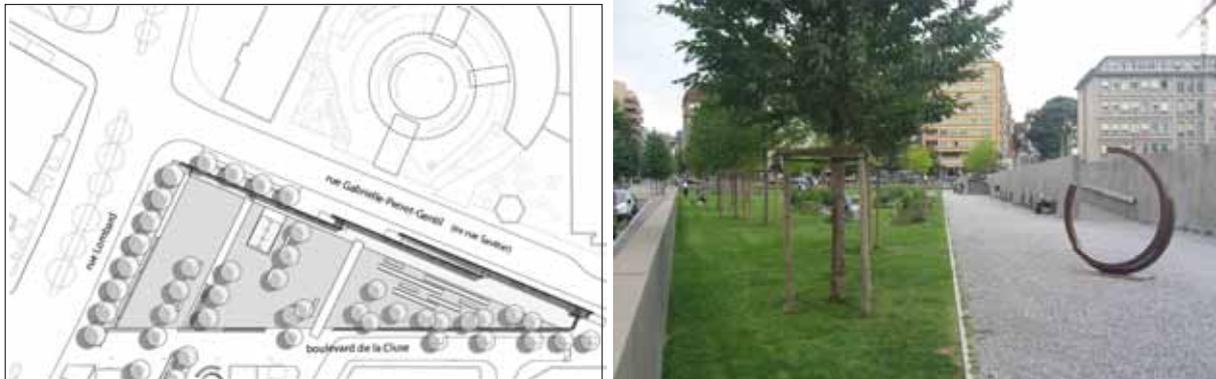
Ein Augenschein vor Ort zeigte, dass die neue Einrichtung ausserordentlich gut funktioniert. Die Fahrzeuglenkenden werden durch Vertikalversätze eingangs der Begegnungszone animiert, ihre Geschwindigkeit zu reduzieren. Dem querenden Fussverkehr wird in den allermeisten Fällen der Vortritt gewährt. Trotz hohem Verkehrsaufkommen von Fussgänger/innen und rollendem Verkehr entstehen keine Rückstaus.





Genève (GE): Le Parc des Chaumettes

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



Ausgangslage

Vor über 25 Jahren wurde das Gelände, auf dem sich heute der «Parc des Chaumettes» befindet, in die Grünzone eingeteilt. In der Folge wurde aber an dieser an sich attraktiven Lage direkt vor dem Eingang des Universitätsspitals Genf HUG ein provisorischer Parkplatz eingerichtet. Erst nach verschiedenen Anläufen und nach einer Neuorganisation der Verkehrsführung der umgebenden Strassen, konnte 2009 der «Parc des Chaumettes» fertiggestellt werden.

Vorgehen

Im Jahre 1998 konstituierte sich eine Arbeitsgruppe «Ecomobilité à Cluse-Roseraie» in der Quartierbewohner/innen, Interessenverbände, kantonale und kommunale Fachstellen sowie die Spitalverwaltung vertreten waren. Die Analysen und Befragungen, die im Quartier durchgeführt wurden, zeigten insbesondere zwei Bedürfnisse auf: Eine Verbesserung der Situation für die kleinräumige Mobilität zu Fuss und mit dem Velo sowie die Schaffung eines öffentlichen Grünraumes. In der Folge wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt, mit dem die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Parkgestaltung geschaffen wurden. Verzögerungen im Realisierungsprozess ergaben sich insbesondere durch die komplexe Neuorganisation der Verkehrsführung, die zeitweise durch Einsprachen blockiert war.

Zeitraum

1998: Projektierungskreditbeschluss durch den Stadtrat
2001: Architekturwettbewerb
2003 / 2006: Beschluss des Stadtrates zum Baukredit
Oktober 2003: Beginn der Arbeiten
2009: Fertigstellung und offizielle Einweihung am 12. Juni 2009

Organisation

Bauherrschaft: Stadt Genf
Projekt: Manzoni & Schmidig architectes (in Zusammenarbeit mit Tobias PAULI architecte-paysagiste & Jaqueline KISSLING architecte)
Bauingenieur: SANICE (association bureaux Sansonens et Ingénieurs civils ICE)
Verkehrsplaner: Citec ingénieurs conseils
Geotechnik / Vermessung: Géotechnique appliquée Dériaz SA, J.- C. WASSER S.A.



Finanzierung

Projektierungskredit:	CHF 0.23 Mio.
Baukredit (Kanalisation und Strasse):	CHF 5.65 Mio.
Baukredit (Parkanlage):	CHF 6.04 Mio.
Total:	CHF 11.92 Mio.

