



Jurybericht Flâneur d'Or 2017

Fussverkehrspreis Infrastruktur

Oktober 2017



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2017
 Fussverkehrspreis Infrastruktur
 Prix des aménagements piétons
 Premio infrastrutture pedonali



Schweizerische Eidgenossenschaft
 Confédération suisse
 Confederazione Svizzera
 Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

vcs ate ata

BSLA
 F S A P

VOIMA



Schweizerischer Gemeindeverband
 Association des Communes Suisses
 Associazione dei Comuni Svizzeri
 Associaziun da las Vischnancas Svizras



espazium ≡

TEC21
 TRACÉS
 archi

**HOCH
 PART
 ERRE**

Schweizerischer Städteverband
 Union des villes suisses
 Unione delle città svizzere





Inhaltsverzeichnis

1.	Fussverkehrspreis Infrastruktur	3
	Einleitung	3
	Teilnahmebedingungen	3
	Wettbewerbskategorien	3
	Bewertungskriterien	4
	Jury	4
	Jurierung	4
	Übersicht prämierte Projekte	7
	Schlussbemerkungen	7
	Genehmigung	9
2.	Hauptpreis.....	10
	Biel (BE): Schüssinsel – Eine Oase im Herzen der Stadt	10
3.	Auszeichnungen	14
	Cham (ZG): Lorzenweg – Fussweg von Cham bis Hagendorn	14
	Chur (GR): Fussgängerzone vom Bahnhof- bis Martinsplatz	16
	Genève: Place du Vélodrome	18
	La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés	20
	Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac	22
	Niederlenz (AG): Umgestaltung der Hauptstrasse	24
	Riva San Vitale (TI): Riquifica urbana di Piazza Grande	26
	Winterthur (ZH): Gleisquerung Stadtmitte Winterthur	28
4.	Erwähnungen	30
	Genève: Square de Chantepoulet	30
	Genève: Place du Rhône.....	30
	Versoix (GE): A l'ombre de la treille.....	31
	Zürich (ZH): Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon	31

Impressum

Organisation / Jurybericht

Fussverkehr Schweiz
 Pascal Regli / Adeline Seydoux
 Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich
 043 488 40 30 / flaneurdor@fussverkehr.ch

Fotos

Wettbewerbseingaben und Fussverkehr Schweiz

Bezug / Download

Fussverkehr Schweiz / www.flaneurdor.ch / www.fussverkehr.ch

Unterstützende Stellen und Medienpartner

Bundesamt für Strassen, Langsamverkehr; Signal AG;
 Verkehrsclub der Schweiz; Hochparterre; Schweizerischer Gemeindeverband;
 Schweizerischer Städteverband; archi espazium; voima

© Oktober 2017



1 Fussverkehrspreis Infrastruktur

Einleitung

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert alle drei Jahre Infrastrukturen im öffentlichen Raum, die den Fussverkehr im speziellen Masse fördern und die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen. Der Wettbewerb wird von Fussverkehr Schweiz durchgeführt und vom Bundesamt für Strassen ASTRA und weiteren Partnern unterstützt.

Der nationale Wettbewerb, der zum neunten 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 Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert haben. Damit sollen Best Practice und Impulse zur Nachahmung vermittelt werden. Neben einer von der Signal AG gesponsorten Preissumme von CHF 10'000.– für den Hauptpreis werden mehrere Auszeichnungen vergeben. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden anlässlich einer Veranstaltung bekannt gemacht. Die Zeitschriften «Schweizer Gemeinde» und «Hochparterre» werden die Siegerprojekte prominent porträtieren.

Teilnahmebedingungen

Teilnehmen können Gemeinden, Organisationen, Unternehmen, Ingenieur- und Planungsbüros sowie Gruppen und Fachpersonen.

Ein Projekt muss bei der Einreichung zumindest teilweise realisiert sein, so dass im Rahmen der Jurierung eine Besichtigung vor Ort möglich ist. Konzepte und Leitbilder müssen von den Behörden als verbindlich erklärt sein.

Dem Wettbewerbsveranstalter wird das Recht eingeräumt, die eingereichten Unterlagen zu publizieren und öffentlich auszustellen. Die mit der Bewerbung eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum des Wettbewerbsveranstalters über.

Wettbewerbskategorien

- Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder
- fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Kantonsstrassen
- fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen
- Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

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



Siegerprojekt Flâneur d'Or 2014
«Stadt Zürich: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung» (Foto: M. Latzel)



Bewertungskriterien

Die Jury bewertete die Eingaben nach folgenden Kriterien:

- erfolgreiche Umsetzung
- Funktionalität, Gestaltungsqualität und Aneignung durch die Bevölkerung
- Sicherheit, Komfort und Hindernisfreiheit
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug Bevölkerung, Mut etc.)
- Effizienz der eingesetzten Mittel
- Qualität der Unterlagen

Jury

- Yves Delacrétaz, Professor Verkehrsplanung und Mobilität, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- Werner Huber, dipl. Architekt ETH, Redaktor «Hochparterre»
- Marcel John, dipl. Ing. ETH/SIA, Kantonsingenieur St.Gallen
- Heidi Meyer, Dr. phil Geografin, Bundesamt für Strassen ASTRA, Langsamverkehr
- Jasmine Montel-Cambou, Verkehrsingenieurin, Amt für Mobilität Kanton Freiburg, Fachstelle Langsamverkehr
- Michael Rytz, dipl. Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- Enrico Sassi, Architekt SIA, Studio Enrico Sassi, Redaktor Zeitschrift «archi»
- Thomas Schweizer, dipl. phil II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
- Peter Wullschleger, Landschaftsarchitekt, Geschäftsführer Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen BSLA

Jurierung

Insgesamt wurden 51 Projekte termingerecht eingeegeben. 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:

Kategorie	Projekte
Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder	12
Infrastrukturen auf Kantonsstrassen	8
Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen	27
Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr	4
Total	51

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:

- Durchführung der 1. Beurteilungsrunde am 23. Juni 2017
- Durchführung der 2. Beurteilungsrunde und der Prämierung am 23. August 2017

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



Kategorie «Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder»	
«Grundlage für Realisierung»	5
«Planungskonzept»	4
«Förderung spezieller Anliegen»	3

Kategorie «Infrastrukturen auf Kantonsstrassen»	
«Verkehrsberuhigung an Kantonsstrassen»	3
«Diverses an Kantonsstrasse»	3
«Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten»	2

Kategorie «Infrastrukturen auf Gemeindestrassen»	
«Uferweg»	5
«Brücke / Steg»	2
«Park / Erschliessung Grünraum»	4
«Platzgestaltung»	9
«Ortszentrum aufwerten»	4
«Quartierentwicklung»	3

Kategorie «Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr»	
«Bahnhofplatz»	2
«Schnittstelle neu gestalten»	2

Nach eingehenden Diskussionen wurden an der 1. Jurysitzung von den 51 Eingabedossiers 21 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 Schweizer Fachstelle «Hindernisfreie Architektur» die verbleibenden Projekte hinsichtlich der Hindernisfreiheit und erstellte als Hilfsmittel für den weiteren Jurierungsprozess einen Kurzbericht.

Zu Beginn der 2. Jurysitzung wurde auf Antrag eines Jurymitglieds 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 9 Projekte ausgeschieden, so dass nach der zweiten Beurteilungsrunde 13 Projekte zur Auswahl standen.

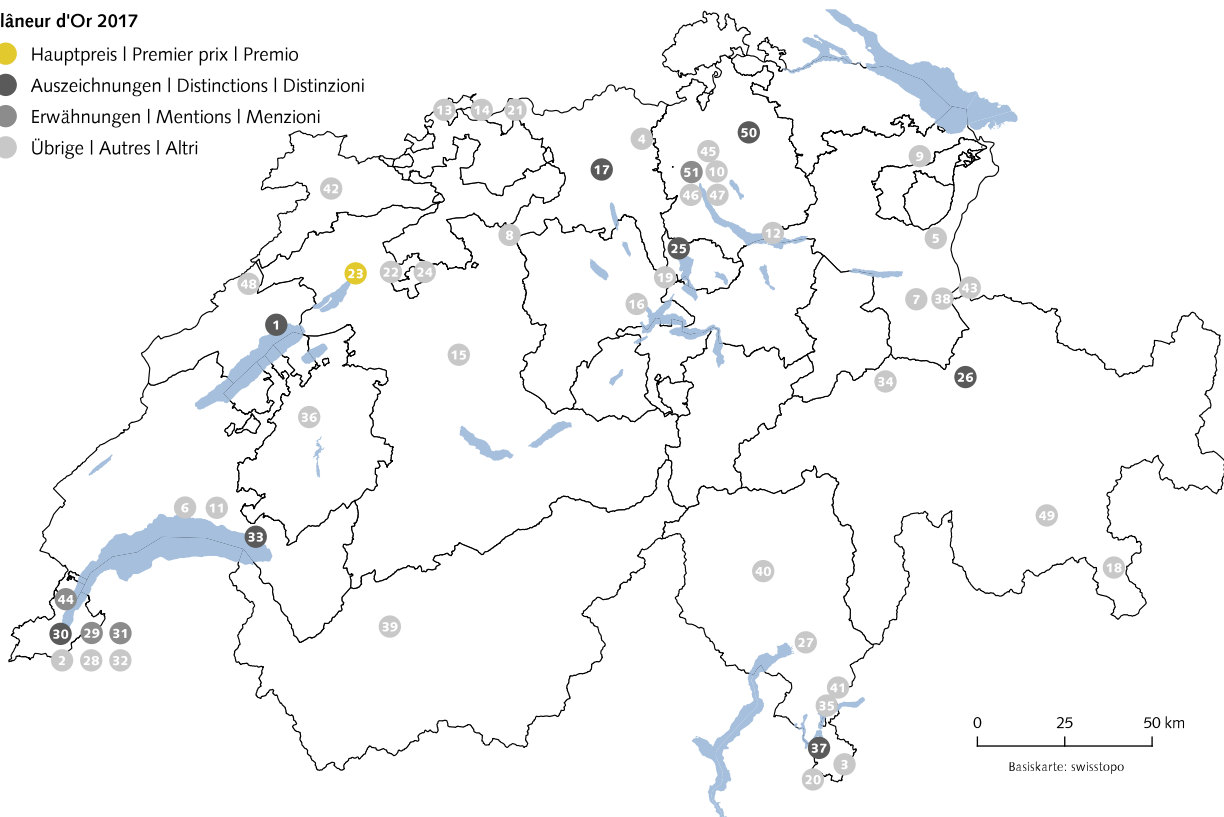
Aus diesen Projekten erkor die Jury einstimmig folgende Preisträger:

- 1 Projekt erhält den Hauptpreis.
- 8 Projekte erhalten eine Auszeichnung.
- 4 Projekte bekommen eine Erwähnung.



