HOCH
PART
ERRE

Flâneur d'Or 2008
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons

BEILAGE ZU HOCHPARTERRE NO. 3 / 2009

AUSGEZEICHNETE FUSSWEGE

Die Preisträger des Flâneur d'Or 2008

4 FUSSVERKEHR SCHWEIZ
DEN GEMEINDEN AUF DIE SPRÜNGE HELFEN
Der Flâneur d'Or verhilft guter Planung zum Durchbruch

6 HAUPTPREIS
GEKONNTER BRÜCKENSCHLAG
Eine ebenso raffinierte wie logische Fussgängerverbindung in Baden

8 AUSZEICHNUNGEN
VON BREMGARTEN BIS USTER
Sechs Ortschaften haben vorbildhafte Lösungen realisiert

14 ERWÄHNUNGEN
SPEZIELLES AUGENMERK
Beachtenswerte Beispiele

Editorial ZUR NACHAHMUNG EMPFOHLEN

Jahrzehntelang lebten Baden und Ennetbaden Rücken an Rücken am Limmatknie – bis im Sommer 2007 der Limmatsteg und der Promenadenlift ihren Betrieb aufnahmen. 1800 Mal fährt der Aufzug nun täglich auf und ab, das ist ein Drittel häufiger als geplant. Er sorgt für eine schnelle Verbindung von Ennetbaden nach Baden, und zwar für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die bis anhin grössere Umwege laufen mussten. Dieser Erfolg unterstreicht die Bedeutung des Bauwerks, und er wäre schon Grund genug für den Hauptpreis in der diesjährigen, sechsten Runde des Fussverkehrspreises Flâneur d'Or 2008. Dass der Steg und der Lift auch noch architektonisch gelungen sind, unterstreicht die Wahl der Jury.

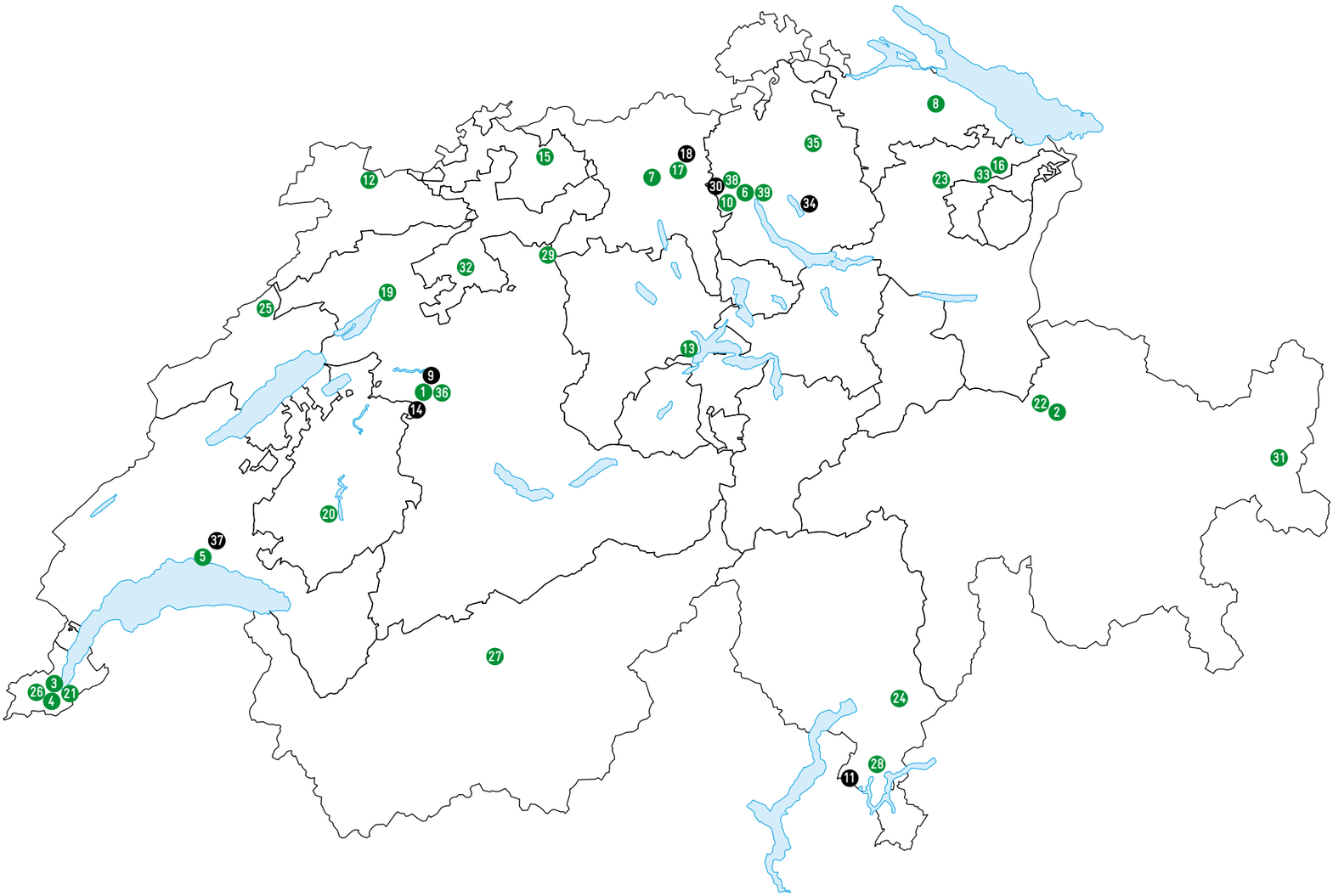
Insgesamt konnten die neun Jurymitglieder 39 Eingaben beurteilen, die vier Kategorien zugeteilt waren: Verkehrskonzepte / Planungen / Leitbilder, Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen, Massnahmen auf untergeordneten Strassen und Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln. Die Diskussionen in der neunköpfigen Jury waren intensiv. Vor allem dort, wo ähnliche Projekte einander gegenüberstanden, mussten die qualitativen Unterschiede herausgearbeitet werden. Der Entscheid für den Hauptpreis Flâneur d'Or und für die sechs Auszeichnungen fiel schliesslich einmütig. Zusätzliche elf Projekte erachtete die Jury als wertvoll und sprach ihnen eine besondere Erwähnung zu.

Lift und Steg in Baden haben eine wichtige Lücke im Fusswegnetz geschlossen. Ein grosser Wurf am richtigen Ort. Nicht überall kann aber mit Neubauten die Situation verbessert werden. Ein Blick auf die übrigen Arbeiten zeigt, dass dies die Ausnahme, nicht die Regel ist. An den meisten Orten geht es darum, dafür zu sorgen, dass unterschiedliche Verkehrsarten – Fuss-, Velo- und Autoverkehr – konfliktfrei aneinander vorbeikommen. Mit simplen Verkehrsschildern ist das längst nicht mehr getan, man muss die Strassen- und Platzräume so gestalten, dass die Fussgänger selbstverständlich von ihnen Besitz ergreifen und die motorisierten Verkehrsteilnehmer ebenso selbstverständlich ein gemächliches Tempo anschlagen.

Dieses Ziel lässt sich mit aufwendigen baulichen Massnahmen erreichen, doch die Beispiele in diesem Heft zeigen, dass man auch mit minimalem Aufwand eine maximale Wirkung erzielen kann. Am Anfang stehen ohnehin weder die Gestalter noch die Baumaschinen, sondern der politische Wille, den Bürgerinnen und Bürgern das Leben in ihrem Wohn- und Arbeitsort angenehmer zu gestalten. Strassen sind nicht nur Verkehrswege, sondern auch Lebensräume. Die in diesem Heft dokumentierten Projekte des Flâneur d'Or zeigen, wie das geht. Sie sollen zur Nachahmung anregen! Werner Huber

IMPRESSUM Hochparterre AG, Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, Fax 044 444 28 89, www.hochparterre.ch
Konzept und Redaktion: Werner Huber WH
Gestaltung: Antje Reineck; Gestaltungskonzept: superbüro Barbara Ehrbar; Produktion: Thomas Müller; Korrektorat: Lorena Nipkow, Küsnacht; Litho: Team media, Gurtnellen; Druck, Vertrieb: Südostschweiz Presse und Print, Südostschweiz Print, Chur / Disentis.
Herausgegeben vom Verlag Hochparterre im Auftrag von Fussverkehr Schweiz, Zürich.
Bestellen: verlag@hochparterre.ch oder info@fussverkehr.ch, CHF 10.–

Fotos Titelblatt und Seiten 4–7: Tino Sand, übrige: Wettbewerbseingaben und Fussverkehr Schweiz



EINGEREICHTE PROJEKTE FÜR FLANEUR D'OR 2008

VERKEHRSKONZEPTE / PLANUNGEN / LEITBILDER

1_Bern: Konzept Begegnungszonen in der Stadt Bern, Erwähnung
2_Chur: Kinderstadtplan Chur
3_Genf: Dimanche à pied, Erwähnung
4_Genf: Un espace public pour tous
5_Lausanne: Métro-Maison le premier kilomètre
6_Zürich: Strategie Stadträume 2010