Umsetzung

Der Park hat die Form eines spitzwinkligen, grünen Dreiecks. «Altitude 385.0» hiess das Siegerprojekt des Architekturwettbewerbs, und das war Programm: Die Hauptebene des schrägen Grundstücks wurde auf diese Höhe angehoben und das Parkareal mit Betonscheiben begrenzt, die auch die Treppen und Rampen aufnehmen. Zwei leichte Terrassierungen verstärken die perspektivische Wirkung. Ein «Jardin médical» mit Heilpflanzen wirkt als Scharnier zwischen Spital und Quartier. Ein Teil des boulevard de la Cluse ist neu in eine Fussgängerzone integriert und somit direkt an den Park angebunden. Von dieser Situation profitieren die Kinder der nahe gelegenen Schule, die ohne Strassenquerung in den Park gelangen können.

Bewertung der Jury

Inmitten der heterogenen Umgebung des Quartiers Cluse-Roseaie, die stark vom motorisierten Individualverkehr dominiert war, wurde aus Sicht der Jury in einer urbanen Brache Stadtreparatur im besten Sinne betrieben. Mit der Parkgestaltung und den Anpassungen im Strassennetz ist eine bemerkenswerte städtebauliche Aufwertung gelungen. Das Spital wurde besser an seine Umgebung angebunden und die Bevölkerung hat eine aus dem Quartier gut zugängliche öffentliche und transparente Grünfläche erhalten. Der Park entspricht einem offensichtlichen Bedürfnis und wirkt belebt. Er ist ein Beispiel dafür, dass sich Quartierinitiativen – hier für eine öffentliche Grünfläche – lohnen können. Überhaupt ist der Einbezug des Quartiers in den Planungs- und Realisierungsprozess vorbildlich. Hingegen wurde der hindernisfreien Gestaltung zu wenig Rechnung getragen. Ein grosser Teil des Parks ist weder mit Rollstuhl noch für Gehbehinderte zugänglich. Viele Wege sind mit Stufen unterbrochen. Die Betonelemente und Stufen als Parkbegrenzungen wirken als starkes Hindernis und ermöglichen Menschen mit Behinderung nur an ganz wenigen Stellen den Zugang zum Park mit seinen Bänken und Sitzstufen.





Mollis (GL): Wege als Ziel

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder



Ausgangslage

Mollis hat ein Ortsbild von nationaler Bedeutung gemäss Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz VISOS. Das Spezifische des Dorfes liegt in der Geschlossenheit des Gassenensembles und des inneren Ortsbildes, seiner gut erlebbaren, architektonischen und räumlichen Vielfalt und Reichhaltigkeit. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die 1975 gegründete Ortsbildstiftung «Pro Mollis» sich nicht nur mit Bauten sondern auch intensiv mit der Freiraumgestaltung auseinandergesetzt. Dabei nehmen Wege und Plätze eine bedeutende Stellung ein. Basis für das engmaschige Wegnetz und für die Förderung des Zufussgehens waren die sogenannten Winterwege. Diese dienten früher der Landwirtschaft, um das im frühen Winter geschlagene Holz, zum Teil mit Schlitten, durch das Dorf zu transportieren. Deshalb mussten die Winterwege überall offengehalten werden. Die Regel besagte, dass während der Wintermonate die Wege durch die Eigentümerinnen im Grenzbereich offen und für Fussgänger durchgehend begehbar zu halten seien.

Vorgehen

Das Verkehrskonzept – von der Gemeindeversammlung 1993 gutgeheissen und in der Folge schrittweise umgesetzt – ist als Meilenstein zu bezeichnen. Einerseits wurde die Einführung von Tempo 30 im Dorf beschlossen. Andererseits gelang es, die Erhaltung des dichten Wegnetzes als Grundsatz festzuhalten. Anschliessend wurde auf Antrag einer Bürgerinitiative das Projekt für den Ganzjahresfussweg – teils auf dem Trassée des Winterweges, teils mit abgeändertem Wegverlauf – entwickelt. Die Finanzierung konnte durch die Aktion «Schoggitaler» 1998 des Schweizer Heimatschutzes und durch einen Gemeindegeldkredit sichergestellt werden. Hierauf führte der Gemeinderat Landerwerbsverhandlungen und förderte das Projekt in Zusammenarbeit mit «Pro Mollis», so dass der Jahreszeitenweg 2000 gebaut werden konnte. Das Wegsystem öffnete auch Spielräume für die Gestaltung der Strassenräume; so wurde die Dorfstrasse zwischen 2003 und 2005 neu gestaltet.