Flâneur d'Or 2017

- Hauptpreis | Premier prix | Premio
- Auszeichnungen | Distinctions | Distinzioni
- Erwähnungen | Mentions | Menzioni
- Übrige | Autres | Altri



Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder | Concepts et planifications de mobilité, schémas directeurs | Concetti e piani direttori inerenti la mobilità, linee guida

- 1 Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac
- 2 Carouge: de fil en aiguille
- 3 Castel San Pietro: La «Costa» Percorso Cuntitt
- 4 Ennetbaden: Öffentliche Räume Bäderquartier. Sanierung und Neugestaltung
- 5 Gams: Fuss- und Radverkehrskonzept
- 6 Lausanne: Etude stratégique d'évolution du paysage de l'Est lausannois
- 7 Mels: Strassenraumgestaltungskonzept Begegnungszone Dorfkern
- 8 Roggwil-Melchnau: Rottaler BahnTrail
- 9 St. Gallen: Stägestadt
- 10 Zürich: Leitbild innerer Kreis 5 - Umsetzungen Josefstrasse und Dennerplatz
- 11 Verein zur Förderung der Schweizer Bankkultur
- 12 Zebrastreifen- Safari: Digitale Infrastruktur für Fussgänger

Infrastrukturen auf Kantonstrassen | Réaménagements de routes cantonales | Infrastrutture su strade principali

- 13 Basel: Tempo 30-Wechselsignal-Strecken im Kanton Basel-Stadt
- 14 Basel: Licht Einfall - Fussgängerführung am Kreisel Luzerner- / Wasgenring
- 15 Biglen: Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen
- 16 Luzern: Innovativer Gestaltungsansatz für urbanstes Quartier der Stadt Luzern
- 17 Niederlenz: Sanierung Hauptstrasse mit flankierenden Massnahmen
- 18 Poschiavo: Fusswegverbindung via Bernina
- 19 Risch Rotkreuz: Begegnungszonen Kreuzplat / Bahnhof Nord
- 20 Stabio: Via Segeno

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen | Réaménagements de routes communales, chemins et places | Infrastrutture su strade comunali, sentieri e piazze

- 21 Basel: Rheinuferpromenade St. Johann
- 22 Biel: Esplanade des Kongresshauses Biel

- 23 Biene: Ile-de-la-Suze
- 24 Biene: Chemin de rive, secteur «Beau-Rivage»
- 25 Cham: Lorzenweg (Fusswegverbindungen zwischen Cham und Hagendorn)
- 26 Chur: Fussgängerzone vom Bahnhofplatz bis zum Martinsplatz
- 27 Cugnasco-Gerra: Liaison piétonne, passerelle
- 28 Genève: Promenade de l'Aire
- 29 Genève: Réaménagement de la place du Rhône
- 30 Genève: Réaménagement de la place du Vélodrome
- 31 Genève: Réaménagement du square de Chantepoulet
- 32 Genève: Réaménagement du chemin Eugène-Rigot
- 33 La Tour-de-Peilz: Place publique des Anciens Fossés
- 34 Laax: Fuss- und Radwegbrücke «Punt Staderas»
- 35 Lugano: Pavimentazioni e arredo del centro storico - Piazza Bernardino Luini
- 36 Neyruz: Voies Tinguely
- 37 Riva San Vitale: Riqualifica urbana di Piazza Grande e moderazione del traffico
- 38 Sargans: Strassenraumgestaltung Städtchenstrasse
- 39 Sion: Cours Roger Bonvin
- 40 Sonogno: Sistemazione Piazza Principale
- 41 Sonvico: Riqualifica urbana e moderazione del traffico
- 42 St-Ursanne-Clos du Doubs: Réaménagement des espaces publics
- 43 Triesen: Dorfpark
- 44 Versoix: A l'ombre de la treille. Aménagement des espaces publics
- 45 Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen (im Richti-Areal)
- 46 Zürich: Seeuferweg Wollishofen, Cassiopeiasteg
- 47 Zürich: Röschiachplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr | Interfaces de transports publics | Spazi di congiunzione tra pedoni e trasporti pubblici

- 48 La Chaux-de-Fonds: Réaménagement de la place de la gare
- 49 St. Moritz: Bahnhof St. Moritz
- 50 Winterthur: Gleisquerung Stadtmitte Winterthur
- 51 Zürich: Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon



Übersicht prämierte Projekte

Hauptpreis

- Biel (BE): Schüssinsel

Auszeichnungen

- Cham (ZG): Lorzenweg (Fusswegverbindung Cham bis Hagedorn)
- Chur (GR): Fussgängerzone Bahnhofplatz bis Martinsplatz
- Genève (GE): Réaménagement de la place du vélodrome
- La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés
- Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac de Neuchâtel
- Niederlenz (AG): Sanierung Hauptstrasse mit flankierenden Massnahmen
- Riva San Vitale (TI): Riquifica urbana di Piazza Grande e moderazione del traffico
- Winterthur (ZH): Gleisquerung Stadtmitte Winterthur

Erwähnungen

- Genève (GE): Réaménagement de la place du Rhône
- Genève (GE): Réaménagement du square de Chantepoulet
- Versoix (GE): A l'ombre de la treille – Aménagement des espaces publics de Versoix Centre-ville
- Zürich (ZH): Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon

Schlussbemerkungen

Wie schon in den Vorjahren war wiederum die Qualität der eingereichten Dossiers beeindruckend. Vor diesem Hintergrund fiel es der Wettbewerbsjury schwer, die besten von den guten Projekten zu trennen.

Der Bund der Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen BSLA war bei der Austragung des «Flâneur d'Or 2017» das erste Mal als Kooperationspartner mit vertreten. Es ist deshalb vielleicht kein Zufall, dass bei zahlreichen interessanten Wettbewerbsbeiträgen Landschaftsarchitekturbüros die Federführung innehatten. Oft ist es dabei gelungen, die Bedürfnisse der Zufussgehenden und Erholungssuchenden als wichtigen Massstab für die Planung und Projektierung zu nehmen.

Der «Dichtestress» ist auch in der Stadt- und Ortsplanung angekommen. Deshalb hat der attraktive Zugang zu Fuss aus Siedlungsräumen in Naturräume eine wichtige Bedeutung. Verschiedene Projekte widmeten sich dieser Aufgabenstellung – wiederum meist unter Federführung von Landschaftsarchitekturbüros. Stellvertretend für andere wurde der Lorzeweg in der Gemeinde Cham ausgezeichnet.

Bei vielen Wettbewerbsbeiträgen handelt es sich um Leuchtturmprojekte für den Fussverkehr, die mit relativ hohen Kosten verbunden sind. Die Wirkung solcher Projekte ist nicht zu unterschätzen, vermitteln sie doch die Botschaft, dass neben den Ansprüchen des Fahrzeugverkehrs die Bedürfnisse des Fussverkehrs ernst zu nehmen sind und dass gute Fussverkehrsprojekte auch etwas kosten dürfen. Die Jury hätte es sich aber dennoch gewünscht, wenn zusätzlich einige kleine, dafür feine Projekte sich

Hauptpreis:

Das beste Projekt

Auszeichnung:

Hervorragendes Projekt, das gesamthaft überzeugt.

Erwähnung:

Projekt, bei dem ein überzeugend gelöster Aspekt speziell hervorzuheben ist.

Überzeugende Qualität

Landschaftsarchitektur als Bereicherung für die Fussverkehrsplanung

Zu Fuss vom bebauten in den unbebauten Raum

Es braucht «Leuchttürme», aber auch die kleinen, feinen Projekte.



der Konkurrenz gestellt hätten. Denn es sind nicht nur zwingend die grossen und teuren Bauwerke, die den Alltag der Fussgängerinnen und Fussgänger erleichtern.

