



# Jurybericht Flâneur d'Or 2023

## Fussverkehrspreis Infrastruktur


### Oktober 2023



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**





**Flâneur d'Or 2023**  
 Fussverkehrspreis Infrastruktur  
 Prix des aménagements piétons  
 Premio infrastrutture pedonali

 Schweizerische Eidgenossenschaft  
 Confédération suisse  
 Confederazione Svizzera  
 Confederaziun svizra  
 Bundesamt für Strassen ASTRA

**BURRI**  
 public elements

**BSLA**  
 F S A P

 Schweizerischer Städteverband  
 Union des villes suisses  
 Unione delle città svizzere

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

espazium ≡

**HOCH  
 PART  
 ERRE**

 Energiestadt  
 Lokales Engagement für unser Klima.

Für Mensch  
 und Umwelt **VCS**



## Inhaltsverzeichnis

1.	Fussverkehrspreis Infrastruktur.....	3
	Einleitung .....	3
	Teilnahmebedingungen .....	3
	Wettbewerbskategorien .....	3
	Bewertungskriterien .....	4
	Jury .....	4
	Jurierung .....	4
	Übersicht prämierte Projekte.....	7
	Remarques générales.....	7
	Approbation .....	9
2.	Hauptpreis.....	10
	Renens (VD): Rayon Vert – Passerelle und Bahnhofplätze .....	10
3.	Auszeichnungen .....	14
	Castel San Pietro (TI): ein Dorf für jedes Alter .....	14
	Attalens (FR): Tempo 30 und Neugestaltung des Dorfkerns.....	16
	Bern baut: Strassenräume für die Bedürfnisse der Menschen.....	18
	Genève: Plage des Eaux-Vives und Port Noir .....	20
	Lausanne: Temporäre Einrichtung – Les Echelettes.....	22
	Siders (VS): Temporäre Gestaltung – Sous les platanes, la place.....	24
	Zürich: Negrellisteg - Passerelle.....	26
4.	Erwähnungen .....	28
	Basel: Neuorganisation des Wielandplatzes – Tempo-30-Zone.....	28
	Genève: Place du Petit-Saconnex – Begegnungszone .....	29
	Kanton Wallis: «Connexions» – Sitzbänke im öffentlichen Raum .....	31

## Impressum

### Organisation / Jurybericht

Fussverkehr Schweiz

Jenny Leuba / Paul Mayoraz / Übersetzung: textatelier.ch

Klosbachstrasse 48 / 8032 Zürich

043 488 40 30 / flaneurdor@fussverkehr.ch

Download: [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch) / [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

### Fotos

Sofern nicht anders angegeben, Wettbewerbseingaben und Fussverkehr Schweiz

### Unterstützende Stellen und Medienpartner

Bundesamt für Strassen, Langsamverkehr; BURRI public elements AG;

Verkehrs-Club der Schweiz; Hochparterre; Schweizerischer Gemeindeverband;

Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen;

Schweizerischer Städteverband; Espazium; Energiestadt.

Titelbild: © Michel Bonvin

© Oktober 2023



# 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 elften Mal durchgeführt wird, honoriert die Anstrengungen von Gemeinden, Institutionen, Fachleuten und anderen engagierten Personen aus der ganzen Schweiz, die innovative und wirksame Projekte zu Gunsten der Fussgänger/innen realisiert haben. Damit sollen Best Practice und Impulse zur Nachahmung vermittelt werden. Neben einer von der BURRI public elements AG gesponsorten Preissumme von CHF 10'000.– für den Hauptpreis werden mehrere Auszeichnungen vergeben. Die Gewinner:innen werden anlässlich einer Preisverleihung bekannt gemacht und in Fachzeitschriften prominent porträtiert.

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](http://www.flaneurdor.ch) zu finden.

## 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



Hauptpreis Flâneur d'Or 2020  
«Liestal (BL): Neugestaltung  
Rathausstrasse»



### 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

- **Sophie Ambroise**, Officina del Pasesaggio, Landschafts-architektin BSLA
- **Nathanaël Bruchez**, Leiter Verkehrspolitik und Digitalisierung, Schweizerischer Städteverband, Geograf
- **Mirjam Hauser**, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau, MSc Geografie
- **Werner Huber**, Co-Geschäftsleiter und Redaktor Hochparterre, Architekt
- **André Magnin**, Kantonsingenieur des Kantons Freiburg, Bauingenieur ETHL
- **Pascal Regli**, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz, Verkehrsplaner SVI und dipl. Geograf
- **Michael Rytz**, Projektleiter Verkehrssicherheit VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Geograf Raumplaner NDS/ETH
- **Anita Schnyder**, Bundesamt für Strassen ASTRA, Langsamverkehr
- **Barbara Schwickert**, Co-Geschäftsführerin Energiestadt
- **Michèle Tranda-Pittion**, TOPOS urbanisme, Architektin ETHL, Dr. Städtebau

### Jurierung

Insgesamt wurden 59 Projekte termingerecht eingegeben. Alle Wettbewerbseingaben erfüllten die formalen Anforderungen und konnten der zehnköpfigen Jury zur Beurteilung unterbreitet werden:

Kategorie	Projekte
Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder	13
Infrastrukturen auf Kantonsstrassen	5
Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen	35
Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr	6

Vor der Jurierung hatten die Jurymitglieder zwei Wochen Zeit, die Projektunterlagen zu studieren und die Projekte allenfalls vor Ort zu besuchen.

Die Jurierung wurde in zwei Zusammenkünften in Zürich durchgeführt:

- Durchführung 1. Beurteilungsrunde: 18. April 2023
- Durchführung 2. Beurteilungsrunde und Prämierung: 15. Juni 2023

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



<b>Kategorie « Verkehrskonzepte und -planungen; Leitbilder »</b>	
Publikationen	1
Kampagne	3
Fussgängeretzpläne / Schulmobilitätspläne	2
Strategien	7

<b>Kategorie « Infrastrukturen auf Kantonsstrassen »</b>	
Durchquerung von Ortschaften	3
Diagnose	1
Passerelle	1

<b>Kategorie « Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen »</b>	
Passerellen	1
Neugestaltungen von Strassen (davon 1 noch nicht realisiert)	9
Fusswege	3
Plätze	8
Parks	3
Temporäre Gestaltungen	5
Neugestaltungen Quartiere	2
Vorgehen mit mehreren Objekten	1
Orientierungssysteme	3

<b>Kategorie « Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr »</b>	
Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr	6

Nach eingehenden Diskussionen wurden an der 1. Jurysitzung von den 59 Eingabedossiers 18 Projekte ausgewählt und für die 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.

An der 2. Jurysitzung wurde 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 sorgfältig abgewogen. Schliesslich wurden nach der zweiten Beurteilungsrunde von den 18 Projekten 11 ausgewählt.

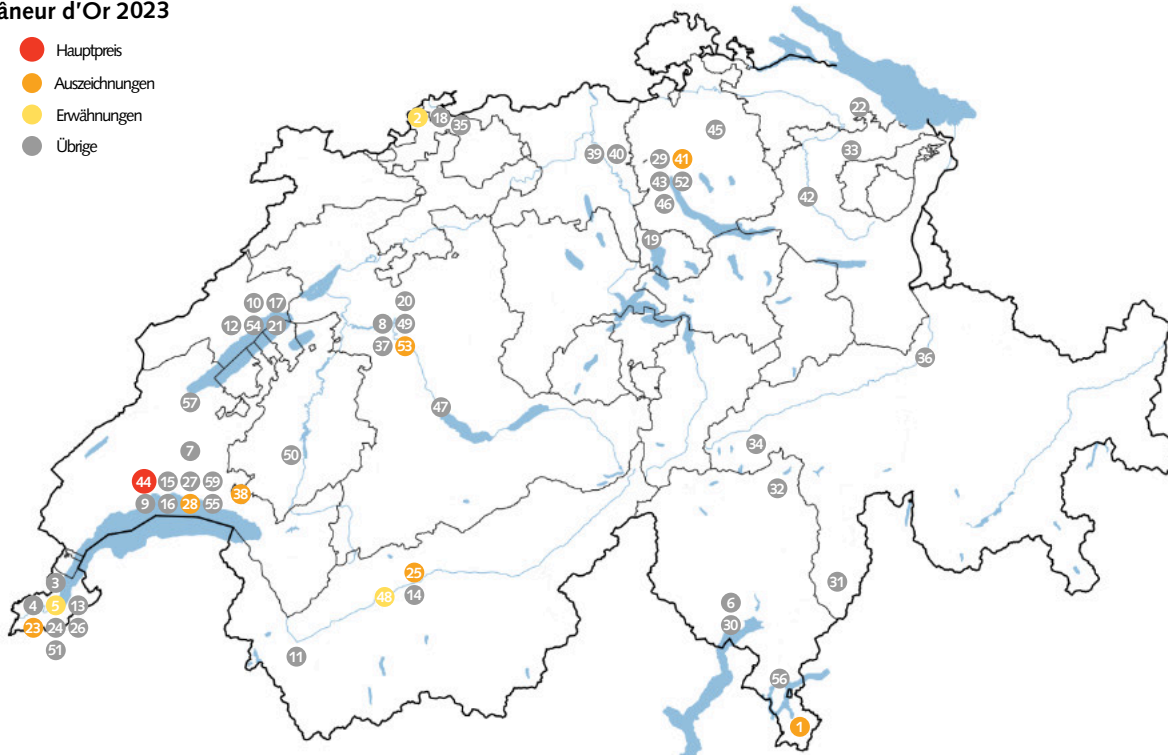
Aus diesen Projekten erkor die Jury:

- 1 Projekt erhält den Hauptpreis.
- 7 Projekte erhalten eine Auszeichnung.
- 3 Projekte bekommen eine Erwähnung.