MASSNAHMEN AUF HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

7_Kanton Aargau: Markierte Fussgängerschutzinsel
8_Berg TG: Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
9_Bremgarten BE: Begegnungszone, Auszeichnung
10_Birmensdorf: Plätze und Flächen für Fussgänger, Erwähnung
11_Croglio TI: Zone 30 su strada cantonale nei nuclei di Biogno, Purasca e Barico, Auszeichnung
12_Fregiécour et Pleujouse: A pied au cœur de la Baroche
13_Horw: Ganzheitliche Zentrumsidee
14_Köniz: Umgestaltung Schwarzenburgstrasse, Auszeichnung
15_Sissach: Begegnungszone auf Ortsdurchfahrt
16_St. Gallen: Umgestaltung Lämmlisbrunnenstrasse, Erwähnung

MASSNAHMEN AUF UNTERGEORDNETEN STRASSEN

17_Baden: Begegnungszone Schmiedeplatz, Erwähnung
18_Baden: Limmatsteg Baden–Ennetbaden, Hauptpreis
19_Biel: Fussgängerleitsystem
20_Bulle: Réaménagement du centre-ville de Bulle, Erwähnung
21_Chêne-Bourg: Réaménagement de la rue
22_Chur: Begegnungszone City, Erwähnung
23_Flawil SG: Begegnungszone Bahnhof
24_Giubiasco: Zona d'incontro Borghetto
25_La Chaux-de-Fonds: Réaménagement de la place du marché
26_Lancy: Passerelle de la Colline
27_Leuk: Begegnungszone und Rathausplatz Leuk-Stadt
28_Manno TI: Zona d'incontro nucleo storico, Erwähnung
29_Roggwil BE: Verkehrsberuhigung Unterer Pünten-ackerweg
30_Schlieren: Neugestaltung Sägestrasse, Auszeichnung
31_Scuol: Fussgängerbrücke über Umfahrungsstrasse
32_Solothurn: Aaresteg West
33_St. Gallen: Begegnungszone Bleicheli
34_Uster: Umgestaltung Gerichtsstrasse, Auszeichnung
35_Winterthur: Fussgängerzone Sulzer-Areal Stadtmitte, Erwähnung

SCHNITTSTELLEN ZU ANDEREN VERKEHRSMITTELN

36_Bern: Stadtreparatur Niederbottigen / Murten-strasse
37_Lausanne: Verbindungsweg Bahnhof–Ouchy, Auszeichnung
38_Schlieren: Zugang zur Bahn von Engstringerstrasse, Erwähnung
39_Zürich: Treppenaufgang und Lift beim Bahnhof Enge

JURY

› Gabrielle Gsponer, dipl. Ing. agr., Bundesamt für Strassen (Astra), Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern
› Andy Heller, dipl. Bauing. SIA / ETH, Kantonsingenieur Kanton Thurgau
› Werner Huber, dipl. Arch. ETH, Redaktor Hochparterre
› Jürg Iseli, Architekt HTL / Raumplaner FSU, Stadt-planer Grenchen
› Urs Michel, dipl. Arch. ETH, Verkehrsplaner FSU
› Pascal Regli, dipl. phil. II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Fussverkehr Schweiz
› Michael Rytz, dipl. phil. II, Geograf, Verkehrsclub der Schweiz VCS
› Eva Schmidt, dipl. Arch. ETH, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
› Dominique von der Mühll, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, ENAC-EPFL, Lausanne

LINKS

Ausführliche Dokumentation aller Eingaben
› www.flaneurdor.ch

DEN GEMEINDEN AUF DIE SPRÜNGE HELFEN

«Das Paradies ist noch nicht erreicht», sagt Thomas Schweizer von Fussverkehr Schweiz.

Interview: Thomas Müller

Thomas Schweizer, vierzig Eingaben haben sich um den Fussverkehrspreis beworben, der 2008 zum sechsten Mal ausgeschrieben wurde, neu unter dem Namen «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur». Ein guter Jahrgang? Die durchwegs hohe Qualität beeindruckte die Jury, die Auswahl fiel ihr schwer. Die eingereichten Projekte nehmen explizit die Optik der Fussgängerin und des Fussgängers auf. Das zeigt, dass heute die Anforderungen des Fussverkehrs mit grosser Selbstverständlichkeit berücksichtigt werden.

Ein Gegensatz zu 1987, als der Preis zum ersten Mal vergeben wurde? In den zwanzig Jahren seit der Lancierung stellen wir eine deutliche Veränderung fest, weniger in der Qualität der Eingaben als im verkehrspolitischen Umfeld. Der damalige Preisträger – die Place Centrale im Walliser Bezirkshauptort Monthey – war bereits ein städtebaulicher Wurf, der Massstäbe setzte. Doch er war eine Ausnahme. Den klassischen Ingenieur jener Zeit prägte die Planungseuphorie der Siebziger- und Achtzigerjahre. In der Verkehrsplanung und in der Verkehrspolitik zählte einzig die rasche und flüssige Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Was bei solcher Planung als nicht benötigte Restfläche übrig blieb, fiel für die Fussgänger ab. Nicht selten endete ein Trottoir unvermittelt an einer Hausecke. Wer zu Fuss ging, wurde auf Umwege oder durch Unterführungen geschickt. Die Auswahl an guten Projekten war damals gering. Heute ist sie deutlich grösser – zumal lange nicht für alle guten Beispiele eine Wettbewerbseingabe gemacht wurde.

Was hat es gebraucht für diesen Bewusstseinswandel? Nötig sind Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. Für die Kommunikation sind «Leuchtturmprojekte» wichtig wie der Zentralplatz in Biel oder die Begegnungszone im Zentrum von Grenchen, die beide im Jahr 2004 prämiert wurden. Das Zusammenspiel von guter Verkehrsorganisation und hoher gestalterischer Qualität hat diese Projekte zu einem wichtigen Exkursionsziel für Verkehrsplanerinnen und Architekten und zu einem Orientierungspunkt für Problemlösungen in ähnlichen Situationen gemacht. Preisverleihungen wie der Flâneur d'Or helfen, solche guten Lösungen zu verbreiten.

Die absolute Dominanz des motorisierten Verkehrs ist also gebrochen? Relativiert, nicht gebrochen. In den zentralen Siedlungsbereichen – namentlich in städtischen Gebieten – erhält der Fussverkehr inzwischen eine bedeutendere Rolle. Das Paradies ist noch lange nicht erreicht, doch heute berücksichtigt eine «normale» Planung den Fussverkehr standardmässig. Was «normal» ist, wird auch «normiert». Dies schlägt sich beim Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) nieder, der zurzeit Normen für den Fussverkehr schafft. Dabei geht es nicht um das Normieren an sich, sondern um Minimalstandards, die sich zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger einfordern lassen – was dokumentiert, dass der Fussverkehr inzwischen als Teil des Verkehrssystems akzeptiert ist. Das verdeutlicht auch der Namen unseres Verbandes: Zufussgehen ist Verkehr, Fussverkehr.

Wo besteht heute noch Handlungsbedarf für Fussgängerinnen und Fussgänger? Die stark belasteten Hauptstrassen innerorts mit den zu hohen Tempi und den fehlenden sicheren Querungsmöglichkeiten sind ein Dauerproblem, sowohl in Bezug auf Verkehrssicherheit, aber auch in Bezug auf ein engmaschiges und attraktives Fusswegnetz. Im Weiteren sehen wir grosse Probleme in peripheren Wohnquartieren und suburbanen Einkaufsgebieten mit einer stark aufs Auto ausgerichteten Planung. Hier sind entweder die Distanzen zu gross, oder das Gehen ist oft derart unattraktiv, dass selbst für kürzeste Strecken das Auto genommen wird. Während wir für innerörtliche Hauptstrassen auf eine Reihe guter Projekte verweisen können, haben wir für die schwierigen Ortschaften in der Agglomeration noch keine «Leuchtturmprojekte» gefunden.

Was gab vor 35 Jahren den Anstoss für die Gründung des Vereins? Eine Gruppe um ETH-Professor Hugo Bachmann und den Zürcher Stadtpräsidenten Sigi Widmer tat sich zusammen, um dafür zu sorgen, «dass dem Menschen zu Fuss die Wege erhalten bleiben und dass er wieder vermehrt seine Wege bekommt: menschenwürdige, sichere Wege ohne Verkehrsgefährdung, Lärm und Abgase, Fusswege und Wanderwege. Damit wir die Umwelt nicht nur als Automobilisten befahren, sondern auch als Fussgänger erleben.» Daraus entstand 1973 die «Volksinitiative zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege», die später zugunsten eines weitgehend identischen Gegenvorschlages zurückgezogen wurde. 1987 folgte das Fuss- und Wanderweggesetz. Es gibt uns die rechtliche Basis, zugunsten der Fussgänger aktiv zu werden.

Wie ist Fussverkehr Schweiz organisiert? Der Fachverband Fussverkehr Schweiz ist ein Verein mit einem elfköpfigen Vorstand und einer Geschäftsstelle in Zürich mit fünf Beschäftigten, die sich 3,5 Vollzeitstellen teilen. Wir arbeiten eng mit unserer Schwesterorganisation «Rue de l'avenir» zusammen. Sie führt das Sekretariat in der Westschweiz und gibt eine gleichnamige Zeitschrift heraus. Das Sekretariat im Tessin wird vom «Gruppo Moderazione del Traffico» geführt.