Thematischer Schwerpunkt:
Platzgestaltungen

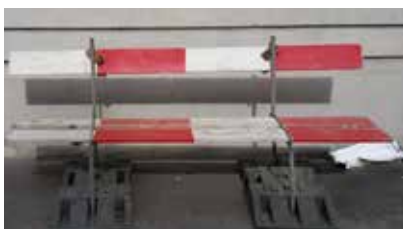
Die Aufgabe, einen Platz umzugestalten, stand bei etlichen Wettbewerbsbeiträgen im Zentrum. Das Repertoire der gestalterischen und betrieblichen Massnahmen für solche Aufwertungsprozesse ist an sich bekannt. Umso eindrücklicher war für die Jury aber immer wieder der «Blick hinter die Kulisse» – die Summe der Anstrengungen, die von den verschiedensten Akteure nötig ist, damit solche meist komplexen Planungsprozesse in stark beanspruchten Räumen überhaupt realisiert werden können. Dem Umgang mit dem Parkplatzangebot kommt meist eine wichtige Rolle zu. Erst wenn es gelingt, einen Teil der Parkplätze aufzuheben oder in den Untergrund zu verlegen, wird der Weg frei für attraktive Plätze. Bewusst hat die Jury dieses Mal nicht der Umgestaltung eines hoch zentralen Stadtraumes eine Auszeichnung verliehen, sondern mit der «Place du Vélodrome» einem zwar sehr belebten, aber eher peripher gelegenen Platz. Es ist kein Zufall, dass die Stadt Genf wiederum eine Auszeichnung erhalten hat. Wie schon beim letzten «Flâneur d'Or» zeigte sich die Jury beeindruckt von den sorgfältigen und an die örtlichen Voraussetzungen angepassten Platzumgestaltungprojekten.

Vielfalt als
Bereicherung

Verblüfft hat die Jury das Spektrum und die Vielfalt an präsentierten Ideen, Lösungsansätzen und umgesetzten Massnahmen, um die Bedingungen für das Zufussgehen zu verbessern. Auch wenn nicht alle Wettbewerbsbeiträge zum Sieger erkoren werden konnten oder eine Auszeichnung erhalten konnten, soll die folgende Auswahl stellvertretend die spannende Bandbreite an Projekten belegen:



Cugnasco-Gerra (TI): Fussgängerbrücke
Nach der Fusion von Cugnasco und Gerra wurden die Schulen zusammengelegt und die Schulwege verschlechterten sich. Der Bau einer neuen Brücke über die Riale Riarena verkürzt nun die (Schul-)Wege und erhöht die Verkehrssicherheit.



Verein zur Förderung der Bankkultur
Sitzbänke finden sich nicht in Landkarten. Eine App gestattet es, die Standorte der Bänkli und deren Eigenschaften zu erfassen. Eine Community soll animiert werden, Bänkli zu benützen und damit das Gehen zu fördern.



Rotkreuz: Begegnungszonen im Zentrum
Beidseits des Bahnhofs wurden Begegnungszonen eingeführt – sogar teilweise auf der Kantonsstrasse. Die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr wurden so deutlich verbessert.



Basel: Tempo-30-Wechselsignal-Strecken
Der Kanton betreibt auf einzelnen verkehrsorientierten Strassen Tempo-30-Strecken, die nur zu bestimmten Zeiten gelten, primär in der Nähe von Schulen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.



Zebrastreifen-Safari
Das Projekt erlaubt mit Hilfe von Luft- und Satellitenbildern die Erkennung von Fussgängerstreifen und ermöglicht den Aufbau eines schweizweit umfassenden Fussgängerstreifen-Datensatzes.



Zürich: Cassiopeiasteg
Weil entlang des Ufers keine Möglichkeit für eine Verbindung bestand, konnte mit dem neuen Fussgängersteg die Lücke des Seeuferwegs zwischen Roter Fabrik und Hafen Wollishofen geschlossen werden.



Genehmigung

Genehmigt durch die Jury am 23. August 2017:

Jurymitglied

Unterschrift

Yves Delacrétaz

Werner Huber

Marcel John

Heidi Meyer

Jasmine Montel-Cambou

Michael Rytz

Enrico Sassi

Thomas Schweizer

Peter Wullschleger



2 Hauptpreis

Biel (BE): Schüssinsel – Eine Oase im Herzen der Stadt

In einem Stadtquartier im Umbruch mitten in Biel konnte im Frühling 2017 mit der Schüssinsel (Ile-de-la-Suze) ein neuer öffentlicher Park in Betrieb genommen und im Juni 2017 feierlich eröffnet werden. Die grüne Insel mit einer Fläche 53'500 m² lädt mit ihrem Wegenetz zu Spaziergängen entlang der Flussufer ein. Dank der Vielfalt der verschiedenen Flächen finden Flanierende ein passendes Ziel, sei dies ein begrünter Erholungsbereich, ein Kiesstrand, ein Spielplatz oder die Buvette. Die Schüssinsel eröffnet alle Möglichkeiten eines öffentlichen Parks und schliesst eine der letzten Lücken eines durchgehenden Uferwegs für den Fuss- und Veloverkehr von der Taubenlochschlucht bis zum Bielerseeufer. Gleichzeitig wurde mit dem Grossprojekt die Revitalisierung des Wasserlaufs der Schüss erreicht, die die Stadt Biel durchquert.



Projektbeschreibung

Das Projekt Schüssinsel ordnet sich ein in den Umgestaltungsprozess des zentralen und bereits dicht bebauten Entwicklungspols «Gurzelen» der Stadt Biel. Dank der seit Jahrzehnten betriebenen, aktiven Land- und Flächennutzungspolitik befindet sich heute rund ein Viertel des Stadtgebietes im Besitz der Stadt Biel. Um die Schüssinsel zu ermöglichen, waren ebenfalls mehrere grössere Landabtauschgeschäfte nötig.

Die Schüssinsel zeichnet sich aus durch ihre Insellage und den starken Bezug zum Wasser. Das Wasser ist auch das strukturgebende Element, das den öffentlichen Raum von den benachbarten Privatgrundstücken abgrenzt. Das Südost-Ufer der Insel folgt dem Flusslauf der Schüss; auf der Nordost-Seite der Insel bildet der schmalere Stebler-Kanal, der im Rahmen des Projekts verlängert wurde, die natürliche Grenze zum direkt anliegenden, neuen Wohngebiet. Der Park erstreckt sich über eine Länge von ungefähr 650 m und verfügt über mehrere Zugänge, was die Attraktivität der Anlage erhöht. Der Park ist aus den umliegenden Wohnquartieren über sechs Brücken und eine Furt mit Trittsteinen gut erreichbar.

Drei thematische Bereiche gliedern die Insel: «Flanieren» – inspiriert von den Flachufern mit direktem Zugang zum Wasser, die zum Sonnenbaden einladen; «Spazieren» – ent-



lang der Wege, die zwischen zahlreichen Bäumen mäandrieren; und schliesslich «Spielen» – mit offenen Räumen und einem grossen Spiel- und Picknickplatz. Die Insel verfügt über ein durchgängiges Wegnetz, das die Erholungs- und Freizeiträume durchquert. Der Hauptweg – zugleich Fuss- und Veloweg – verläuft entlang dem Scheitel des Parks und kennzeichnet die hochwassersichere Höhe. Von ihm zweigen schmalere Nebenwege ab, die bis zum Schüssufer und dem Steblerkanal reichen. Am parkabgewandten Schüssufer wurde die Wegführung ebenfalls optimiert. Um einen sicheren Zugang zum Park zu gewährleisten, wurde am östlichen Parkeingang der kleine Mühleplatz gestaltet. Zudem wurde am Forellenweg ein Trottoirstück gebaut, so dass nun entlang des Strassenzuges eine durchgehende und sichere Verbindung zur Verfügung steht. Damit die Erholungssuchenden bei schönem Wetter an den Fluss gelangen oder im Schatten der Bäume flanieren können, werden sich in der Grünfläche zwischen Trottoir und südlichem Schüssufer im Lauf der Zeit einige Trampelpfade bilden.

Meilensteine

2008	<ul style="list-style-type: none">■ Studienauftrag■ Genehmigung Planungskredit für die Erarbeitung eines Projektes zur Gestaltung des öffentlichen Raums entlang der Schüss■ Genehmigung überarbeitetes Planungskonzept und der nötigen Grundstückstransaktionen zur Sicherung des öffentlichen Raums
2009–2012	<ul style="list-style-type: none">■ Konkretisierung erweitertes Gestaltungsprojekt mit erweiterten Planungssperimeter (inkl. Mühleinsel und südliches Schüssufer)
2013	<ul style="list-style-type: none">■ Genehmigung Baukredit (Volksabstimmung)■ Projektanpassung zum Schutz von archäologischen Fundschichten aus dem Mittelalter
2015	<ul style="list-style-type: none">■ Erteilung Baubewilligung nach Abschluss der Einspracheverfahren■ Beginn der Bauarbeiten
Juni 2017	<ul style="list-style-type: none">■ Eröffnung

Organisation

Auftraggeber	■ Stadt Biel, Abteilungen Stadtplanung und Infrastruktur
Projektverfasser	<ul style="list-style-type: none">■ Landschaftsarchitektur: Fontana Landschaftsarchitektur GmbH, Basel■ Architektur: :mlzd, Biel■ Bauingenieure, Wasser- und Flussbau: Emch + Berger AG Filiale Biel, Tschopp Ingenieure GmbH (Brückenbau)■ Umwelt Begleitplanung: Action paysage, Biel-Seeland

Finanzierung

Parkgestaltung	CHF 7'929'200.–
Brücken	CHF 1'343'000.–
Revitalisierung der Schüss	CHF 3'505'700.–
Trottoir «Forellenweg»	CHF 548'000.–
Reserven und Unvorhergesehenes	CHF 799'600.–
MwSt. 8%	CHF 1'130'000.–
Total	CHF 15'255'500.–



Die Finanzierung setzt sich zusammen aus Beiträgen an die Schüss-Revitalisierung (CHF 3'510'700.–) und aus dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation für den Uferweg (rund CHF 1'000'000.–), so dass für die Stadt Biel Nettokosten von CHF 10'744'800.– übrigbleiben. Dieser Betrag konnte zu 80% durch Einnahmen aus den Grundstückstransaktionen beim Verkauf von städtischem Boden an die Swatch Group (CHF 7'657'000.–) gedeckt werden. Der nicht abgedeckte Restbetrag zulasten der städtischen Investitionsplanung 2013–2017 belief sich auf CHF 3'087'800.–.