Zeitraum

1993: Verkehrskonzept mit anschliessender Umsetzung
1999 – 2001: Umsetzung Jahreszeitenweg
2003 – 2005: Gestaltung des Strassenraumes der Dorfstrasse

Organisation

Konzept / Dokumentation: Stiftung «Pro Mollis» in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat
Trägerschaft: Taleraktion des Schweizer Heimatschutzes und Pro Natura
Projekt Jahreszeitenweg: Beglinger Grünplanung AG
Realisierung: Bauamt der Gemeinde Mollis



Finanzierung

Gemeinde:	CHF 100'000.-
Verschiedene Organisationen / Stiftungen:	CHF 295'000.-
Total Jahreszeitenweg:	CHF 395'000.-

Umsetzung

Die Umsetzung des Fusswegnetzes und die Gestaltung der Strassenräume im Koexistenzprinzip fusst auf einer integrativen Behandlung der öffentlichen Räume und erfolgte in einem langjährigen Planungs- und Realisierungsprozess. «Pro Mollis» war aktive Trägerin dieses Prozesses und in allen Bereichen involviert. Dementsprechend wurden Gestaltungsanliegen des Wegnetzes auch in Neubauquartieren mitberücksichtigt. Mit dem Jahreszeitenweg wurden bedeutende Wegstücke ergänzt und die durchgehende Fusswegverbindung von Norden nach Süden in einer Distanz von ca. 2 Kilometern geschlossen. Der Weg dient den Schulkindern, um aus allen Quartieren östlich der Dorfstrasse zum Schulhaus zu gelangen. Er wurde auch geschaffen, um separate Trottoirs im historischen Ortskern längs der Dorfstrasse zu vermeiden. Der Weg verläuft stufenfrei, ist aber an manchen Stellen mit Schranken versehen, die mit Rollstühlen und Kinderwagen bewältigt werden können, aber die Benützung durch Motorvelos und Fahrräder verhindern sollen.

Bewertung der Jury

Modellhaft und mit viel persönlichem Engagement erfolgte in Mollis eine langjährige, sorgfältige Planung der Gesamtheit der öffentlichen Räume. Mit scheinbar kleinen Eingriffen wurde viel für eine orts- und bewohnergerechte Gestaltung erreicht und umgesetzt. Erwähnt sei hier der Umgang mit dem achteckigen Brunnen des bekannten Glarner Architekten Hans Leuzinger, der gedreht mit neuer Selbstverständlichkeit in der Achse der Hauptgasse steht. Oder die originellen, halbkreisförmigen Pflästerungen auf der Hauptgasse dort, wo Seitenwege auf den Strassenraum treffen. Das ganze Dorfbild ist geprägt von dieser Art unscheinbarer, aber angenehmer und fussgängerfreundlicher Eingriffe.

Speziell würdigt die Fachjury den Jahreszeitenweg, ein schmaler Fussweg durch Felder und entlang Gärten, hinter der Hauszeile der Hauptgasse. Der Weg reaktiviert einen historischen Weg. In vielen Gemeinden der Schweiz findet sich diese Art «hintere Erschliessung», die dann wegen einer autogerechten Erschliessung vernachlässigt wurde und vielfach verloren ging oder unterbrochen wurde. Im Falle von Mollis konnte solch ein «Hintendurchweg» reaktiviert und ihm zusätzliche neue Funktionen – vor allem als Schulweg, aber auch als Erholungsweg – gegeben werden. In diesem Sinne ist das Projekt «Jahreszeitenweg Mollis» ein Signal und eine Aufforderung solche räumlich vorhandenen, aber unterbrochenen und vergessenen Fusswegverbindungen wieder zu entdecken und zu aktivieren.





Renens (VD): Renens Cœur de ville

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



Ausgangslage

Renens hatte wie manch vergleichbare Agglomerationsgemeinde seit den ausgehenden 1960-Jahren mit viel Verkehr in ihrem Zentrum zu kämpfen. Die Funktion als Einkaufs- und Begegnungsort und als sozialer Treffpunkt wurde zunehmend beeinträchtigt. Eine erste Modernisierung der Place du marché in den 1970er-Jahren zeigte das Potenzial dieses Ortes. Als Anfang der 2000er-Jahre private Entwicklungsprojekte zur Diskussion standen, wurden die Zeichen der Zeit erkannt, und ein umfassender Planungsprozess für das ganze Ortszentrum in die Wege geleitet.

Vorgehen

Beim Projekt «Cœur de ville» 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 der Stadt. Es wurde mit einem aufwändigen Planungsprozess schrittweise vorangetrieben; exemplarisch dafür ist die Durchführung des Wettbewerbes für die Sanierung und Neugestaltung der Place du marché, bei dem die Projektvorschläge öffentlich präsentiert und juriert wurden. Neben Vertretern/innen der politischen Parteien, des Gewerbes, der Jugend- und der Seniorenvereinigungen wurden im Planungsprozess auch die Behindertenorganisationen miteinbezogen. Die Gewährleistung der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität im Zentrum von Renens konnte somit berücksichtigt werden; beispielsweise wurde als Verbindung zwischen der Rue du Midi und Place de la Marche eine behindertengerechte Rampe gebaut.