Wie finanziert sich Fussverkehr Schweiz? Aus den Jahresbeiträgen unserer rund 2000 Einzel- und Kollektivmitglieder wie Gemeinden oder Planungsbüros, aus Einzelspenden und Zuwendungen von Stiftungen. Wir erhalten leistungsgebundene Beiträge der öffentlichen Hand, das heisst von Bund und Kantonen, und erbringen im Auftragsverhältnis Projektarbeiten und Dienstleistungen. Den Flâneur d'Or ermöglichen Beiträge des Bundesamts für Strassen (Astra), des Unternehmens Creabeton sowie einer Stiftung.

Wie stellen Sie sich zum Konflikt zwischen Fussgängern und Radfahrern? Konflikte werden in erster Linie durch falsche Planungen verursacht. Fussverkehr Schweiz arbeitet hier mit Pro Velo Schweiz zusammen. Ziel ist es, für die gemeinsamen Anliegen zu kämpfen und die Velorouten so zu organisieren, dass Konflikte vermieden werden können. Zu diesem Thema haben wir eine gemeinsame 50-seitige Broschüre herausgegeben mit Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen. Grundsätzlich gehört das Velo auf die Fahrbahn. In manchen Situationen ist es aber naheliegend, Fuss- und Veloverkehr gemeinsam zu führen, etwa in Altstadtbereichen, wenn genügend Platz vorhanden ist, oder bei Brücken, die vom motorisierten Verkehr getrennt speziell den Fussgängern und Velofahrern dienen.

Autofahrer sagen, die Vortrittsregeln am Zebrastreifen führten zu gefährlichen Situationen. Einverstanden? Fussgänger sind nicht gefährlich, nur gefährdet. Die Gefahr geht vom Stärkeren, also vom Auto aus. Vor der Einführung des Strassenverkehrsgesetzes hatten die Fussgänger das Recht, überall auf der Strasse zu gehen. Dieses Recht nahm man ihnen Anfang des letzten Jahrhunderts weg. Als Ersatz wurde das Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen international verankert. Es verpflichtet die Lenker, vor dem Streifen anzuhalten, um Fussgängern das Queren vortrittsberechtigt zu ermöglichen. Leider wird die Anhaltepflicht nur ungenügend eingehalten.
Die Fussgänger können ihr Recht kaum aktiv einfordern, oder nur unter grosser Eigengefährdung, was durchaus auch vorkommt. Untersuchungen aus Österreich zeigen, dass die Anhaltedisziplin in hohem Mass vom gefahrenen Tempo abhängt. Bei Geschwindigkeiten unter 40 Kilometern pro Stunde steigt die Anhaltequote markant an. Das Fazit ist klar: Wir können das Vortrittsrecht mit

‹Die Planung muss vermehrt die Optik der Fussgängerinnen und Fussgänger einnehmen: Thomas Schweizer am Heimplatz in Zürich.

polizeilichen Mitteln einfordern oder das Tempolimit senken, dann wird dem Fussgänger nicht nur der Vortritt besser gewährt, auch das Unfallrisiko und die Unfallschwere werden verringert. Wahrscheinlich sind beide Strategien nötig. Zu tieferen Geschwindigkeiten gibt es vielversprechende Ansätze in Richtung einer Umkehrung der bisherigen Philosophie: Innerorts soll Tempo 30 zur Regel werden, Tempo 50 bleibt für Ausnahmen möglich. Es gibt schon einige Beispiele für tiefere Tempolimiten auch auf Hauptstrassen. Zuerst wurden enge Ortskerne mit Tempo 30 signalisiert wie etwa im Domleschg oder aktuell auch in Croglio im Tessin. Neu erhalten auch Strassenabschnitte mit hohen Fussgängerfrequenzen Tempo 30, etwa in Köniz.

Wie bewähren sich die Begegnungszonen? In Begegnungszonen gilt Tempo 20 mit Vortritt für die Fussgänger. Seit 2002 kann dieses Regime nicht mehr nur in Wohn-, sondern auch in stärker belasteten Geschäftsvierteln, auf Bahnhofplätzen, vor Schulen oder in Altstadtsituationen realisiert werden. Dank dem breiteren Anwendungsbereich richten immer mehr Orte solche Zonen ein. Fussverkehr Schweiz dokumentiert sie unter begegnungszonen.ch. Die Internetseite bietet den Gemeinden eine Inspiration. Zu Beginn strebten wir eine vollständige Erhebung an, nach dem Aufschwung der Begegnungszonen beschränken wir uns nun aber auf «best-practice»-Beispiele. Die Datenbank umfasst zurzeit 400 Zonen, davon sind über 150 ausführlich dokumentiert. Die rasche Verbreitung der Begegnungszone zeigt den Bedarf an solchen fussgängerfreundlichen Lösungen. Der motorisierte Verkehr ist als Gast im öffentlichen Raum akzeptiert – sofern er sich auch wie ein anständiger Gast benimmt.

THOMAS SCHWEIZER

Der Geograf und Verkehrsplaner Thomas Schweizer, 53, ist seit acht Jahren Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz. Er hat den Wettbewerb Flâneur d'Or 2008 organisiert. Die Thematik Verkehr beschäftigt Schweizer beruflich und privat seit seiner Jugend. In den Siebzigerjahren sammelte er als Teenager Unterschriften für die «Burgdorfer Initiative», die zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr verlangte, und engagierte sich im Kampf gegen die geplante N 4 im Knonauer-amt. Beruflich war er für das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz tätig und verfasste Umweltverträglichkeitsberichte in einem Büro für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, bevor er 2001 zu Fussverkehr Schweiz stiess.

PUBLIKATIONEN FUSSVERKEHR

Das Bulletin «Fussverkehr» greift vierteljährlich aktuelle Fragen der Verkehrsplanung auf und porträtiert besonders fussgängerfreundliche Städte. Mitglieder erhalten das Heft, das auf der Website im pdf-Format erhältlich ist, kostenlos. Gegen einen Unkostenbeitrag erhältlich sind zudem Multimedia-Publikationen sowie Fachinformationen, die Planern und Gemeinden praxisgerechte Hinweise rund ums Thema Fussgänger geben, insbesondere für Fusswegplanungen oder Schulwegsicherung.

LINKS

Dokumentation der Begegnungszonen
› www.begegnungszonen.ch
Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz
› www.fussverkehr.ch

GEKONNTER BRÜCKENSCHLAG

Der Flâneur d'Or geht nach Baden und Ennetbaden. Ausgezeichnet werden der Limmatsteg und der Promenadenlift, eine ebenso raffinierte wie logische Fussgängerverbindung.

Text: Werner Huber

Seit Urzeiten schon sind Baden und Ennetbaden eng miteinander verbunden, teilen sie sich doch die heissen Thermalquellen am Limmatknie. Im Mittelalter entwickelte sich dort mit den «Grossen Bädern» auf der Badener und den «Kleinen Bädern» auf der Ennetbadener Seite eine Kurstadt mit dem Fluss im Zentrum und der Schiefen Brücke als Verbindung.

Trotz ihrer Nähe: Enge Freunde waren Baden und Ennetbaden nie, und so trennte der damals noch junge Kanton Aargau die beiden Streithähne 1819 per Dekret. Seither hat sich das Verhältnis zwar längst entspannt, doch eines ist geblieben: die Trennung durch den Fluss. Noch immer blieben die Schiefe Brücke, ein benachbarter schmaler Steg oder die flussaufwärts gelegene Holzbrücke die einzigen Verbindungen zwischen Ennetbaden und seiner grösseren Schwester. Vor allem fehlte bis anhin eine direkte Verbindung zum Bahnhof, denn die alte Seilfähre war längst verschwunden. Die Badener ihrerseits beklagten, dass der Erholungsraum an «ihrem» Limmatufer – ein lauschiger Promenadenweg – und der besonnte Weg am anderen Ufer von der Stadt aus nur schlecht erschlossen waren.

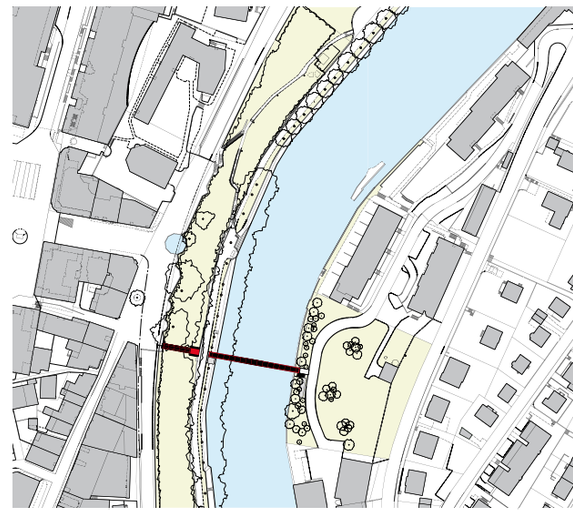
AM RICHTIGEN ORT, GUT GEMACHT Der Limmatsteg und der Promenadenlift lösen gleich beide Probleme auf einen Schlag. Direkt vom unteren Bahnhofplatz und der Einkaufsmeile Badstrasse fährt der Lift 35 Meter in die Tiefe zum Spazierweg am Fluss. In gerader Linie führt der Limmatsteg vom Lift her über den Fluss hinüber ans Ennetbadener Ufer. Das Bauwerk, hervorgegangen aus einem zweistufigen Wettbewerb, war ein Schlüsselprojekt im Entwicklungsrichtplan für das Bäderquartier Baden / Ennetbaden. Mit ihrem Entwurf «Fachmann» schufen die Architekten nicht nur eine funktionale Verbindung, sondern gestalteten auch ein starkes architektonisches Zeichen. Formen und Materialien sind aufs Minimum reduziert, die beiden Teile einheitlich behandelt – der Liftschacht kann auch als vertikale Brücke gelesen werden. Grossflächige Verglasungen sorgen für Transparenz und stärken die Kraft der stählernen Skulptur.