Bewertung der Jury

Nach eingehender Diskussion hat die Jury einstimmig entschieden, dem Projekt Schüssinsel den 1. Preis zu verleihen. Sie beurteilt das Bereitstellen eines Parks dieser Grösse im Herzen der Stadt Biel als aussergewöhnlich. Zudem verdient die Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und Privaten besondere Erwähnung. Sie hat das Bereitstellen der für die Umsetzung des Projekts nötigen Fläche ermöglicht und zur Finanzierung beigetragen, da die Grundstückstransaktionen zu einem Buchgewinn für die Stadt führten, der komplett dem Grossprojekt zugewiesen werden konnte.

Die Jury hebt die erfolgreiche Revitalisierung der Schüss hervor, die den Fluss für Spaziergänger attraktiv macht. Zahlreiche Wege führen ans Wasser, sogar eine Furt mit Trittsteinen wurde angelegt. Am parkabgewandten Ufer sind die Uferböschungen so natürlich wie möglich gestaltet, um die Artenvielfalt zu fördern, während die Uferbebauung auf der Parkseite auf Freizeitaktivitäten und Erholung ausgerichtet ist. Die gesamte Parkanlage wurde auf die Wasserstandsänderungen der Schüss abgestimmt. Aufgrund ihrer zentralen Lage hat die Schüssinsel eine wichtige Verbindungsfunktion in Längs- und Querrichtung zu den umliegenden Quartieren. Der Park wird von einem Fusswegnetz durchzogen, das geschickt an die Besonderheiten des Orts erinnert und gleichzeitig die Besucherströme verteilt. Die Brücken gewährleisten die Verbindung zu den Quartieren; die beiden im Zuge der Quartierentwicklung zusätzlich geplanten Brücken im Süden werden dieses Netz auf willkommene Weise abrunden.

Zahlreiche Bänke sind über den ganzen Park und entlang der Wege verteilt und laden zur Entspannung ein, machen die Schüssinsel aber auch für ältere Menschen zugänglich, die manchmal eine Pause benötigen. Auch Kinderwagen und Rollstühle können an gewissen Stellen bis ans Ufer gelangen, auch wenn die Beschaffenheit der Wege dafür nicht ganz ideal ist. Die Vielfalt der angebotenen Spielflächen in Kombination mit dem Charakter des Ortes und der Verbindung zur Natur ist exemplarisch: Strände, Rasen, mit Gras oder Kieselsteinen bedeckte Hügel, Böschungen, die gleichzeitig als Kletterfelsen oder Sitzstufen dienen, originelle Spielgeräte, die zwischen grossen, an Schilfrohr erinnernden Pfählen aufgehängt sind und dem Himmel entgegenwachsen, bewaldete Flächen, usw.

Das Gesamtprojekt zeigt eindrücklich, wie eine grüne Oase geschaffen werden kann, die das Flanieren am Wasser inmitten eines dicht besiedelten Stadtgebiets ermöglicht.





3 Auszeichnungen

Cham (ZG): Lorzenweg – Fussweg von Cham bis Hagendorn

Projektbeschreibung

Nach einer achtjährigen Planungs-, Vorbereitungs- und Bauphase lädt der Lorzenweg seit Mitte 2015 auf einer Länge von 3,5 Kilometern zum Flanieren und zur Naherholung ein. Dabei wartet der Weg nicht nur mit einer idyllischen Lage auf, sondern Wasserzugänge ermöglichen auch einen direkten Bezug zur Lorze.

Während der Projektierungs- und Bauphase wurde der Umwelt ein hohes Augenmerk beigemessen. Sowohl die Planung als auch die Ausführung erfolgten in enger Zusammenarbeit mit Umwelt-Fachstellen, Vogelschutzverbänden, Grundeigentümern sowie kantonalen und kommunalen Ämtern. Der Lorzenweg ist in mehreren Etappen entstanden. Er ist auf der gesamten Länge als Fussweg signalisiert, rollstuhlgängig und frei vom Fahrverkehr. Er ist an verschiedenen Orten mit den angrenzenden Siedlungen verbunden und eignet sich damit zum Flanieren, als Abend- und Familienspaziergang oder als Joggingroute und fördert damit die aktive Mobilität. Die Nutzung als Naherholungsangebot wird unterstrichen durch den neuerstellten Spielplatz oberhalb der Schönau, durch Feuerstellen und verschiedene Zugänge zum Wasser. Im Bereich der Staustufe lädt ein Beobachtungsposten zur Naturbetrachtung ein. Verschiedene Bauten zeugen von der gewerblichen und industriellen Nutzung entlang der Lorze. Deshalb ist der Weg auch Teil des Industriepfades Lorze, welcher die Geschichte vor Ort dokumentiert.

Meilensteine

2007	■ Genehmigung Verkehrsrichtplan (mit Lorzenweg) / Aufnahme in Legislaturziele Gemeinderat
2008	■ Ausarbeitung Auflageprojekt ■ Antrag Planungs- und Projektierungskredit
2010	■ Genehmigung Rahmenkredit durch Chamer Stimmbevölkerung
2012	■ Erstellung 1. Etappe (Trottoir Untermüli)
2013	■ Erstellung 2. Etappe (Brücken Furt/Schönau)
2014–2015	■ Fertigstellung Lorzenweg
Mai 2015	■ Eröffnung Lorzenweg

Organisation

Auftraggeber	■ Einwohnergemeinde Cham
Projekt	■ Landschaft: ASP Landschaftsarchitekten AG / Ingenieurleistungen: Synaxis Bauingenieure AG / Brückenarchitektur: Eduard Imhof
Umsetzung	■ Bauunternehmungen: BÜWE Tiefbau AG, Landis Bau AG, AG Mario Vanoli Erben, Werkhof Cham ■ Stahlbau: Krähenbühl AG Stahl- und Metallbau, Kaufmann AG ■ Holzbau: Xaver Keiser Zimmerei Zug AG, Abt Holzbau AG

Finanzierung

Genehmigter Rahmenkredit	CHF 3'900'000.– (davon knapp CHF 3'000'000.– ausgeschöpft)
--------------------------	---



Bewertung der Jury

Mit dem Lorzenweg zwischen Cham und Hagendorn hat die Gemeinde Cham einen attraktiven Spazierweg und eine wichtige Ergänzung des Fusswegnetzes geschaffen. Die Jury hat sowohl das Gesamtkonzept als auch die zurückhaltende, aber sorgfältige Gestaltung des Weges und der Aufenthaltsbereiche überzeugt. Der Fussweg verläuft nahe am Ufer; erschliesst bisher schwer zugängliche, aber spannende und vielfältige Uferbereiche und ist damit ein neu geschaffener Blau- und Grünweg in Siedlungsnähe. Hervorzuheben ist die ausgezeichnete Einbettung in die örtlichen Gegebenheiten, der sensible Umgang mit den naturnahen Räumen und das Bemühen, den Weg behindertengerecht auszugestalten.



1 Lorzenbrücke bei der Papierfabrik 2 schmuckes, altes Badhäuschen 3 Hirzenhäller 4 Picknickplatz mit Feuerstelle 5 verwunschener Brunnen 6 unter der Autobahnbrücke 7 Sichtfenster zum Fluss 8 einheimischer Eisvogel 9 Kraftwerk Untermühle 10 Spielplatz mit Feuerstelle 11 Steintrappe zum Wasser 12 alter Lorzenlauf 13 Spielplatz Lorzenparadies 14 Wasserzugang beim Lorzenparadies