Zeitraum

2006: Wettbewerb – Siegerprojekt «Labour» des Büros «Paysagestion»
2008: Abstimmung über den Richtplan (76% Ja-Anteil)
2009: Baugenehmigungen und Abstimmung über den Baukredit
Februar 2010: Baubeginn
April 2011: Einweihung des Marktplatzes

Finanzierung

Kosten: CHF 6.5 Mio.



Organisation

Bauherrschaft:	Gemeinde Renens
Projektleitung:	Paysagegestion SA, Lausanne (inkl. Landschaftsarchitektur)
Architekt des Daches:	Localarchitecture, Lausanne
Bauingenieur:	RLJ ingénieurs (Platz), BG ingénieurs conseils (Dach)
Beleuchtung:	Aebischer & Bovigny

Umsetzung

Die Place du marché sowie die Rue Neuve – bereits seit den 1970er-Jahren als Fussgängerzonen signalisiert – wurden als öffentliche Begegnungsräume neu gestaltet. Das zubringende Strassennetz beruht auf dem Koexistenzprinzip zwischen Fussverkehr, Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr und ist als Begegnungszone signalisiert. Verschiedene kleinere Wegverbindungen und Durchgänge sind dem Fussverkehr vorbehalten und sorgen für eine angenehme Netzdurchlässigkeit. Zusätzlich wurden mehrere «Pocket Gardens» realisiert, die zu einem Ensemble von öffentlich zugänglichen und nutzbaren Räumen beitragen.

Bewertung der Jury

Das Projekt «Renens Cœur de ville» überzeugte die Jury durch die Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raumes im Ortszentrum, die neu gewonnene Attraktivität der Verbindungen für den Fussverkehr und den partizipativen Planungsprozess unter Einbezug der Bedürfnisse der Bevölkerung. Das Ortszentrum wurde in seiner Funktion unterstützt und hat deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen. Der neue Place du marché – mit seinem Mobiliar gleichzeitig ästhetisch und funktional – verschafft der Bevölkerung einen Mehrwert. Der partizipative Planungsprozess, bei dem alle wichtigen Interessengruppen einbezogen waren, hat diese Akzeptanz sicherlich positiv beeinflusst. Die angrenzenden, als Fussgängerzonen oder Begegnungszonen gestalteten Strassen sind zu Fuss deutlich sicherer geworden und laden zum Flanieren ein. Die «Pocket Gardens» in der Rue Neuve sind eine innovative, unkonventionelle Lösung, um die Attraktivität des öffentlichen Raumes zu fördern. Das Projekt – in einem Umfeld, in dem der Verdichtungs- und Aufwertungsprozess noch nicht abgeschlossen ist – besticht durch seine Konsequenz und Konsistenz. Es trägt substantziell zur Verbesserung der Bedingungen des Fussverkehrs und zur Erhöhung der Lebensqualität in dieser Agglomerationsgemeinde bei. Gleichzeitig ist es auch Ansporn, die städtebauliche Aufwertung, z.B. mit einer baldigen Neugestaltung der Querung der Avenue du 14-Avril oder mit einer geplanten Fussgängerbrücke über die Bahngeleise als Verbindung zwischen Renens und Chavannes, fortzusetzen.





Kanton Tessin / GMT-SI: Piano di Mobilità Scolastica – Meglio a piedi sul percorso casa – scuola

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder



Ausgangslage

Im Tessin ist der Schulweg ein tägliches Problem: etwa 50% der Schüler/innen erreicht die Schule im Auto. Je mehr Fahrzeuge sich dem Schulweg entlang bewegen, desto grösser ist die Gefahr für die Kinder. Um diese negative Spirale zu durchbrechen (weniger motorisierter Verkehr verleitet mehr Personen dazu, das Auto stehen zu lassen und zu Fuss zu gehen, was die Sicherheit und Lebensqualität erhöht), hat das Projekt Meglio a Piedi sul percorso casa-scuola (initiiert im Jahr 2004) 2010 ein neuartiges Instrument entwickelt, den «Piano di Mobilità Scolastica».

Vorgehen

Entwickelt wurde das Instrument im Rahmen von «Meglio a piedi sul percorso casa-scuola», einem kantonalen, vom «Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana GMT-SI» koordinierten Projekt. Begleitet wird das Projekt von Behördenvertreter/innen aus den Bereichen Gesundheit, Transporte/Mobilität und Bildung sowie von Vertreter/innen weiterer Organisationen (Elternvereinigungen, Kinderinteressen, Unfallprävention). Das Projekt möchte mit lokalen Schulwegplänen eine moderne Planung fördern. Diese soll der Gesundheitsförderung Rechnung tragen und auch die infrastrukturellen Bedingungen den Bedürfnissen von Kindern anpassen.