Limmatsteg und Lift sind auch Teil eines Konzepts der Stadt Baden, die öffentlichen Räume aufzuwerten und miteinander besser zu vernetzen, und zwar sowohl in der Altstadt (Bahnhofplatz, Theaterplatz, Schlossplatz) als auch im einstigen Industriegebiet Baden Nord (Bahnhofplatz West, Schmiedeplatz, Trafoplatz). Auf der Badener Seite findet die neue Fussgängerinnenverbindung ihre Fortsetzung etwa in der Bahnhofunterführung, die Baden Nord an die Innenstadt anbindet. Auf Ennetbadener Gebiet erschliesst der Steg das vom Durchgangsverkehr befreite und zur Umgestaltung vorgesehene Zentrum.

GESTALTERISCH ÜBERZEUGEND Für Fussgänger ist das zweiteilige Bauwerk nicht einfach die Verbesserung einer bislang unbefriedigenden Situation, sondern es schafft eine Verbindung, die es bislang gar nicht gab. Die hohen Frequenzen des Lifts zeigen, wie bedeutend sie ist. Für die Velofahrerinnen und Velofahrer gibt es auf Ennetbadener Seite eine Abstellanlage, die zu Bike & Ride animieren soll, doch stehen Brücke und Lift auch den Fahrrädern offen. Viele Ennetbadener Pendler haben ihren persönlichen Fahrplan inzwischen so optimiert, dass sie morgens den Zug verpassen, wenn der Lift einmal ausfällt, denn eine direkte Treppe gibt es nicht.

Die Verbindung hat die Jury mehrfach überzeugt: als Zugang zum Fluss, als Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr, als attraktive Ergänzung des Fusswegnetzes und auch als gestalterische Leistung. Und obschon man andernorts, etwa in Begegnungszonen, das Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsarten fördern sollte, war hier die Separatlösung für Fussgänger und Velofahrerinnen zweifellos das Richtige. Jetzt, wo sie gebaut sind, erscheinen Lift und Brücke als nahe liegende Lösung. Auch die Jury hat sich gefragt: Weshalb hat man das nicht schon lange gemacht?

LIMMATSTEG UND PROMENADENLIFT, 2007
BAHNHOFPLATZ BADEN–LIMMAT–ENNETBADEN
- Bauherrschaft: Stadt Baden und Gemeinde Ennetbaden
- Architektur: Leuppi & Schafroth Architekten, Zürich
- Bauingenieure: Henauer Gugler, Ingenieure und Planer, Zürich
- Lift: Emch Aufzüge, Bern
- Chronik: Erste Stufe: öffentlicher Ideenwettbewerb 2003; Zweite Stufe: Studienauftrag 2004; Fertigstellung 2007
- Gesamtkosten: CHF 4,2 Mio.



^ Der Promenadenlift und der Limmatsteg verbinden das Badener Bahnhofquartier (links) mit dem Limmatufer und Ennetbaden.

> Steg und Lift sind nicht nur eine praktische Verbindung, sie sind auch ein architektonisches Wahrzeichen.

v Ein kurzer Steg dockt den Lift an die Stadt.

BREMGARTEN BE: MUTIG

Die Topografie teilt die Gemeinde Bremgarten bei Bern in drei Ebenen auf: Oben liegt das Birchi mit dem Blick auf die Berner Alpen, unten die Aare mit einem Naherholungsgebiet und in der Mitte der Dorfkern mit den Schulen, der Post und den Läden. Hier führt auch die Kalchackerstrasse – eine Kantonsstrasse – als markante Hauptachse durch das Dorf. Zwar verkehren darauf pro Tag nur rund 2000 Fahrzeuge, doch weil die Strasse einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet war, konnte sie ihre Funktion als Ortszentrum nicht wahrnehmen. Schäden auf dem Trottoir und im Strassenbelag und erneuerungsbedürftige Werkleitungen lösten eine Sanierung aus.

Der Kanton Bern und die Gemeinde erarbeiteten gemeinsam ein Projekt, das den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht wird und zugleich Bremgartens Zentrum stärkt. Ein 200 Meter langes Stück der Kantonsstrasse wurde als Begegnungszone signalisiert. Nun herrscht hier Tempo 20; die Zebrastreifen sind verschwunden, denn die Fussgänger haben immer Vortritt. Zur Begegnungszone gehören auch zwei einmündende Strassen und die Bushaltestelle, die ohne Busbucht ausgeführt ist. Da sich die Umbauarbeiten nicht nur auf die Strasse beschränkten, sondern auch die angrenzenden Flächen bis zu den Hausfassaden umfassten, ist der Charakter des Strassenabschnittes als Ortszentrum gut spürbar. Mit einer breiten Kommunikation machten die Behörden das Projekt und das neue Verkehrsregime bekannt, und die Gemeinde veranstaltete zur Einweihung im vergangenen August ein Dorffest.

Bemerkenswert ist in den Augen der Jury der Mut der mit knapp 4000 Einwohnern relativ kleinen Berner Gemeinde, sich für den Langsamverkehr zu engagieren. Dass die angrenzenden Flächen bis zu den Hausfassaden mit einbezogen wurden, machte aus dem Strassen- ein Gesamtprojekt. Dadurch ist der Zentrumscharakter gut spürbar, obschon erst ein Teil der gesamten Zentrumsplanung realisiert worden ist. WH

BEGEGNUNGSZONE KALCHACKERSTRASSE, 2008
KALCHACKERSTRASSE, BREMGARTEN BE
> Bauherrschaft: Kanton Bern und Gemeinde Bremgarten
> Planer: SMT AG Ingenieure + Planer, Bern; Markus Steiner, Landschaftsarchitektur, Lohnstorf
> Chronik: Studienauftrag 2004 / 2005; Realisierung 2006–2008
> Kosten: CHF 1,3 Mio.; Gemeindeanteil: CHF 500 000.–

> www.bremgarten-be.ch

^ Die Begegnungszone zeichnet Bremgartens Zentrum aus.

^ Beläge und Markierungen gliedern die Flächen und kennzeichnen die Einmündungen.

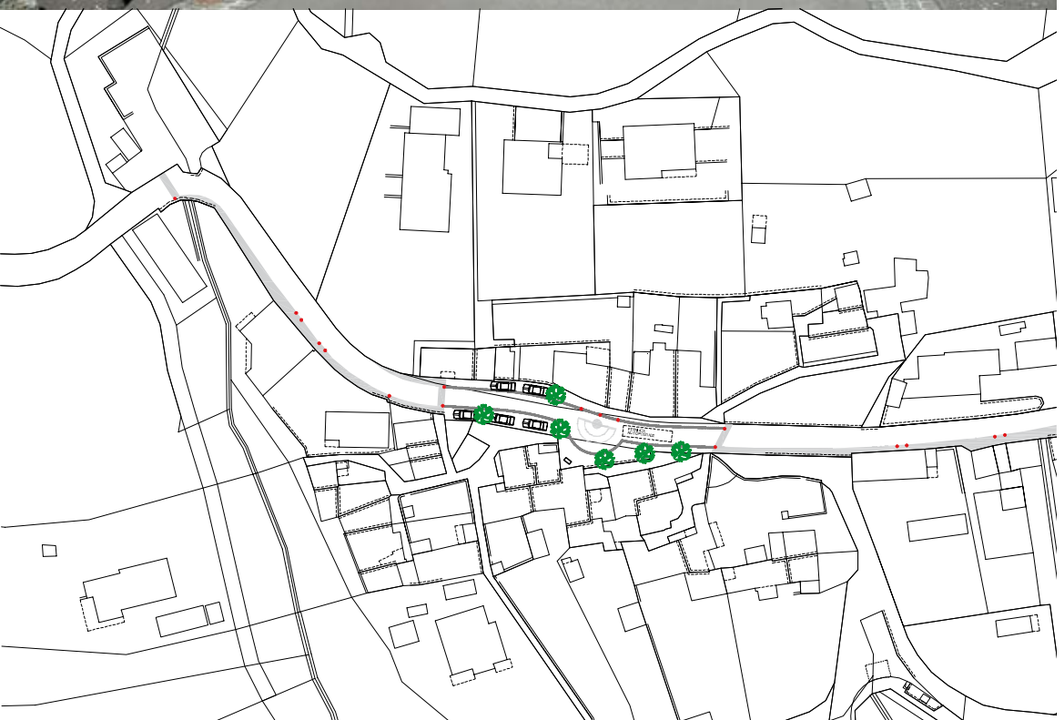
< Die Gestaltung macht nicht am Strassenrand halt, sondern zieht sich bis an die Häuser.

> Eine Markierung und eine Tafel bilden den Auftakt zur Begegnungszone.