## Flâneur d'Or 2023

- Hauptpreis
- Auszeichnungen
- Erwähnungen
- Übrige

*Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen*

- 1 Castel san pietro, Monte: Riqualficazione degli spazi pubblici – Monte, un villaggio per tutte le età
- 2 Basel: Neuorganisation des Wielandplatzes T30
- 3 Pregny-Chambésy: Réaménagement de la place du village et du parc communal
- 4 Genève: Place des Augustins
- 5 Genève: Place du Petit-Saconnex – Zone de rencontre
- 6 Terre di Pedemont: La piazza di Tegna
- 7 Echallens: Exit les voitures, place à la végétation et aux piétons – Place du Château
- 8 Bern: Dr Nöi Breitsch – Umgestaltung Breitenrainplatz
- 9 Ecublens: Passerelle sur la route de la Pierre
- 10 Milvignes: Réaménagement de la route des Clos - Auvernier
- 11 Martigny: Réaménagement de l'Avenue de la Gare
- 12 Milvignes: Réaménagement des rues du Collège et de Prélaz
- 13 Genève: Zone piétonne - Quai des Bergues
- 14 Vercorins: Zone de rencontre – Le temps des pierres
- 15 Lausanne: Zone piétonne – Pré-du-Marché
- 16 Lausanne: Zone de rencontre – Jordils
- 17 Neuchâtel: Bancs amovibles à l'entrée de la zone piétonne
- 18 Basel: Gundeldingerstrasse Viertelkreis
- 19 Cham: Papiergleisweg (Langsamverkehrsweg auf dem ehemaligen Papiergleis)
- 20 Ittigen: Fussweg Landschaftskammer «Untereyfeld – Hinterer Schermen»
- 21 Neuchâtel: Voie verte – La Ficelle
- 22 Amriswil: Radolfzellerpark - Wegverbindung als Begegnungszone
- 23 Genève: Plage des Eaux-vives et Port Noir
- 24 Genève: Bois de la Bâtie
- 25 Sierre: Aménagement temporaire participatif - Sous les platanes, la place
- 26 Genève: Aménagement temporaire – De parc en parc
- 27 Lausanne: Aménagement temporaire participatif – Transformons la place du Vallon !
- 28 Lausanne: Aménagement temporaire participatif – Les Echelettes
- 29 Zürich: Temporäre Gestaltung – Brings uf d'Strass!
- 30 Losone: Nuovo Centro Polivalente per Anziani e Sistemazione del Suolo Pubblico
- 31 Grono: Piano di quartiere, edificio amministrativo ed edifici residenziali

- 32 Olivone Val de Blenio: Fontana, ponte e capanna
- 33 Gossau: Fussgängerleitsystem
- 34 Medel/Lucmagn: Fussgängerleitsystem, Touristische Signalisation
- 35 Pratteln: ESAF'2022 in Pratteln/BL, Lenkung des Fussverkehrs

*Infrastrukturen auf Kantonsstrassen*

- 36 Chur: Rad- und Fussgängerbrücke – «Italienische Brücke»
- 37 Köniz: Partizipative Fussweganalyse
- 38 Attalens: Zone 30 et réaménagement du centre du village
- 39 Niederrohrdorf: Sanierung Bremgartenstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)
- 40 Oberrohrdorf: Sanierung Hoch-, Ring- und Badenerstrasse (Betrieb und Gestaltungskonzept)

*Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr*

- 41 Zürich: Negrellisteg
- 42 Wattwil: Neugestaltung Bahnhof- und Poststrasse
- 43 Zürich: Limmattalbahnhof – Haltestelle
- 44 Renens: Rayon Vert (passerelle et places de gare)
- 45 Winterthur: Bahnhof Ausbau 2013-2022
- 46 Adliswil: Neue Drehscheibe für Mensch und ÖV für das ganze Sihlta

*Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder, Kampagnen und Förderung*

- 47 Thun: Reiseführer Thuner Innenstadt – Planungsinstrument
- 48 Canton du Valais: Publication Connexions – Bancs publics
- 49 Bern: Gemeinsam für den öffentlichen Raum in Bern (KORA)
- 50 Bulle: Stratégie de promotion de la marche au centre-ville de Bulle
- 51 Carouge: Stratégie communale espaces piétonniers et nouveaux itinéraires 2020-23
- 52 Zürich: Fussverkehrsstandards
- 53 Bern: Bern baut: Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen – Konzept
- 54 Milvignes: Requalification du « vieux village » – Bôle
- 55 Lutry: Plan de mobilité scolaire du collège du Grand-Pont
- 56 Lugano: Piano Comunale dei Percorsi Pedonali (PCPP)
- 57 Yverdon-les-Bains: Concept - Les réunions qui marchent
- 58 Genève: Campagne de communication « Les pieds »
- 59 Lausanne: Campagne et balisage – Cœur de Ville à 15 minutes à pied



## Überblick über die prämierten Projekte

### Hauptpreis

- Renens (VD): Rayon Vert (passerelle et places de gare)

### Auszeichnungen

- Castel san pietro, Monte (TI): un villaggio per tutte le età
- Genève (GE): Plage des Eaux-vives et Port Noir
- Sierre (VS): Aménagement temporaire participatif – Sous les platanes, la place
- Lausanne (VD): Aménagement temporaire participatif – Les Echelettes
- Attalens (FR): Zone 30 et réaménagement du centre du village
- Zürich (ZH): Negrellisteg
- Bern (BE): Bern baut: Strassenräume – für die Bedürfnisse der Menschen – Konzept

### Erwähnungen

- Basel (BS): Neuorganisation des Wielandplatzes T30
- Genève (GE): Place du Petit-Saconnex – Zone de rencontre
- Canton du Valais: Publication Connexions – Bancs publics

### Allgemeine Bemerkungen

Verschiedene Wege führen zu fussverkehrsfreundlicheren Städten und Gemeinden mit attraktiven, sicheren und hindernisfreien Wegnetzen und gut zugänglichen öffentlichen Räumen. Die 2023 für den Fussverkehrspreis Infrastruktur «Flâneur d'Or» eingereichten Projekte und Massnahmen von Büros und Gemeinden, schärfen das Bewusstsein für das Zufussgehen auf und zeigen konkrete Massnahmen zur Förderung.

Seit 2011 steigt die Zahl der eingereichten Projekte stetig an. 31 der 59 Projekte, die 2023 eingereicht wurden, stammen aus der Romandie, wo eine Art Aufbruchstimmung zu spüren ist. Auch der Fusswegnetzplan von Lugano verdient als erstes Projekt dieser Art im Tessin besondere Erwähnung. Die Jury hofft, dass diese Dynamik Kantone und Gemeinden aller Grössen, aber auch Stadtplanungs-, Verkehrs- und Landschaftsplanungsbüros inspiriert, an der nächsten Ausgabe des «Flâneur d'Or» teilzunehmen.

Nicht alle Projekte können in einem Wettbewerb ausgezeichnet werden. Die dieses Jahr eingereichten Dossiers sind jedoch eine umfassende Sammlung von möglichen Vorgehensweisen und Gestaltungen, die dazu beitragen, das Gehen zu einer angenehmen und effizienten Fortbewegungsart im Alltag zu machen. Die nachfolgende Auswahl illustriert die Vielfalt der behandelten Themen.

Bezeichnend für eine Zeitenwende, die besonders von der Covid-19-Pandemie geprägt ist, haben sich viele Projekte mit neuen, auf temporären Massnahmen basierenden Methoden auseinandergesetzt, die besser auf die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer zugeschnitten sind:



#### Zürich: Brings uf d'Strass!

2021–23 wurden in der Sommerzeit ausgewählte Strassenzüge provisorisch umgestaltet.

#### Köniz (BE), Niederscherli: Partizipative Analyse

Dank der aktiven Beteiligung von Schulkindern und von älteren Personen wurden Verbesserungen für die Bedingungen des Zufussgehens angeregt und von der Gemeinde umgesetzt.

### Hauptpreis:

Das beste Projekt

### Auszeichnung:

Hervorragendes Projekt, das gesamthaft überzeugt

### Erwähnung:

Projekt, bei dem ein überzeugend gelöster Aspekt speziell hervorzuheben ist

Ein Schritt hin zur Fussgängerfreundlichkeit

Steigende Teilnehmezahlen, insbesondere aus der Westschweiz

Ein breites Spektrum an Massnahmen

Temporäre, oftmals partizipative Gestaltungen





**Lugano (TI): Fusswegnetzplan**

Die Fussverkehrsinfrastrukturen wurden gesamthaft überprüft und ein Fusswegnetz mit durchgehenden Verbindungen konzipiert.



**Lausanne: «Coeur de ville à 15' à pied»**

Ein neues Wegleitsystem zeigt der Bevölkerung kurze und attraktive Verbindungen in die Innenstadt auf.



**Genf: «Les petons, les panards, les iep»**

Mit einer unkonventionellen Kampagne soll die Fortbewegung und das Lebensgefühl zu Fuss gefördert werden.

Vielfältige Konzepte und Fördermassnahmen

Die Notwendigkeit, Gesamtvisionen zu entwickeln, wird zunehmend anerkannt. Mehrere Städte haben Konzepte und Strategien zur Förderung des Fussverkehrs und zur Aufwertung der öffentlichen Räume eingereicht (Bern, Zürich). Andere Gemeinden haben ihre Gesamtstrategie präsentiert, die sich auf einer Reihe von Neugestaltungen abstützt (Carouge, Bulle). Zusätzlich wurden im Rahmen mehrerer Wettbewerbsbeiträge Kommunikationsmassnahmen umgesetzt, die eine neue Kultur des Gehens anstossen sollen. Auch Lausanne, der Kanton Wallis und Genf haben Projekte zur Förderung des Fussverkehrs eingereicht, während die Behörden in Yverdon-les-Bains «Sitzungen» im Gehen eingeführt haben.