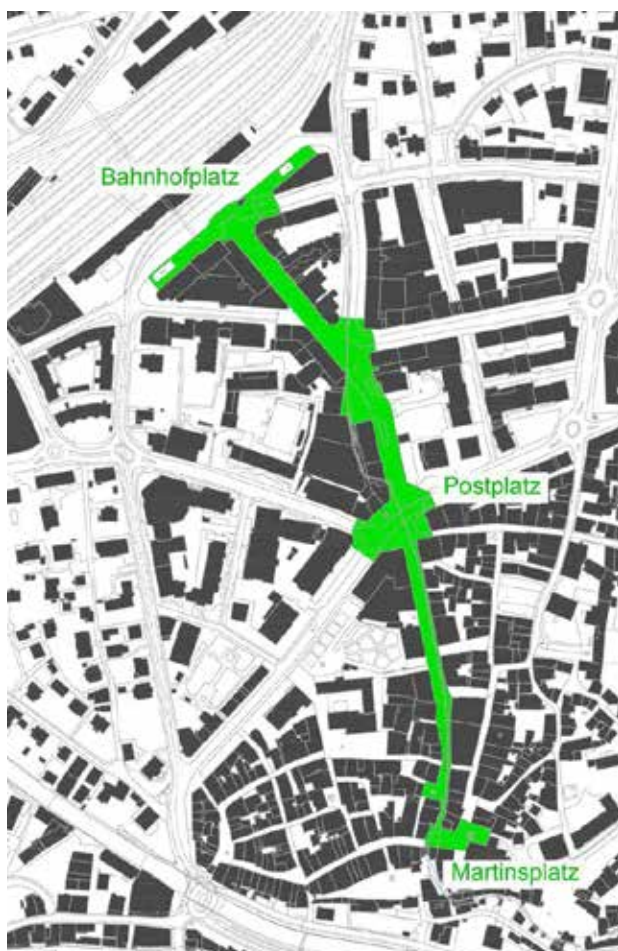




Chur (GR): Fussgängerzone vom Bahnhof- bis Martinsplatz

Projektbeschreibung

In den vergangenen Jahren hat die Churer Innenstadt einen bemerkenswerten Wandel durchgemacht: Die Altstadt und die Bahnhofstrasse sind in Etappen vom motorisierten Verkehr befreit und zu einer attraktiven Fussgängerzone umgestaltet worden. Mit der letzten Etappe Alexanderplatz bis Postplatz konnte eine durchgehende Fussgängerzone vom Bahnhof bis zum St. Martinsplatz fertiggestellt werden. Die Materialisierung mittels Natursteinplatten aus Andeerer Granit wurde in Analogie zur Unteren Bahnhofstrasse übernommen und bis ans Ende der Bahnhofstrasse weitergezogen. Auf dem Postplatz wurden der Guberpflasterstein der Poststrasse und die Andeerer Granitplatten der Bahnhofstrasse miteinander zu einem Teppichmuster verwoben, um eine optische Verschmelzung der beiden Stadträume zu erreichen. Bei der Gestaltung und Möblierung der oberen Bahnhofstrasse inklusive des Postplatzes wurde auf eine lebendige Gestaltung geachtet. Farbige Landi-Bänke, Bauminseln, die zum Verweilen und Spielen einladen, sowie bepflanzte «Elefantenohren» prägen das Bild. Der Alexanderplatz wird geprägt durch die «Lotusblüten» des Künstlers Not Vital. Ein kleines begehbare Wasserspiel und ein Trinkbrunnen aus Andeerer Granit über dem darunter durchfliessenden Untertorer Mühlbach bilden den Rahmen für die angrenzenden Gartenrestaurants.





Der an die obere Bahnhofstrasse grenzende RhB-Park konnte mit der Umgestaltung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden und jener des Kunsthauses erfuhr dank des Neubaus des Kunsthauses und der Sanierung der Villa Planta eine Aufwertung. Zwischen Bahnhof- und Poststrasse liegt der Postplatz, über den die Grabenstrasse (Kantonsstrasse) führt. Der durchgängig geplante neue Plattenbelag konnte wegen der Kantonsstrasse vorerst noch nicht umgesetzt werden. Trotzdem konnte durch die neue Strassengestaltung mit einem breiten Randstein mit nur 3 cm Anschlag und der neuen Platzgestaltung die Poststrasse besser an die Bahnhofstrasse angebunden werden. Die Sanierung des historischen Brunnens und der alten Wetterstation aus dem Jahre 1905 bilden den Abschluss der neuen, stark belebten und von der Bevölkerung mit Freude eingenommenen Flaniermeile.

Meilensteine

1989	■ Annahme des Gesetzes für eine verkehrsfreie Altstadt durch das Churer Stimmvolk
2008	■ Abschluss Realisierung Fussgängerzone in der Altstadt (Poststrasse) ■ Fertigstellung Bahnhof mit Bahnhofplatz
2012	■ Fertigstellung Neugestaltung und Sanierung untere Bahnhofstrasse
2014	■ Verkehrsbefreiung der oberen Bahnhofstrasse und neue Buslinienführung
2016	■ Einweihung durchgehende Fussgängerzone vom Bahnhofplatz bis zum Martinsplatz

Organisation

Auftraggeber	■ Stadt Chur, Departement Bau Planung Umwelt
Projekt	■ Projektteam: Tiefbaudienste / Hochbaudienste / Grün und Werkbetrieb
Umsetzung	■ FHP Bauingenieur AG ■ ARGE Bahnhofstrasse, Mettler Prader AG / HEW AG / Schlub AG (untere Bahnhofstrasse) ■ KIBAG AG (obere Bahnhofstrasse)

Finanzierung

Umgestaltung Poststrasse	CHF 1'650'000.–
Umgestaltung untere Bahnhofstrasse	CHF 2'460'000.–
Umgestaltung obere Bahnhofstrasse	CHF 2'350'000.–

Bewertung der Jury

Die Fussgängerzone in Chur ist ein gelungenes Beispiel für eine attraktive Flaniermeile mit einer ansprechenden Materialisierung und Möblierung. Beeindruckt hat die Jury der Mut der Stadt Chur, die Untere Bahnhofstrasse nachträglich von einer Begegnungszone in eine Fussgängerzone umzuwandeln, was einen grossen Überzeugungsaufwand bei den Betreibern der kommerziellen Nutzungen entlang der Bahnhofstrasse erforderte. Nach 28 Jahren beharrlichem Einsatz ist es Chur gelungen, eine für die Zufussgehenden attraktive Verbindung vom Bahnhof bis in die ebenfalls autofreie Altstadt zu realisieren. Der rege Fussverkehr zeigt, dass das Resultat sowohl von der Churer Bevölkerung als auch von Touristen mit Begeisterung angenommen wird.



Genève: Place du Vélodrome

Projektbeschreibung

Die Cité Jonction in Genf ist eine typische Überbauung der sechziger Jahre: An der Strasse steht eine lange Wohnzeile mit Läden und Cafés im Erdgeschoss, auf der Rückseite stehen weitere Wohnhochhäuser. Ein Sockelbau mit öffentlich zugänglicher Dachterrasse verbindet die Bauten miteinander. Das für die sechziger Jahre typische Antlitz zeigte auch der Platz vor dem Gebäuderiegel: Neben dem schmalen Trottoir vor den Läden verlief eine Erschliessungsstrasse, das baumbestandene Plätzchen diente als Parkplatz. Im Zusammenhang mit dem Bau der Tramlinie Cornavin–Onex–Bernex wertete die Stadt Genf die Place du Vélodrome auf, wobei aufgrund der Umstände die Umgestaltung in zwei Etappen realisiert wurde (1. Etappe: 2012, 2. Etappe: 2016–17).

Eine lange, kniehohe Betonmauer teilt die dreieckige Platzfläche in zwei Bereiche: Auf der einen Seite verläuft nach wie vor die Rue du Vélodrome; auf der anderen Seite spannt sich zwischen der Mauer und dem Gebäuderiegel das spitzwinklige Platzdreieck auf. Dieses ist nun den Zufussgehenden vorbehalten. Das Pendant zur Mauer ist der um eine Stufe erhöhte Gehweg vor den Geschäften. Vier Rampen verzahnen diese Zirkulationszone mit der baumbestanden Platzfläche. Diese ist mit einem Kiesbelag ausgelegt. Das Mobiliar beschränkt sich auf Sitzbänke und Beleuchtungskandelaber. Am spitzen Ende der Place du Vélodrome windet sich eine neue, spiralförmige Rampe in grossem Bogen in die Höhe. Sie verbindet den Platz mit der Dachfläche der Cité Jonction. Am anderen Ende des Platzes, wo zuvor eine Tankstelle stand, bildet eine runde Betonterrasse mit Brunnen und grossem Baum das Gegenstück zur Spiralarampe.

Meilensteine

2003	■ Genehmigung Kredit Studienauftrag durch Gemeinderat (Exekutive)
2008	■ Genehmigung Baukredit durch Gemeinderat (1. Etappe)
2010	■ Erteilung der Baubewilligung
2011–2012	■ 1. Realisierungsetappe
2016	■ Genehmigung Baukredit durch Gemeinderat (2. Etappe)
2016–2017	■ 2. Realisierungsetappe
April 2017	■ Eröffnung

Organisation

Auftraggeber	■ Ville de Genève, Service de l'aménagement urbain et de la mobilité / Service du génie civil
Projektverfasser	■ Pascal Heyraud, architecte paysagiste in Zusammenarbeit mit Frédéric Perone et Raphaël Nussbaumer, architectes ; ■ Michel Buffo, ingénieurs civils, in Zusammenarbeit mit Büro Thomas Jundt, ingénieurs civils und LEA – Les Eclairagistes Associés

Finanzierung

Kredit Studienauftrag	CHF	226'000.–
Baukredit 1. Etappe	CHF	1'600'000.–
Baukredit 2. Etappe	CHF	669'500.–
Total genehmigte Kredite	CHF	2'495'500.–



Bewertung der Jury

Der neu gestaltete Platz liegt nicht im Zentrum, sondern in einem eher peripheren, aber bunt gemischten und lebendigen Quartier. Das macht ihn beispielhaft und speziell interessant. Insbesondere in Quartieren, die so dicht bebaut sind wie das Jonction-Quartier in Genf, hat der öffentliche Raum für die Bevölkerung eine grosse Bedeutung. Die intensive Nutzung zeigt, dass die Place du Vélodrome ein Erfolg ist. Bemerkenswert findet die Jury, dass es gelungen ist, die frühere Tankstelle aufzuheben und den Platz so zu vergrössern. Die für das Raumempfinden wichtige, kleine Betonmauer fasst den Platz und trennt ihn von der Strasse. Mit dem Umbau der Place du Vélodrome und weiterer Plätze zeigt die Stadt Genf, dass sie der Gestaltung des öffentlichen Raums grosse Bedeutung zumisst.





La Tour-de-Peilz (VD) : Place publique des Anciens-Fossés

Projektbeschreibung

Am Fusse der Stadtmauer, mitten im Stadtzentrum von La Tour-de-Peilz, liegt die Place des Anciens-Fossés, die im Sommer 2015 ein neues Gesicht erhalten hat. Dank dem Bau einer Tiefgarage (250 Parkplätze, Kofinanzierung durch Migros und Coop) hat sich der ehemalige Strassenraum und Parkplatz in einen öffentlichen Raum verwandelt, wo Begegnung und Austausch stattfinden. Der Platz ist ein wichtiges Verbindungsglied auf der Fussverkehrsachse zwischen Bahnhof und Seeufer. Die Platzlängsachse im neu belebten Stadtzentrum ist in drei Unterbereiche gegliedert, die Raum für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten sowie jeweils eine eigene Atmosphäre bieten:

- Die «Placette du Temple» mit dem Springbrunnen, wo der Wochenmarkt stattfindet.
- Die überdachte «Placette centrale» mit dem Hauptzugang zur Tiefgarage.
- Der kleine Platz vor dem Gemeinschaftszentrum «Salle des Remparts», auf dem Freiluft-Kulturveranstaltungen stattfinden können.