Barico: Pfosten schützen die Hauszugänge, von denen man an verschiedenen Orten direkt auf die Fahrbahn tritt.

Purasca Inferiore: eine platzartige Ausweitung im Dorfkern. Kieselsteine im Belag markieren den Fussgängerbereich.

Biogno: An der Piazza unterbricht ein Kreis den Fluss der Strasse.



Stellvertretend für alle drei: der Ortskern von Purasca Inferiore.

CROGLIO: TESSINER PIONIER

Die Gemeinde Croglio, hart an der Grenze zu Italien, besteht aus sieben historischen Dorfkernen. In den Sechzigerjahren mussten etliche Häuser dem Ausbau der Hauptstrasse weichen. Trotz des tiefen Verkehrsvolumens von täglich bloss rund 1500 Fahrzeugen wurde die Strasse zu einem dominierenden Korridor. Als in den Achtzigerjahren im Ortsteil Beride ein kleiner Stall der Strasse weichen sollte, wehrte sich die Bevölkerung gegen den Abriss. Das Gebäude wurde zu einem kleinen Lokalzentrum umgebaut.

In Messungen wurden auf der Strasse Tempi von 45 bis 50 km/h gemessen – zu viel in der nach wie vor engen Situation ohne Fussgängerschutz. Zudem war die Strasse als Schleichweg vor allem für Grenzgänger attraktiv. Einzig beim ehemaligen Stall mussten die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit auf 25 km/h reduzieren. Die Bevölkerung nahm das Gebäude nicht mehr als Verkehrshindernis, sondern als beruhigendes Element wahr. Vor diesem Hintergrund liess der Gemeinderat ein Konzept erarbeiten, um die Ortskerne aufzuwerten. Damit wollte er nicht nur die Geschwindigkeiten reduzieren, sondern die räumliche Qualität verbessern und den Fussverkehr stärken.

Die ohnehin fällige Erneuerung des Belags bot die Möglichkeit, vorerst in drei Weilern das Konzept umzusetzen. Der Kanton Tessin bot Hand für die erste Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse. Ein helles Band – gepflästert oder aufgemalt – begrenzt die Fahrbahn und bietet den Fussgängerinnen und Fussgängern einen minimalen Schutz; Kieselsteine im Belag heben die Randbereiche zusätzlich hervor. An exponierten Stellen und bei Hauseingängen verstärken Pfosten den Schutz, ohne dass sie als Verkehrstrennung wirken, denn die Fahrbahn ist weiterhin auch Gehfläche für die Fussgänger, und mitunter weitet sich die Strasse zu kleinen Plätzen. Diese sind mit Bäumen, Bänken oder Brunnen als zentrale Orte ausgezeichnet. Die Parkplätze, die aufgehoben wurden, hat man am Ortseingang kompensiert.

Die mit geringem Aufwand realisierten wirkungsvollen Massnahmen könnten ein Vorbild für viele kleinere Ortschaften an schwach frequentierten Kantonsstrassen sein. Die Jury war sogar der Ansicht, dass hier auch eine Begegnungszone möglich gewesen wäre. WH

FUSSGÄNGERSCHUTZ UND TEMPO 30, 2007
KANTONSSTRASSE, BIOGNO–BARICO–PURASCA INFERIORE (GEMEINDE CROGLIO)

- Bauherrschaft: Gemeinde Croglio TI
- Konzept, Projekt, Realisierung: Studi Associati SA, Lugano (Lorenzo Custer); Lucchini-David-Mariotta SA, Faido (Paolo Moschini)
- Chronik: Gesamtkonzept für alle Weiler 2004; Umsetzung der ersten drei Weiler (Biogno, Purasca, Barico) 2007
- Kosten: CHF 250 000.– (drei Weiler, ohne Belagsarbeiten)

www.croglio.ch

KÖNIZ: EIN NEUES ZENTRUM

Die Schwarzenburgstrasse, eine Kantonsstrasse mit täglich fast 20 000 Fahrzeugen, ist das Rückgrat von Köniz. Bei den Fussgängern sorgten zahlreiche Ampeln mit langen Wartezeiten für Unmut – selbst ältere Leute überquerten die Strasse, ohne auf Fussgängerstreifen oder Ampeln zu achten. Als die Gemeinde Mitte der Neunzigerjahre ihren zentral gelegenen Werkhof verlegte, wurde Platz an der Schwarzenburgstrasse frei, um für die weitverzweigte Gemeinde ein geschäftiges Zentrum zu schaffen. Dessen Herz ist der neu angelegte Bläuackerplatz, flankiert vom erweiterten Gemeindehaus, dem «Stapfemärit» aus den Neunzigerjahren und dem von der Migros neu erstellten Einkaufszentrum.

Auf einer Länge von 700 Metern sanierte man die Schwarzenburgstrasse und teilte die Strassenfläche zugunsten der Fussgänger neu auf; ein 300 Meter langer Abschnitt wurde von der Ortsdurchfahrt zur Tempo-30-Zone. Doch die neuen Läden und Restaurants liessen den Fussverkehr so stark ansteigen, dass der motorisierte Verkehr und damit auch das Bussystem in Spitzenstunden zu kollabieren drohten. Ein ausgeklügeltes Dosierungssystem sorgt heute für eine geordnete Abwicklung und wahrt die Attraktivität des Orts für die Fussgänger. Auf Ampeln kann nun im Zentrum verzichtet werden. «Koexistenz bei niedriger Geschwindigkeit» heisst das Prinzip. Dank einem breiten Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte kann man die Strasse an jeder beliebigen Stelle auch bei dichtem Verkehr überqueren; den Vortritt aber haben die Fussgänger verloren.

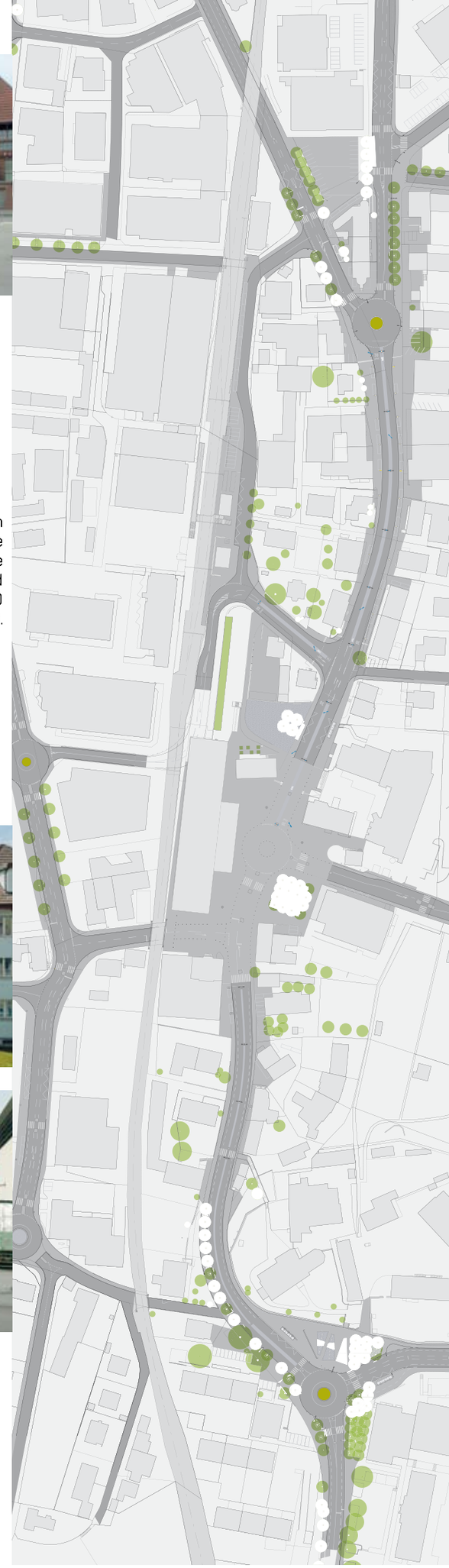
Da der Bläuackerplatz eine von Fassade zu Fassade durchgehende Fläche ist, entstand ein äusserst grosszügiger öffentlicher Raum. Niedrige Pfosten grenzen die Fahrbahn und den Kreisel von den Gehflächen ab. Das verhindert zwar, dass Autos auf die Fussgängerflächen fahren, doch für Menschen mit einer Sehbehinderung sind die Pfosten ein Sicherheits- und ein Orientierungsproblem. Ein taktil erfassbarer Fahrbahnrand würde hier bessere Dienste leisten und die flächige Wirkung des Platzes nicht beeinträchtigen. Dennoch war die Wettbewerbsjury vom Projekt als Gesamtkonzept überzeugt. Sie erwartet jedoch, dass künftig die Anforderungen von Sehbehinderten berücksichtigt werden. WH

AUFWERTUNG DES ORTSZENTRUMS, 2006
SCHWARZENBURGSTRASSE, KÖNIZ

- Auftraggeber: Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis II
- Bearbeitung: Metron Bern AG; Rothpletz Lienhard (Jürg Hänggi, Jörg Wiederkehr)
- Chronik: Wettbewerb Strasse 1995; Mitwirkung Strasse und Zentrumsplanung 1999; Bau Strasse und Zentrumsüberbauungen in Etappen 2001–2004; definitive Gestaltung 2006
- Kosten Kantonsstrasse: CHF 16 Mio.
- Kosten Gemeindestrasse: CHF 8,3 Mio.