Neue Herausforderungen

In einer Zeit, in der die Klimakrise weit oben auf der Liste der Sorgen steht, sind die Schaffung von Schattenplätzen, die Begrünung und die Entsiegelung der Böden unabdingbar geworden. Die eingereichten Projekte, oft schon vor fünf oder sogar zehn Jahren initiiert und geplant, befassen sich noch wenig mit diesen neuen Herausforderungen. Die Jury wartet für die nächste Ausgabe des Preises bereits ungeduldig auf innovative und wirksame Lösungen für diese Themenfelder. Bis Anfang 2024 sollten die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) in Bezug auf die Barrierefreiheit, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, umgesetzt sein. Allerdings sind die Bedingungen für die autonome Fortbewegung von Menschen mit Behinderungen bei vielen Wettbewerbsbeiträgen unbefriedigend erfüllt. Es wäre sinnvoller, die Grundsätze von hindernisfreien Gestaltungen bereits bei Projektierungsbeginn zu berücksichtigen, statt im Nachhinein nachkorrigieren zu müssen. So liesse sich in vielen Fällen ein wirksames, wirtschaftlicheres und ästhetischeres Resultat erzielen.



**Yverdon (VD): Walking Meetings**

In einer zunehmend sitzenden Arbeitswelt wendet die Stadt Yverdon das Konzept von Walking Meetings (Besprechungen in Bewegung) an.



**Genf: Projekt «micro oasis»**

Die Stadt stellt beschattete «Mikro-Oasen» mit Wasser-Vernebelungssystemen zur Verfügung. Diese Kühloasen sollen älteren Menschen einen Anreiz bieten, sich trotz Hitzeperioden im Freien aufzuhalten.



**Carouge (GE): Neue Fusswege**

Dank der kommunalen Strategie werden attraktivere Fusswegverbindungen geschaffen.









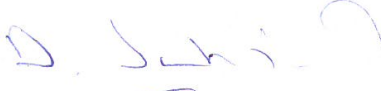





## Genehmigung

Angenommen von der Jury in der Sitzung vom 15. Juni 2023

### Jurymitglieder    Unterschriften

Sophie Ambroise	
Nathanaël Bruchez	
Mirjam Hauser	
Werner Huber	
André Magnin	
Pascal Regli	
Michael Rytz	
Anita Schnyder	
Barbara Schwickert	
Michèle Tranda-Pittion	



## 2 Hauptpreis

### Renens (VD): Rayon Vert – Passerelle und Bahnhofplätze

«Man fühlt sich nicht wie auf einer Brücke, sondern eher wie auf einer Gasse.»

Zitat aus dem Buch «Rayon Vert», Infolio Espazium, 2022



© Michel Bonvin



© Matthieu Gafsou

#### Beschreibung

Die neue Passerelle Rayon Vert verbindet die nördlich und südlich der Geleise gelegenen Bahnhofplätze, die beide als Begegnungszonen eingerichtet sind. Sie schafft Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsmitteln: dem Bus, Zug, Metro und zukünftig dem Tram. Das Projekt ist abgestimmt mit dem Grossprojekt zur Umgestaltung des Bahnhofs Renens, das verschiedenste Akteure einbindet: Es umfasst beispielsweise eine Personenunterführung, die Modernisierung der Perrons und Überdachungen, eine Vergrösserung des Perrons der Metro und des zukünftigen Trams sowie eine zweite Passerelle.

«Zuvor war das hier die Bronx», sagt ein Passant in der Dokumentation zum Rayon Vert. Der unbefriedigende Zustand am Bahnhof Renens für die zahlreichen Reisenden und insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität, blieb lange unbeachtet. Prägend war eine in Stosszeiten zu enge und abends unheimliche Unterführung. Der Rayon Vert symbolisiert eine starke, effiziente und sichtbare Verbindung zwischen zwei Gebieten nördlich und südlich der Bahngleise, die vor 150 Jahren durch den Bau der Bahnlinie zerschnitten wurden. Die nunmehr wiederhergestellte Verbindung gliedert sich entlang mehrerer Themen:

- **Geschichte:** Bereits vor 100 Jahren existierte eine Passerelle nah des Bahnhofs. Bei der Projektierung der neuen Verbindung wurde zunächst die Realisierung einer Unterführung favorisiert. Sie hätte eine längere Lebensdauer versprochen, wäre jedoch zu Fuss weniger attraktiv gewesen. Letztlich gab die leichte Hanglage den Ausschlag für die Realisierung einer oberirdischen Lösung.
- **Politik:** Das Projekt betrifft sämtliche Gemeinden der Region «Ouest lausannois», insbesondere Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens und Renens. Sie befinden sich in einem umfangreichen Regionalentwicklungsprozess, der übrigens 2011 mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet worden ist.



- Physik: Die 150 m lange und 11 bis 16 m breite Passerelle ist grosszügig dimensioniert und bietet auch Zugang zu den Perrons.
- Die beiden Krümmungen an den Enden der Überführung brechen die lineare Form und lassen die zurückzulegende Distanz kürzer erscheinen. Der Prototyp eines Abschnitts der Passerelle ermöglichte es, die Materialisierung und das Design zu justieren. Die hell gefärbten Bänder auf den beiden Bahnhofsplätzen verlaufen rechtwinklig zu den Gleisen; ihre Masse entsprechen der Spurbreite von SBB-Gleisen, um den Bezug zu diesen zu verstärken.
- Mobilität: Im Projektierungsprozess für den Rayon Vert wiesen die Personenzählungen 30'000 Reisende pro Tag aus, was Renens zum drittichtigsten Bahnhof der Westschweiz nach Genf und Lausanne macht. Die neue Verkehrsdrehscheibe wurde entsprechend konzipiert und ist auf eine erwartete Verdoppelung der Belastung bis 2030 ausgelegt. Zu Fuss können die Nord- und die Südseite der Gleise fortan auf drei Wegen erreicht werden: über die Passerelle Rayon Vert, die neue, verbreiterte Unterführung und über die Passage du 1er Août. Eine zusätzliche Passerelle ist für die bessere Anbindung des Quartier des Entrepôts geplant. Die Velobastellplätze (Velo-Tiefgarage, Velostation und gedeckte Parkplätze) sind direkt mit den Zugängen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden.
- Gesellschaft: Der Rayon Vert bietet Lebens- und Begegnungsraum. Es ist ein Ort der Durchreise, jedoch auch des Verweilens, des Austauschs und der Kontemplation. «Vom Zug auf den Bus zu wechseln, ist zu einem Spaziergang geworden», meint ein Nutzer dazu. Die Gestaltung auf den angrenzenden Plätzen, wo sich auch Läden befinden, beinhaltet Überdachungen, Sitzbänke und Wasserspiele. Das Mobiliar wurde eigens für dieses Projekt entworfen. Die Bänke greifen zum Beispiel das Design der alten Holzbänke in den Zügen auf. Die LED-Beleuchtung variiert je nach Personenfrequenzen. Die Gestaltung des gesamten Bereichs ist homogen, da die SBB bei der Errichtung der Perrons, Überdachungen und Wartesäle mit denselben Architekten wie die Gemeinde gearbeitet hat.
- Vegetation: Die beiden Plätze sind mit Bäumen bepflanzt und die Passerelle ist weitgehend begrünt (25 gepflanzte Bäume – Linde, Zürgelbaum und Eiche – und 240 Kletterpflanzen aus 5 verschiedenen Arten). Der Name «Rayon Vert» ist abgeleitet aus den organischen Motiven, die bei den verschiedenen Gestaltungselementen der Passerelle und der Plätze verwendet wurden (begrünte Passerelle, Dächer und Abdeckungen, Unterstände). «Le Rayon Vert» ist ausserdem der Titel eines Films von Eric Rohner. Er beschreibt das Phänomen, laut dem bei klarem Wetter der letzte Sonnenstrahl an der Meeresküste einem grünen Blitzstrahl gleicht. Wer diese Beobachtung macht, so sagt man, kann die eigenen Gefühle und diejenigen anderer lesen. Vom Rayon Vert in Renens aus sieht man auf jeden Fall den Jura, die Alpen und den «stählernen Fluss» der Bahngleise.



© Matthieu Gafsou



### Zeitplan

2007	▪ Wettbewerb
2008 – 2011	▪ Vorstudien, Vorprojekt, Projekt und Koordination
2014	▪ Baueingabe Bahnhof Renens und viertes Bahngleis, Unterteilung in 4 Unterdossiers
2015	▪ Bewilligung der Pläne des BAV, Abstimmungen über den Baukredit in den vier Gemeinderäten
2017	▪ Beginn der Bauarbeiten
2021	▪ Inbetriebnahme