Zeitraum

2009 - 2010

Organisation

Projektkoordination: GMT-SI.

Begleitgruppe: Dipartimento della Sanità e della Socialità (Servizio di promozione e valutazione sanitaria), Dipartimento del Territorio (Sezione della mobilità e Ufficio della segnaletica stradale e degli impianti pubblicitari), Dipartimento della Cultura e dello Sport (Ufficio delle scuole comunali), Dipartimento delle Istituzioni (Strade più Sicure), Ufficio Prevenzione Infortuni, Conferenza Cantonale Genitori und Pro Juventute.

Finanzierung

Das Projekt ist durch kantonale Beiträge unterstützt, Gemeindeprojekte für den Piano Mobilità Scolastica können aber auch zur Hälfte durch den vom Lotteriefonds zur Verfügung gestellten Kredit von CHF 300'000.- finanziert werden.

Weitere Beiträge: Promozione Salute Svizzera, Centro di servizi per una mobilità innovativa e soste-



nibile DATEC, Ufficio federale dell'energia Svizzera Energia, Fondo Lotteria intercantonale Swisslos, Fondo per la Sicurezza Stradale, Associazione Traffico e Ambiente.

Umsetzung

Der Piano di Mobilità Scolastica (PMS) wird von einer gemeindeeigenen Arbeitsgruppe ausgearbeitet. In dieser von Expert/innen koordinierten Arbeitsgruppe sind alle in die Schulmobilität involvierten Akteure vertreten: Gemeinderät/innen, Schulleiter/innen, Lehrer/innen, Eltern, BFU-Delegierte, Polizeimitglieder und natürlich auch Kinder. Aufgrund einer detaillierten Analyse der Situation und von Besuchen vor Ort werden sowohl bauliche Massnahmen als auch Kampagnenelemente zur Verkehrserziehung und Sensibilisierung ausgearbeitet. So entsteht ein gemeinsames Projekt für eine partnerschaftliche Planung, welches fähig ist, die durch die Schulmobilität verursachten Probleme anzugehen. Weiter werden die Bedingungen für ein gesamtkommunales Langsamverkehrsnetz aufgezeigt, welches vor allem den schwächsten Verkehrsteilnehmenden zugutekommt. Die wichtigsten Punkte des Piano di Mobilità Scolastica (vorgestellt im Handbuch «Mobilità Scolastica Sostenibile»), sind die Konzepte Isola felice (Im Umkreis von 300 – 500m der Schule ist der motorisierte Verkehr untersagt resp. limitiert), Haltestellen Scendi e Vivi (in angemessener Entfernung von der Schule festgelegte Haltestellen von denen aus die Schule zu Fuss erreicht werden muss), Occhi Vigili (instruierte Erwachsene welche neuralgische Verkehrsübergänge überwachen), Spazio Amico (ein Netz von Gewerbetreibenden, welche mittels eines Ausweises/Klebers ihre Hilfsbereitschaft für Schüler in Schwierigkeiten deklarieren) und gut sichtbare Kleidung für den Schulweg. Seit der Vorstellung des Piani di Mobilità Scolastica im Oktober 2010 sind 26 Gemeinden mit ungefähr 55 Schulen dem Projekt beigetreten. Als Ergebnisse der Schulwegpläne konnte eine Abnahme des Autoverkehrs rund um die Schulen festgestellt werden.