> www.koeniz.ch

^ Dass zwischen dem Haus links und den beiden Gebäuden hinten die Strasse verläuft, ist kaum zu sehen.



> Auf einer Länge von 700 Metern wurde die Schwarzenburgstrasse saniert. Davon sind 300 Meter mit Tempo 30 signalisiert.

v Dank dem Mittelbereich und den tiefen Geschwindigkeiten kann auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden. Dennoch ist es möglich, die hohen Fussgänger- und Fahrzeugfrequenzen zu bewältigen.

^ Die Fläche zwischen Gemeindehaus und Migros ist – tagsüber durch Poller geschützt – den Fussgängern vorbehalten. In Stosszeiten wird sie für den Fahrverkehr geöffnet.

LAUSANNE: DER BINDESTRICH

Chemin du Funiculaire, Chemin de la Ficelle: Die beiden schnurgeraden Wege, die in Lausanne vom Bahnhof zum See führen, erinnern an vergangene Zeiten. Schon vor fünfzig Jahren wurde das «Schnürchen», wie die Lausannois ihre Standseilbahn nannten, zur Zahnradbahn umgebaut und grossspurig «métro» getauft.

Der Quantensprung erfolgte vergangenen Herbst, als das ehemalige Ficelle-Trassee als Teil der Metrolinie M 2 erweitert und umgebaut wurde. Aus der einspurigen Strecke, auf der die Zahnradbahn im begrünten Einschnitt gemütlich auf und ab zuckelte, wurde ein zweispuriges Trassee für die automatisierten Züge. Beton, Maschen- und Stacheldraht hätten das Bild beherrscht, weshalb man beschloss, zwischen den Stationen «Délices» und «Ouchy» einen Deckel über die Strecke zu legen. Das teilweise schon bestehende Wegnetz entlang der Bahn wurde zu einer durchgehenden Verbindung für Fussgänger zwischen dem Bahnhof und dem See ausgebaut.

Zwischen «Délices» und «Ouchy» liegt die Promenade direkt über den Gleisen, eingebettet in einen neu geschaffenen Grünraum. Eine Baumreihe aus Gingkos begleitet den chaussierten Weg, Bänke laden zum Verweilen ein, und einfache Kandelaber sorgen nachts für Licht und Sicherheit. Magnolien und japanischer Ahorn vermitteln zu den angrenzenden Liegenschaften. Wo Quartierstrassen die von den Planern «Trait d'union» (Bindestrich) genannte Promenade kreuzen, sind platzartige Ausweitungen entstanden, meist mit einem Zugang zur unterirdischen Metrostation. Diese erhielten als Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr jeweils Veloabstellplätze.

Die Promenade über der Metrolinie ist eine gesundheitsfördernde Alternative zur Fahrt mit der Metro, sie ist aber auch ein wichtiges Glied im Fusswegnetz des Quartiers. Die Jury sah im Projekt ein sichtbares Bekenntnis von Lausanne, den markant ausgebauten öffentlichen Verkehr mit der Stadt zu verweben und zugleich auch das Zufussgehen zu fördern. WH

FUSSGÄNGERPROMENADE, 2008
PROMENADE DES DELICES, LAUSANNE

- Auftraggeber: Ville de Lausanne (Direction des travaux, Direction de la sécurité sociale et environnement); Métro Lausanne-Ouchy SA
- Landschaftsarchitektur: Hüsler & Associés Sàrl, Lausanne, mit Pascal Amphoux
- Chronik: Studienauftrag 2004 / 2005; Realisierung 2006–2008
- Kosten: CHF 3,5 Mio.

- www.lausanne.ch
- www.t-l.ch

Unter dem schnurgeraden Weg rollen die Waggons der Metro.

Bei den Haltestellen sind Aufenthaltsbereiche geschaffen worden.

Der «Trait d'union» ergänzt das bestehende Fusswegnetz und verknüpft es mit der Metro.

SCHLIEREN: SÜDWÄRTS FLANIEREN

Nichtschlieremer kennen von Schlieren vor allem die beiden Ost-West-Achsen: Hauptstrasse und Bahnlinie. Sie führen mitten durch den Ort und doch am Kern vorbei. Wo das Zentrum sein müsste, beherrscht Brachland die Szene. Nicht mehr lange: Die Spurreduktion von Badener- und Zürcherstrasse ermöglicht eine bessere Anbindung des Bahnhofs ans Zentrum, der neue Stadtplatz markiert die Kreuzung der beiden wichtigen Achsen Ost-West und Nord-Süd.

Gemäss Stadtentwicklungskonzept soll die Nord-Süd-Achse aufgewertet werden. Mit der Umgestaltung von Stadthausplatz und Salmenkreuzung hat Schlieren den ersten Schritt bereits getan. Der schlechte Zustand der Sägestrasse und der Neubau von vier Mehrfamilienhäusern der Baugenossenschaft Limmattal (GBL) waren Anlass, einen weiteren Teil des Konzepts umzusetzen. Mühlen und Brunnen säumten die einst landwirtschaftlich geprägte Strasse. Hier knüpften die Planer an. Sie organisierten die Strassenfläche als niveaugleiche Mischfläche für alle Verkehrsteilnehmer, an drei Stellen aufgeweitet zu kleinen, mit Brunnen bestückten Plätzen. Das Herzstück aber ist der «Dorfplatz». Er wurde dank einer im Baurechtsvertrag vereinbarten Zusammenarbeit mit der GBL möglich.

Aus dem angrenzenden Stadthausplatz wurden die Kandelaber und die Betonrinne im Verlauf des einstigen Mühlebachs als Gestaltungselemente weitergeführt. Zwölf Bäume brechen den linearen Blick, und selbst für vier Parkplätze fand sich Platz. Damit die baulichen Qualitäten ihre Wirkung entfalten können, signalisierte die Gemeinde die Sägestrasse als Begegnungszone.

Die Jury würdigte insbesondere, dass das Projekt Sägestrasse Teil eines übergeordneten Stadtentwicklungskonzepts und nicht eine isolierte Massnahme ist. Die Gestaltung nimmt subtil die Eigenheiten des ursprünglichen Dorfkerns auf und interpretiert sie entsprechend den heutigen Anforderungen. Die mit einem Brunnen ausgestatteten Plätze schaffen attraktive Aufenthaltsbereiche, und sie beruhigen den rollenden Verkehr. WH

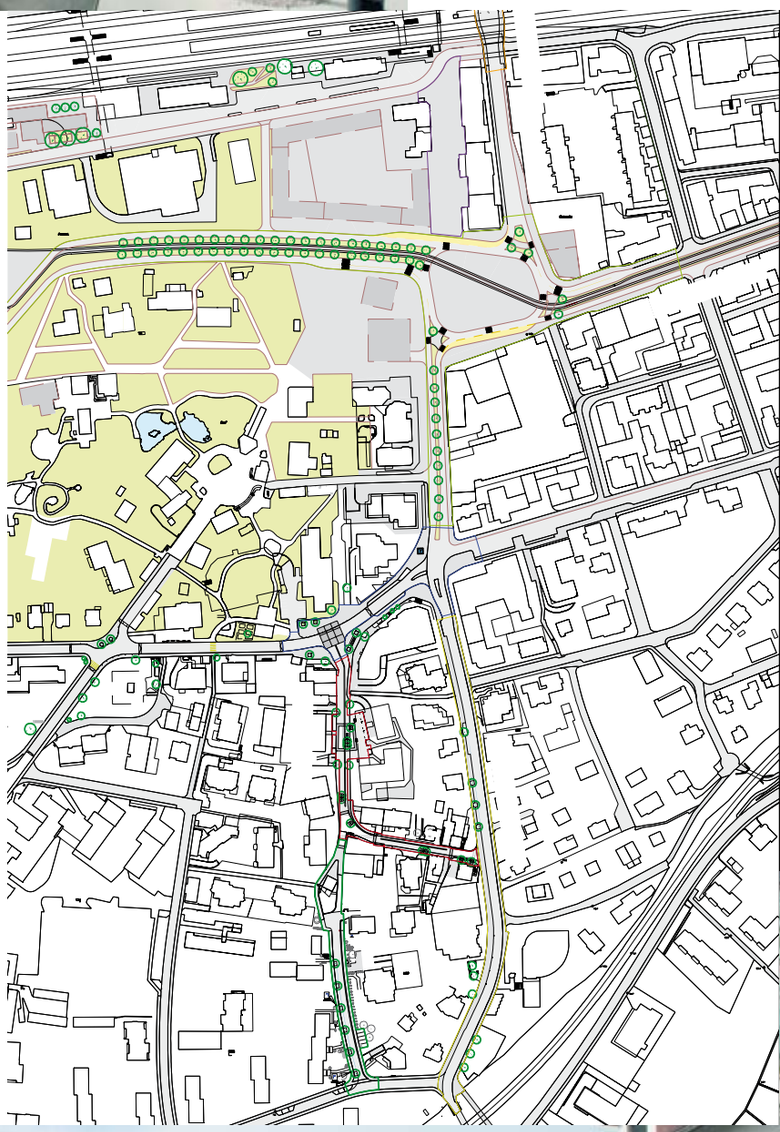
BEGEGNUNGSZONE SÄGESTRASSE, 2008
SÄGESTRASSE, SCHLIEREN ZH

- Bauherrschaft: Stadt Schlieren, Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal GBL
- Gestaltungskonzept Strassenraum, gestalterische Begleitung: Zschokke & Gloor Landschaftsarchitekten, Jona
- Projektierung, Ingenieurarbeiten, Oberaufsicht, Projektbegleitung: Technisches Büro der Stadt Schlieren
- Chronik: Feststellung Sanierungsbedarf, Auftrag für Projektierung an Technisches Büro 2004; Erstes Gestaltungskonzept verworfen, Beizug von Rafael Gloor 2006; Genehmigung von Strassensanierung und -gestaltung durch den Stadtrat 2007; Bauvollendung 2008
- Kosten: CHF 1,1 Mio.; davon CHF 192 600.– für Strassenraumgestaltung

› www.saegestrasse-faescht.ch

^ Die Betonrinne zeichnet den Verlauf des früheren Mühlebachs nach.

^ An drei Stellen markieren Brunnen kleine Plätze.

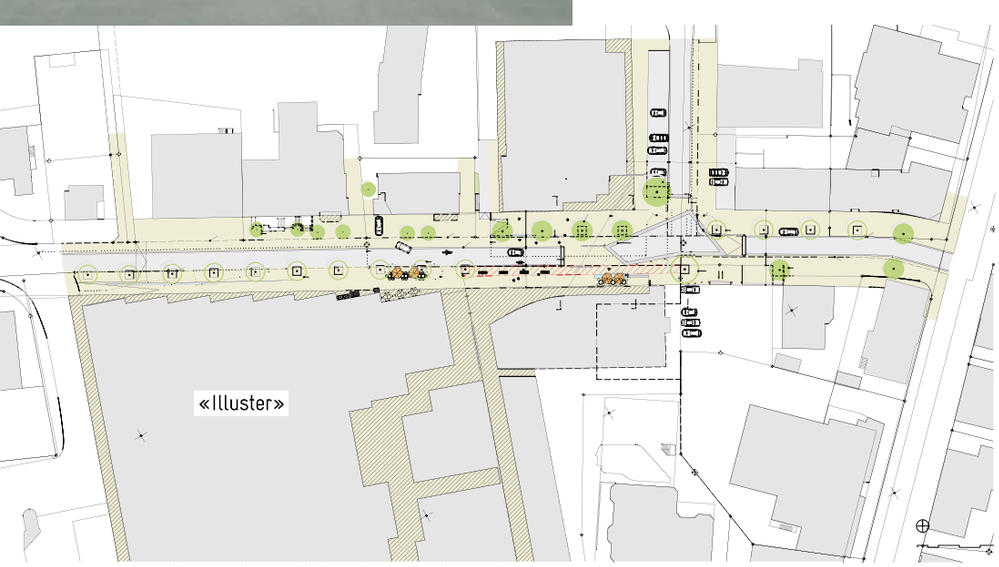


› Die Sägestrasse (rot markiert) gehört zur Nord-Süd-Achse, die den Bahnhof mit dem alten Dorfkern verbindet.

⌄ In Zusammenarbeit mit der angrenzenden Baugenossenschaft konnte der zentrale Bereich als «Dorfplatz» ausgestaltet werden.

Ein Natursteinpolygon zeichnet die Mischverkehrsfläche aus.

Die Gestaltung der Strasse würde auch die Signalisation als Begegnungszone zulassen.



Die Gestaltung der Strasse betont die Wichtigkeit der Fussgänger und gibt dem «rückwärtigen» Zugang zum Rücken des Einkaufszentrums ein neues Gesicht.

USTER: WEG VOM HINTERHOF

In den Siebzigerjahren wurde die Zürichstrasse mehrspurig ausgebaut und mit den beiden Einkaufszentren «Illuster» und «Uster 77» bestückt. Die Gerichtsstrasse, eine Quartierstrasse im Rücken des «Illusters», fristete ein Schattendasein, geprägt von parkierten Autos und uneinheitlichen Belägen. Ende der Achtzigerjahre machte sich Uster daran, seine Zukunft zu planen. Schritt für Schritt wurden aus den Verkehrsschneisen stadtverträgliche Strassen, und der öffentliche Raum gewann an Bedeutung. Die Erweiterung des Einkaufszentrums «Illuster» um den Neubau «Mittim» bot den Anlass, die sanierungsbedürftige Gerichtsstrasse neu zu gestalten. Aus der verkehrsberuhigten Erschliessungsstrasse, die Teil einer Tempo-30-Zone ist, wurde ein Begegnungsort mit städtischem Gepräge.

Das Herzstück der neuen Strasse ist der Knoten bei der Einmündung der Weberstrasse. Hier zeichnet ein Natursteinpolygon die Mischverkehrsfläche aus und macht die Strasse vom leicht höher gelegenen Bahnhof her sichtbar. Nachts markiert eine wechselfarbige Lichtlinie das Polygon und streicht die neue Bedeutung des Ortes heraus. Realisiert worden ist die Lichtlinie im Rahmen des städtischen Lichtkonzeptes, das anliegende Gewerbe hat sie mitfinanziert.

Ein wichtiges Erfolgselement der Planung war der Einbezug der privaten Vorzonen, um die Strasse möglichst flächig von Fassade zu Fassade zu gestalten. So konnten die privaten Interessen mit der Aufwertung des öffentlichen Raums in Übereinstimmung gebracht werden. Die Ustermer Gerichtsstrasse ist für die Jury ein Beispiel dafür, wie sich aus einer Hinterhofsituation ein gut funktionierender städtischer Raum machen lässt. Fussgängerinnen und Fussgänger nehmen mit einer grossen Selbstverständlichkeit von ihm Besitz. Um dem Fussverkehr offiziell den Vortritt zu erlauben, könnte auch eine Begegnungszone signalisiert werden – die Gestaltung würde das durchaus zulassen. Geplante taktil-visuelle Markierungen weisen darauf hin, dass sich Menschen mit Sehbehinderung im Bereich des Knotens nur schwierig orientieren können. **WH, Fotos: Roman Keller**

GESTALTUNG TEMPO-30-ZONE, 2008
GERICHTSSTRASSE, USTER

- **Auftraggeber: Stadtplanung Uster**
- **Konzept: Arbeitsgemeinschaft Klaus Zweibrücken, Raum- und Umweltplaner, Verkehrsplaner, Zürich; Stadt Raum Verkehr Birchler + Wicki, Zürich**
- **Ausführungsplanung, Bauleitung: ASA, Rapperswil; DSP Bauingenieure, Greifensee**
- **Lightline Lichtinstallation: Gramazio & Kohler Architekten, Zürich**
- **Chronik: Planung / Projektierung 2003–2005; Realisierung in zwei Etappen 2005–2008**

www.uster.ch

BEISPIELHAFTE LÖSUNGEN FÜR HÄUFIGE PROBLEMZONEN

Neben dem Hauptpreis und den sechs Anerkennungen sind der Jury elf weitere Beiträge aufgefallen, die sie speziell würdigen möchte. Die meisten Eingaben stehen exemplarisch für ähnliche Situationen an anderen Orten. Zwei Projekte konnte die Jury vor allem aus einem Grund nicht auszeichnen: Die gestalterischen Elemente sind in den geltenden Normen nicht vorgesehen. Doch haben diese Beiträge – die 50 Begegnungszonen in Bern und die Begegnungszone City in Chur – besondere Beachtung verdient. WH

BADEN: BEGEGNEN AM SCHMIEDEPLATZ
Am Schmiedeplatz in Badens Industriequartier überlagern sich die Zeiten und die Verkehrsströme. Die Industrie arbeitet nach wie vor hier, und die Berufsschule mit ihren Schülerinnen und Schülern hat sich in mehreren Gebäuden im Quartier eingerichtet. Eine mit einfachen Mitteln gestaltete Begegnungszone gewährleistet, dass die vielfältigen Nutzungen aneinander vorbeikommen. Foto 2

BERN: 50 BEGEGNUNGSZONEN
Das Konzept Begegnungszonen der Stadt Bern legt grösseres Gewicht auf die rasche Umsetzbarkeit als auf aufwendige gestalterische und bauliche Massnahmen. Einfach, günstig und rückbaubar sollen die Eingriffe sein – und natürlich wirksam. Im Konzept haben auch die Ideen und Anwohner Platz. Eine breite Kommunikation mit Flyern und übers Internet motiviert die Bevölkerung, sich für die Begegnungszonen zu engagieren. So fördert die Einrichtung einer Begegnungszone den Zusammenhalt im Quartier. Sie schafft Treffpunkte, und die Kinder können die Strasse nun zurückerobern. Die 50 realisierten Begegnungszonen beweisen den Erfolg des Modells, das von der Jury als modellhaft und innovativ eingestuft wurde. Dass das Projekt nicht mit einer Auszeichnung honoriert wird, liegt an den farblichen Gestaltungselementen. Sie sind ästhetisch verbesserungswürdig und in den geltenden Normen nicht vorgesehen. Foto 9