Das Wasser und die Bepflanzung sind die strukturgebenden und identitätsstiftenden Gestaltungselemente. Die Vegetationsstruktur ist einfach gehalten und ermöglicht abwechslungsreiche Stimmungsbilder. Das Wasser, das mal tröpfelt, mal emporschießt, mal stagniert, belebt und attraktiviert die drei kleinen Plätze. Eine Wasserrinne durchfließt den Platz und veranschaulicht, wo früher der Stadtgraben verlief. Die harte Grenze zur Schule wurde zugunsten eines neuen multifunktionalen Übergangsplatzes aufgelöst. Die Spielgeräte, die in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Spielmuseum entstanden sind, befinden sich unter dem Blätterdach der Feldahorne. Der Platz ist für den motorisierten Verkehr gesperrt; einige Kurzzeitparkplätze sind an den Platzen verfügbar.

Nach Auftragsvergabe wurde das Projekt innerhalb von drei Jahren geplant und umgesetzt, was nur dank der effizienten Zusammenarbeit mit der Gemeinde, den kantonalen Dienststellen, den Ingenieuren und den Architekten der Tiefgarage möglich war.

Meilensteine

2012–2013	■ Landschaftsarchitekturwettbewerb im Einladungsverfahren
	■ Studie und Projekt / öffentliche Anhörung
2014–2015	■ Realisierung
Sommer 2015	■ Inbetriebnahme

Organisation

Auftraggeber	■ Commune de La Tour-de-Peilz, Service de l'Urbanisme et des Travaux Publics
Projektverfasser	■ Landschaftsarchitektur: Hüsler & Associés Sàrl (Federführung)
	■ Verkehrsingenieur: Team + Transports – environnement – aménagement du territoire
	■ Bauingenieur : Willi SA ingénieurs civils / Architecte : Alp'Architecture

Finanzierung

Gesamtbaukosten CHF 5'000'000.– (inkl. Werkleitungen, Kanalisation, MwSt. etc.)



Bewertung der Jury

Die ambitionierte und relativ luxuriöse Umgestaltung dieses städtischen Raums profitiert von der Verlegung der oberirdischen Parkplätze in eine Tiefgarage. Der langgestreckte Platz ist intelligent gestaltet, zumal er in drei Bereiche mit jeweils unterschiedlicher Atmosphäre aufgeteilt ist. Die Auflösung der physischen Grenze zum angrenzenden Schulareal verleiht dem Platz willkommene Weite. Die Kontinuität des Ensembles gewährleistet eine Pflastersteinallee unterschiedlicher Breite von Ost nach West entlang des einstigen Stadtgrabens.

Die Zufahrten zur Tiefgarage an den beiden Enden des Platzes sind imposant und reduzieren den Raum für die Fußgänger stark. In Platzmitte ist der Fußgängerzugang zur Tiefgarage mit einer markanten Struktur überdacht. Das Platzensemble wird von der Rückseite von Gewerbegebäuden gefasst, die noch wenig attraktiv sind; mit der neuen Rolle als öffentlicher Raum dürfte sich aber dieses Bild schrittweise verändern. Die Gestaltung ist überschaubar und kohärent, die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten sind gut integriert.

Die Place des Anciens-Fossés wertet die wichtigen Querverbindungen (Avenue de la Gare / Place du Temple und Rue du Collège / Rue Saint-Théodule) auf. Diese sorgen für kontinuierliche Fußgängerströme auf dem Platz, was zu dessen Belebung beiträgt. Obwohl nicht mehr Bestandteil des Projekts, bedauert die Jury, dass der letzte Abschnitt der Fußwegverbindung bis zum Bahnhof immer noch von Autos verstellt wird.





Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac

Projektbeschreibung

Der Plan directeur des rives du lac präzisiert die Ziele, Massnahmen, Prioritäten und Verantwortlichkeiten für die Umsetzung des kurz- und mittelfristigen Ufermanagements am Neuenburgersee. Er umfasst eine Reihe konkreter Handlungsanweisungen, die als Grundsätze, Aktionslinien und Kernmassnahmen in drei Bereichen formuliert sind:

- Natur, Landschafts- und Ortsbildschutz
- Siedlungsentwicklung und Tourismus
- Fuss- und Veloverkehr sowie Schifffahrt

Der «Sentier du lac» verläuft streckenweise bereits entlang dem Seeufer. Der neue Richtplan sieht vor, dass der Weg an wichtigen Tourismusorten ergänzt, in Naturzonen jedoch in eingerückter Position gehalten wird. Dank einer Grundlagenstudie und einem breiten Mitwirkungsverfahren hat sich die klare Absicht gezeigt, die landschaftliche Vielfalt und deren Attraktivität zu erhalten. Die verschiedenen Ansprüche konnten unter einen Hut gebracht werden. Ein wichtiges Ziel ist, die öffentlichen Räume und das Fuss- und Veloverkehrsnetz zu optimieren und zu ergänzen. Der öffentliche Zugang zum See soll partiell rechtlich gesichert und ergänzende Anlagen sollen geschaffen werden. Damit soll die Qualität und Durchgängigkeit des Seeuferwegs gewährleistet, die Signalisation und der Komfort verbessert sowie die Verbindungen zu öffentlichen Uferplätzen ermöglicht werden.

Meilensteine

2012–2013	■ Grundlagenstudie «paysages des rives du canton de Neuchâtel»
2013–2014	■ Partizipativer Workshop / öffentliche Anhörung
2015–2016	■ Ausarbeitung des Richtplans
2016	■ Öffentliche Vernehmlassung
März 2017	■ Genehmigung durch den Grossen Rat des Kt. NE (Exekutive) ■ Umsetzung im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen der 11 beteiligten Gemeinden.

Organisation

Auftraggeber	■ Service de l'aménagement du territoire du canton de Neuchâtel (SAT)
Projektverfasser	■ urbaplan, bureau d'urbanisme, d'aménagement du territoire, de paysage et d'environnement / Aquarius, bureau d'ingénieurs en environnement spécialisé dans les milieux aquatiques
Partizipation	■ Partizipativer Workshop am Ende der Analysephase ■ Öffentliche Anhörung zu den Richtplaninhalten in den 11 Gemeinden und bei involvierten Interessengruppen ■ Öffentliche Vernehmlassung der ersten Version des Richtplans in den 11 Gemeinden und bei involvierten Interessengruppen

Finanzierung

Etude de base des paysages et atelier participatif	CHF 61'000.– (exkl. MwSt.)
Plan directeur jusqu'à la validation politique	CHF 86'000.– (exkl. MwSt.)

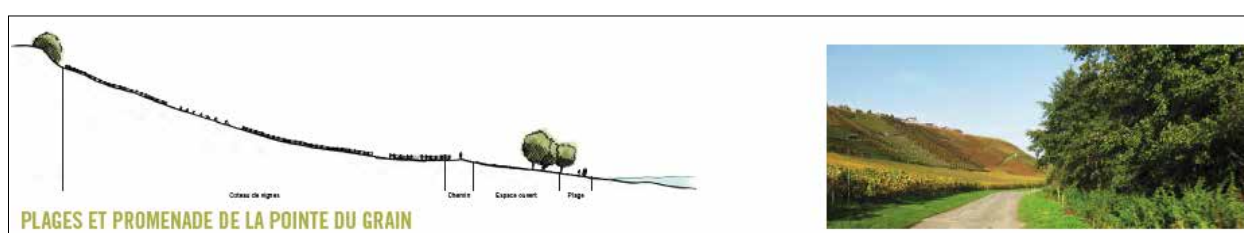


MOBILITÉS DOUCES ET NAVIGATION		MOB_A1		
MOB_A1_1		Optimiser le sentier du Lac dans les secteurs identifiés, en s'appuyant sur le droit de marchepied	SAT / SPCH / Neuchâtel Rando / Com. de Vaumarcus Propriétaires	
		Appliquer le droit de marchepied vers le secteur de la Sagne et faire une pesée d'intérêt pour lever l'opposition sur le bf 1949 du cadastre de Sauges	Révision ponctuelle du sentier du Lac Applications du droit de marchepied / PDC chemins pour piét. et de rando. pedestre	
MOB_A2		Réaliser les aménagements complémentaires nécessaires pour assurer la qualité et la continuité du sentier du lac.	SAT / SPCH / Neuchâtel Rando / Com. de Vaumarcus Propriétaires	
		MOB_A2_1	Placer le sentier du lac sur le chemin forestier pour améliorer sa qualité paysagère et le confort sonore.	Projet d'aménagement
		MOB_A2_2	Assurer la continuité avec le sentier hors canton et avec le village et le château de Vaumarcus (boucle de parcours)	

Bewertung der Jury

Die Erstellung eines Richtplans für das gesamte Seeufer des Kantons Neuenburg ist ein sehr ambitioniertes Unterfangen. Die verschiedensten Nutzungen, Ansprüche und Entwicklungsziele in diesem Massstab unter einen Hut zu bekommen und in konkrete und griffige Massnahmen zu gessen, erfordert Weitsicht, Fachkompetenz, gut strukturierte Verfahren mit Einbezug der Akteure und der Bevölkerung und v.a. einen langen Atem.