Bewertung der Jury

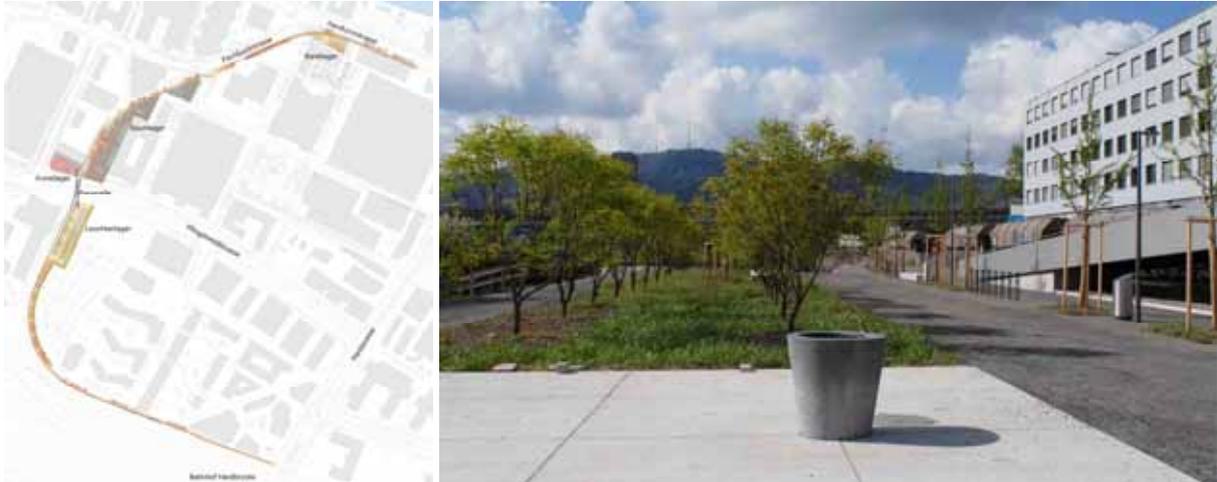
Die Fachjury hat beim Projekt «Piano Mobilità Scolastica – Meglio a piedi» der gesamtheitliche Ansatz der kantonsweiten Koordination und der breiten Einbindung von Anspruchsgruppen überzeugt. Es zeigt einerseits Vorgehen und Massnahmen für sichere und angenehme Schulwegverbindungen sowie Vorschläge für publikumswirksame Information und Sensibilisierung auf. Andererseits wurden auch innovative Ansätze wie die Isola Felice (ein Rayon, innerhalb dessen keine Fahrtransporte von Schüler/innen stattfinden sollen) sowie die Elternhaltestellen (Anhaltestellen, welche in einiger Entfernung von den Schulhäusern liegen) erarbeitet. Diese Ansätze stellen konkrete Antworten auf die Problematik der mangelnden Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen dar, welche nicht zuletzt durch Elterntaxis verursacht werden. Die «Piani di Mobilità Scolastica» erzielen zudem auch in Bereichen wie Gesundheit und Reduktion der Luftverschmutzung eine präventive Wirkung.





Zürich (ZH): Rückeroberung der Stadt – Gleisbogen Zürich-West

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



Ausgangslage

Das Projekt Gleisbogen ist Teil des Entwicklungsgebietes Zürich-West, das sich im Umbruch vom Industrie- zum Trendquartier befindet. Die ehemaligen Industriebauten werden abgerissen und durch moderne Wohn- und Dienstleistungsgebäude ersetzt. Mit dem ungenutzten Trassée der Industriegleise stand der Stadt ein Band zur Erschliessung des zukünftigen Quartieres zur Verfügung.

Vorgehen

Rund um die eigentliche Fussgänger- und Veloroute des Gleisbogens, die sich als roter Faden durch den Perimeter zieht, entsteht in Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privaten Grundeigentümer/innen ein sich wandelnder und entwickelnder, öffentlich zugänglicher Raum nach dem Grundprinzip einer urbanen Toolbox. Die Tools orientieren sich am Standort und thematisieren den Vorgang des Lagerns. Die Flächen waren ursprünglich als Zwischenlager für die Baumaterialien des Gleisbogens vorgesehen. Die Etappierung kann dank des Baukastenprinzips flexibel dem Stand der Verhandlungen und der Planung angepasst werden.

Zeitraum

- 2002/2003: Studienauftrag
- 2003 – 2005: Realisierung Banklager vor Puls 5, Realisierung 1. Teil Baumlager beim West-Park
- 2007: Vertrag mit Grundeigentümern Maagareal Plus
- 2008: Gemeinderatsbeschluss zum Netto-Objektkredit Gleisbogen
- 2009 – 2010: Realisierung Passarelle und Wegabschnitt vom Puls 5 bis Pfingstweid-Areal
- 2011: Realisierung Zahnradstrasse bis Bahnhof Hardrücke, Erweiterung 2. Teil Baumlager
- 2011 – 2013: Bau Action Tool Kunstlager, Realisierung vor Escherterrassen

Organisation

- Bauherrschaft: Grün Stadt Zürich: Gesamtprojektleitung; Tiefbauamt Stadt Zürich: Projektleitung Passarelle und Basic Kit, ewz Stadt Zürich: Beleuchtung
- Landschaftsarchitektur: Hager Partner AG, Zürich
- Architektur Passarelle: huggenbergerfries Architekten AG ETH SIA, Zürich
- Bauingenieur: Aerni + Aerni Ingenieure AG, Zürich
- Statik Passarelle: Bänziger Partner AG, Zürich



Verkehrsplanung: Ingenieurbüro Heierli AG, Zürich
Kunst: Beat Zoderer, Wettingen
Beratung Beleuchtung: d-lite lichtdesign, Zürich
Altlastensanierung: Triatec Consulting AG, Zürich
Umwelt- / Naturschutz: topos Marti & Müller, Zürich

Finanzierung

Beleuchtung (EWZ): CHF 2.80 Mio.
Passerelle (Tiefbauamt Stadt Zürich): CHF 6.82 Mio.
Wegverbindung (Grün Stadt Zürich): CHF 9.84 Mio.
Objektkredit brutto: CHF 19'46 Mio.
Beteiligung Privater: Planung CHF 139'000.- weitere Beiträge CHF 670'000.-
(Finanzierung Tools auf privatem Grund durch Private)

Umsetzung

Das Projekt «Gleisbogen» erschliesst im Entwicklungsgebiet Zürich-West, als öffentliche Flaniermeile, Erholungs- und Bewegungsraum konzipiert, das Gebiet zwischen dem Bahnhof Hardbrücke über die Pflingstweidstrasse bis zum Escher-Wyss-Platz. Rückgrat und roter Faden des Projektes ist ein 5 bis 10 Meter breites Wegband. Ein roter Betonbelag definiert den Fuss- und Radweg. Über die Pflingstweidstrasse hinweg führt eine markante Passerelle, die dank flacher Rampen rollstuhl-gängig ist. In ihren Funktionen teilweise noch nicht abschliessend bestimmte Freiflächen, welche direkt am Weg liegen, können in Zukunft angeeignet werden und entweder als «Park Tools» dauerhaft parkartigen Charakter haben oder temporär als sogenannte «Action Tools» genutzt werden.

Bewertung der Jury

Das Projekt überragt in seiner Dimension und Qualität die anderen Eingaben der Stadt Zürich für den «Flâneur d'Or 2011». Die Fachjury würdigt es als spannend und grosszügig, wenn auch noch nicht ganz fertig gestellt, was bei der Dynamik der Umfeldentwicklung richtig erscheint und eine Chance ist, auf neue Bedürfnisse zu reagieren. Zu einem frühen Zeitpunkt wurde in einem boomenden Quartier ein Zeichen für die Vernetzung der Quartiere und den Fuss- und Veloverkehr gesetzt. Es entstanden damit neue Beziehungen, welche im Zusammenwirken der öffentlichen Hand und privaten Investoren «eingelbt» werden können. Das Projekt schafft gleichzeitig Durchlässigkeit und einen räumlich wahrnehmbaren Korridor, an dem sich Erschliessung, Erholungsflächen und Lebensräume wie an einer Perlen-schnur aufreihen und so die Brüche in diesem Stadtteil zwischen Limmat und Gleisen überwinden hilft. Das Wegband weist keine Trennung zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden auf; ob dies so funktioniert, wird sich im Betrieb weisen müssen. Eine grosse und «teure» Geste bildet die Passerelle, welche rollstuhl-gängig ausgelegt ist; die Behindertengerechtigkeit und die mit schmalen Stufen ausgestatteten Zugangstreppen überzeugen jedoch nicht restlos. Noch nutzen nicht viele Fuss-gängerinnen und Velofahrer das Wegband, was daran liegt, dass erst $\frac{2}{3}$ des Weges fertiggestellt sind und auch die angeschlossenen Bebauungen erst bezogen werden. Entsprechend wird es Zeit brau-chen, bis die Quartiernutzer/innen den neuen öffentlichen Raum in Beschlag nehmen.





Erwähnungen

Disentis / Mustér (GR): Tempo-30-Zone

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen

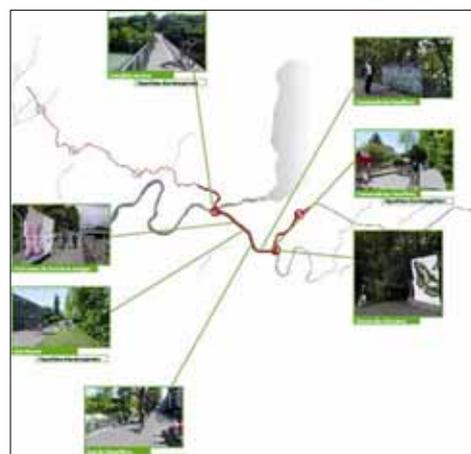
In der Gemeinde Disentis (ca. 2'300 Einwohnende) wurde grossflächig Tempo 30 eingeführt. Einbezogen wurden dabei auch die beiden Kantonsstrassen in Richtung Oberalp und Lukmanier. Diese Lösung, die im Kanton Graubünden bereits mancherorts praktiziert wird, trägt in den oftmals schmalen Strassenzügen viel zur Verkehrsberuhigung sowie zur Verbesserung der Fussgängersicherheit und Aufenthaltsqualität bei.



Genève (GE): La voie verte d'agglomération

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder

«La Voie verte d'agglomération» ist ein kantons- und grenzüberschreitendes Projekt, welches eine Verbindung quer durch die Agglomeration Genf bildet. Dieser Fuss- und Veloweg orientiert sich an Grünbereichen und kann in dieser Optik als langgezogene Parkanlage bezeichnet werden. Die Umsetzung ist noch nicht abgeschlossen und wird die zuständigen Behörden auf Stufe Kanton und Gemeinde noch längere Zeit beschäftigen. Die agglomerationsübergreifende Betrachtungsweise unter Berücksichtigung des vorhandenen Grün- und Gewässernetzes ist ein interessanter und den aktuellen Erfordernissen angepasster Ansatz.





Glattal (ZH): Glattalbahn – Vernetzter Langsamverkehr

Kategorie: Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Das Netz der Glattalbahn mit 21 neuen Haltestellen entstand in drei Etappen und wurde im Dezember 2010 eingeweiht. Die Gesamtprojektleitung Glattalbahn sah die Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht als Hindernis, sondern nutzte sie für das Zusammenbringen aller relevanten Anspruchsgruppen in der Arbeitsgruppe «Vernetzter Langsamverkehr VLV». In der Arbeitsgruppe wurden auch die Interessen des Fussverkehrs, der die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste zu den Haltestellen der Glattalbahn bringt, berücksichtigt. Mit dem VLV wurde der gesamtverkehrliche Ansatz des Projekts Glattalbahn gestärkt und eine praxisorientierte Lösungssuche erreicht. Dank dieser Methodik war eine konsequente behindertengerechte Ausgestaltung der neuen Infrastrukturen als selbstverständlicher Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern möglich.



Horgen (ZH): Begegnungszone Bahnhof

Kategorie: Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Die Begegnungszone Bahnhof ist eine markante städtebauliche Aufwertung Horgens (ca. 19'000 Einwohnende) mit neugestalteter Seestrasse, verbreiterten Fussgängerbereichen, neuer Passerelle vom Stadtzentrum zu Perrons und See, sowie Aufwertung der Personenunterführung zum Seeuferweg und Schiffsteg. Für den Fussverkehr wurde mit diesem Projekt eine deutliche Verbesserung der Zugänglichkeit und Querbarkeit des Bahnhofsareals sowie der Verknüpfung der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Die Platzgestaltung ist durch ein grossmassstäbliches Farbkonzept geprägt. Die Jury anerkennt den Einsatz von Farbe als Gestaltungselement als innovativen Ansatz, um die Aufmerksamkeit der Autofahrenden zu erhöhen und ein tieferes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen, empfand die Detailgestaltung aber eher als überinstrumentiert.





Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen

Die Via Motta liegt im Zentrum von Massagno. Im Bereich zwischen Altersheim und Kino Lux wurde mit zurückhaltenden, an sich unspektakulären gestalterischen Interventionen (Belag, Beleuchtung, Möblierung) eine markante städtebauliche Aufwertung geschaffen, die dazu beiträgt, dass die vorher nur schlecht eingehaltene Geschwindigkeit in der Tempo-30-Zone deutlich gesenkt werden konnte. Das Verhalten von Fussgänger/innen und Fahrzeuglenkenden hat sich so verändert, dass auch die Signalisierung einer Begegnungszone denkbar wäre.



Rheinfelden (AG): Plan Lumière - Beleuchtungskonzept beider Rheinfelden

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder

Die Städte Rheinfelden (AG) und Rheinfelden-Baden (D) haben ein gemeinsames Beleuchtungskonzept ausarbeiten lassen, um für zukünftige Planungen und Regulierungen des nächtlichen Aussenraumes verbindliche Grundlagen zu haben. Im Projekt wurde versucht mit Hilfe der Beleuchtung das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen und eine bessere Fussgängerlenkung zu erreichen. Dank den tieferen Lichtpunkten und der erhöhten Lichtqualität konnte eine einladendere Atmosphäre geschaffen werden. Mit dem Thema Licht / Beleuchtung wurde ein wichtiges Fussgängeranliegen aufgenommen und kohärent umgesetzt, das auch bei zukünftigen «Flâneur d'Or»-Austragungen – allenfalls mit Aufzeigen, wie die Bevölkerung partizipativ in den Erarbeitungsprozess integriert werden kann – vermehrt in den Fokus gerückt werden könnte.





Capriasca (TI): Percorsi pedonali (meglio a piedi)

Kategorie: Verkehrskonzepte und -planungen

Im Projekt der Gemeinde Capriasca wurde, ausgehend von den Schulwegen, ein Gesamtfusswegnetz mit folgenden Vorgaben ausgearbeitet: fortlaufend, wiedererkennbar, sicherer, angenehm, attraktiv und angemessen. Darüber hinaus trägt das Wegnetz zur Wertsteigerung des Gesamtverkehrssystems bei, da es den Infrastrukturen eine Serie von zusätzlichen Eingriffen zur Aufwertung der Umgebung zur Seite stellt. Die Schulwege wurden so zum Anstoss für ein umfassenderes Projekt, welches helfen kann, die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu lösen.