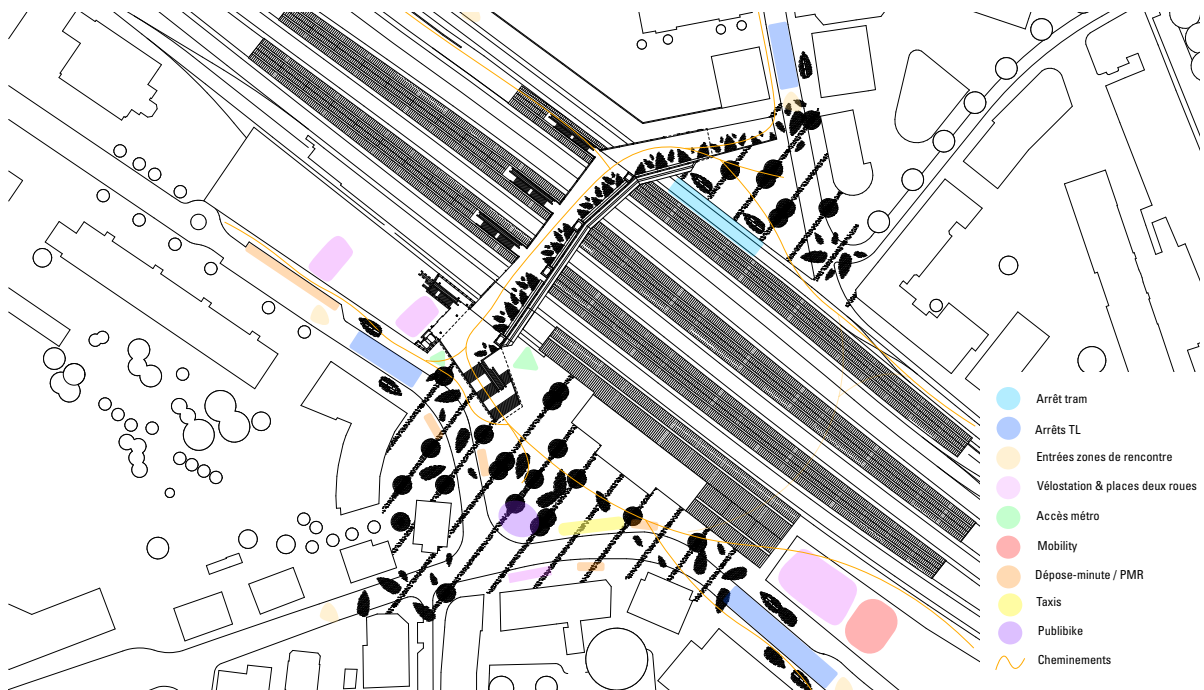
### Organisation

Projektträgerschaft	▪ Gemeinden Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier und Ecublens
Auftragnehmer	▪ farra zomboulakis & associés architectes urbanistes (Architektur und Stadtplanung) ▪ Ingeni SA (Bauingenieure) ▪ L'Atelier du Paysage Sàrl (Landschaftsarchitekten) ▪ Tekhne SA (Projektleitung)

### Kosten Honorare und Bau

Planungskosten	CHF	2'200'000.-
Strassengestaltung Süd	CHF	3'400'000.-
Passerelle und Zugang zu Perrons	CHF	20'300'000.-
Plätze Nord und Süd	CHF	5'100'000.-
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>31'000'000.-</b>

Finanziert durch Gemeinden, Kanton und Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms.



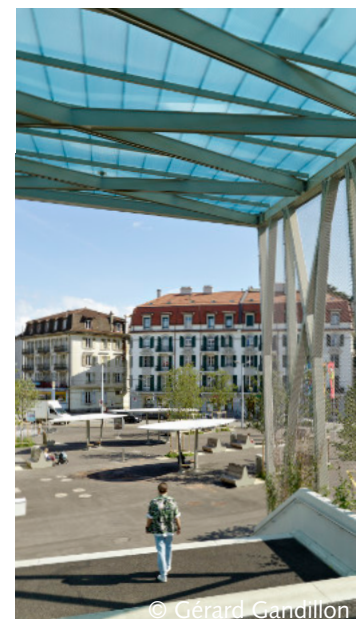


### Bewertung der Jury

Renens ist der Hauptort der Region «Ouest lausannois». Sein Bahnhof wird zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut. Dies bringt mehr Fernverkehrszüge, bedeutet aber auch, dass die auf der Jura-Südfusslinie von und nach Genf Reisenden in Renens umsteigen müssen – so jedenfalls planen es die SBB für einen Zeitraum von mehreren Jahren. Seine neue Rolle kann der Bahnhof nur erfüllen, wenn er gründlich modernisiert und ausgebaut wird. 2021 konnte mit der Passerelle «Rayon Vert» ein wichtiger Baustein in Betrieb genommen werden. Sie verbindet die Place de la Gare südlich der Gleise mit der nördlich gelegenen Place du Terminus. Vor allem aber verbindet sie die Perrons der SBB mit der Endstation der Métro M1 im Süden und ab 2026 mit der Endstation des Trams im Norden.

Die Passerelle ist also mehr als bloss ein Übergang: Sie ist das Herzstück der neuen Verkehrsdrehscheibe. Entsprechend grosszügig ist nicht nur die Passerelle, sondern die Bahnhofsanlage insgesamt dimensioniert; das Ganze ist einheitlich gestaltet. Die Passerelle besticht durch ihre Weite und Leichtigkeit. Das hellblaue Glasdach beschattet den Weg über die Gleise, schützt vor Regen und erzeugt eine freundliche Atmosphäre. Es ist angenehm, über die mit Kletterpflanzen begrünte Passerelle zu gehen, weil es keine kommerziellen Einrichtungen (und keine Werbung) gibt. Manche Passagiere warten deshalb lieber auf dem «Rayon Vert» auf den Zug als auf dem Perron. Besonderes Augenmerk richteten die Planerinnen und Planer auf die Aufgänge an den beiden Enden. Am Bahnhofplatz ist er als grosszügige überdachte Treppenlandschaft gestaltet. Ihre Breite und die Zweiteilung des Rolltreppenaufgangs täuschen über die grosse Höhe hinweg, die zu überwinden ist. Auf der anderen Seite führt eine Rampe sanft von der Passerelle auf den Boden. Treppen und Rolltreppen schliessen die Passerelle an die Perrons von SBB, Métro und Tram an; für Personen mit eingeschränkter Mobilität steht jeweils ein Lift zur Verfügung.

Wegen der Züge und der Fahrleitungen müssen bei einer oberirdischen Passerelle mehr Höhenmeter überwunden werden als bei einer unterirdischen Passage. «Rayon Vert» löst diese Herausforderung auf elegante Art und könnte so zu einem Vorbild für andere Bahnhöfe werden.





## 3 Auszeichnungen

### Castel San Pietro (TI): Monte, ein Dorf für jedes Alter

#### Beschreibung

Monte (Valle di Muggio) ist ein Weiler der Gemeinde Castel San Pietro (Tessin) mit 102 Einwohnerinnen und Einwohnern. Anfang 2020 erteilte die Gemeinde den Auftrag, das Dorf attraktiver zu gestalten, die Lebensqualität und die Zugänglichkeit für die verschiedenen hier lebenden Generationen durch eine Neuinterpretation der öffentlichen Räume zu verbessern.

Die Abwanderung aus den historischen Zentren der Tessiner Täler und die fortschreitende Überalterung der Bevölkerung sind komplexe Herausforderungen, welche die Entwicklung neuer Ansätze erfordern. Die Konzeption der öffentlichen Räume muss Antworten auf diese stetigen Veränderungen geben.

Das Pilotprojekt aus Monte hat zum Ziel, die Anziehungskraft und den inklusiven Charakter des Dorfs für verschiedene Generationen wiederzubeleben – und zwar mittels punktueller architektonischer Eingriffe in die öffentlichen Räume. Sieben Stellen wurden ausgewählt, für die je ein baulicher Eingriff entwickelt wurde. Die grösste Strahlkraft hat vielleicht die zentrale Piazza, die teilweise gepflastert wurde. Die weiteren Stellen für Eingriffe: der Dorfbrunnen, der Friedhof, der Waschplatz, das Gemeindehaus, der Kirchplatz und der Dorfladen, der dem Projekt eine sozialer Dimension verleiht. Ein grosser Tisch wurde vor dem Gemeindehaus platziert und lädt zu Begegnungen ein. Mehrere Sitzbänke entlang der Wege setzen weitere Akzente. Neu montierte Handläufe vereinfachen Betagten die Fortbewegung und verbinden Jung und Alt, dank einer darin integrierten Kugelbahn, die bis zum Fuss der Treppen führt. Die Gemeinde führte umfassende Untersuchungen über die historischen, gesellschaftlichen und ökologischen Hintergründe des Dorfes durch. Der Dialog mit den Einwohnerinnen und Einwohnern, die ihre Erinnerungen, Anekdoten und Bilder von früher teilten, ermöglichte es, die Orte und Arten der Eingriffe festzulegen.





Zeitplan		
2020	▪	Machbarkeitsstudie und Vertiefungsstudie (Gespräche mit Einwohnerinnen und Einwohnern)
2022	▪	Projektumsetzung
In Arbeit	▪	Projektnachbearbeitung und kontinuierliche Evaluation
Organisation		
Projektträgerschaft	▪	Gemeinde Castel San Pietro
Auftragnehmer	▪	studioSER
Budget		
Kostenrahmen	CHF	550'000.-



### Bewertung der Jury

Stellen Sie sich einen schönen Spaziergang durch das enge, spektakuläre Valle di Muggio am Fusse des Monte Generoso vor, der an der Grenze zu Italien mit seinem weissen Kalkgestein über der Ebene der Lombardei thront. Setzen Sie sich nach Ankunft in Monte auf eine Bank und verschnauften Sie ein wenig. Und lassen Sie die alten Mauersteine des Dorfes Monte für sich sprechen.

Aber sollen die Steine oder die Menschen sprechen? Am besten wohl beide. Allen voran die alteingesessenen Dorfbewohnerinnen und -bewohner, deren Alltag die Nutzung dieser Orte bestimmt: die Murmelspiele, das Glas Wein unter der Pergola ... aber auch die Erfordernisse des fortschreitenden Alters und der Wunsch, einen gewissen Komfort zurückzugewinnen.

Da kommt ein kleiner, alltäglicher und einfacher Komfort gerade richtig: ein Handlauf zum Abstützen, eine Stufe zum Abstellen der Einkaufstaschen, die an einigen Tagen etwas schwerer sind, oder eine einfache Sitzbank, auf der man ein paar Worte miteinander wechseln kann. Kleinigkeiten, könnte man meinen, die im Herzen des sich an die Bergflanke schmiegenden mittelalterlichen Dorfes verteilt sind. Sie vermitteln aber insgesamt eine authentische Fülle und gleichzeitig eine attraktive Nüchternheit der öffentlichen Räume. Verlorenes handwerkliches Wissen erhält so plötzlich wieder einen Wert, taucht wie eine alte Erinnerung wieder auf und erhält neues Leben eingehaucht.





## Attalens (FR): Tempo 30 und Neugestaltung des Dorfkerns

### Beschreibung

Die 2019 eingeweihte Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Attalens bot die Chance, die öffentlichen Räume des Dorfkerns neu zu entdecken und diesem ein Ortsbild und Nutzungsmöglichkeiten für die Bevölkerung zurückzugeben. Die Ortsdurchfahrt wurde im Rahmen des Valtraloc-Programms des Kantons umgestaltet und das Projekt umfasste gleichzeitig die Aufwertung des Ortszentrums. Das Geschwindigkeitsregime basiert auf Tempo 30 auf der Kantonsstrasse, was eine Premiere für den ganzen Kanton Fribourg darstellt.

Das Projekt stützt sich auf die Geschichte und den Geist des Ortes ab, berücksichtigt aber gleichzeitig eine zeitgemässe Gestaltung, die das Thema Nachhaltigkeit (Lärm, Strassenquerschnitt, Entwässerung, Begrünung) miteinbezieht. Die Funktionen im Zentrum sind vielfältig: Die Platzgestaltung verstärkt die Verbindung zwischen den verschiedenen Ortsteilen der Gemeinde, insbesondere von Ost nach West. Und er bietet einen Ort zum Verweilen, Warten, Diskutieren, Spielen, Essen, Träumen oder sicheren Überqueren. Die Gestaltungselemente sind im einheitlichen Farbton gehalten. Der helle Bodenbelag markiert die Grenzen der Tempo-30-Zone und den Platzbereich. Die befahrbaren Flächen sind mit Granoplast – einer farbigen Flächenbeschichtung – belegt. Der Platz ist dem Fussverkehr vorbehalten und umfasst Stufen, Treppen und Bänke, und der Brunnen wird durch eine bestehende Quelle gespeist. Die helle Platzfärbung setzt sich bis zu den Buswartehäuschen fort. Die Hainbuchenhecken an der Nord- und Südanfahrt setzen sich auch vor der Bank fort und grenzen so den östlichen Bereich des Platzes ab. Die Baumscheiben und die Umrandungen des mit Rasen begrüneten Gartens sind mit Eiben bestückt. Die Linde im Zentrum des Platzes soll zum Referenzpunkt werden.







Zeitplan	
2006	▪ Wettbewerb Stadtplanung und Gestaltung
2017	▪ Wiederaufnahme des Gestaltungsprojekts für den Dorfplatz
2018 - 2019	▪ Bauarbeiten
2020	▪ Einweihung des Dorfplatzes

Organisation	
Projektträgerschaft	▪ Gemeinde Attalens
	▪ farra zouboulakis & associés architectes urbanistes (Architekten, Stadtplaner)
Auftragnehmer	▪ L'Atelier du Paysage (Bauleitung, Landschaftsbau)
	▪ Transitec SA (Mobilität)
	▪ Ovale & Partenaires (Ingenieure)

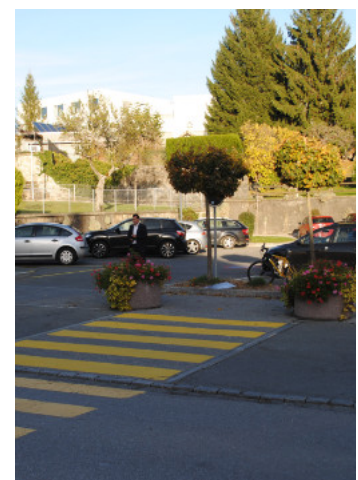
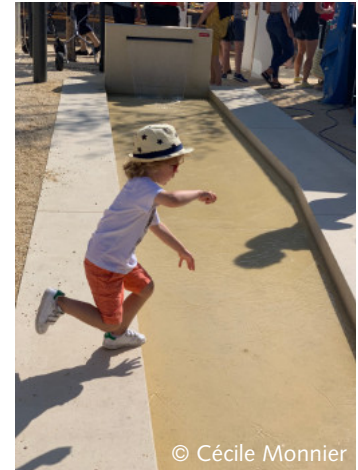
Kostenrahmen		
Gesamtbetrag der Arbeiten	CHF	1'400'000.-

### Bewertung der Jury

Mit der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt zusammen mit dem angrenzenden Parkplatz hat sich die Gemeinde einen Begegnungsort mitten im Ortszentrum geschenkt. Die Jury war beeindruckt von der konsequenten Gestaltung und den vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des neuen Dorfplatzes.

Die schlichte Bushaltestelle mit dem grossen gedeckten Bereich, die lange Treppe mit der formschön kombinierten Rampe, die Sitzbank und der Brunnen laden zum Verweilen, Spielen, Essen, Warten, Feiern und vielem mehr ein.

Aber auch der Bodendurchlässigkeit und der Verkehrssicherheit wurde grosse Beachtung geschenkt. Für den Kanton Freiburg ist diese erste Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse exemplarisch. Damit hat die Umwandlung im Ortszentrum Modellcharakter für anderen Gemeinden. Wir wünschen uns mehr davon. Ein grosser Wurf für eine kleine Gemeinde.



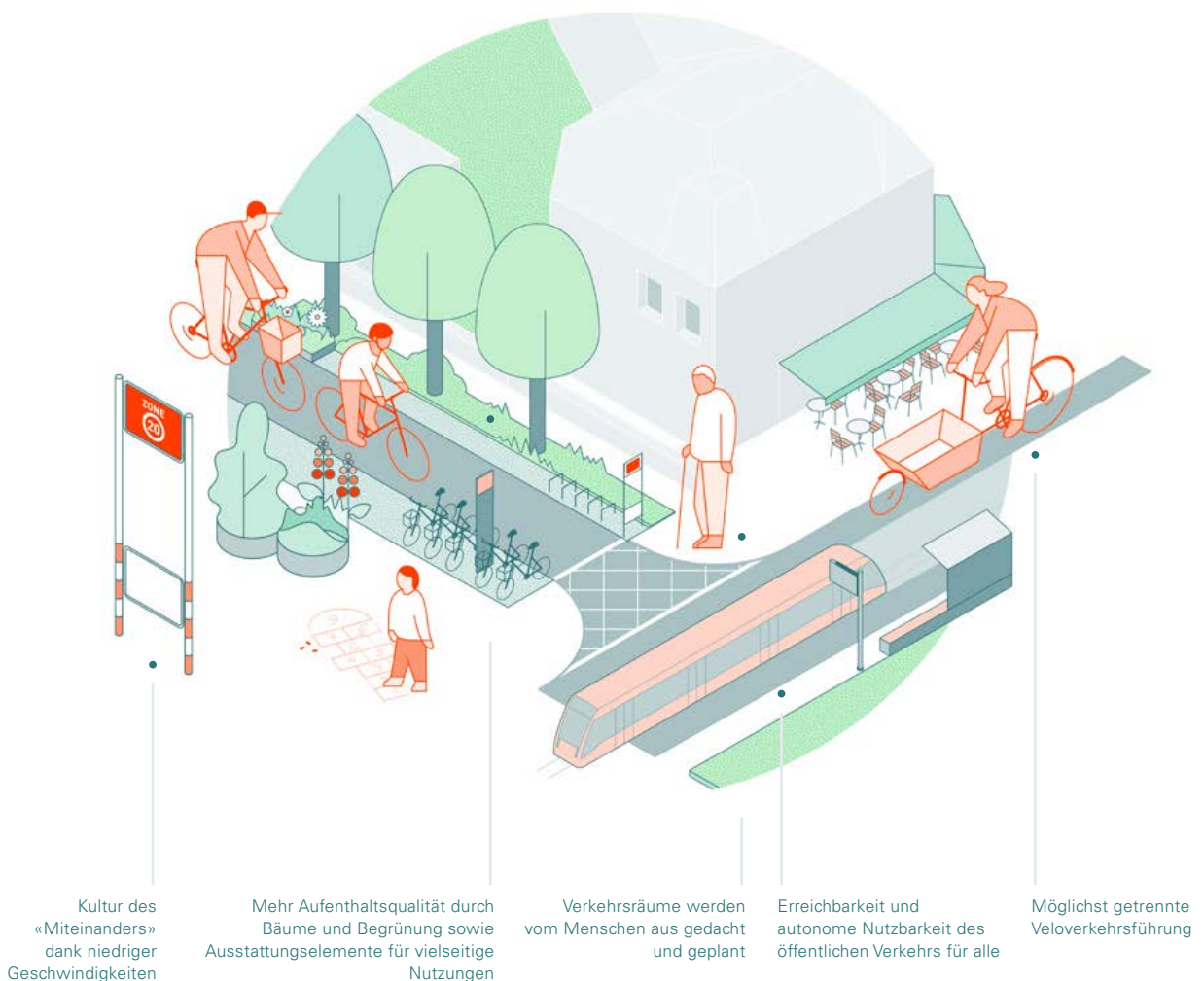




### Bewertung der Jury

Fussgängerinnen und Fussgänger wünschen sich flächendeckend attraktive Räume zum Flanieren. Mit «Bern baut» hat die Stadt ein Instrument geschaffen, von dessen Wirkung die gesamte Stadtbevölkerung profitieren kann und die dem Fussverkehr Priorität einräumt. Das Konzept stellt hierzu den Menschen ins Zentrum der Stadtberner Planung und definiert weitere Grundsätze für die Lebensqualität im Allgemeinen und den Fussverkehr im Besonderen.

Das Konzept ist breit abgestützt und entwickelt sich laufend weiter. Die interdisziplinäre Zusammensetzung der Arbeitsgruppe bildet eine gute Voraussetzung, damit alle Verantwortung übernehmen und die Konzeptinhalte beim Projektieren, Bauen, Betreiben und Unterhalten einfließen. Auch die gelungene Verknüpfung von Planungsgrundsätzen und Standards für die Umsetzung hat die Jury überzeugt.





## Genf: Plage des Eaux-Vives und Port Noir

### Beschreibung

Das Projekt im Genfer Seebecken umfasst die Realisierung eines neuen öffentlichen Strands, eines öffentlichen Hafens und einiger Gebäude, darunter ein Restaurant am Ende der Hafenmole, das einen neuen Panoramablick auf die Stadt eröffnet.

Die Ufer des Genfersees sind hauptsächlich von schützenden Mauern und Blockschüttungen gesäumt und bieten nur wenige Badeplätze für die tausenden Badegäste, Sonnenanbeterinnen und Erholungssuchende, die der See anzieht. Das Projekt ist eine Antwort auf die Anforderungen an die öffentlichen Räume einer Stadt, die sich verdichtet, und an die Entwicklung sozialer Formen der Ufernutzung, die in allen Jahreszeiten Genussmomente verspricht.

Zahlreiche Einrichtungen setzen vor Ort Akzente: Sitzbänke, Springbrunnen, Sonnenschirmständer, Pétanque-Plätze, Duschen, öffentliche WCs etc. Das Ganze wird durch einen Imbiss an der Schnittstelle von Strand und Hafen vervollständigt. Das Projekt wurde in Absprache mit Nutzerverbänden entwickelt. Der Strand verfügt ausserdem über eine Rampe, über die Menschen in Rollstühlen ins Wasser gelangen können.

Um die geotechnischen Bedingungen zu berücksichtigen und die Umweltauswirkungen zu begrenzen, wurden Bauten, die auf den See hinausragen, auf Pfählen errichtet. Die Aufschüttung im See, auf der die Plage des Eaux-Vives angelegt ist, erforderte eine naturnahe Kompensationsfläche. Entsprechend säumt ein Schilfgürtel gegenüber dem bestehenden Quai das Projekt.



**Zeitplan**

2006 - 2016	▪ Planung
2017 - 2020	▪ Umsetzung

**Organisation**

Projektträgerschaft	▪ Service du lac, de la renaturation des cours d'eau et de la pêche, Département du Territoire (DT), Kanton Genf
Auftragnehmer	▪ Atelier Descombes Rampini SA, Architekten ▪ edms SA, Bauingenieure

**Kostenrahmen**

Kosten	CHF	66'000'000.-
--------	-----	--------------

**Bewertung der Jury**

Die Plage des Eaux-Vives ist das Resultat eines langen Prozesses: Er mündete in einen weitläufigen öffentlichen Raum und einen neuen Standort für die Biodiversität in der Stadt. Die Jury möchte hervorheben, wie ambitioniert dieses Projekt innerhalb eines Ballungsraums ist – und dass solche Projekte allzu selten sind. Seinen Erfolg verdankt es auch den verschiedenen Nutzungsarten, die es allen Zielgruppen bietet: eine Promenade, die für alle (auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität) zugänglich ist und abseits des Strassenlärms liegt, eine Abfolge von Stränden sowie ein weiträumiger Park. Der einzige Zweifel, den die Jury äussert, dreht sich um das Fehlen von Schatten auf der Promenade.

Das Projekt kann als Beispiel für Grossstädte dienen, weniger aber für kleinere Orte. Die Berücksichtigung der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer sowie der Ausgleich zwischen Freizeitnutzung und Natur ist hingegen unabhängig von der Grösse des Projektgebiets durchaus anwendbar.



© Serge Fruehauf



© Club en fauteuil roulant



## Lausanne: Temporäre Einrichtung – Les Echelettes

### Beschreibung

Die zur Fussgängerzone umfunktionierte Rue des Echelettes bleibt eine Strasse, obwohl sie autofrei ist: zur Hälfte Asphalt, zur Hälfte Garten. Dies ist das Ergebnis der Wünsche der Bevölkerung, diese in einem dichten, kaum begrüntem Quartier gelegene Strasse zur Fussgängerzone umzugestalten. Das Projekt ist Teil des Programms «Rues vivantes» der Stadt Lausanne. Ziel dieses Programms ist es, die Partizipation und das Quartierleben zu fördern, Geselligkeit zu ermöglichen und die Strasse zu einem Lebensraum zu machen. Nachdem die Strasse bisher zu 100 % von Autos genutzt wurde – beidseitig Parkplätze, in der Mitte der motorisierte Verkehr –, hat die Stadt die Bevölkerung miteinbezogen und mit flexiblen und multifunktionalen Gestaltungselementen einen wandelbaren und verspielten Begegnungsraum und eine grüne Oase geschaffen.

Zwei Bereiche bewahren den «Strassencharakter» des von Parkplätzen befreiten Raums:

- ein vom Asphalt befreiter Bereich mit Pflanzsäcken auf der Sonnenseite, die einen Abschirmungseffekt erzeugen.
- ein Bereich mit Strassenmalereien, in dem die Bewohnerschaft zum Spielen und Aufstellen von Tischen und Stühlen eingeladen wird und ungestört zu Fuss, mit dem Velo, dem Trottinett oder dem Kinderwagen unterwegs sein kann.

An beweglichen Masten können Futterhäuser für Vögel, Schautafeln, eine Lichterkette, eine temporäre Leinwand für Projektionen oder sogar ein Badmintonnetz befestigt werden. Dazu wurden zwei Gerätekisten für Spielzeug und Mobiliar installiert.

Die Evaluation zeigt, dass die Strasse von verschiedenen Gruppen aus dem Quartier belebt wird. Es gibt nun einen Markt und Feste, und die Strasse wird mehr und mehr zum Zielort für Kinderkrippen und Schulen. Einziger Wermutstropfen: Einige Personen aus dem Quartier stören sich an den Kinderstimmen.

### Zeitplan

Januar–Februar 2021	▪ Workshop mit den Anwohnerinnen und Anwohnern, online und in Gruppen
März-Mai 2021	▪ Gestaltung der Strasse durch M-AP architects
Juli 2021	▪ 3 Tage partizipative Baustelle

### Organisation

Projektträgerschaft	▪ Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics de la Ville de Lausanne
Auftragnehmer	▪ Graines d'idées (Gestaltung und Partizipation) ▪ M-AP architects (Entwurf des Gestaltungsprojekts)

### Budget

Partizipativer Prozess und Gestaltung	CHF	35'415.-
Bauarbeiten	CHF	116'833.-
Begrünung	CHF	16'924.-
Mobiliar/Gestaltungselemente	CHF	29'665.-
Mandat Gestaltung und partizipative Arbeiten	CHF	40'000.-
Tiefbau	CHF	27'000.-
Total	CHF	153'489.-



### Bewertung der Jury

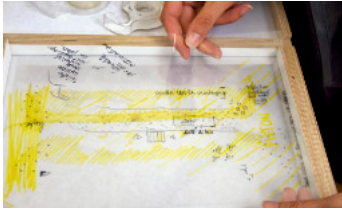
Eine kurze Quartierstrasse in Lausanne wird gemeinsam mit der Bevölkerung umgestaltet. Die Jury würdigt insbesondere den partizipativen Ansatz des Projekts – und zwar nicht nur in der Planungs-, sondern auch in der Umsetzungsphase. Zudem wurde die Strasse, an der vorwiegend gewohnt wird, von der dominanten Parkplatznutzung befreit, entsiegelt und in eine Fussgängerzone umgewandelt. Damit wertet dieses Projekt das städtische Fusswegnetz auf und trägt zur wichtiger werdenden Anpassung des öffentlichen Raumes an den Klimawandel bei. Das Projekt konnte kostengünstig realisiert werden und ist auch auf andere Quartierstrassen übertragbar. Aktuell ist die belebte Quartierstrasse noch etwas isoliert. Die Jury würde es begrüßen, wenn die daran anschliessenden Strassen ebenfalls einbezogen würden.



Stand vor dem Projekt



Aktueller Stand



## Siders: Temporäre Gestaltung – Sous les platanes, la place

### Beschreibung

Der Bahnhofplatz ist ein zentraler Raum der Stadt Siders. Die Platanenalleen, die Topografie, die angrenzenden kommerziell genutzten Erdgeschosse, die strategische Lage – das alles sind verwertbare Stärken. Bisher hat der Platz seine Rolle als Tor zur Stadt nicht erfüllt, besitzt jedoch das Potenzial zu einem öffentlichen Raum zu werden, an den man sich begibt und den man nicht bloss quert oder verlässt. Die Gemeinde will dem Bahnhofplatz den Status eines freundlichen, lebenswerten Treffpunkts verleihen. Diese Zielsetzung wurde mit einem zweistufigen Vorgehen angegangen: Seit 2020 darf der Platz nur noch vom Bus befahren werden. Letztlich soll er aber zu einer Fussgängerzone werden. Um die Auswirkung dieses Übergangs abschätzen zu können, wurden in drei Szenarien Testumgestaltung ausgearbeitet. Ein partizipativer Prozess mit den lokalen Akteurinnen und Akteuren führte zu einem gemeinsam entwickelten Vorentwurf, der inzwischen umgesetzt worden ist. Der Auftrag umfasste die provisorische Gestaltung der Trottoirs in Erwartung einer zukünftigen Fussgängerzone und die Entwicklung einer Strategie für den Übergang von der temporären zur definitiven Gestaltung. Während des Prozesses gab es eine Reihe von Treffen vor Ort.

Drei Szenarien wurden nacheinander während mehrerer Monate getestet:

- 1. Gestaltung der Trottoirs in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Stadt
- 2. Punktuelle Gestaltungen des von Autos befreiten Strassenraums
- 3. Vollständige Umwandlung des Platzes in eine Fussgängerzone

Die Auswertung der parallel durchgeführten Evaluation führte zur Forderung, dass der Platz eine Fussgängerzone bleiben soll. Mit den Vorgaben des dritten getesteten Szenarios war es als eine Art Zwischenetappe nach dem Test problemlos möglich, die Fussgängerzone weiter zu betreiben, ohne eine definitive Neugestaltung abwarten zu müssen. Dank dieser anpassungs- und entwicklungsfähigen Gestaltung kann auch flexibel auf diverse zwischenzeitliche Unwägbarkeiten (provisorische Verkehrsführung und Abstellflächen für die Baustelle des Bahnhofes) reagiert werden.

### Zeitplan

2020 - 2021	▪ Analyse, Entwicklung eines gemeinsamen Entwurfs inkl. Massnahmen
Mai–September 2021	▪ Test der drei Szenarien und Bilanz
2022	▪ Anpassung der Tests und Erstellung des Plans für das Vorprojekt
2022 - 2023	▪ Baustelle

### Organisation

Projektträgerschaft	▪ Service de l'édilité et de l'urbanisme et Services techniques de la ville de Sierre (parcs & jardins, voirie)
Auftragnehmer	▪ Atelier OLGa

### Budget

Kosten von der Diagnose bis zum Vorprojekt (ohne Material und Arbeit)	CHF 116'000.-
---	---------------





### Bewertung der Jury

Die Jury würdigt das exemplarische Vorgehen der Gemeinde, mit Tests die zukünftige Gestaltung eines zentralen städtischen Raumes ein Stück weit vorwegzunehmen. Sie begrüsst den partizipativen, temporären und iterativen Prozess. Dieser ist neuartig und mutig, denn nach der Analyse des Ist-Zustandes und dem Festlegen von Zielen wurden drei Varianten unter Realbedingungen getestet. Die Jury ist von der Effizienz und Transparenz des Vorgehens beeindruckt und kann andere Gemeinden nur dazu ermutigen, sich davon inspirieren zu lassen. Was die getesteten Gestaltungsvarianten angeht, ist die Jury davon angetan, dass der Platz direkt am Ausgang des Bahnhofs begrünt und als Aufenthaltsort mit angenehmer, einladender Atmosphäre aufgewertet wurde. Erwähnenswert ist zudem die neue Organisation des Verkehrs, die den Spielraum für die Gestaltung eines grosszügigen öffentlichen Raums und die attraktive fussläufige Anbindung ins Zentrum eröffnet.



© Florence Zufferey



## Zürich: Negrellisteg – Passerelle

### Beschreibung

Die beiden Gebietsentwicklungen Zollstrasse und Europaallee verdichten Zürichs Stadtzentrum entlang den Rändern des Gleisfelds. Als Weg über den offenen Gleisraum ermöglicht der Negrellisteg freie Sichtbezüge und eine übergeordnete Orientierung im Stadtgefüge. Der Negrellisteg verknüpft das Wegnetz zwischen den Kreisen 4 und 5. Gleichzeitig bietet er die einmalige Gelegenheit, das Überschreiten der Gleise als kurze Atem- und Ausblickspause vor dem Hintergrund eines bemerkenswerten Stadtpanoramas zu erleben. Die Brücke ist eine weitere Landmarke im Gleisfeld, die im Flimmern der zahlreichen bahntechnischen Anlagen ihre Zeichenhaftigkeit durch klare Formgebung verdeutlicht.



Bereits seit Längerem sah der kommunale Richtplan eine Verbindung über das Gleisfeld vor. Im Sommer 2016 hatte die Stadt aber beschlossen, das ursprüngliche 30-Millionen-Franken-Projekt Negrellisteg, das eine Fuss- und Veloverbindung vorsah, nicht weiterzuverfolgen, da es aufgrund des geplanten Velotunnels zwischen Sihlquai und Kasernenstrasse nicht mehr primär als Veloverbindung taugen musste. Der neue Steg sollte deshalb nur noch als Fusswegverbindung dienen.

Beide Brückenabgänge setzen Wegzeichen in den Stadtraum. Dank der Wellenform der Brüstung kann das im Handlauf integrierte Licht alternierend nach innen und nach aussen wirken – innen auf den Gehbereich mit warmem Licht, aussen mit einer Rillenoptik, die eine Blendung des Zugverkehrs verhindert, aber das wellenförmige Brüstungsband in den Abendstunden subtil aufleuchten lässt. Die textil wirkende Brüstung aus einem dichten Metallgewebe bietet beidseitig den nötigen Schutz zum Gleisfeld. Benannt ist der Steg nach Alois von Negrelli, dem Projektleiter der ersten Schweizer Eisenbahn, der Spanisch-Brötli-Bahn von Zürich nach Baden.

**Zeitplan**

2016	▪ Einstufigen Studienauftrag im selektiven Verfahren.
2017	▪ Siegerprojekt ARGE Negrelli
2019	▪ Beginn der Bauarbeiten (18 Monate)
März 2021	▪ Fertigstellung und Inbetriebnahme

**Organisation**

Projekträgerschaft	▪ Tiefbauamt Stadt Zürich
	▪ SBB

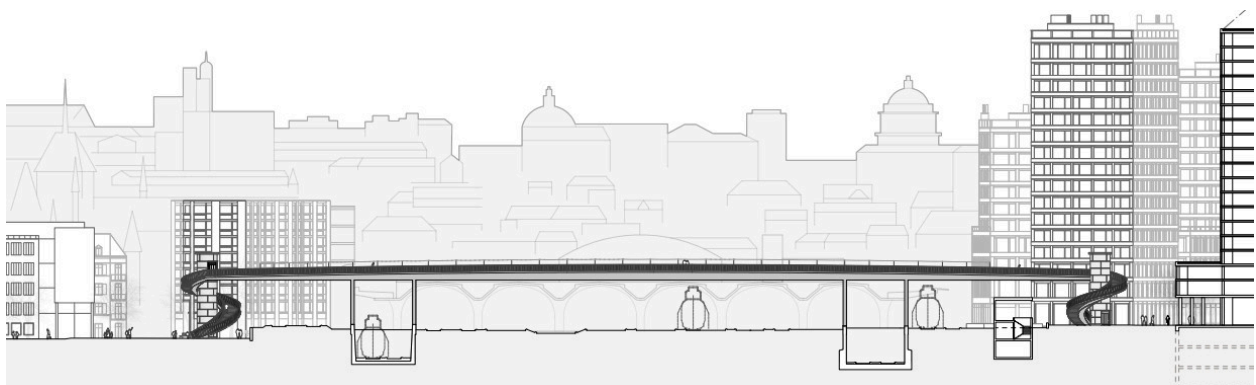
Auftragnehmer	▪ 10:8 Architekten GmbH
	▪ Conzett Bronzini Partner AG, Diggelmann + Partner AG

**Budget**

in Stahl gefertigte Brückenkonstruktion	CHF	11'000'000.-
---	-----	--------------

**Bewertung der Jury**

Der Negrellisteg überquert das Gleisfeld des Zürcher Hauptbahnhofs und verbindet zwei Quartiere. Die hohen Nutzungszahlen bestätigen die Bedeutung dieser gelungenen Fussverkehrsbrücke als direkte und attraktive Verbindung. Der Steg besticht baulich mit seinem schlanken Erscheinungsbild, er ist gleichzeitig Aussichtspunkt und Wahrzeichen über dem Gleisfeld. Die Jury würdigt den Mut, den Steg primär für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu bauen. Velos sind Gäste auf der Brücke und überwinden den Höhenunterschied per Lift, während die Zufussgehenden die Wendeltreppe hinaufsteigen. Ein Wehrmutstropfen in diesem überzeugenden Projekt ist der Umstand, dass nur ein Lift pro Treppenseite zur Verfügung steht. Bei einem Liftausfall besteht keine Alternative für Personen mit eingeschränkter Mobilität.





## 4 Erwähnungen

### Basel: Neuorganisation des Wielandplatzes – Tempo-30-Zone

#### Beschreibung

Wo bisher auf überdimensionierten Asphaltflächen gefahren wurde, befinden sich jetzt Blumeninseln, Wasserspiele, Trinkbrunnen und kleine Oasen zum kurzzeitigen Verweilen. Die früher von parkierten Autos besetzten Verkehrsflächen sind Aufenthaltsflächen gewichen. Grosse alte Einzelbäume und junge teils mehrstämmige Bäume beschatten heute den Platz. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können ohne Umwege sicher erreicht werden.

Am Wielandplatz standen die subjektiven Erfahrungen bezüglich Verkehrssicherheit teilweise diametral im Widerspruch zu den objektiven Unfalldaten. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hatte darum ein Gutachten erstellt. Allein mit einer Sanierung wären die wesentlichen Schwachstellen jedoch nicht zu beheben gewesen. Zudem hätten zahlreiche Bäume gefällt werden müssen. So wurde die Neugestaltung des Wielandplatzes mit der Bevölkerung und Fachverbänden abgestimmt und es entstand ein verkehrssicherer, attraktiver und begrünter Quartierplatz.

Durch die Neuorganisation des Platzes konnten 2865 m<sup>2</sup> dem Verkehr entzogen und rund 2870 m<sup>2</sup> Asphaltflächen entsiegelt werden. Die im Belag erkennbare Wegführung über den Platz entspricht der Wunschlinie zu Fuss und dient der Orientierung. Der Platz ist als Tempo-30-Zone signalisiert. Die zuvor 17 m breite Fahrbahn wurde auf 9 m reduziert: 2 x 3.50 m Fahrbahn mit einer Mittelinsel von 2.00 m. So wird die Sicherheit beim Queren für die Kinder des Mittagstisches und die Seniorinnen und Senioren des Alterszentrums verbessert. Die mit Pflastersteinen gestalteten Flächen bieten Platz für den Wochenmarkt oder den Quartierflohmkt. Dem Wunsch der Anwohnerschaft nach einem sicheren, ruhigen und alltagstauglichen Platz konnte damit Rechnung getragen werden.





Zeitplan	
2010-2019	▪ Planung und Projektierung
2019-2020	▪ Bauprojekt und Submissionen
2021-2023	▪ Realisierung

Organisation	
Projektträgerschaft	▪ Bau- und Verkehrsdepartement und Tiefbauamt Basel-Stadt
Auftragnehmer	▪ Gruner AG (Bauprojekt und Ausführung)
	▪ Rofra Bau AG (Tiefbau)

Kostenrahmen		
Total	CHF	7'509'000.-

#### Bewertung der Jury

In einem partizipativen Prozess wurde die zur Verfügung stehende Fläche am Wielandplatz konsequent zugunsten des Fussverkehrs neu verteilt. Mit der Einführung von Tempo-30 sowie der Realisierung von schmalen Fahrbahnen, vortrittsberechtigten Querungshilfen, baulich ausgestalteten Mehrzweckstreifen und nicht überholbaren Fahrbahn-Bushaltestellen konnte die Sicherheit beim Queren vorbildlich erhöht werden. Naturinseln in organischer Form und versickerungsfähige Beläge machen heisse Tage etwas erträglicher. Auch wenn die Fussgängerstreifen nicht überall auf den Wunschlinien liegen, verbindet die Wegführung die Platzteile auf attraktive Weise miteinander und leitet Fussgängerinnen und Fussgänger zu den umliegenden Anlagen des Schützenmattparks und des Stadions. Ein nachahmenswertes Beispiel dafür, wie auf Plätzen mit verkehrsorientierten Strassen die Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmenden und attraktive Aufenthaltsräume möglich sind.



©Didier Jordan / Ville de Genève

## Genf: Place du Petit-Saconnex – Begegnungszone

### Beschreibung

Die Neugestaltung der Place du Petit-Saconnex als Begegnungszone nach einem Wettbewerb verstärkt den Charakter eines «Dorfplatzes», den sich dieser Ort über die Zeit erhalten hat. Er steht in Verbindung mit den Aktivitäten in der Umgebung und eignet sich ebenso gut für die alltägliche Nutzung, Märkte oder Quartiersfeste.

Die Place du Petit-Saconnex war zuvor hauptsächlich ein Parkplatz und eine Verkehrsachse durch das Quartier. Die Neugestaltung folgte nach der Verlegung einer Bushaltestelle vom Platz an einen anderen Ort. Auf Wunsch der Geschäftsleute wurde der Autoverkehr zwar erhalten, verläuft aber als Einbahnstrasse, die als Begegnungszone umgestaltet wurde. Die Zahl der Parkplätze blieb in einem erweiterten Umkreis unverändert.

Der Platz wurde auf nur einer Ebene – ohne Trottoir – vollständig gepflastert. Ein Betonweg führt entlang der Gebäude, insbesondere um Personen mit eingeschränkter Mobilität die Fortbewegung zu erleichtern. Entlang der Verkehrsachse wurden die Pflastersteine auf einer Betonplatte verlegt, andernorts auf einem Sandbett, was das Versickern von Regenwasser und spontanes Wachstum von Pflanzen ermöglicht.

Im gesamten Perimeter wurden Sitzgelegenheiten mit Rücken- und Armlehnen sowohl an sonnigen als auch an schattigen Stellen aufgestellt. Die Befestigungen rund um die begrünten Rabatten können ebenfalls als Sitzgelegenheiten genutzt werden. Vier Bäume wurden gepflanzt, Beleuchtungsmasten und eine Leuchtgirlande installiert und der bestehende Brunnen leicht verschoben.



Diese Elemente, die gleichzeitig identitätsstiftend und verkehrsberuhigend wirken, flankieren die Einbahnstrasse. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Erhaltung des Bruchkrauts gewidmet, einer im Kanton Genf geschützten Pflanzenart – dies insbesondere während der Arbeiten und bei der Neuanpflanzung in die Fugen des Kopfsteinpflasters nach Abschluss des Bauprojekts.



©Didier Jordan / Ville de Genève

#### Bewertung der Jury

Im ehemaligen Dorfkern des Quartiers Petit-Saconnex in Genf wurde aus einem Parkplatz ein als Begegnungszone definierter Dorfplatz. Die Pflasterung macht aus der Strasse einen Platz, einzelne Stühle und ringförmige Sitzbänke laden zum Verweilen ein. Neue Bäume, die den Baumbestand ergänzen, spenden Schatten. Die neue Gestaltung wertet auch die angrenzende Bebauung auf – den Temple du Petit-Saconnex und eine Häuserzeile mit Dorfcharakter aus der Zeit nach 1945. Die Restaurants erfreuen sich über attraktive Aussenbereiche. Nach wie vor fahren aber Autos über den Platz, und auch Parkplätze sind noch da. Zudem werden Personen mit eingeschränkter Mobilität wegen der Pflasterung auf die glatten Bereiche am Rand verdrängt. Doch insgesamt ist die Place du Petit-Saconnex ein nachahmenswertes Beispiel für eine sympathische Platzgestaltung mit einfachen Mitteln.

#### Zeitplan

2011	▪ Wettbewerb für Stadtplanungsprojekte
2014	▪ Erteilung der Baubewilligung
2019	▪ Abstimmung über Baukredit durch den Gemeinderat
2019	▪ Beginn der Bauarbeiten
2021	▪ Abschluss der Bauarbeiten

#### Organisation

Projekträgerschaft	▪ Stadt Genf, Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)
Auftragnehmer	▪ Pascal Heyraud Sàrl (Landschaftsarchitekten) ▪ Mauler SA (Bauingenieure)

#### Budget

Planungskredit	CHF	570'000.-
Realisierungskredit	CHF	3'463'600.-



## Kanton Wallis: «Connexions» – Sitzbänke im öffentlichen Raum

### Beschreibung

Die Reihe «Connexions» führt Publikationen der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis zusammen. Die beiden ersten Ausgaben befassten sich mit der Brücke über den Triège und der Kapelle Zen Hohen Flühen. Die jüngste, 2022 herausgegebene Publikation setzt sich mit der Rolle von Sitzbänken im öffentlichen Raum auseinander.

«Connexions» eröffnet einen neuen Blick und rückt Elemente des öffentlichen Raums und deren Rolle in den Fokus, wobei verschiedene, insbesondere historische Gesichtspunkte zur Sprache kommen. Eine Mischung aus überraschenden Entdeckungen und Ermutigungen zum Flanieren hebt dieses geschichtliche Erbe besonders hervor. In der Ausgabe über Sitzbänke wird ein Spaziergang in der Region von Ardon empfohlen. Der Spaziergang führt entlang einer Strecke mit sechs Bänken, die in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnerinnen und Partnern aus der Gemeinde sowie dem Graffiti-künstler Gérald Solliard (Smog) gestaltet worden sind.

Die Publikationen ermöglichen es Leserinnen und Lesern, beim Spazieren ihre Position zur Gestaltung des öffentlichen Raums zu überdenken und kaum bekannte Strecken zu entdecken. So wird in jeder Ausgabe eine Spazierroute vorgeschlagen, entlang derer die Landschaft und die Geschichte eines Orts erkundet werden kann. Das ermutigt die Bevölkerung, sich zu Fuss an den Ort zu begeben, um mehr darüber herauszufinden.

### Zeitplan

2020	▪ 1. Ausgabe – Brücke von Triège
2021	▪ 2. Ausgabe – Kapelle Zen Hohen Flühen
2022	▪ 3. Ausgabe – Sitzbänke im öffentlichen Raum

### Organisation

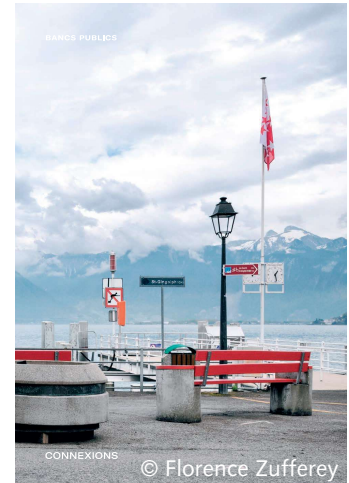
Projektträgerschaft	▪ Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis
Auftragnehmer	▪ Delphine Debons, Historikerin ▪ Laurence Rausis, LR communication

### Budget

Kostenrahmen	CHF	30'000.-
--------------	-----	----------

### Bewertung der Jury

Die Sitzbank zieht den Blick auf sich und verspricht Spaziergängerinnen und Spaziergängern Komfort. Sie bietet oft Aussicht auf eine schöne Landschaft oder ist entlang von Promenaden platziert – wie jene, zu deren Entdeckung die Publikationsreihe «Connexions» einlädt. Diese Broschüren wurden unter einem historischen und kulturellen Ansatz konzipiert. Die Ausgabe von 2022 befasst sich mit Sitzbänken aus dem Blickwinkel des Denkmal- und Heimatschutzes, der Symbolik und der Poesie. Sie zeigt die mögliche Vielfalt von Sitzbänken jenseits von Standard-Katalogmodellen. Damit verdeutlicht die Publikation, dass selbst ein minimaler Akt, wie das Aufstellen einer Sitzbank, einen Ort aufwerten oder sogar schaffen kann. Die Jury begrüsst die Aktion des Kantons Wallis, mit der sie ein ikonisches Element des öffentlichen Raums ins Rampenlicht gerückt hat. Die Publikation ermutigt dazu, bei der Gestaltung von Fusswegen stets auch über Möglichkeiten des Verweilens und der Erholung nachzudenken.





**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**



**Flâneur d'Or 2023**  
Fussverkehrspreis Infrastruktur  
Prix des aménagements piétons  
Premio infrastrutture pedonali