Dem Kanton Neuenburg ist zusammen mit den elf Standortgemeinden eine exemplarische und moderne Planung gelungen, die auf dem Prinzip der multifunktionalen Landschaft aufbaut. Die Sicherung und der Ausbau des Fuss- und Veloverkehrsnetzes und insbesondere die Qualität der Fusswegverbindungen spielen dabei eine zentrale Rolle. Der Richtplan gibt Verbindungen vor und lenkt die Erschliessung des Seeufers in Abwägung der Erholungs- und Schutzbedürfnisse. Mit dem Richtplan erhalten die betroffenen Gemeinden ein konkretes, gut strukturiertes und überdies gut lesbares Instrument zur Umsetzung der anspruchsvollen Zielsetzungen – in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr aber auch weit darüber hinaus.





Niederlenz (AG): Umgestaltung der Hauptstrasse

Projektbeschreibung

Niederlenz ist durch den Aabach in zwei Ortsteile Ost und West geteilt. Daran entlang führt die Kantonsstrasse, die seit längerem sanierungsbedürftig war. Der Strassenbelag war in schlechtem Zustand, die Bachmauern mussten dringend saniert werden, der Strassenraum akzentuierte die Dominanz des motorisierten Verkehrs und die Situation für Fussgänger war unbefriedigend. Ein an sich genehmigtes, über 20 Jahre altes Projekt entsprach nicht mehr den heutigen Anforderungen. Deshalb wurde ein neues Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Einbezug der Anwohner, des Gewerbes, der Grundeigentümer und der Schule in Angriff genommen, das auch den Bachraum, den Dorfplatz und den Dorfrain mitberücksichtigte. Dank einer breiten Akzeptanz konnte das umfassende Projekt nach einem verhältnismässig kurzen Planungsprozess genehmigt und die Strasse nach einer längeren Bauzeit 2016 in Betrieb genommen werden.

Um zusätzlichen Raum zu schaffen, wurden der Aabach und die Strasse nach Westen verschoben und gleichzeitig die Strassenbreite im zentralen Abschnitt auf durchwegs 6,20 Meter reduziert. Neu entstanden grosszügigere Vorbereiche, mit denen das Ortsbild aufgewertet und gleichzeitig mehr Platz für Fussgänger geschaffen wurde. Mit der offenen Raumgestaltung wurde der Dorfplatz im Zentrum aufgewertet. Insgesamt wurde mit dem neuen Erscheinungsbild die Aufmerksamkeit erhöht, so dass die Zielgeschwindigkeit in der neu gestalteten Strasse 40 km/h beträgt. Südlich des Übergangs «Mühlesteig» wurde eine Fahrbahn-Bushaltestelle erstellt. Der Fussgängerstreifen und eine Sperrfläche zwischen den Haltestellen erlauben so die sichere Querung der Fahrbahn für Fussgänger. Im Bachraum wurde der alte Industriekanal aufgehoben und im Bereich der Insel als Bachnebenarm gestaltet. Entlang dieses Arms wurde ein neuer rückwärtiger Fussweg geschaffen. Der Dorfplatz wurde gleichzeitig durch die Gemeinde neu gestaltet. Der Platz wirkt nun offener und schafft durch den Sichtbezug zu den Gebäuden auf der anderen Bachseite eine Zentrumssituation.

Bewertung der Jury

Auch nach der Sanierung der Kantonsstrasse durchqueren täglich rund 10'000 Fahrzeuge das Dorf. Trotzdem konnten Attraktivität und Sicherheit für die Zufussgehenden erhöht werden. Die Umsetzung überzeugt trotz einengenden Rahmenbedingungen. Dabei wurde der Platz für den Fussverkehr, den motorisierten Verkehr sowie den Aabach mutig und mit ästhetischem Fingerspitzengefühl neu verteilt. Zusätzlich macht der Dorfplatz mit autofreiem Bereich und Spielplatz das Ortszentrum erlebbar. Die Aufweitung des Aabachs vereint Hochwasserschutz mit einem neu gewonnenen Naherholungsgebiet im Taschenformat. Die alte Kantonsstrasse war verkehrsorientiert – die neue betont den öffentlichen Raum. Das Zusammenspiel von reduzierter Fahrbahn, aufgeweiteter Fussgängerbereich und Vorbereichen, Gestaltung von Fassade zu Fassade sowie Einbezug von Einfallsachsen und Kleinplätzen vermittelt mehr Dorf statt Strasse. Die Gestaltung unterstreicht so die bessere Koexistenz zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr. Die schlichte Gestaltung mit niedrigen Randabschlüssen und grosszügigen Seitenbereichen fördert ein rücksichtvolles Verhalten der Fahrzeuglenkenden, auch weil die Zufussgehenden früh wahrgenommen werden. Sie trägt dazu bei, dass die Strasse überall gequert werden kann. Elegant gelöst ist die neue Bushaltestelle, die überhängend über dem Aabach Platz findet. Die Haltekante sollte jedoch für den behindertengerechten Zustieg höher ausgestaltet sein.



Meilensteine

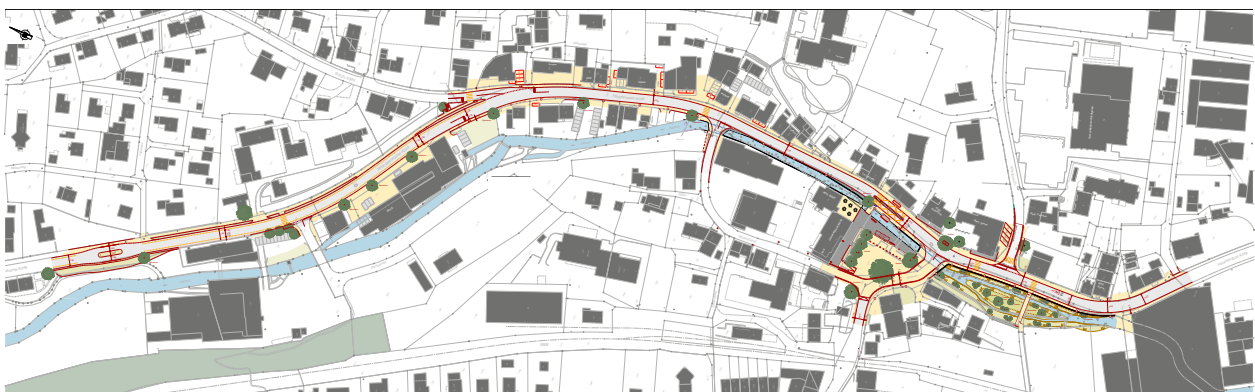
1981	■ Ablehnung 1. Projekt in Volksabstimmung
1984	■ Überarbeitung Projekt
1985	■ Genehmigung 2. Projekt und Kredit durch Gemeindeversammlung
1993	■ Zurückstellung Projekt durch Gemeindeversammlung
ab 2007	■ Umfassende Projektüberarbeitung
2010	■ Projektinfo an Gemeindeversammlung / Öffentliche Auflage
2012	■ Baubeginn
2016	■ Bauvollendung

Organisation

Auftraggeber	■ Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Realisierung / Gemeinde Niederlenz.
Projekt	■ Metron Verkehrsplanung AG, Metron Architektur AG, Metron Landschaftsarchitektur AG, Priska Meier, Lichtkonzepte
Umsetzung	■ Bauprojekt / Bauleitung: Eichenberger AG ■ Bauausführung: ARGE Niederlenz, Meier + Jäggi AG / H. Graf AG

Finanzierung

Gesamtkosten (inkl. Aabach)	CHF 13'000'000.– (Agglo-Programm: CHF 2'800'000.–)
Total Kantonsanteil	CHF 10'965'000.–
Total Gemeindeprojekte	CHF 1'995'000.–





Riva San Vitale (TI): Riqualifica urbana di Piazza Grande

Projektbeschreibung

Die Piazza Grande in Riva San Vitale ist ein historisches Ensemble und mit ihren öffentlichen Nutzungen auch die gesellschaftliche Mitte des Ortes, die im Inventar schützenswerter Ortsbilder ISOS eingetragen ist. Das am Süden des Lago di Lugano gelegene Dorf ist aber auch ein wichtiger Knoten für den Autoverkehr, der zunehmend den Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigt. Mit der Ende 2016 abgeschlossenen Neugestaltung der Piazza Grande und der angrenzenden Strassenzüge wurden mit verkehrsberuhigenden Massnahmen auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen (Tempo-30-Zone) die Sicherheit verbessert und die Attraktivität im historischen Kern erhöht. Die Materialisierung trennt den Verkehrsraum in zwei Teile: kontinuierliche Bänder für den Fussverkehr entlang der Gebäudefassaden und asphaltierte Flächen für den Fahrzeugverkehr. Die gepflasterten Bänder werden an Stellen, wo Querungen stattfinden, zusätzlich über die Fahrbahn gelegt und spannen so einen durchgehenden Fussgängerbereich von Fassade zu Fassade auf. Dazwischen ist jeweils Asphalt «ingelegt», so dass die Fahrbahn nicht als durchgehendes Band, sondern als Aneinanderreihung einzelner Flächen erscheint, wo sich die Automobilisten ihren Weg «von Teppichstück zu Teppichstück» aufmerksam suchen müssen. Die helle, homogene Oberfläche der Natursteinbänder verleihen der Piazza ihre Identität und bringen die historischen Fassaden besser zur Geltung.