BIRMENSDORF ZH:
PLÄTZE UND FLÄCHEN FÜR FUSSGÄNGER
Seit der Eröffnung der A 20 vom Limmattaler Kreuz bis zur Birmensdorfer Gemeindegrenze im Herbst 1987 wälzte sich der Verkehr von der Autobahn durch Birmensdorf Richtung Knonaueramt und zurück. Die Eröffnung der Umfahrung Birmensdorf im Juli 2006 befreite den Ort von diesem Verkehr und ermöglichte den Rückbau der Ortsdurchfahrt. Die Trottoirs wurden verbreitert und mit einer – etwas groben – Pflästerung versehen. Die Fahrbahnen der Hauptstrasse sind in den Abschnitten mit Mittelbereich auf eine Breite von drei Metern begrenzt. Das garantiert einen langsamen Verkehrsfluss und eine gute Querbarkeit. Foto 11

BULLE FR: EIN NEUES ORTSZENTRUM
Die öffentlichen Räume im historischen Kern des Städtchens Bulle werden grossflächig neu gestaltet. Die bereits umgesetzten Flächen – mit Belägen von Fassade zu Fassade – zeigen eine hohe gestalterische Qualität. Allerdings bleiben die parkierten Autos nach dem Umbau das dominante Thema, da grosszügige, ausschliesslich den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltene Plätze fehlen. Foto 7

CHUR: BEGEGNUNG IN DER CITY
In den letzten Jahren haben die SBB, die Rhätische Bahn, die Stadt Chur und private Bauherrschaften den Bahnhof und seine Umgebung umgekrempelt. Der Bahnhofplatz gehört nun dem öffentlichen Verkehr und den Fussgängern. Gleichzeitig hat die Stadt das Gebiet zwischen Bahnhof und Altstadt als Begegnungszone signalisiert. Ungewohnt ist der Weg: zunächst die Signalisierung mit wenigen provisorischen Massnahmen, später die baulichen Eingriffe. Das ist die mutige Antwort auf eine komplexe Projektgeschichte mit schnellen Verbesserungen für die Fussgänger. Die Jury würdigt diese grosszügige Vision und das unkonventionelle Vorgehen. Die gestalterischen Elemente am Alexanderplatz sind jedoch etwas «schreierisch» und entsprechen nicht den aktuellen Normen. Mit dem für 2012 geplanten Umbau verschwinden sie. Foto 10

GENF: SONNTAGS ZU FUSS
Im Fussverkehrspreis 2001 wurde der Genfer «Plan piéton» mit dem Hauptpreis ausgezeichnet. «Die Fussgängerinnen und Fussgänger sollen ihr angeborenes Stadtrecht, den ihnen zustehenden Platz im öffentlichen Raum, zurückerhalten», so lautete der politische Wille der Stadtbehörden. Der «Plan piéton» lebt weiter. Jedes Jahr werden neue Ideen lanciert und umgesetzt. Ein Plus ist hier die kontinuierliche Kommunikation, die stets aufs Neue zugunsten des Zufussgehens sensibilisiert. Foto 5

LANCY GE: PASSERELLE ALS ALTERNATIVE
Die Route de Grand-Lancy, eine stark befahrene Strasse, ist nur auf einer Seite mit einem Trottoir ausgerüstet. Nun bietet die Passerelle de la Colline eine Alternative: ein kleiner gedeckter Holzsteg, der das Flüsschen Aire überspannt und so eine Lücke im Fusswegnetz der Gemeinde schliesst. Die Wohnsiedlung am einen Ufer erhielt damit eine attraktive Verbindung zum Park, der auf der anderen Seite liegt. Foto 3

MANNO TI: BEGEGNEN IM HISTORISCHEN KERN
Die Tessiner Gemeinde Manno ist zwar vom Verkehr geprägt, doch führt dieser am alten Dorfkern vorbei. Die alten städtischen Strukturen der Strassen, Gassen und Plätze sind deshalb erhalten geblieben. Bei der Belagserneuerung nutzte man die Chance, die Flächen neu zu gestalten und die öffentlichen Räume mit traditionellen Tessiner Elementen wie Rankgerüste, Steinbrunnen, Steinbänke zu möblieren. Die Parkierung wurde ausserhalb des Ortes eingerichtet. Foto 1

SCHLIEREN ZH: EIN NEUER ZUGANG FÜR DIE BAHN
Als die SBB die Brücke über den Bahnhof Schlieren ersetzen mussten, nahm die Stadt Schlieren dies zum Anlass, auf der Brücke eine Bushaltestelle einzurichten und diese mit Treppe und Lift direkt mit dem darunterliegenden Perron der S-Bahn zu verbinden. Dadurch konnte sie die Wege zwischen Bahn und Bus wesentlich verkürzen und eine attraktive Schnittstelle des öffentlichen Verkehrs gestalten. Foto 8

ST. GALLEN: URBANE LÄMMLISBRUNNENSTRASSE
Die Fahrbahnen waren breit, die Trottoirs aber schmal: Der Verkehr prägte die St. Galler Lämmlisbrunnenstrasse wie so manch andere städtische Strasse. Ein Umbau reduzierte die Fahrbahn auf das notwendige Minimum, sodass die freigespielten Flächen dem Fussverkehr und für das Strassenleben zur Verfügung stehen. Die Verkehrsschneise wurde zu einer Stadtstrasse mit urbanem Flair. Foto 4

WINTERTHUR: SULZER STADTMITTE FÜR FUSSGÄNGER
Das Sulzerareal Stadtmitte ist eines der grössten umgenutzten Industrieareale der Schweiz. In die einst «verbotene Stadt» ist eine bunte Mischung von Bildung, Wohnen, Dienstleistung, Kultur und Freizeit eingezogen. Bei der Gestaltung der Aussenräume stand die industrielle Vergangenheit Pate. Dem Fussgängerverkehr wurde hohe Priorität eingeräumt, alle Freiflächen sind als Fussgängerzonen signalisiert. Foto 6

1 Manno: Die Gestaltung stärkt die Qualität des historischen Kerns.

2 Baden: Industrie und Bildung nutzen den Platz gemeinsam.
Foto: René Rötheli

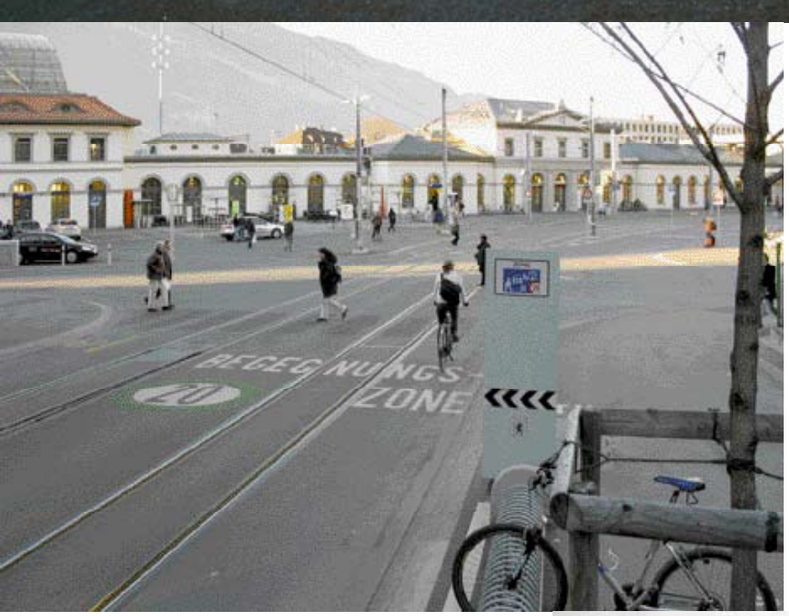
3 Lancy: Kleine Passerelle mit grosser Wirkung.

<4 St. Gallen: Die Lämmlisbrunnenstrasse hat heute städtisches Flair.

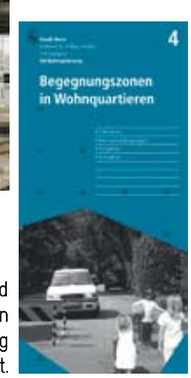
<5 Genf: Die Stadt animiert die Bevölkerung zum Velofahren und zum Gehen.

<6 Winterthur: Die «verbotene Stadt» ist zu einem öffentlichen Ort geworden.

<7 Bulle: Plätze mit einer hohen gestalterischen Qualität.



<8 Schlieren: Treppe und Lift verbinden Bahn und Bus.



<9 Bern: Flyer und Internet motivieren die Bevölkerung zur Mitarbeit.

<10 Chur: Das ganze Bahnhofquartier ist eine Begegnungszone.

<11 Birmensdorf: Die Umfahrung hat den Ort vom Verkehr entlastet und die Gestaltung ermöglicht.

FLANEUR D'OR — FUSSVERKEHRSPREIS INFRASTRUKTUR

Öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren animieren, ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Fusswegnetz: Das sind Projekte, die mit der Auszeichnung «Flâneur d'Or 2008 – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert werden. Bereits zum sechsten Mal zeichnet der Wettbewerb die fussgängerfreundlichsten Projekte in der Schweiz aus. Teilnehmen konnten Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen ebenso wie Gruppen und Fachpersonen, die sich für die Attraktivität des Zufussgehens in der Schweiz einsetzen.

FUSSVERKEHR SCHWEIZ — FACHVERBAND DER FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

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

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Verkehrs-Club der Schweiz
Association Transports et Environnement
Associazione Traffico e Ambiente

VCS ATE ATA

CREABETON