Meilensteine

2015	■ Erteilung der Baubewilligung
2016	■ Realisierung
Okt. 2016	■ Eröffnung

Organisation

Auftraggeber	■ Comune di Riva San Vitale
Projekt	■ Studio d'Urbanistica Planidea SA ■ Studio d'Ingegneria Lepori SA

Kosten

Total	CHF 1'000'000.– (inkl. Honorare, Beitrag Agglo-Programm CHF 240'000.–)
-------	--



vorher



nachher



Bewertung der Jury

Die Jury schätzt die gelungene Aufteilung des Raums in zwei einander ergänzende Bereiche – gepflästerte Bänder einerseits und asphaltierte Flächen andererseits. Insgesamt erhalten die Zufussgehenden dadurch mehr Raum und die Fusswegbeziehungen werden wieder erkennbar gemacht. Die Fussgänger- und Aufenthaltsbereiche sind nicht als fahrgeometrische Kurvenradien, sondern der städtebaulichen Struktur entsprechend rechteckig abgegrenzt. Verwendet werden einfache und ihrer Funktion entsprechende Materialien und Möblierungen. Die Jury bewertet die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse als mutigen und der Situation angemessenen Schritt. Hingegen dürfte das gepflästerte Fussgängerband an einigen Stellen etwas breiter dimensioniert und in der Via Settala kontinuierlicher geführt sein.





Winterthur (ZH): Gleisquerung Stadtmitte

Projektbeschreibung

Direkt neben dem Bahnhof Winterthur treffen bei der Unterführung Zürcherstrasse einer der meistbefahrenen Bahnkorridore der Schweiz und eine der wichtigsten Verkehrsachsen aufeinander, und im Untergrund fliesst die eingedolte Eulach. 1981 hat eine neue Unterführung die Verkehrsströme verflüssigt, aber die Menschen an den Rand gedrängt. Mit der Umnutzung des einstigen Industrieareals in einen vielfältig genutzten Stadtteil wurde dieser Kreuzungspunkt zu einem Scharnier zwischen Altstadt und Sulzer-Areal und somit zu einer wichtigen Fussgänger Verbindung. Als städtebauliche Operation ist es nun mit der Umsetzung des Grossprojekts «Gleisquerung Stadtmitte» gelungen, einer ehemals rein verkehrsfunktional konzipierten Bahnunterführung einen attraktiven Stadtraum entgegenzustellen. Nach zwölfjähriger Planungs- und Bauzeit konnte das neue, komplexe Bauwerk im September 2016 der Öffentlichkeit übergeben werden.

Tragende Idee des Eingriffs ist die «Wiederherstellung der Stadtebene» und die Etablierung von Plätzen anstelle von Übergängen und Brücken. Das Zusammenfügen der unterschiedlichen Belags- und Höhensituationen zu einem zusammenhängenden, hindernisfreien «Stadtboden» bildete den konzeptionellen Kerngedanken des Projekts, auf dessen Grundlage die Strassen-, Velo- und Fussgänger Verbindungen neu konzipiert wurden. Gewissermassen mit dem Skalpell wurden in die wiedererschaffene Stadtebene die Rampen der Zürcherstrasse-Unterführung eingeschnitten – aber nur gerade so gross, wie es für die Lastwagen und die Busse nötig ist. So entstanden auf beiden Seiten der Bahnlinie zwei neue Plätze. Dadurch gelang es auch, das bisher isolierte Neuwiesen-Center in das Stadtgefüge einzubeziehen. Durch die Beschränkung auf wenige, präzise gesetzte Gestaltungselemente wurde ein grosszügiger Bewegungsraum etabliert, der den intensiven Bewegungsströmen gerecht wird. Ebenso konnten in den Unterführungen die Bereiche für den Fuss- und Veloverkehr deutlich vergrössert und attraktiver gestaltet werden. Als sichtbares Zeichen dieser Verbindung markieren zwei Dächer die Abgänge und einen visuellen Brückenschlag über die Gleise hinweg. Die Gleisquerung Stadtmitte ist Teil der Aufwertung des gesamten Bahnhofumfelds und zeigt exemplarisch, wie wichtig der Umgang mit Fussverkehrsflächen im Hinblick auf die Stadtwahrnehmung ist. Entstanden sind Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen mit Aufenthaltsbereichen, die über das Gleisfeld hinweg, aber auch dem Gleisfeld entlang vielfältige Beziehungen ermöglichen.





Meilensteine

2004	■ Ideenwettbewerb
2005	■ Studienauftrag
2009	■ Genehmigung Rahmenkredit (Volksabstimmung)
2009–2010	■ Realisierung 1. Etappe
2013–2016	■ Realisierung 2. Etappe
2016	■ Wettbewerb Namensgebung
Sept. 2016	■ Eröffnung

Organisation

Bauherrschaft	■ Stadt Winterthur, Departement Bau, Tiefbauamt sowie SBB und Private
Projekt und Ausführung	■ Architektur (Gesamtleitung): Müller & Truniger Architekten / Landschaftsarchitektur: Krebs und Herde Landschaftsarchitekten / Bauingenieur: Dr. Lüchinger + Meyer, Gruner + Wepf AG / Verkehr: Stadt Raum Verkehr / Lichtplanung: Reflexion AG / Elektroplanung: IBG B. Graf AG / Bauleitung: Hochbau MMT AG Baumanagement / Bauphysik: Bakus Bauphysik & Akustik GmbH / Hochwasserschutz: Robert Bänziger AG / Liftplanung: H.R. Wehrle

Kosten

Total	CHF 30'300'000.– (exkl. Werkleitung / Kanalisation / Dritte) (Beitrag Agglo-Programm CHF 3'120'000.–)
-------	--

Bewertung der Jury

Die Jury beurteilt die Gleisquerung sehr positiv, weil sie insbesondere eine markante Verbesserung für die Fussgängerinnen und Fussgänger bedeutet. Gelungen sind die beiden neuen, gut frequentierten Plätze beidseits der Gleise, aber auch die Fussgängerpassagen unter den Gleisen sind heute deutlich angenehmer zu begehen. Als Benutzer vermisst man vielleicht einen direkten Treppenabgang auf der einen Seite, und in der Unterführung kann es stellenweise zu Konflikten zwischen Velos und Fussgängern kommen. Angesichts der komplexen städtebaulichen Situation ist dies ein Beispiel für eine sehr gelungene Stadtreparatur.





4 Erwähnungen

Genève: Square Chantepoulet

Der Square de Chantepoulet war früher ein vernachlässigter, als Parkplatz genutzter Ort. Seit den 2015 abgeschlossenen Umbauarbeiten ist er ein attraktiver Platz, der insbesondere über Mittag und am Abend belebt ist. Die neue Fussgängerzone funktioniert nun als angenehmer Begegnungsort. Der vorhandene Baumbestand wurde durch Terrassen, Bänke und weitere Möblierungselemente ergänzt. Der unebene Belag am nördlichen Ausgang des Platzes genügt nicht ganz den Anforderungen einer hinderisfreien Gestaltung. Die Aufwertung dieses leicht versteckten Quartierplatzes dient aber als gutes Beispiel für die sorgfältige Umgestaltung vieler anderer Plätze in Genf.



Genève: Place du Rhône

Bis zum Umbau im Sommer 2016 war die Place du Rhône – im Volksmund nach einer Skulptur «Place du Oui-Non» genannt – unzureichend genutzt und diente als wilde Parkierfläche. Angestossen durch Hinweise aus der Bevölkerung wurde der Platz aufgewertet und ist heute mehr als nur ein Durchgangsort. Eine kreisförmige, ungefähr 60 Meter lange Holzbank schafft neue Aufenthaltsqualität. Die Umgestaltung wird von Bäumen, einem Brunnen, einer neuen Beleuchtung und einer differenzierten Belagsstruktur abgerundet. Es fehlen jedoch taktil-visuelle Elemente für die Orientierung und Sicherheit von Sehbehinderten. Der neu gestaltete Platz erfreut sich grosser Beliebtheit und gliedert sich nahtlos in seine Umgebung im touristischen Zentrum der Stadt Genf ein. Der gesellige Ort lädt zum Verweilen ein.





Versoix (GE): À l'ombre de la treille

Rund um den Bahnhof von Versoix ist ein von Grund auf neu konzipiertes Quartier entstanden. Das ehrgeizige Projekt umfasst mehrere öffentliche Räume, die die Fortbewegung zu Fuss fördern; zu nennen sind insbesondere der komplett autofreie Quartierkern sowie die Begegnungszone entlang der Bahnlinie. Die Aussenanlagen gliedern sich in fünf Zonen – Platz, Hof, Aussichtspunkt, Park und Laubengang (franz. «treille») – die eine gesellige Terrassen-Atmosphäre schaffen und den Passanten ermöglichen, sich den Raum anzueignen. Das an sich gelungene Ensemble wirkt in sich etwas abgeschlossen und schöpft das Potenzial zur Anbindung an die restliche Gemeinde zu wenig aus. Das zwischen 2014 und 2016 realisierte Projekt bietet aber ein neues attraktives Zentrum und leistet einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung.



Zürich: Ausbau Bahnhof Zürich-Oerlikon

Der Umbau des Bahnhofs Oerlikon ist ein komplexes Grossprojekt im innerstädtischen Raum, das einen langjährigen, interdisziplinären Planungs- und Bauprozess mit vielen Interessen und laufend veränderten Anforderungen bedingte. Der Realisierung einer neuen Durchmesserlinie machte den Ausbau des Bahnhofs im Vollbetrieb von 6 auf 8 Gleise nötig. Schrittweise wurden die bestehenden Unterführungen erweitert, die Zugänge von allen Seiten verbessert, die beiden Bahnhofsvorplätze neu gestaltet sowie die Umsteigebeziehungen von Tram und Bus auf die Bahn optimiert. Hervorzuheben ist die neue Quartierverbindung zwischen Alt- und Neu-Oerlikon, die von der Stadt Zürich in Auftrag gegeben wurde. Sie ist grosszügig dimensioniert und ermöglicht ein intuitives, verständliches Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr.





Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Flâneur d'Or 2017
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali