



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Bundesamt für Strassen ASTRA

Schritt für Schritt

Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur
Jubiläumsschrift zur zehnten Austragung



Inhaltsverzeichnis

RÜCKBLICK AUF 30 JAHRE INSPIRATION FÜR DEN FUSSVERKEHR	3
MONTHÉY: PLACE CENTRALE – 1987	6
UITIKON: VERKEHRSACHSEN ZU DORFSTRASSEN – 1992	10
NEUENBURG: RUE DU SEYON – 1995	14
GENÈVE: PLAN DIRECTEUR DES CHEMINS POUR PIETONS – 2000	18
GRENCHEN: SOLOTHURNSTRASSE – 2004	24
BADEN / ENNETBADEN: LIMMATSTEG UND PROMENADENLIFT – 2008	24
NATERS: LE FIL ROUGE – 2011	28
ZÜRICH: FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR WESTUMFAHRUNG – 2014	32
BIEL: SCHÜSSINSEL – 2017	38
DER RÜCKBLICK IST INSPIRIEREND	42

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern, www.langsamverkehr.ch
Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich, www.fussverkehr.ch

Verfasser

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

Konzept und Realisierung

Pascal Regli / Sylvain Badan

Übersetzung

Agnès Camacho-Hübner / Oliver Gross

Abbildungen

Dossiers Wettbewerbsbeiträge und Fussverkehr Schweiz, alle weiteren mit Urhebernachweis,
Abbildung Titelseite: Liestal Rathausstrasse, Flâneur d'Or 2020 (© Stauffenegger + Partner)

Download

www.langsamverkehr.ch
www.fussverkehr.ch / www.flaneurdor.ch

© März 2021

Rückblick auf 30 Jahre Inspiration für den Fussverkehr



Baden / Ennetbaden: Limmatsteg und Promenandenlift
Flâneur d'Or 2008.

Jeder von uns den Flâneur preist
jeder von euch den Besten kürt
Wege, Plätze, Bänke, Worte
Strassen, Pärke, Pläne, Orte
diverse Formen und Gestalten
alle drei Jahre den Preis erhalten
mag er klein sein oder gross
auf des Fussgängers Freund fällt stets das Los

Was für uns zur Krone wird
durch des Jurors Müh' und Last
harrt nun wieder ungeduldig
auf das Werk, gleich welcher Art
Presse und Funk ihm Lob verhies
sei morgen schon Fussgängers Paradies

Sylvain Badan, 2021



Biel: Schüssinsel
Flâneur d'Or 2017.

Seit mehr als 30 Jahren verleiht Fussverkehr Schweiz zusammen mit Partnern im Dreijahres-Rhythmus den Flâneur d'Or, mit dem die besten Infrastrukturen für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Schweiz ausgezeichnet werden. Im Jahr 2020 fand die Preisverleihung zum zehnten Mal statt.

Erhält ein Projekt eine Auszeichnung, so richtet sich das Scheinwerferlicht darauf. Veranstaltungen und Publikationen helfen, die guten Lösungen bekannt zu machen. Doch die Zeit vergeht, und angesichts der grossen Zahl von neuen Projekten, die jeweils nach Ablauf von drei Jahren in die Siegerlisten eingetragen werden, verlieren wir die alten aus den Augen. Dabei kann der Blick in die Vergangenheit durchaus aufschlussreich sein. Im Laufe der Zeit hat sich das Umfeld dieser Projekte gewandelt. Einige von ihnen bestehen unverändert fort, andere werden einem radikalen Wandel unterzogen. Der beispielhafte Charakter einiger Projekte überdauert die Zeiten, andere erweisen sich vielleicht bald als veraltet.

Machen wir uns ein Bild vom Stellenwert der Fussgängerinnen, indem wir einige preisgekrönte Projekte Revue passieren lassen. Funktionieren sie noch in ihrer ursprünglichen Form oder mussten sie angepasst werden? Die vorliegende Publikation wurde anhand der Juryberichte aus den vergangenen Wettbewerben, aus Archivmaterial und Gesprächen mit Fachleuten erstellt.



Jurybericht des ersten Wettbewerbs von 1987,
damals unter dem Titel Fussgängerschutzwettbewerb.



Kurzer historischer Überblick

Fussverkehr Schweiz, vormals Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, engagiert sich seit bald 50 Jahren für das Zufussgehen als natürlichste, anerkannte und sichere Fortbewegungsart. Um das Gehen im Siedlungsgebiet gezielt zu fördern und «good practice» zu vermitteln, verleiht der Verband einen Preis zur Auszeichnung der besten Fussverkehrsinfrastrukturen in der Schweiz. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation möchten die Wettbewerbsveranstalter auf herausragende Vorhaben aufmerksam machen, die als Multiplikatoren für interessierte Akteur/innen im In- und Ausland dienen können.

Der Wettbewerb wurde im Laufe der Zeit mehrfach umbenannt und widerspiegelt, dass sich der Fokus der Veranstalter/innen während der letzten 30 Jahre verändert hat. Die Erstauflage im Jahr 1987 unter dem Titel «Fussgängerschutzwettbewerb» zeigt, was damals im Vordergrund stand: Die Mobilität zu Fuss sollte sicherer werden. Kurz nach der Jahrtausendwende wurde ein neuer Name gewählt. «Innovationspreis Fussverkehr», was die Lust am Zufussgehen erkennen lässt, von der die neu auftauchenden Begegnungszonen, die immer mehr aufkommenden Verkehrsberuhigungen oder auch die zahlreichen Aktionen zur Förderung des Fussverkehrs Zeugnis ablegen. Seit 2008 schliesslich klingt im Namen «Flâneur d'Or» die Erlebnisqualität zu Fuss an, die mit Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum ermöglicht werden sollen. Das Blickfeld weitet sich und umfasst nicht mehr nur Verkehrsströme, die es sicherer zu machen gilt.

Allgemeine Trends zeichnen sich in den zehn Wettbewerben ab. Die seit 1987 eingereichten Projekte, insgesamt 446 an der Zahl, umfassen eine grosse Bandbreite von Massnahmen für den Fussverkehr. Die ersten Preisträger genauso wie die weiteren ausgezeichneten Projekte verdeutlichen, welche Merkmale gegeben sein müssen, um das Zufussgehen attraktiv zu machen. So geschehen beim Baseler Projekt «Auf Augenhöhe 1,20 m», bei dem die Stadt von Kindern und für Kinder entdeckt und attraktiver werden soll. Oder auch beim «Piano mobilità scolastica» im Kanton Tessin, mit dem die Verkehrsinfrastrukturen besser an die Bedürfnisse von Kindern angepasst wurden. Mit einem gut gesicherten Schulweg lässt sich vermeiden, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Ein letztes, durchaus amüsantes Beispiel ist das Webergässchen in Riehen, dessen Umgestaltung bereits beim ersten Wettbewerb 1987 als Beitrag eingereicht wurde. Das Geviert, damals zur Fussgängerzone umgewandelt, war 30 Jahre später erneut ein Wettbewerbsbeitrag und bewarb sich um den Flâneur d'Or 2020.



Wettbewerb 1987: Das Foto in Riehen wurde von einer Seitenstrasse mit Blickrichtung auf die Fussgängerzone aufgenommen.



Flâneur d'Or 2020: Stelle, von der aus 33 Jahre zuvor zwischen vorbeifahrenden Autos das Foto aufgenommen wurde.

Die Logos haben sich parallel weiterentwickelt

Logo
Fussverkehrspreis



Logo
Fussverkehr Schweiz



ASSOCIAZIONE DIRITTI
PEDONI
ASSOCIATION
DROITS DU PIÉTON
ARBEITSGEMEINSCHAFT
RECHT FÜR FUSSGÄNGER



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



Fussverkehr Schweiz
Mobilità piétonne
Mobilità pedonale



Flâneur d'Or 2020
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali



Fussverkehr Schweiz
Mobilità piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Auf Augenhöhe 1,20 m, Projekt JO! St. Johann, Flâneur d'Or 2011.

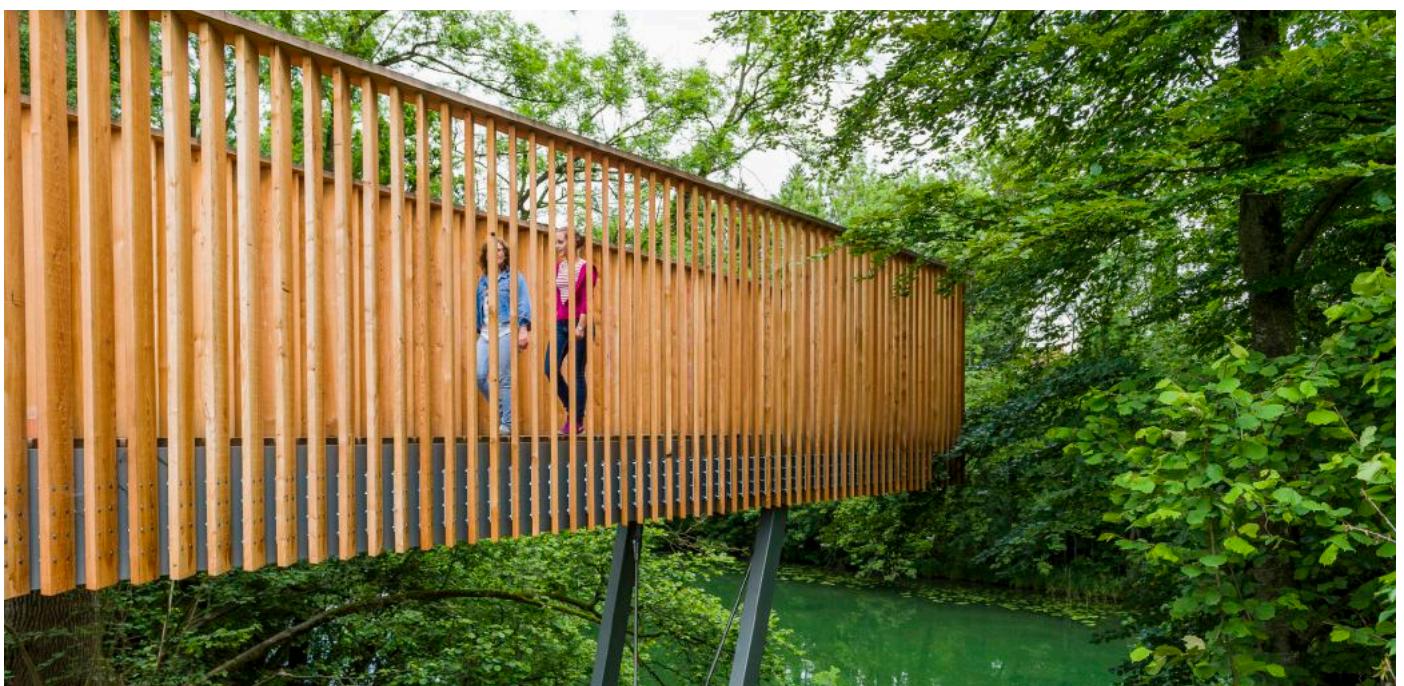
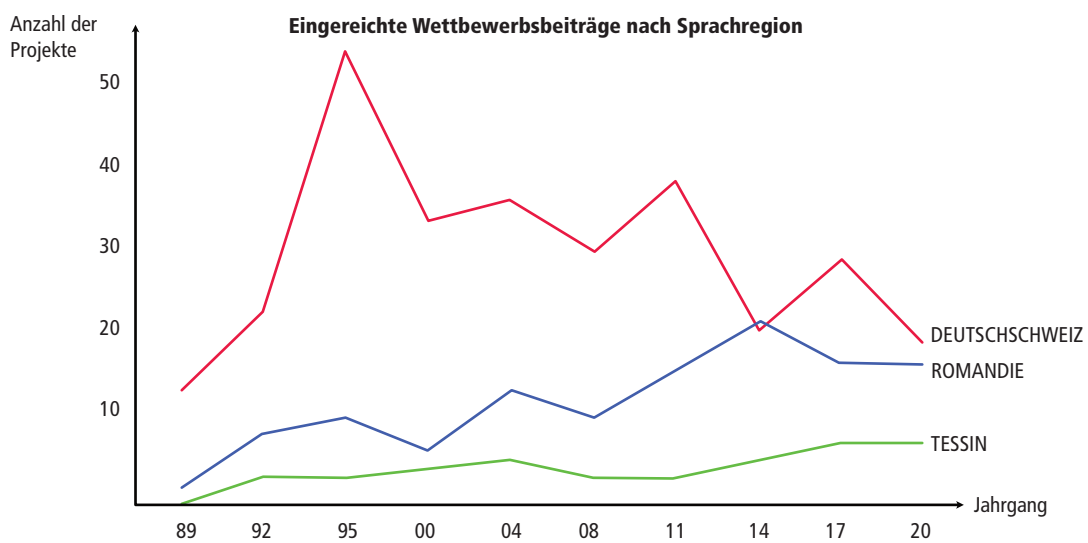


«Piano mobilità scolastica» – Mobilitätspläne für Schulen im Tessin
Flâneur d'Or 2011.

Die Umgestaltung von Kreuzungen, Querungen, Promenaden, Verbindungswege, Plätze, Fusswegnetzpläne und -konzepte, Sitzbankkonzepte, Fussverkehrszählungen, Parks und neu gestaltete Ortskerne finden sich unter den zahlreich umgesetzten Vorhaben. Die Projektkosten können von einigen Tausend bis hin zu mehreren Millionen Schweizer Franken reichen, die meistens von Gemeinden und Städten, manchmal aber auch von Kantonen und Agglomerationen und in selteneren Fällen von Privaten aufgebracht werden. Aus alledem wird deutlich: Der öffentliche Raum für Menschen zu Fuss kann überall an Qualität zunehmen.

Im Laufe der Jahre hat sich der Flâneur d'Or etabliert und wird inzwischen in der ganzen Schweiz beachtet. Die Zahlen der Wettbewerbsbeiträge aus den verschiedenen Sprachregionen nähern sich nach und nach einander an. Das erfüllt Fussverkehr Schweiz als nationaler Fachverband mit Freude.

Diese Publikation ist eine Aufforderung zur Wiederentdeckung vergangener Projekte und die Vergangenheit wiederaufleben zu lassen. Wischen wir den Staub von den Archiven und lassen wir uns überraschen!



Lorzenweg, Cham, Flâneur d'Or 2017.



MONTHEY: PLACE CENTRALE

1987

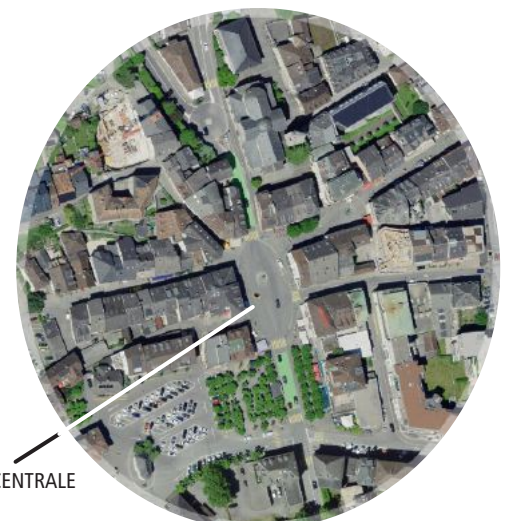
Das erste siegreiche Projekt aus der Reihe der Preisträger des Flâneur d'Or hat sich in dreissig Jahren kaum verändert. Die Place Centrale in Monthey ist noch immer geprägt von ihrem städtischen Ambiente, ihren vor der Sonne geschützten Terrassen und den zahlreichen Passanten, fungiert aber zugleich als Ortsdurchfahrt für den Autoverkehr. Blick auf ein markantes bauliches Ensemble, dem ein tiefgreifender Wandel bevorsteht.

SITUATION

Monthey, die drittgrösste Stadt des Kantons Wallis, ist ein wichtiges regionales Zentrum. Mit ihren rund 17'000 Einwohnenden bildet sie das Eingangstor zum Val d'Illeiez und ist zugleich Anziehungspunkt für zahlreiche Berufspendelnde aus der Region. Obwohl Hauptort des Chablais, blieb die Stadt mit ihrer Verkehrssituation stets hinter ihrer Ausstrahlung zurück. Räumlich bedrängt durch die Bahnstrecke und die Autobahn, beide knapp sechs Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, besteht die Verkehrsbelastung im Ort nicht erst seit gestern.

PROJEKT

Ein zentraler Ort, an dem zahlreiche Fussgänger- und Fahrverbotszonen einmünden, oft gepriesen als Postkartenidyll der Stadt Monthey; die Place Centrale vereint zahlreiche Funktionen und aber auch problematische Aspekte. Knotenpunkt und Verteilerin der Fussverkehrsströme, zugleich Teil der Hauptverkehrsachse war die Funktion des Platzes vor 1987 darauf beschränkt, den motorisierten Durchgangsverkehr durchzuleiten. Das damals ausgezeichnete Projekt besticht durch seinen städtebaulichen Ansatz. Durch die Umgestaltung des Fahrbahnbereichs zu einer grossen Ellipse und das grosszügige Zurverfügungstellen von Fussverkehrsflächen, erhält der dominante Strassenriegel seine ursprüngliche urbane Anmutung zurück und lässt die Place Centrale wieder zu einem echten «Platz» werden.



EIN STÄDTEBAULICHER EINGRIFF

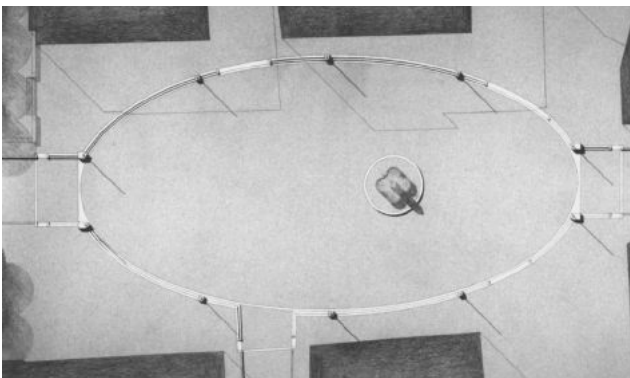
Auf den ersten Blick wirkt es überraschend, wenn eine grosse Ellipse mit Asphaltbelag von einem Verband, der die Interessen von Fussgängerinnen und Fussgängern vertritt, ausgezeichnet wird. Denn üblicherweise schmiegt sich Asphalt mehr dem Autoreifen an als der Fusssohle. Bei näherer Betrachtung der Place Centrale lässt sich jedoch die Besonderheit des vor 30 Jahren ausgezeichneten Projekts nachvollziehen. Es werden weder Ampeln noch unnötig viele Strassenverkehrssignale benötigt. Die zahlreichen Einmündungen sind entweder komplett vom motorisierten Verkehr befreit oder werden ohne Vortrittsregelungen an den Platz angebunden. Es handelt sich nicht um einen klassischen, aber flächenintensiven Kreisell. Dass all dies an einer Hauptstrasse

VERÄNDERUNGEN

Das ursprüngliche Projekt hat sich im Laufe der Zeit nur leicht verändert: Neben einer bereits 2005 installierten Strassenbeleuchtung ersetzt Asphaltbelag die frühere Pflasterung, die sich als zu laut erwiesen hatte. Die immer wieder diskutierte Frage, wie mit den Parkplätzen umzugehen sei, führte zu einer überraschenden Lösung: Das wilde Parkieren zog ein komplettes Park-

funktioniert, ist selten. Die Place Centrale ist in Monthey ein identitätsstiftender Raum, ein Ort für Märkte, Versammlungen oder Feste. Während sich die Hauptstrasse durch die ganze Stadt zieht, wirkt die Place Centrale gleichsam wie aufgeblasen, um den Fussgänger/innen Raum zum Atemholen zu geben. Der Platz darf als Begegnungszone «avant l'heure» gelten, denn man überquert ihn ungehindert zu Fuss, abseits von gesicherten Fussgängerquerungen. Die Fahrbahn in ihrer ungewöhnlichen elliptischen Form bringt den Vorfahrtsanspruch der Autofahrenden ins Wanken. Auch heute noch verleitet diese subtile Gestaltung dazu, die Regeln in den Wind zu schlagen und seine Schritte nach Lust und Laune zu setzen.

verbot nach sich, dem ein halbes Dutzend Parkplätze zum Opfer fielen. Da es nicht möglich war die Zufahrten zur Place Centrale als Tempo-30-Zonen zu signalisieren, wurde sie im Jahr 2016 grün markiert. Diese Lösung soll die Autofahrenden dazu veranlassen, ihre Geschwindigkeit angemessen herabzusetzen.



Entwurf des Architekturbüros O&C für die Place Centrale. Die Pflasterung reicht von Fassade zu Fassade und bedeckt den gesamten Platz. Die Absicht, den Platz einheitlich zu gestalten und dem bestehenden Grundmuster der Stadt anzugleichen, wurde von der Jury begrüsst.



Aufnahme der Place Centrale aus dem Jahr 1987. Ausserhalb der Ellipse sorgen grosse Freiflächen für sicheres und ungestörtes Flanieren. Strassencafés runden das Angebot des Platzes ab.



Aktuelle Aufnahme der Place Centrale: Die visuelle Einheit eines durchgehenden Belags musste wegen der Lärmbelastung aufgegeben werden. Die Pflasterung ist einem weniger lauten Asphaltbelag gewichen. Breite grüne Streifen auf der Fahrbahn sollen zum Langsamfahren anhalten.



Die Fussgängerzone von Monthey: Von der Place Centrale ausgehend, ziehen sich vom Motorfahrzeugverkehr befreite Strassen und Gassen durch den Ortskern.



EINE VORBILDICHE AUSFÜHRUNG?

Von den Verkehrsteilnehmenden zu erwarten, dass sie die Geschwindigkeit ohne ausdrücklichen Hinweis den Gegebenheiten anpassen, mag überraschen. Das Beispiel Monthey zeigt, dass die Gestaltung einen wichtigen Einfluss auf Verhaltensweisen hat. Durch die klare Priorisierung der städtebaulichen Anforderungen, die die vielfältigen Funktionen berücksichtigt, lässt sich der starke und nicht unproblematische Durchgangsverkehr besser in den Stadtalltag einbetten. Dieser Ansatz hat nicht das primäre Ziel, Fahrzeugströme effizient zu bewältigen, sondern behandelt die Fussgängerinnen und Velofahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende, denen genügend Platz eingeräumt werden muss.

Durch diesen Paradigmenwechsel konnten die typischen Nutzungen eines mitten in der Altstadt gelegenen Platzes zurückerobert werden. Der städtische Charakter hat die Oberhand über die prioritäre Durchleitung von motorisierten Verkehrsflüssen gewonnen. Während an anderen Orten zur selben Zeit weiterhin gewaltige Kreuzungen und raumgreifende Kreisel entstanden, die den motorisierten Individualverkehr an die Spitze der städtischen Hierarchie stellten, hatte der innovative Ansatz von Monthey eine befreiende Wirkung.

Heute ist möglich, an der Place Centrale im Schatten der Platanen einen Kaffee zu trinken. Dies wäre ein frommer Wunsch geblieben, wenn es nicht gelungen wäre, an einer vormals verkehrsorientierten Hauptstrasse einen funktionierenden öffentlichen Raum wiederherzustellen.



Zahlreiche Begegnungszonen wurden in Monthey bereits fertiggestellt.

DER ZEITFAKTOR

Die Place Centrale ist Mittelpunkt eines komplexen städtischen Gefüges von Vorstellungen, Bildern, Funktionen und Nutzungen. Der Durchgangscharakter, den die Hauptstrasse dem Platz auferlegt, ist immer noch störend: Nicht weniger als 15'000 Fahrzeuge pro Tag rollen hier über den Asphalt. Die Geschwindigkeiten werden zwar weitgehend eingehalten, dennoch werden Forderungen laut, die Fahrzeugbelastung im Stadtzentrum zu vermindern. Diskutiert wird zurzeit über verschiedene Möglichkeiten; die Einrichtung einer Begegnungszone oder sogar einer Fussgängerzone, ein Verkehrskonzept, das die Untertunnelung der Innenstadt beinhaltet. Die Zukunft ist offen. Die Umgestaltung der Place Centrale im Jahr 1987 hat jedenfalls neue Möglichkeiten geschaffen, wieder etwas Ruhe einkehren zu lassen und vor allem den Zufussgehenden mehr Platz eingeräumt.



Begegnungszone Fussgängerzone

Der Richtplan für den öffentlichen Raum in der Innenstadt von Monthey (2005) zeigt die Place Centrale als Herzstück eines umfangreichen Netzwerks von Fussgänger- und Begegnungszonen.

INTERVIEW MIT PATRICK FELLAY

Fussverkehr Schweiz: Wie nehmen Sie heute die Place Centrale wahr?

Patrick Fellay: Mit dem Blick des Einwohners von Monthey sehe ich zunächst einen sehr schönen historischen Platz, der für die Identität der Leute von Monthey prägend ist. Als Fachmann erkenne ich darin einen Platz, der uns vor Herausforderungen stellt. Die planerischen Überlegungen dazu sind schon im Gange.

Spielt die Untertunnelung der Place Centrale noch eine Rolle?

Das ist jetzt schon eine ganze Weile her! Nein, der Bau eines Tunnels steht nicht mehr im Vordergrund. Lange Zeit haben wir die Place Centrale als wichtigen Bestandteil einer Durchgangsrouten wahrgenommen. Bei näherer Betrachtung sieht man nicht selten ein und dasselbe Auto den Platz mehrmals überqueren ... viele Fahrzeuglenkende fahren hier entlang um einen Parkplatz zu suchen! Die Bedeutung der Place Centrale für das Strassenverkehrsnetz steht zwar ausser Frage, wird aber tendenziell überbewertet.

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt weiterhin 50km/h?

So ist es. Immerhin liegen die gemessenen Geschwindigkeiten weit darunter. Ich erinnere daran, dass wir es hier mit einer Kantonsstrasse zu tun haben. Die kantonalen Fachstellen haben sich lange Zeit nicht darauf eingelassen, Streckenabschnitte auf 30km/h zu beschränken. Daraufhin haben wir 2016 eine grüne Fahrbahnmarkierung beidseits des Platzes angebracht. Die Durchschnittsgeschwindigkeit sank daraufhin von 38 auf 34 km/h. Heute wäre eine Beschränkung auf Tempo 30 durchaus denkbar.

Welche anderen Überlegungen werden derzeit angestellt?

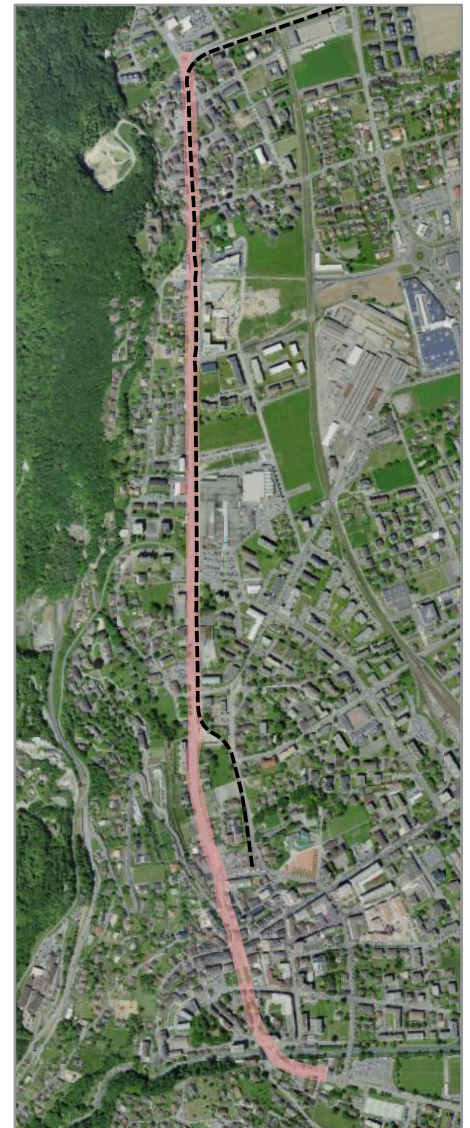
Alles hängt mit der Sicherung einer neuen Trasseführung der Regionalbahnstrecke AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) zusammen. Zwischen Monthey und Collombey-Muraz, dem Nachbarort, verläuft die Bahnlinie teilweise neben der Strasse und teilweise auf der Strasse. In einigen Jahren wird die Bahnlinie auf ein eigenes Trasse verlegt und die SBB-Bahnhöfe Monthey und Collombey-Muraz bedienen. Der dadurch freiwerdende Raum bietet ein grosses Potenzial zur Umnutzung. Gemeinsam mit der Gemeinde Collombey-Muraz haben wir einen Studienauftrag durchgeführt, um die künftige Gestaltung der Achse zu überdenken. Zwar ist die Place Centrale nicht unmittelbar von der Verlegung der Bahnlinie betroffen, sie bildet aber einen Teil der Strukturachse und muss daher in die Überlegungen einbezogen werden.



Werden wir uns also noch gedulden müssen, bis der Platz ein neues Gesicht erhält?

Ja... leider! Aber ein Grund mehr, Monthey erneut einen Besuch abzustatten!



Patrick Fellay ist Leiter des Amtes für Infrastruktur, Mobilität und Umwelt der Stadt Monthey.



-  Achse, die Gegenstand eines Studienauftrags ist.
-  Bahnstrecke AOMC, die verlegt werden soll.

DEM FUSSVERKEHR WIEDER PLATZ GEWÄHREN

Es verlangte einiges an Mut, auf einer Hauptstrasse, noch dazu in einem Kanton, der bis Ende der 1980-er Jahre noch stark vom Autoverkehr geprägt war, auf das Koexistenzprinzip zu setzen. Mit der Idee, Verwirrung über die Vortrittsrechte zu stiften, gab die Neugestaltung der Place Centrale auf subtile Weise den Fussgängerinnen und Fussgängern genügend Raum und ihre angestammten Rechte zurück, ohne dass viele Hilfsmittel nötig waren. Offiziell gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h, selten fährt man hier schneller als 30km/h. Nur eine grüne Fahrbahnmarkierung ist mit der Zeit dazugekommen, die daran erinnern soll, dass es hier auch um das Zusammenleben geht.



UITIKON: VERKEHRSACHSEN ZU DORFSTRASSEN 1992

Im Vergleich zu vielen anderen Gemeinden im Einflussbereich einer Grossstadt hat Uitikon bereits früh erste Schritte für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung vorgenommen. Besonders hervorzuheben ist, dass die umgesetzten Massnahmen nicht nur das Gemeindestrassennetz sondern auch das übergeordnete Strassennetz betrafen.

SITUATION

Die Gemeinde Uitikon hat rund 4'700 Einwohner (2020); die Stadtmitte Zürichs ist nur etwa 7 km entfernt. Trotz dieser Nähe hat Uitikon seinen Charakter als historisch eigenständig gewachsenes Dorf mit einem attraktiven Kern weitgehend bewahrt. Dabei kommt der Gemeinde zugute, dass die Hauptverbindung zwischen der Stadt Zürich und den westlich gelegenen Zentren (Dietikon, Bremgarten, Wohlen) nicht direkt durch den Ort verläuft. Trotzdem hat das Strassennetz bis Ende der 1980er-Jahre dieselbe Entwicklung durchlaufen, wie viele andere Dörfer auch. Die Verkehrsbelastungen und die damit verbundenen negativen Begleiterscheinungen nahmen zu. Die Zürcherstrasse als wichtigste Verkehrsachse durchs Zentrum entwickelte sich von einer typischen alten Dorfstrasse zu einer belasteten Durchfahrtsstrasse bei beschränkten Platzverhältnissen.

PROJEKT

Ein 1987 verabschiedetes Verkehrskonzept wurde in den Folgejahren sukzessive umgesetzt. Einerseits konnten zahlreiche Gefahrenstellen im Schulwegnetz eliminiert werden. Andererseits wurden im Zentrum und Richtung Zürich die Durchgangsstrassen verschmälert, Fahrspuren aufgehoben und der Rechtsvortritt wieder eingeführt. Dadurch nahm das Geschwindkeitsniveau und die Dominanzwirkung des motorisierten Individualverkehrs ab. Gleichzeitig erhielten die Zufussgehenden breitere Gehbereiche und die Dorfteile zwischen den Durchgangsstrassen wurden wieder besser miteinander vernetzt.



Nicht alles funktionierte auf Dauer¹

Die Anfang der 1990er-Jahre umgesetzten Massnahmen umfassten neben der Pflanzung von Bäumen auf dem Gehbereich und der Verbreiterung des Trottoirs auf 2.50 m eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 4.70 m. Durch diese Verengung entstand an den Eingängen ins Ortszentrum der Eindruck eines Eingangstores. Im östlichen Teil wurden Geh- und Fahrbahnbereich mit Niveauunterschied ausgestaltet. Im westlichen Bereich wurde als Trennelement eine Wasserrinne aus Betonelementen zwischen Fahrbahn und Gehbereich gesetzt. Wehrsteine trennten zudem die beiden Bereiche. Der Hoffnungsplatz wurde durchgehend gepflästert. Fussgängerquerungen wurden durch Fussgängerstreifen signalisiert und durch die Strassenbeleuchtung hervorgehoben. An Stellen mit wichtiger Querungsfunktion wurde beidseits der Fahrbahn ein Baum gesetzt. Die Bushaltestellen-Buchten wurden teilweise durch Fahrbahnhaltestellen ersetzt und teilweise beibehalten.

Während die Jury des «Fussgängerschutzwettbewerbs» aus dem Jahr 1992 insbesondere die Senkung der Durchfahrtsgeschwin-

digkeit und die positive Wirkung auf die Schulwegsicherheit würdigte, wurde auch darauf hingewiesen, dass die Aufpflästerungen auf dem Streckenabschnitt vom Dorfzentrum Richtung Zürich weniger gut gelungen seien, da sie Lärm erzeugten und wenig verlangsamende Wirkung zeigten. Es zeigte sich auch, dass die durchgehende Pflästerung des Strassenraumes im Bereich des Hoffnungsplatzes auf Dauer zu einem instabilen Unterbau im Fahrbahnbereich und zu nur mit grösserem Aufwand behebbaren Mängeln führte. Weiter kritisierte die Bevölkerung, dass die Pflästerung bei Nässe nur ungenügende Haftung bot und deutlich lauter war als konventioneller Schwarzbelag. Der an sich geltende Rechtsvortritt wurde von den Verkehrsteilnehmenden vielfach nicht richtig verstanden, was teilweise zu Konfliktsituationen führte. Die massiven Wehrsteine schützten den Fussverkehr vor dem Verkehr auf der Fahrbahn. Allerdings kam es zu einigen Unfällen von Fahrzeugen, die mit den Wehrsteinen kollidierten.

Insbesondere wegen der massiven Schäden im Pflasterbelag wurde eine zweite Sanierungsrunde nötig.



Knoten Zürcherstrasse / Allmendstrasse vor der Sanierung 1989.
Quelle: Kanton Zürich



Knoten Zürcherstrasse / Allmendstrasse vor der zweiten Sanierung 2006.
Quelle: ewp AG Affoltern



Hoffnungsplatz mit Pflästerung vor der zweiten Sanierung 2006.
Quelle: Kanton Zürich



Zürcherstrasse an der Haltestelle Uitikon Dorf vor der zweiten Sanierung 2006.
Quelle: ewp AG Affoltern

¹ Die Ausführungen über Uitikon stammen weitgehend aus folgender Publikation:

Verkehrsteiner (2012): Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich, Beispielsammlung – Uitikon Zürcherstrasse, Hrsg.: Bundesamt für Umwelt BAFU.



Gestalterische und betriebliche Nachbesserungen

Das für das Dorfbild auffälligste Element der zweiten Umgestaltung von 2006 und 2007 ist die Anpassung des Hoffnungsplatzes. Die Pflasterung auf dem Fahrbahnbereich des Platzes wurde durch Schwarzbelag ersetzt. Auf dem Fussgängerbereich blieb die Pflasterung bestehen, musste aber zum Teil erneuert werden.

Damit der Platz nicht nur als Verkehrsmaschine wahrgenommen wird, sind akzentuierende Gestaltungselemente dazugekommen. Sitzgelegenheiten wurden geschaffen und Abfallbehälter platziert. Ein Nussbaum erhielt eine neue Baumgrube und wird nachts von unten angestrahlt. Neben einem Blumenbeet wurde am östlichen Ende des Platzes ein Brunnen aus anthrazitfarbenem Stahl errichtet. Zusätzlich wurde ein Fragment eines alten Römerbades in einem Schaukasten mit Infotafel auf dem Platz ausgestellt. Ergänzend zur Strassenbeleuchtung, die durch ihren hohen Lichtpunkt den Raum grossflächig beleuchtet, sorgen Bodenleuchten für eine besondere Platzatmosphäre.

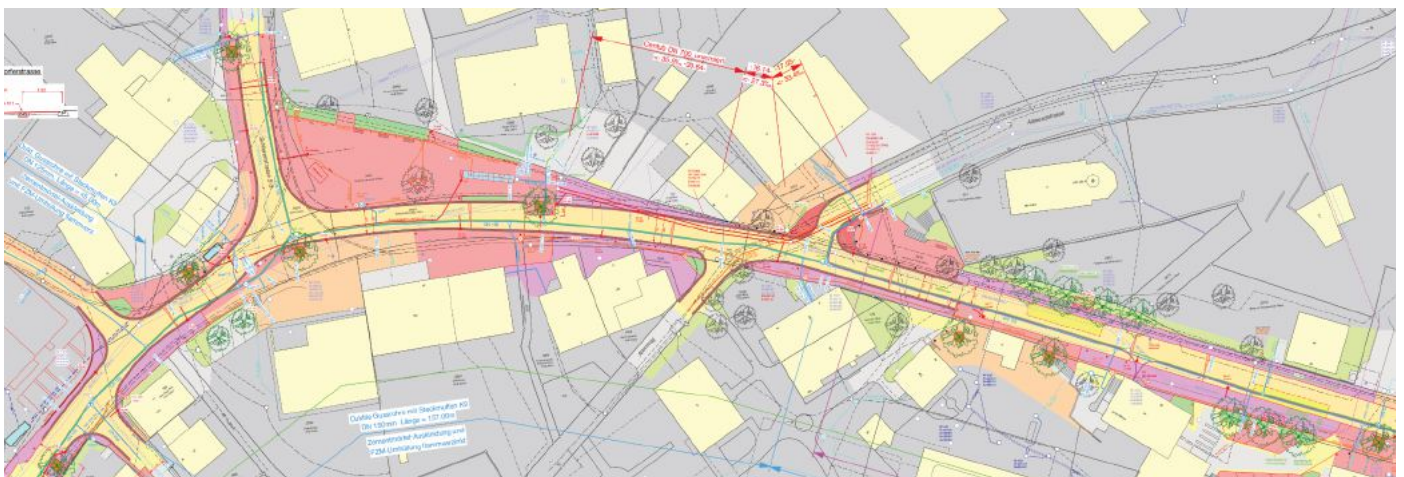
Die Fahrbahnbreite der Zürcherstrasse wurde im Grunde beibehalten. Sie beträgt im Prinzip 4.50 m, was bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h den Begegnungsfall von Lastwagen und Auto ermöglicht. Die befahrbare Wasserrinne erlaubt sogar das Kreuzen von zwei Lastwagen bei 20 km/h.

An den Eingängen zur Dorfmitte und an zwei weiteren Stellen wurde die Fahrbahn zusätzlich zur Verengung von 1989 punktuell

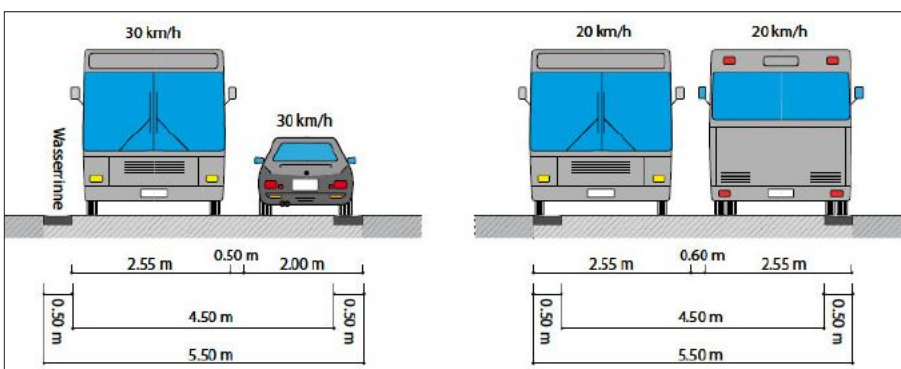
verengt. Diese Eingänge wurden individuell der jeweiligen Lage angepasst gestaltet, sind jedoch grundsätzlich als «Baumtore» angelegt. Die Durchfahrtsbreiten betragen dort 3.50 bis 4.00 m. Im Gegenzug wurden insgesamt drei zuvor bestehende Fussgängerstreifen entfernt.

Im gesamten Dorfkern wurde die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Neben der Zürcherstrasse sind die Seitenstrassen in die Tempo-30-Zonensignalisation integriert, die zusätzlich durch Tempo-30-Fahrbahnmarkierungen verdeutlicht werden. Im gesamten Dorfkern wurden die Vortrittssignale entfernt; somit gilt flächendeckend Rechtsvortritt, wobei Markierungen auf der Fahrbahn dieses Regime verdeutlichen. Die Einlenkradien der Seitenstrassen wurden auf das zulässige Minimum reduziert.

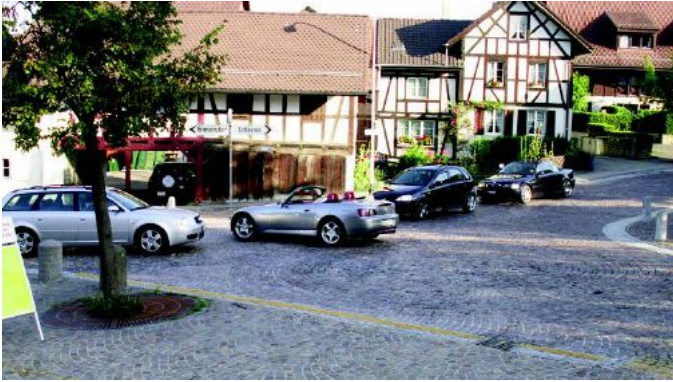
Die für die BAFU-Publikation durchgeführte Wirkungsanalyse aus dem Jahr 2012 hat ergeben, dass die zweite Sanierungsetappe im Dorfzentrum und entlang der Zürcherstrasse nochmals Verbesserungen bewirkt hat. Der Hoffnungsplatz funktioniert verkehrlich selbstverständlicher, erscheint klarer strukturiert und wirkt wieder als Dorfmittelpunkt und Ort zum Verweilen. Die ansprechend als Baumtore gestalteten Fahrbahnverengungen haben sowohl einen Einfluss auf die optische Erscheinung wie auch auf den Verkehrsablauf. Sie wirken dem Eindruck einer Durchgangsstrasse entgegen, kammern den Strassenraum in übersichtliche Teilräume und führen zu tieferen Geschwindigkeiten, als dies nach der ersten Sanierung der Fall war.



Projektplan der 2006/2007 realisierten zweiten Strassenraumsanierung im Bereich des Ortszentrums. Zu sehen sind insbesondere, die Reduktion der Einlenkradien auf das Minimalmass, die Fahrbahnverengung und die Gestaltungselemente am Hoffnungsplatz. (Quelle: ewp AG Affoltern).



Der Querschnitt beträgt 4.50 m. Die Wasserrinne kann jedoch bei Bedarf befahren werden. Quelle: verkehrsteiner



Hoffnungsplatz mit gepflasterter Fahrbahn nach der ersten Sanierung 1989.
Quelle: ewp AG Affoltern



Hoffnungsplatz mit Schwarzbelag nach zweiter Sanierung 2006.
Quelle: Christine Bärlocher



Ein Blumenbeet und ein Brunnen aus anthrazitfarbenem Stahl sind als neue Gestaltungselemente dazugekommen.



Knoten Zürcher- / Schlierenstrasse: Der Fahrbahnbereich ist auf das Notwendige reduziert. Die Bodenmarkierung verdeutlicht den Rechtsvortritt.



Als «Baumtore» ausgestaltete Verengungen wirken als Raumkammern und beruhigen den Verkehrsablauf.
Quelle: verkehrsteiner

Mit Verkehr muss es robust sein

Eine neue Strassenraumgestaltung sollte laut Faustregel rund 30 Jahre halten. Uitikons Pflasterungen aus dem Jahr 1989 hielten nur 15 Jahre. Bleibt zu hoffen, dass ansprechende Kleid aus dem Jahr 2006 länger hält.



NEUENBURG: RUE DU SEYON

1995

Die Fussgängerzone in der Altstadt von Neuenburg, eine der ältesten der Schweiz, bietet grossen Erkenntnisgewinn. Die Rue du Seyon, Anfang der 1990er Jahre in eine Flaniermeile umgewandelt und seither von Erfolg gekrönt, nimmt Anlauf zu einer erneuten Umgestaltung mit demselben Schwung wie vor 25 Jahren.

SITUATION

Neuenburg, am Fusse des Jura gelegen und mit einer Aussicht auf die Alpen gesegnet, die ihresgleichen sucht, ist bekannt für seine Altstadt. Dieses architektonische Juwel des Mittelalters, ein echtes Paradies für Müssiggänger und Flaneurinnen, bietet zahlreiche Ablenkungen. Ein schöner Erfolg, der teilweise auf die ausgedehnte Fussgängerzone zurückgeht, die sich heute von der Identität Neuenburgs nicht mehr trennen lässt und die grossen Anklang bei einem breiten Spektrum von Akteuren und Benutzerinnen findet.

PROJEKT

Während die ersten Altstadtstrassen von Neuenburg schon 1979 vom Motorfahrzeugverkehr befreit wurden, erfolgte die Umwandlung der Rue du Seyon in eine Fussgängerzone im Jahr 1994. Diese Neugestaltung der die Altstadt durchziehenden Magistrale ist hochsymbolisch. Nicht nur setzt sie einen Schlusspunkt hinter die Epoche der vom motorisierten Individualverkehr geprägten Innenstadt, sondern legt vor allem grosses Augenmerk auf die Qualität und Attraktivität der Fussverkehrsinfrastrukturen. Die klaren und schlichten Linien des Gestaltungskonzepts zeichnen die Rue du Seyon aus. Seither ist der Fussgänger hier König. Aber er muss stets mit den Bussen der öffentlichen Verkehrsbetriebe rechnen, die ebenfalls auf der Strasse unterwegs sind.

RUE DU SEYON



ALTSTADT VON NEUENBURG

ÖFFENTLICHER VERKEHR UND FLIESSENDES GEWÄSSER

Busse in einer Fussgängerzone? Keine einmalige Situation, aber selten. Doch diese Idee überzeugte die Wettbewerbsjury 1995. Denn die allermeisten Besucherinnen gelangen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Altstadt und geniessen es, anschliessend zu Fuss zu flanieren. Die Symbiose zwischen Fussverkehr und öffentlichem Verkehr war 1995 einer der Pluspunkte des Projekts. Mit Rücksicht auf die Bedürfnisse eines geordneten Busbetriebs fehlt an der Rue du Seyon die Stadtmöblierung fast vollständig, dafür bleibt reichlich Platz zum Umherschlendern.

Die Umgestaltung lässt sich nicht allein auf die Aufwertung des Strassenraums reduzieren. Der kulturhistorische Aspekt, der von der Jury lobend hervorgehoben wird, verleiht dem Projekt eine gewisse Solidität. Ein kleiner, offener Wasserlauf, «Le Ruau» genannt, wurde angelegt und erinnert an den Verlauf des Flusses

Seyon, der unterirdisch unter der gleichnamigen Strasse fliesst. Als Stimulanz für die Lesbarkeit des Raums und dessen stimmige Gesamtwahrnehmung rächt der Ruau gleichsam seinen unter die Erde verbannten Urahnen. Nur soweit nötig stören Gitter oder Überdeckungen das gefällige Dahinplätschern des Rinnsals, weshalb der Ruau und sein Beitrag zum «Pas de deux» von Fussgängerinnen und Bus die Jury bezauberte.

«Die Sicherheit ist keine Frage der Technik, die sich mit einfachen technischen Mitteln herstellen liesse. Sie hängt – vor allem, wenn es um Zufussgehende geht – vom einladenden und freundlichen Charakter des Ortes ab.»

Daniel Sauter, wissenschaftlicher Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger im Jahr 1995



Foto : Stadt Neuenburg

Die Rue du Seyon im Jahr 1975, ein Jahr vor dem Abbau der Strassenbahnschienen. Der Autoverkehr hielt sich dort noch zwei Jahrzehnte länger.



Foto : Musée d'art et d'histoire de Neuchâtel

Der Fluss Seyon um das Jahr 1830 an der Stelle der heutigen Place Pury. Der Wasserlauf prägte das Stadtbild lange Jahre, bevor verheerendes Hochwasser und Hygienemassnahmen seiner Bewegungsfreiheit ein Ende setzten.

DER SEYON IM LAUFE DER ZEITEN

Die im Jahr 1995 prämierte Umgestaltung hat bis heute keine tiefgreifenden Veränderungen erfahren. Blickt man auf ihre bewegte Vergangenheit zurück, so begann die Rue du Seyon als beschauliche Strasse am Flussufer. Sie fungierte dann als Ortsdurchfahrt und Tramstrecke, zunächst mit Gegenverkehr, später als Einbahnstrasse, wurde verkehrsberuhigt und schliesslich zur Fussgängerzone umgewandelt. Ein Teil der Stadt, der im Zeitverlauf immer wieder den neuen Bedürfnissen angepasst wurde. Die Umgestaltung zur Fussgängerzone vor 25 Jahren hat zur engen Bindung der Neuenburger Bevölkerung an ihr Stadtzentrum beigetragen. Im Jahr 2021 allerdings ist die Erwartungshaltung der Bürgerinnen und Bürger eine andere.

Einige der Stärken des Projekts von 1995 werden heute als Schwächen wahrgenommen. Die Koexistenzlösung Fussverkehr / öffentlicher Verkehr schränkt die Möglichkeiten zur Nutzung des öffentlichen Strassenraums ein. Die soziale Funktion der Strasse wird von ihrer Verkehrsfunktion stark beeinträchtigt, und die Legitimität der Trolleybusse in der Fussgängerzone wird zunehmend in Frage gestellt.



Foto : neu2000.ch

Rue du Seyon im Jahr 1995 mit «Ruau» und Trolleybus. Die Bodenmarkierungen entsprechen den alten Katastergrenzen und sind ein weiteres charakteristisches Merkmal des Projekts.



MIT BUS ODER OHNE? DAS IST HIER DIE FRAGE!

Ob es legitim ist, den Busbetrieb in einer Fussgängerzone aufrecht zu erhalten, ist eine Frage, die fallweise beantwortet werden muss. Während andere weitgehend vom Fahrzeugverkehr befreite Innenstädte grosse modale Schnittstellen aufweisen, die für das Funktionieren des ÖV-Netzes unverzichtbar sind, spielt diese Frage in Neuenburg offenbar keine so tragende Rolle, wenn man dem Resultat eines Partizipationsverfahrens über die zukünftige Nutzung der Rue du Seyon Glauben schenkt. Ein grösseres Platzangebot für den Fussverkehr, vielfältigere Nutzungsmöglichkeiten und die Aneignung des öffentlichen Raums wurden höher gewichtet als die Fortführung der Buslinie 101 Marin-Cormondrèche.



Foto: Stadt Neuenburg

Das Buskers Festival findet seit mehr als 30 Jahren in der Fussgängerzone statt.

EIN VERBINDENDEN PROJEKT

Bei der Planung der Fussgängerzone sahen sich die Stadtbehörden zunächst mit erbittertem Widerstand konfrontiert, untermauert durch Argumente, wie man sie auch heute noch bei vielen ähnlichen Projekten zu hören bekommt: Fehlende Parkplätze, Fernbleiben von Kundinnen, schwindende Attraktivität der Innenstadt, Aussterben der kleinen Geschäfte. Das Beispiel von Neuenburg entkräftet diese Behauptungen und reiht sich ein in den Kreis vieler Innenstädte mit florierendem Handel in den Fussgängerzonen.

Schlagender Beweis für den Erfolg der Fussgängerzone ist, dass inzwischen sogar der Einzelhandel das Einstellen des Busbetriebs in der Rue du Seyon unterstützt. Die Bevölkerung hat in den letzten Jahrzehnten das Vergnügen des ungezwungenen Zufussgehens im Zentrum wiederentdeckt. Egal ob politisch links oder rechts, ob Fussgängerin, Autofahrer oder Velofahrerin, die Fussgängerzone entspricht



Das Foto des Projekts im Jurybericht von 1995 lässt erkennen, was dem Projekt 25 Jahre später zum Vorwurf gemacht wird. Die Passanten bleiben wegen der häufig vorbeifahrenden Busse (ungefähr im Drei-Minuten-Takt) auf «imaginären Trottoirs gefangen».

der Sehnsucht nach einem lebendigen und urbanen Zentrum. Die Einstellung des Busbetriebs soll das Anbieten von nicht rein kommerziellen Aufenthaltsflächen ermöglichen. Jedoch alles zu seiner Zeit. Vorerst hat sich der Gemeinderat für eine Aufhebung des Busbetriebs an Samstagen ausgesprochen, aber in dieser Frage noch nicht endgültig entschieden. Umfangreichere Investitionen wären erforderlich, um eine Aufhebung auch an den übrigen Wochentagen zu finanzieren.



Der Lieferverkehr macht sich in der Fussgängerzone stark bemerkbar. Zusammen mit dem Busverkehr und den zahlreichen Werbetafeln erschwert dies die ungezwungene Fortbewegung.

Die Wasserrinne nahe der Warenauslagen und von zahlreichen Hindernissen umgeben, zwingt die Fussgänger/innen dazu, sich mit dem Bus auf engstem Raum zu arrangieren.

INTERVIEW MIT EVA SCHMIDT



Eva Schmidt, Leiterin der Schweizer Fachstelle „Hindernisfreie Architektur“. Mitglied des Vorstands von Fussverkehr Schweiz.



Die Schweizer Fachstelle für hindernisfreie Architektur fördert die Zugänglichkeit von Gebäuden nach dem Prinzip des «Design for all»*. Die Begutachtung von bereits umgesetzten oder geplanten Projekten, von öffentlich zugänglichen Gebäuden und öffentlichen Räumen ist Teil der von der Fachstelle angebotenen Leistungen.

Fussverkehr Schweiz: Was ist Ihr Eindruck der Rue du Seyon, wenn Sie an Personen mit eingeschränkter Mobilität denken?

Eva Schmidt: In einer Fussgängerzone bringt jede bauliche Veränderung wie beispielsweise Schwellen, Höhenunterschiede oder Stadtmobiliar ein gewisses Risiko mit sich. Was hier als erstes auffällt, sind die sehr gelungenen Helligkeitskontraste bei der Einfassung des Ruau! Mit derartigen Kontrasten ist die Gefahr optisch erkennbar. Zudem hat der Bachlauf nur eine Tiefe von weniger als 40cm, so dass eine kleine Schutzmauer oder Balustrade nicht erforderlich ist. Eine blinde Person kann im Prinzip den Höhenunterschied, der demjenigen einer Treppenstufe entspricht, mit ihrem Blindenstock erkennen. Dennoch bleibt ein gewisses Unfallrisiko.

Entspricht die Strasse den Anforderungen des «Design for all»?

Der «Ruau», grundsätzlich ja. Im öffentlichen Raum ist eine Umgestaltung jedoch nie nur ein isolierter Gegenstand, man muss sie immer im jeweiligen Kontext betrachten. Was in der Rue du Seyon auffällt, sind die überladenen Schaufenster und Auslagen der Ladengeschäfte. Warenauslagen, ein Sammelsurium kleiner Dinge und Aufbauten machen die Fortbewegung für Menschen mit Behinderungen schwierig. Ein Schritt zur Seite, um auszuweichen, reicht schon aus, um eine sehbehinderte Person aus dem Gleichgewicht zu bringen. Für eine Person im Rollstuhl wird es fast unmöglich, sich zwischen der Fassade und dem «Ruau» fortzubewegen. Unter diesen Umständen kann der «Ruau» zur Gefahr werden.

Konflikte im Voraus zu erkennen, bevor sie eingetreten sind, ist eine enorme Herausforderung in einem so komplexen Raum?

Das stimmt, die Aufgabe ist komplex! Wir haben zumeist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein Mitspracherecht. Bei einer Strassenraumumgestaltung sind im Projektstadium eine Reihe von Details noch nicht erkennbar. Genau diese Details sind aber entscheidend, um eine bauliche Eignung für Personen mit Behinderungen sicherzustellen. Wenn es um den öffentlichen Raum geht, sind die Kommunen zugleich Bauherr und Verantwortliche für die Anwendung der Regeln für hindernisfreies Bauen.

Apropos Zugänglichkeit: In der Fussgängerzone der Rue du Seyon verkehrt eine Buslinie. Wie beurteilen Sie diese Situation?

Diese Situation wäre heute nicht mehr möglich. Die VSS-Norm 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» von 2014 enthält eine Liste von Eignungskriterien zur Abgrenzung der Fussverkehrsflächen von Fahrbahnflächen; diese gilt auch für Fussgängerzonen. In der Rue du Seyon herrscht ein intensiver Busbetrieb im Drei-Minuten-Takt. Demnach wäre eine Fahrbahnabgrenzung über die gesamte Strassenlänge erforderlich. Der «Ruau» kann als eine solche Abgrenzung angesehen werden, befindet sich aber nur auf der einen Seite der Strasse. Darüber hinaus sollten die stark frequentierten Geschäfte einen Zugang ausschliesslich über Fussverkehrsflächen erhalten. Für blinde Menschen ist die Situation kritisch: Woher wissen sie, an welcher Stelle sie stehen sollen, wenn ein Bus kommt? Genauso heikel ist die Situation für Personen im Rollstuhl, die dem Bus ausweichen müssen und selbst nur eine geringe Verkehrsfläche haben, da der Ruau eine offensichtliche Barriere darstellt.

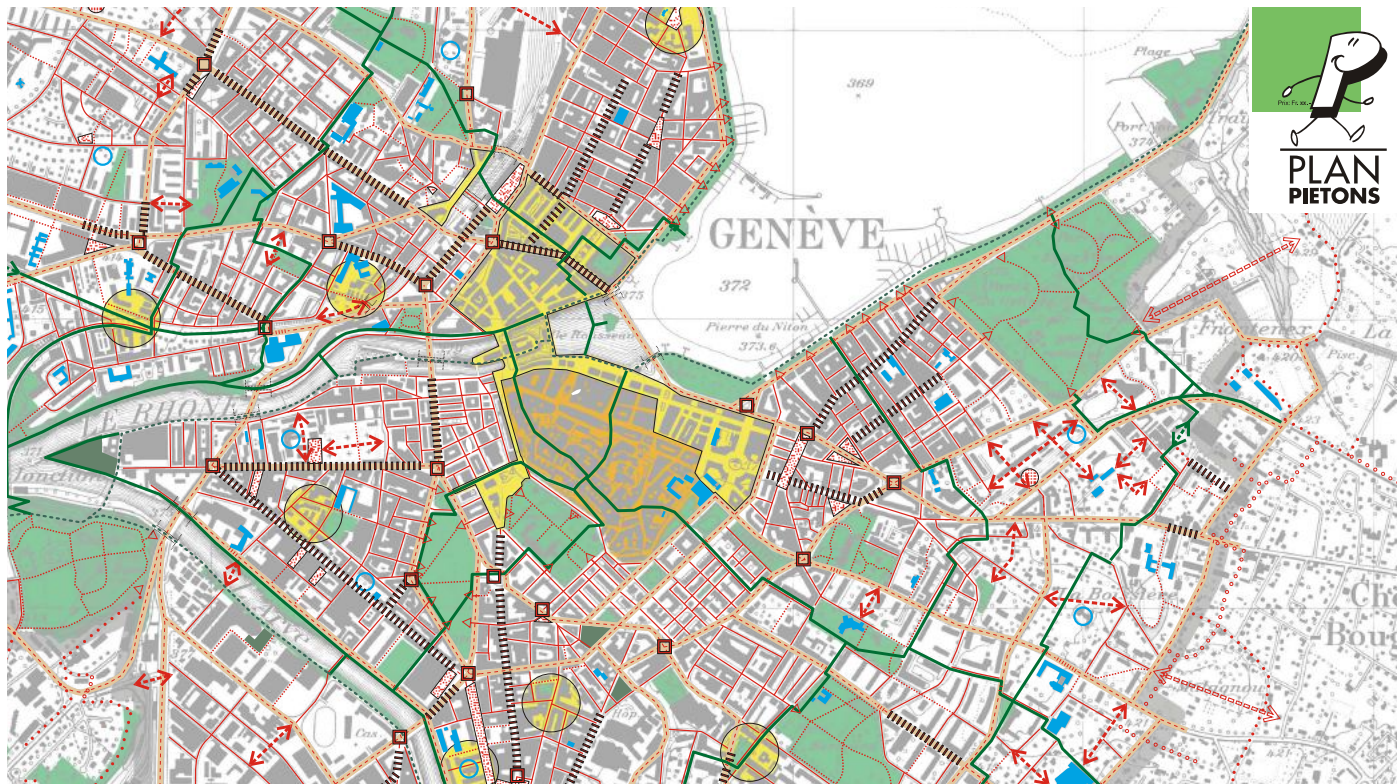
Es besteht die Absicht, den Busbetrieb in der Rue du Seyon einzustellen: Wie lässt sich eine neue Überfrachtung mit Warenauslagen und Stadtmobiliar verhindern?

Dieses Risiko besteht. Aber die geltenden Standards legen eine Reihe von Dingen fest, insbesondere das Konzept der Hauptwege. Dass Auslagen, Waren oder Aufbauten ständig ihren Platz wechseln, ist für eine Person mit eingeschränkter Mobilität störend und verunsichernd. Deshalb muss der Hauptweg völlig hindernisfrei bleiben und maximalen Komfort bieten. Es ist daher ratsam, von Anfang an verbindliche Regeln zur Nutzung des öffentlichen Bereichs aufzustellen. Damit können sich die Kommunen auch eine zusätzliche steuerliche Einnahmequelle erschliessen, jedoch vor allem die Zugänglichkeit und den Komfort für alle gewährleisten.

*Das „Design for all“ gilt für bauliche Einrichtungen, die von jeder Person (unabhängig von Alter, Geschlecht, Status oder Behinderung) genutzt werden können.

IM JAHR 2020 EINE „ECHTE“ FUSSGÄNGERZONE

Nach 25 Jahren Fussgängerzone ist es undenkbar geworden, den Fahrzeugverkehr oder das Parkieren in der Rue du Seyon wieder zuzulassen. Das Beispiel von Neuenburg zeigt jedoch, dass ein Busbetrieb eine Umwandlung zur Fussgängerzone nicht unbedingt verhindert, dass aber mit der Zeit der Wunsch zur Einrichtung einer «echten» Fussgängerzone aufkommen kann, wie dies nun Einzelhandel und Bevölkerung fordern. Im Jahr 2021 möchte die Bevölkerung vor allem ungestört in der Fussgängerzone flanieren können.



GENÈVE: RICHTPLAN FÜR FUSSWEGE

2000

Im Jahr 2000 lag der «Richtplan für Fusswege» der Stadt Genf, eher ein Masterplan Fussverkehr als ein kommunaler Richtplan Fussverkehr, in der Gunst der Jury ganz vorne. Die Lust mit innovativen Mitteln voranzukommen, professionell gehandhabte Kommunikation und der erhoffte Qualitätsschub sind auch zwei Jahrzehnte später noch spürbar. Lassen wir die Leitplanken dieses Planwerks Revue passieren.

SITUATION

Genf, die am dichtesten besiedelte Stadt des Landes, ist ein internationaler Knotenpunkt. Sitz zahlreicher Nichtregierungsorganisationen, Finanzplatz von Weltruf, zweitgrösster Flughafen des Landes und Gastgeberin des bekannten Automobilsalons, zeichnete die Stadt an der westlichen Spitze des Lac Léman nicht primär durch ihre Fussgänger- und Velofreundlichkeit aus. Die rund 160'000 Arbeitsplätze verursachen Tag für Tag einen hohen Zustrom an Motorfahrzeugen in die Stadt. Angesichts der enormen Verkehrslast wurden die Bedürfnisse des Fussverkehrs in der Vergangenheit stark vernachlässigt. Das Erscheinen des «Plan directeur des chemins pour piétons» (PDCP) hatte zur Folge, dass die Fussgängerinnen in der politischen Debatte und im Planungsalltag wieder mehr Gewicht erhielten. Der Klang ihrer Schritte wurde in der akustischen Landschaft Genfs wieder besser hörbar.

PROJEKT

Die Absicht der Behörden war eindeutig: Eine konsequente Verbesserung der Bedingungen für den Fussverkehr. Der PDCP ist eines der ersten Raumplanungsinstrumente in der Schweiz, das sich systematisch und detailliert mit dem Gehen auseinandersetzt. Die fünf Grundpfeiler des PDCP – Anregung zu Spaziergängen, Aufwertung von öffentlichen Räumen und Plätzen, Unterstützung einer erleichterten Fortbewegung zu Fuss, Beseitigung von Hindernissen sowie Abbau der Verkehrsbelastung in den Stadtquartieren – eröffneten eine innovative politische Vision zum Thema Fussverkehr.

Genf ist mit 12'800 Einwohnenden pro Quadratmeter die am dichtesten besiedelte Stadt der Schweiz.

Pro Tag legt die Genfer Bevölkerung im Schnitt 2,6 Kilometer zu Fuss zurück (Distanz entspricht der gelben Linie auf dem Stadtplan).

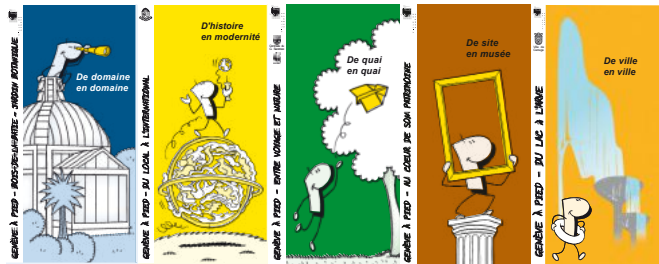


Stand 2015 haben mehr als 40% der Haushalte kein Auto; im Jahr 2000 waren es noch 30%.

Statistische Angaben: Office Cantonale de la statistique. La mobilité des habitants du Canton de Genève.

KOMMUNIKATION

Richtpläne sind behördenverbindlich, richten sich also in erster Linie an Verwaltungsstellen. Deshalb sind sie in der Bevölkerung meistens etwas weniger gut bekannt. Durch eine engagierte Kommunikation ist es der Stadt Genf gelungen, den Grundideen des Plans eine grössere Ausstrahlung zu verleihen. Mehr als zwei Dutzend Aktionen – darunter die Herausgabe von Broschüren, Gratis-ÖV-Tickets oder Glückwunschkarten – gehörten zum Begleitprogramm des PDCP. Diese vorbildliche Kommunikation kam



Die fünf ersten Fussgänger-Spaziergänge des PDCP aus dem Jahr 2000.

Ein Drittel aller Verkehrsbewegungen verursacht die Freizeitmobilität, wobei in Genf im Jahr 2000 mehr als die Hälfte davon zu Fuss zurückgelegt werden. Die unterhaltsamen Spaziergänge «Genève à pied», die zeitgleich mit dem PDCP veröffentlicht wurden, regen zu thematischen Rundgängen an.

EIN BREITES AKTIONSFELD

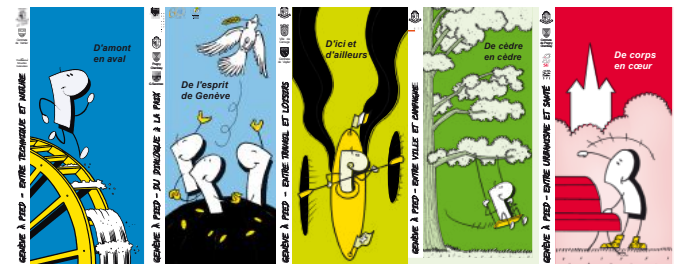
Bauliche Massnahmen an Kreuzungen, Sicherung von Schulwegen und Querungen, Schaffung von Spielplätzen und Ruhezonen mit Priorität für den Fussverkehr, umgestaltete Stadtplätze und Grünanlagen, neu geschaffene Verbindungen: Die Liste der im Richtplan vorgeschlagenen Massnahmen ist lang. Das Spektrum all dieser Vorhaben lassen einen Leitidee erkennen: Das Fusswegnetz zu stärken. Der PDCP basiert auf der Anerkennung des Fussverkehrs als wichtigen Bestandteil des Mobilitätssystems und entwirft ein Konzept, das die städtische Lebens- und Aufenthaltsqualität fördert. Im Folgenden einige Beispiele von verwirklichten Projekten.



Foto : lepoint.fr

Der Pont de la Machine, auf dem laut PDCP eine Promenade entstehen sollte. Im Zuge der Erneuerung der Brücke im Jahr 2009 entstand zusätzlich eine Terrasse.

nicht nur der Stadt zugute und hat ihr ein innovatives, planerisch versiertes und tatkräftiges Image für die Verbesserung der Fussverkehrsinfrastrukturen verliehen, sondern auch die Bevölkerung hat profitiert, indem das Interesse und das Bewusstsein für die Bedeutung und Notwendigkeit attraktiver öffentlicher Räume geweckt wurde. Insgesamt konnte dadurch das Image des Fussverkehrs verbessert und die Unterstützung durch die Bevölkerung gesichert werden.



Fünf weitere Spaziergänge sind seither in derselben Reihe erschienen.



Foto : Stadt Genf

Die Rue Saint-Jean, die entsprechend dem im Richtplan festgelegten Typus der «Quartierstrasse» umgestaltet wurde.



Foto : Stadt Genf

Die Passerelle de la Paix, im PDCP als neu zu errichtender Verbindungsweg vorgesehen.



MEHR UNFÄLLE IN EINZELHANDELSBEREICHEN

Im PDCP war ursprünglich der Typus der «Geschäftsstrasse im Quartier» vorgesehen. Dieser Strassentypus wurde anhand der Umfeldnutzung und der Funktion für den Einzelhandel zugewiesen, mit der Absicht, attraktive Bedingungen für den Fussverkehr bereitzustellen und die Querungsbedürfnisse zu gewährleisten. Bedauerlicherweise wurde diese Typologie nicht weiter vertieft. Denn die Unfallauswertungen lassen den Schluss zu, dass die Zufussgehenden dort häufiger verunfallen, wo ein erhöhter Querungsbedarf besteht. Einige der «Geschäftsstrassen im Quartier» weisen auch heute noch eine hohe Unfalldichte mit Fussgängerbeteiligung auf, wie die nebenstehenden Abbildungen zeigen.

Jedes Symbol auf den Orthofotos steht für einen Unfall mit Fussgängerbeteiligung im Zeitraum von 2011 bis 2020 (Quelle: ASTRA).



Rue des Eaux-Vives

Rue de la Servette

INTERVIEW MIT MARCO ZIEGLER

Fussverkehr Schweiz: Sie haben sich bereits vor dem PDCP aus dem Jahr 2000 für den Fussverkehr im Kanton Genf engagiert.

Wie ist die Idee zu diesem Planungsinstrument entstanden?



Marco Ziegler: Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das 1987 in Kraft trat, gilt für die Kantone die Verpflichtung zur Planung und Anlage von Fusswegnetzen. Die entsprechende Anschlussgesetzgebung des Kanton Genf von 1998 delegierte diese Aufgabe an die Gemeinden. Der von der Stadt Genf im Jahr 2000 für den Wettbewerb vorgelegte Fusswegnetzplan basiert auf dieser rechtlichen Verpflichtung, war aber in Wirklichkeit schon die zweite Auflage, da die erste Version des Plans bereits 1995 erschienen war.

War der Plan von 1995 für die zweite Auflage wichtig?

Der Fusswegnetzplan von 1995 war von der Stadtplanung zu einer Zeit ausgearbeitet worden, als diese Behörde noch über keinerlei Weisungsrecht oder Zuständigkeit verfügte. Der damalige Plan zeichnete sich durch viel Kreativität und Pragmatismus aus. Um die Mitwirkung der Kantonsbehörden und der Bevölkerung sicherzustellen, empfahl er, sich insbesondere auf drei Bereiche zu konzentrieren: auf das Fusswegnetz in den Stadtquartieren; auf die fehlenden Beziehungen zwischen den Quartieren und auf durchgehende Promenaden und Wanderwegrouten. Die Umsetzung dieser Massnahmen sollte durch ein Kommunikationskonzept unterstützt werden. Die Aktionsbereiche wurden in der Folge durch den PDCP von März 2000 grundsätzlich bestätigt und inhaltlich ergänzt. Er übernahm auch den Kommunikationsaspekt, dessen Qualität von der Wettbewerbsjury besonders hervorgehoben wurde.

Welche Veränderungen hat der im Jahr 2000 ausgezeichnete PDCP gegenüber dem Fusswegnetzplan der ersten Generation erfahren?

Die neuen politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen, die für die Ausarbeitung des PDCP galten und grössere Kompetenzen beinhalteten, führt dazu, dass sich die beiden Planwerke nur schwer miteinander vergleichen lassen. Die Massnahmen im Fusswegnetzplan von 1995 waren in der Regel punktuell, kostengünstig und eher kurzfristig realisierbar.

Carrefour 	Importants points de passage et de jonction. Carrefours complexes comportant plusieurs traversées piétonnes.	Traversées piétonnes sécurisées et facilitées en termes de trajectoire (trajectoires directes, possibilités de traverser en diagonale) et en termes de temps d'attente.	Traitement de l'espace prenant en compte l'échelle du piéton et visant à donner un caractère plus urbain et moins routier.
Rue commerçante de quartier 	Lieux, espaces regroupant de nombreux commerces et services. Important point de convergence et de passage. Besoin de "transversalité" important.	Nombreuses possibilités de traverser la rue par la densité des passages piétons et l'abaissement de la vitesse des véhicules. Facilités pour traverser la rue (peu de temps d'attente en cas de traversée avec feux).	Trottoirs larges et libres d'obstacles. Trottoirs des deux côtés de la rue. Qualité d'aménagement. Accompagnement végétal lorsque l'endroit s'y prête.

Auszug aus der Bildlegende des PDCP und Beispiel zweier Geschäftsstrassen mit Darstellung der Fussgängerunfälle.



Marco Ziegler, Vizepräsident der Regionalgruppe Fussverkehr Genf.

Darüber hinaus war der Fusswegnetzplan von 1995 auch die Basis dafür, dass Kredite für die Finanzierung neuer Studien, für die Umsetzung weiterer Bauvorhaben sowie für die Kommunikation gesprochen wurden. Dies hat zu einer positiven Dynamik beigetragen. Nach Bewilligung des mit dem Flâneur d'Or ausgezeichneten PDCP wurde der 1995 begonnene schrittweise Umsetzungsprozess in dieser Form nicht mehr weiter fortgeführt.

Eine Erfolgskontrolle aus dem Jahr 2018 ergab, dass nur 58% der Massnahmen des PDCP aus dem Jahr 2000 umgesetzt worden sind. Liegt dies an der mangelnden Finanzierung?

Teilweise, aber nicht ausschliesslich. Die politische Couleur der für den PDCP zuständigen Amtsstelle führte dazu, dass das Planungsinstrument



von einigen Akteurguppen als politisches Dokument wahrgenommen wurde. Zugleich fand in der darauf folgenden Legislaturperiode ein strategischer Wechsel im Kommunikationsbereich statt und die Reorganisation verschiedener städtischer Amtsstellen bewirkte Veränderungen bei der Prioritätenfestsetzung. Dies führte über die Jahre zu einer stetigen Verflachung der 1995 angestossenen Dynamik. Dennoch hat der PDCP die Verwirklichung zahlreicher Projekte ermöglicht.

Haben einige Bestandteile des PDCP in der Umsetzung besser funktioniert als andere?

Der erste Grundpfeiler des PDCP mit dem Ziel, zu Stadtspaziergängen anzuregen, hat gut funktioniert. Die ersten fünf Spaziergänge wurden bereits 1995 aufgelegt, die weiteren Promenaden wurden anschliessend laufend ergänzt. Dazu muss aber gesagt werden, dass die Umsetzung nicht sonderlich anspruchsvoll war, da sich die Spaziergänge im Wesentlichen auf das bestehende Fusswegnetz abstützten. Der zweite Grundpfeiler, beim dem es um die Aufwertung von öffentlichen Räumen und Plätzen in den Quartieren ging, war ebenfalls erfolgreich. Wichtige Umgestaltungen konnten in den letzten zehn Jahre realisiert werden.

Wie lässt sich dieser Erfolg erklären?

Ich denke, der Erfolg ist das Ergebnis einer pragmatischen Vorgehensweise, es wurde umgesetzt, was machbar erschien. Die Mehrzahl der umgestalteten Plätze dienten lange Zeit als Autoparkplätze. Die Aufhebung der Stellplätze war zwar politisch heikel, aber eine gut funktionierende Abstimmung zwischen den Interessen der städtischen Amtsstellen und den Gewerbevertretern hat in vielen Fällen zum Erfolg geführt. Dieses pragmatische Vorgehen ermöglicht es, dogmatische Blockaden zu überwinden und die städtebauliche und architektonische Qualität punktuell aufzuwerten. Handkehrum kann dieser Erfolg nicht den vergleichsweise grossen Misserfolg bei der Umsetzung des dritten Grundpfeilers kaschieren, bei der, der Ausbau des städtischen Fusswegnetzes im Vordergrund stand.

Was war damit gemeint?

Die Plätze wurden – teils mit beachtlicher Qualität – einer nach dem anderen umgestaltet, während die ursprüngliche Idee der besseren Verknüpfung und Verdichtung des Fusswegnetzes zunehmend verloren ging. Es wurde die Gelegenheit versäumt, darauf hinzuweisen, dass dieser Aspekt mit einer im PDCP enthaltenen, übergeordneten Vision zusammenhängt. Natürlich ist es wichtig, die zentral gelegenen, öffentlichen Räume und Plätze aufzuwerten, aber zugleich muss man sie miteinander verbinden und durch nachvollziehbare und komfortable Fussverkehrsachsen genügend zugänglich machen.

EIN PLAN, DER AUCH AUF INTERNATIONALER BÜHNE GLÄNZT

Der PDCP der Stadt Genf hat auch international Beachtung gefunden und ist bis heute ein gutes Beispiel für die umfassende Planung eines Fusswegnetzes geblieben. Der Kanton Genf ist im Übrigen einer der wenigen Schweizer Kantone, der das FWG konsequent umsetzt. Ein wichtiges Instrument dazu ist der eigentümergebundene, kommunale Fusswegplan. Der Pioniergeist des PDCP hat zahlreiche anspruchsvolle Platzumgestaltungen oder auch die Konzeptionierung und teilweise Realisierung der «Voie Verte» ermöglicht; allesamt Projekte, die auch in den nachfolgenden Flâneur d'Or-Austragungen für Aufsehen gesorgt haben. Es ist jedoch nicht gelungen, die bemerkenswerte Strategie und das Konzept des PDCP in den letzten 20 Jahren adäquat zu aktualisieren und weiter voranzutreiben.

Der vierte Grundpfeiler ist der Beseitigung von Hindernissen gewidmet. Sie sind in der Richtplankarte mit roten Pfeilen dargestellt, die schlecht erschlossene Räume miteinander verbinden. Wie weit ist man damit heute?

Hier ging es vor allem darum, Trennriegel zu identifizieren und sichtbar zu machen, mit dem Anspruch diese durch neue Verbindungen zu überwinden. Einige dieser Verbindungen konnten inzwischen realisiert werden. Ich denke vor allem an den Steg in Sécheron, «Passerelle de la Paix» genannt, der die SBB-Gleise elegant überquert, oder auch an neue Fusswegverbindungen, die den Bahnhof von Eaux-Vives an der Strecke Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) erschliessen. Hierfür war ein eigentümergebundenes Planungsinstrument hilfreich, der kommunale Fusswegplan, der es ähnlich wie in einem Gestaltungsplan ermöglicht, Erschliessungsgrundsätze und Fusswegverbindungen in Entwicklungsgebieten vorzuschreiben.

Der letzte Grundpfeiler des PDCP schliesslich, die Reduktion der Verkehrsbelastung in den Quartieren, schreitet gemächlich voran. Hindernd wirkte sich die Auslegung der Bundesverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen aus. Solche verkehrsberuhigten Zonen wurden lange Zeit nur genehmigt, wenn mittels baulichen Massnahmen sichergestellt werden konnte, dass das signalisierte Geschwindigkeitsniveau tatsächlich eingehalten wird.

Wie sehen Sie die Zukunft der Fussverkehrsplanung in Genf?

Die Vorbereitungen zur Überarbeitung des Fusswegnetzplans sind im Gange. Unsere Regionalgruppe hat die neue Leiterin des städtischen Departements für Infrastruktur und Mobilität um Auskunft ersucht, welcher Zeithorizont vorgesehen ist und welches Verfahren zur Ausarbeitung und zur gegenseitigen Abstimmung gewählt wird. Wir hoffen, unseren Teil dazu beitragen zu können.

Welcher Themenschwerpunkt zeichnet ab?

Aus der Sicht von Mobilité piétonne Genève sollten insbesondere die Hauptachsen des Fussverkehrs prioritär behandelt werden, um auf die Herausforderungen der zunehmenden Fussverkehrsströme in zentralen Lagen angemessen reagieren zu können. Angesichts der Entwicklungen in Genf, beispielsweise an den CEVA-Bahnhöfen, kommt es darauf an, leistungsfähige und gleichzeitig hochwertige Verbindungen in Form von separaten Wegen und von grosszügigen Gehbereichen im öffentlichen Strassenraum bereitzustellen.



GRENCHEN: SOLOTHURNSTRASSE

2004

Die Begegnungszone in der Innenstadt von Grenchen war eine der ersten der Schweiz. Ihre Lage auf einer ehemals stark verkehrsbelasteten Ortsdurchfahrt mitten im Zentrum sorgte für Furore und hebt sich auch heute noch von vergleichbaren Projekten ab. Die Ausdehnung dieser Zone wird derzeit erwogen.

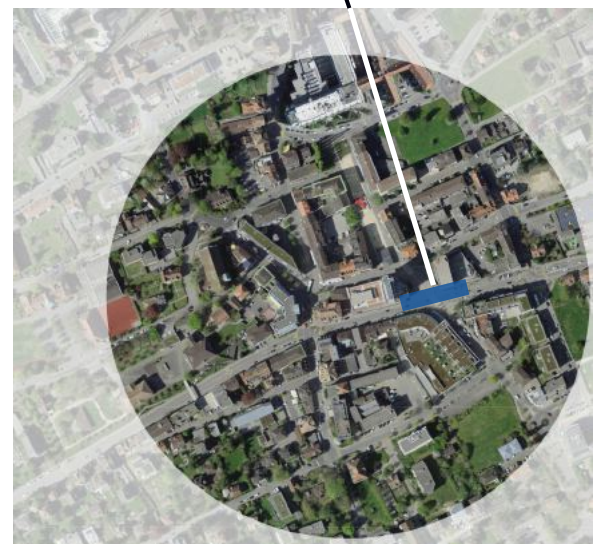
SITUATION

Vom landwirtschaftlich geprägten Dorf, idyllisch gelegen zwischen der Aare und dem Grenchenberg, bis zur zweitgrössten Stadt des Kantons Solothurn: Grenchen verdankt seinen Aufschwung zum grössten Teil der Uhrenindustrie. Die Urbanisierung des Ortes begann Ende des 19. Jahrhunderts und erreichte ihren Höhepunkt in der Nachkriegszeit, bis die Krise in der Uhrenindustrie in den 1970er-Jahren diese Entwicklung stoppte. Die Stadt bietet eine heterogene, aber auch interessante Baustruktur. Im Jahr 2008 wurde die Stadt Grenchen mit dem Wakkerpreis für besondere Leistungen in der Ortsbild- und Siedlungsentwicklung ausgezeichnet. Insbesondere die Wertschätzung des architektonischen Kulturerbes der Nachkriegszeit und die sorgfältige Aufwertung des öffentlichen Raums fanden Anerkennung.

PROJEKT

Die Solothurn- / Bielstrasse führt durch den Ortskern von Grenchen und war bis 2002 die Hauptverbindung zwischen Solothurn und Biel. Einem Ansturm von 14'000 Fahrzeugen pro Tag auf der teilweise vierspurig ausgebauten Strasse ausgesetzt, war das Zentrum hart betroffen. Lärm, Abgase, Staus, Ausbleiben der Kundschaft und Ladenleerstände waren die Folge. Die flankierenden Massnahmen zum Bau der Autobahn A5 boten die Chance, das Blatt zu wenden. Die Umsetzung eines detaillierten Massnahmenkonzepts führte dazu, dass der Durchgangsverkehr konsequent auf die Autobahn gelenkt wurde und die neuen Spielräume im Zentrum ausgenützt wurden, um die Kantonsstrasse zur Begegnungszone umzugestalten.

BEGEGNUNGSZONE SOLOTHURNSTRASSE



ORTSKERN VON GRENCHEN

Der durchschnittliche Tagesverkehr ging auf dem zentralen Abschnitt der Solothurnstrasse um mehr als 60% zurück. Eine Fussgängerzone und ein aufgewerteter Marktplatz haben dem Zentrum von Grenchen insgesamt eine neue Dynamik verliehen.

VOM STRASSENVERKEHR GEPRÄGTES UMFELD

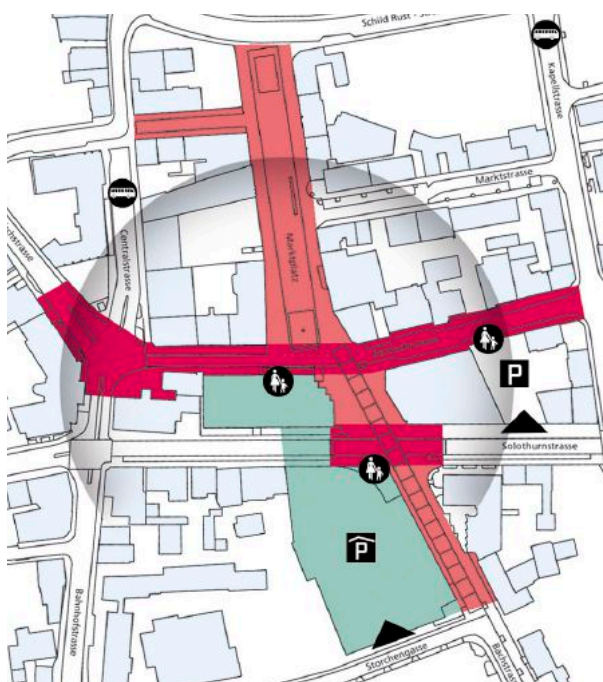
Die Kantonsstrasse A5 zwischen Solothurn und Grenchen ist etwas Einmaliges in der Schweiz. Sie bildet auf einer Länge von fast 10km eine schnurgerade Linie, auf der man Gefahr läuft, am Steuer einzuschlafen. Die Strasse ist von unzähligen Garagen, einem guten Dutzend Tankstellen und einigen Motels gesäumt. Das Umfeld ändert sich jedoch nach der Ortseinfahrt von Grenchen: Auf eine Kreuzung mit klassischer Vortrittsregelung folgt im zentralen Abschnitt eine Begegnungszone, auf der die Zufussgehenden Vortritt geniessen. Die teilweise vierspurige Strasse wechselt auf eine Fahrbahn von 5 m Breite. Die komplett auf den



MEHR ALS EINE BEGEGNUNGSZONE

Die zentrale Begegnungszone in Grenchen sticht zwar heraus. Es darf aber nicht vergessen werden, dass sie nur ein Baustein eines umfassenden Massnahmenkonzeptes ist, das beispielsweise auch die Einführung einer Fussgängerzone an zwei Strassenzügen und die Umgestaltung des Marktplatzes beinhaltet. Im Bestreben, sichere, attraktive und bequeme Fussverkehrsinfrastrukturen zur Verfügung zu stellen, hat sich die Stadt um zahlreiche Verbesserungen verdient gemacht: Aufwertung öffentlicher Räume, Be-

kopf gestellte Verkehrshierarchie, beispielsweise ist die Solothurnstrasse an der zentralen Löwenkreuzung nicht vortrittsbelastet, wurde jedoch von den Verkehrsteilnehmenden gut akzeptiert. Dank der Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen kann sich die Bevölkerung im Zentrum viel freier zu Fuss bewegen. Immerhin 5'000 Fahrzeuge sind auf der Solothurnstrasse pro Tag unterwegs (die Zahl ist seit 2004 konstant), doch die Begegnungszonen-Regelungen werden im Allgemeinen gut eingehalten und die Zufussgehenden können die Strasse auf den gestalterisch hervorgehobenen Wunschlinien geeignet queren.

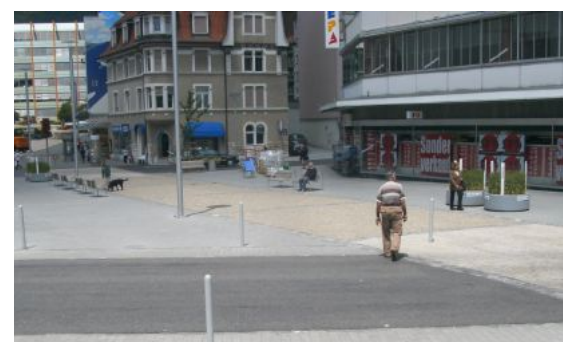


Die Begegnungszone ist ein Puzzleteil eines Ensembles, das auch Fussgängerzonen und Platzgestaltungen umfasst.

grünungen, zusätzliche Sitzbänke, neuartige Beleuchtungssysteme, gut gestaltete und grosszügig dimensionierte Flächen für den Fussverkehr; die Summe all diese Elemente trägt zum Erfolg bei. Die Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich frei und sicher in einem zusammenhängenden Raum. In einem solchen Umfeld ist es ganz selbstverständlich, dass sich die Begegnungszone unabhängig von der Verkehrshierarchie behaupten kann.



Der Marktplatz ist Forum und Treffpunkt. Zahlreiche Veranstaltungen finden hier statt.



Die einheitliche Gestaltung unterstützt die visuelle Lesbarkeit des Raums.



VORBILDCHARAKTER?

Das Begegnungszonen-Regime wurde 2002 eingeführt: Die Begegnungszone an der Solothurnstrasse war eine der ersten in der Schweiz signalisierten und zeichnet sich durch einige Besonderheiten aus. Die Begegnungszone liegt an einer Kantonsstrasse, was eher selten ist: 20 Jahre nach Einführung dieses Regimes, lassen sich Beispiele von Begegnungszonen an Kantonsstrassen immer noch fast an einer Hand abzählen; manche Kantone lassen solche Lösungen bis zum heutigen Tage gar nicht zu. Auch wenn die Einrichtung von Begegnungszonen kein Patentrezept darstellt, hat die «Grenchener Lösung» trotzdem einen gewissen Vorbildcharakter für zahlreiche Gemeinden mit ähnlichen Herausforderungen im Ortskern: Sie können merkliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und für die Aufenthaltsqualität bewirken und so einen Beitrag zu einem lebendigen Zentrum leisten.



Die Solothurnstrasse vor der Umgestaltung: Eine Situation, die heute noch in etlichen Schweizer Gemeinden vorkommt.

BEGEGNUNGSSZONE, DIE AUS DEM RAHMEN FÄLLT?

Die Begegnungszonen an der Solothurnstrasse fällt zudem etwas aus dem Rahmen, weil einige der empfohlenen Einsatzkriterien in Bezug auf die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Beachtung der Vortrittsregelungen nicht gegeben sind:

- Das Verkehrsaufkommen ist relativ hoch (DTV 5'000 Fz./Tag).
- Die Querungsbedürfnis ist eher punktuell statt flächenhaft.
- Der Strassenverlauf ist gerade, gut einsehbar und wenig gekammert.

Trotzdem werden die Verkehrsregeln respektiert, was am ehesten durch ein gut abgestimmtes Betriebs- und Gestaltungskonzept erklärt werden kann: differenzierter Einsatz von Belägen und Markierungen, breite Seitenbereiche für den Fussverkehr, ansprechende Gestaltung des öffentlichen Strassenraums, Strasse wird durch eine Fussgängerzone unterbrochen. Die Summe all dieser Massnahmen bewirkt eine gelebte Koexistenz und unterstützt das signalisierte Verkehrsregime wirksam.



Stadtmobiliar, Spielflächen, Strassencafés: Das Zentrum von Grenchen berücksichtigt die vielfältigen Bedürfnisse der Bevölkerung.

PASSGENAUE LÖSUNG FÜR DEN EINZELHANDEL?

Die Mehrzahl der Begegnungszonen befindet sich heute auf Quartierstrassen, wo der Schutz für die Zufussgehenden – insbesondere der Kinder – im Vordergrund steht. Das Signal, mit einem Kind darauf, bestärkt die Auffassung, dass Begegnungszonen vor allem auf wenig befahrenen Strassen zur Anwendung kommen. Tatsächlich wurden jedoch die ersten Begegnungszonen an Geschäftsstrassen geplant und eingerichtet. Im Falle von Grenchen hat die Wiederbelebung des Ortskerns den Weg zu Begegnungszonen geebnet. Ruhiger, friedlicher, mit verkehrsfreien Räumen, mehr Veloabstellplätze und grössere Geschäftsauslagen. Trotz anfänglicher Befürchtungen hat, das neue Regime entscheidend zur Stärkung des Einzelhandels beigetragen. Nach 20 Jahren Erfahrungen mit Begegnungszonen in der Schweiz lässt sich verallgemeinernd festhalten, dass sie sich sowohl im Wohnumfeld als auch in innenstädtischen Geschäftsbereichen bewährt haben.



Der Einkaufsbummel als angenehmes Erlebnis, genauso wie eine kurze Verschnaufpause auf einer der zahlreichen Sitzbänke.

AUSWEITUNG DER BEGEGNUNGSZONE ALS OPTION?

Seit geraumer Zeit wird über eine Ausdehnung der Begegnungszone an der Solothurnstrasse in westlicher oder östlicher Richtung diskutiert. Gutachten haben gezeigt, dass die Voraussetzungen dafür grundsätzlich gegeben sind. Das Geschwindigkeitsniveau östlich und westlich der Begegnungszone liegt bei ca. 32 km/h. Bisher wurde jedoch auf eine Ausweitung der Begegnungszone verzichtet, da die Umfeldnutzungen noch zu wenig Laufkundschaft anziehen und deshalb auch zu wenig Querbeziehungen über die Strasse entstehen. Im Bestreben die Zentrumsentwicklung zu stärken, kann sich dies jedoch ändern. Eine Vergrösserung der bestehenden Begegnungszone ist in Zukunft also durchaus eine Option.

Fabian Ochsenbein, Stadtplaner bei der Stadt Grenchen

Aus Sicht der Fachleute:



Aus Sicht des Einzelhandels:



Grenchner Tagblatt

von Andreas Toggweiler - Grenchner Tagblatt 4.7.2019

Die Begegnungszone auf der Solothurnstrasse wird über die Bachstrasse hinaus bis zur Löwenkreuzung verlängert. Die SVP protestiert.

«Die Verkehrsmassnahme geht auf eine Petition des Grossverteilers Coop zurück, die überdies alle Gewerbebetriebe zwischen Coop und Löwenkreuzung unterschrieben haben», orientierte der Stadtpräsident François Scheidegger.

Aus Sicht der Politik:



Für Boris Banga, ehemaliger Bürgermeister von Grenchen, hat die Ansiedlung der grossen Lebensmittelmärkte nicht an der Peripherie, sondern im Zentrum in besonderem Masse zur Wiederbelebung des Ortskerns beigetragen. «Wir haben dies in weiser Voraussicht so in den Bauzonenplan aufgenommen.» Der Bau des Coop-Einkaufszentrums war entscheidend für den Aufschwung in der Ortsmitte. Andere Grossmärkte wie Migros zogen nach, gefolgt von zahlreichen Restaurants, Fachgeschäften und Kleinhandwerkern, die auch heute noch dort ansässig sind. Die Umwandlung des öffentlichen Raums hat auch die Haus- und Grundbesitzer im Zentrum zu Renovierungen veranlasst und so zur Aufwertung des Stadtbilds beigetragen.

Der von der Begegnungszone geschaffene Mehrwert bedarf keines weiteren Beweises. Ein Grossverteiler und eine Interessengemeinschaft der Einzelhändler haben eine Petition eingereicht, um den Geltungsbereich der Begegnungszone auszuweiten.

Und dennoch, die Realisierung einer Begegnungszone ist bisweilen eine allzu schweizerische Kompromisslösung, da man sich nicht getraut, Fussgängerzonen ins Auge zu fassen, die den Vorteil haben, ganz dem Fussverkehr zugute zu kommen



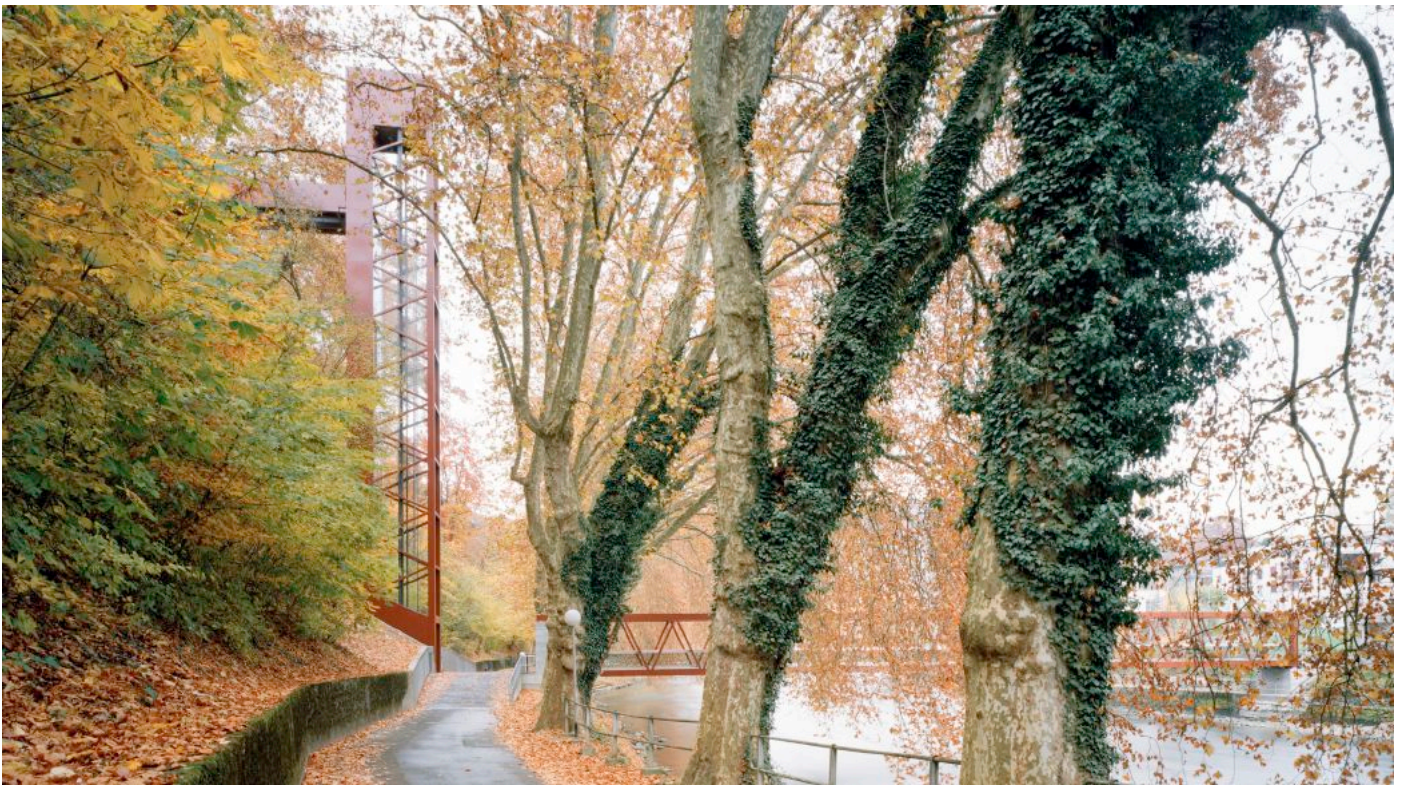
Mit der Begegnungszone ist es gelungen, städtische Lebensgewohnheiten zurück ins Zentrum zu holen. Glace-Verkauf und ein Karussell beleben den öffentlichen Raum.



Dennoch bleibt die Belastung durch den motorisierten Verkehr spürbar.

STÄDTEBAULICHE KLAMMER PAR EXCELLENCE

Aus der Vogelperspektive zeigt sich die städtebauliche Leistung, die durch die konsequente Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur A5 erreicht werden konnte, eindrucklich. Die Kantonsstrasse, früher ein dominanter Trennriegel, funktioniert heute als Nahtstelle zwischen den einzelnen Teilen der Stadt. Als eine der ersten Begegnungszonen der Schweiz rollt das Zentrum von Grenchen gleichsam den rotem Teppich aus für seine Bevölkerung und für seine Kundschaft. Die Verantwortlichen haben mit einer innovativen Lösung das Bestmögliche erreicht. Heute werden wieder weitergehende Ansätze diskutiert, denn es geht die Furcht vor rückläufigen Umsätzen im Zentrum um.



BADEN/ENNETBADEN: LIMMATSTEG UND PROMENADENLIFT

Mit dem 2007 in Betrieb genommenen Limmatsteg und dem Promenadenlift erhielten Baden und Ennetbaden «de Foifer und s'Weggli». Der Steg stellt einerseits eine flussübergreifende Verbindung zwischen zwei Gemeinden sicher. Der Lift andererseits überwindet den Höhenunterschied zwischen Flussniveau und dem Badener Stadtzentrum.

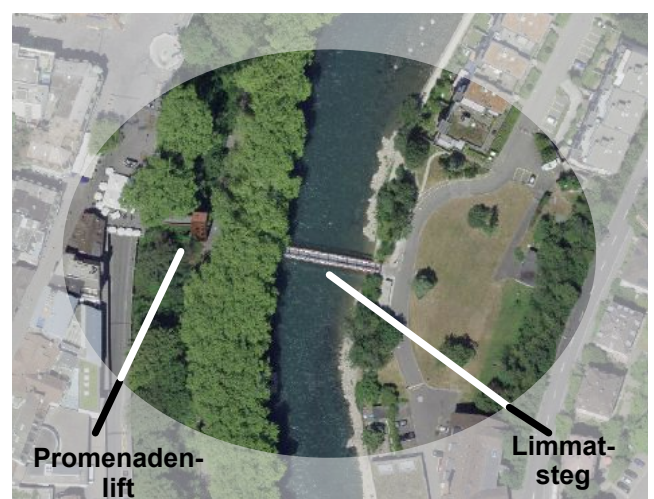
SITUATION

Baden und Ennetbaden liegen 25 Kilometer Luftlinie von den Städten Aarau und Zürich entfernt und sind räumlich mit den Gemeinden Wettingen und Obersiggenthal zusammengewachsen. Geologie und Topographie boten gute Voraussetzungen für eine frühe Besiedlung. Am Limmatknie fliesst Thermalwasser, das schon die Römer nutzten, und flussaufwärts verengt sich das Limmattal zu einer Klus, die sich als Zollschranke nutzen liess. Durch die im 13. Jahrhundert gebaute Holzbrücke über die Limmat nach Wettingen wurde Baden zum regionalen Verkehrsknotenpunkt. Als zweite Verbindung über den Fluss fungierte seit 1874 die «Schiefe Brücke», die die beiden Bädergemeinden Baden mit Ennetbaden miteinander verband.



PROJEKT

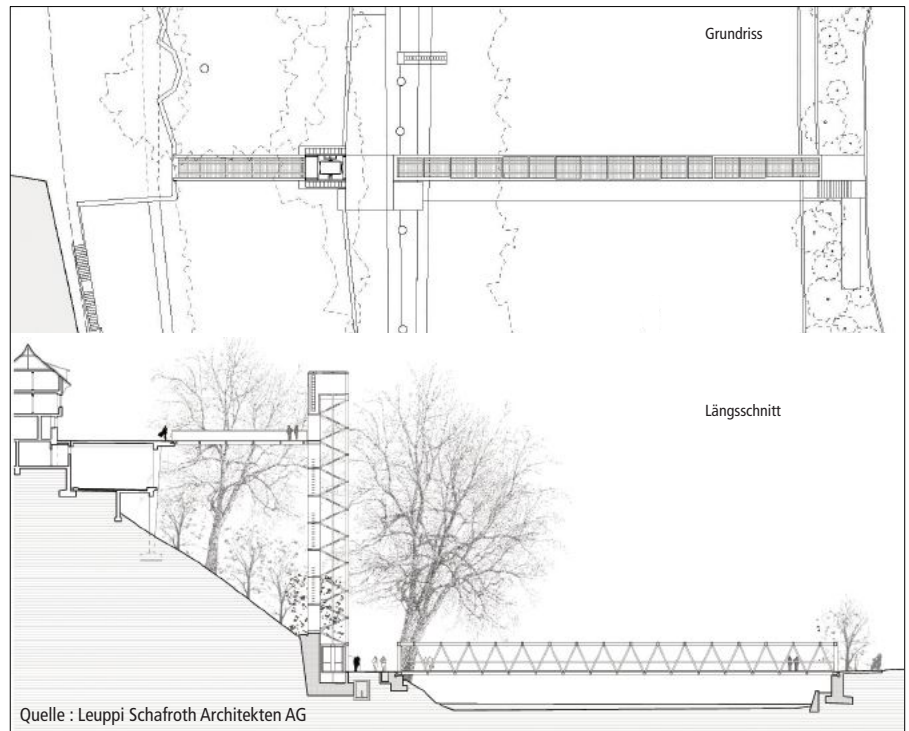
Bereits seit den 1940er-Jahren bestand der Wunsch, zwischen Ennetbaden und Baden eine Fussgängerverbindung über die Limmat mit Vertikalverbindung zu schaffen. Alle Anläufe scheiterten aber. Gerade die Überwindung der rund 25 Höhenmeter sorgte für Gesprächsstoff: Diskutiert wurde der Bau einer Schrägbahn oder einer Promenadenbahn. Schliesslich gelang es den beiden Standortgemeinden einen Entwicklungsrichtplan festzusetzen und 2003 einen Ideenwettbewerb zu veranstalten. Das Siegerprojekt machte den Vorschlag, den Bahnhofplatz im Süden zu erweitern und einen vertikalen Lift zu erstellen. Ein solcher ist sowohl in Erstellung als auch im Unterhalt günstiger als ein schräger und ermöglicht höhere Kapazitäten. 2006 erfolgte der Baustart des überzeugenden Projekts und im Juni 2007 wurde das Bauwerk eröffnet.



Städtebauliche Positionierung

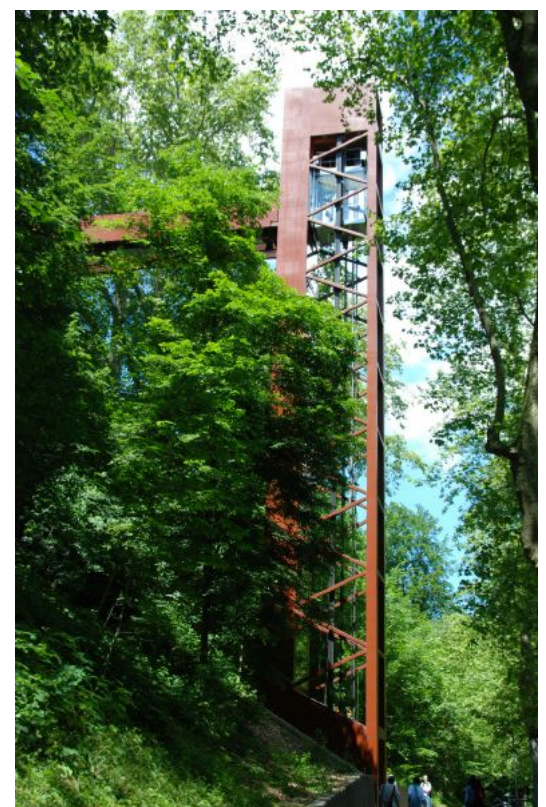
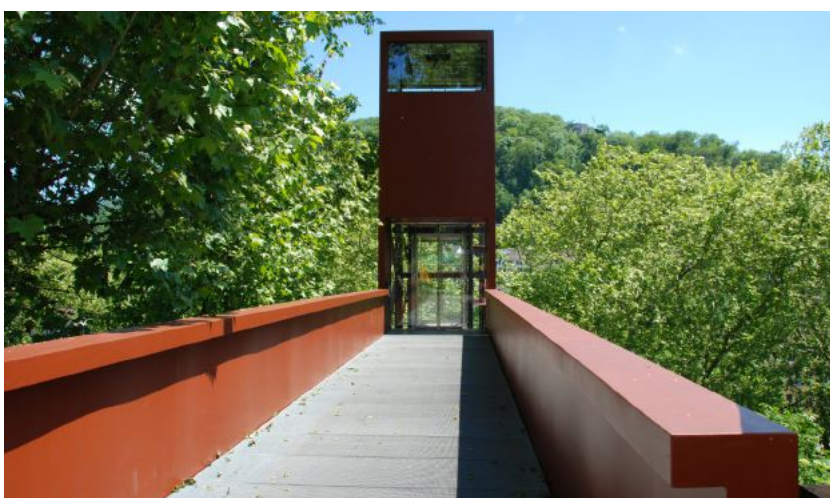
Am Ort, wo früher eine Seilfähre zirkulierte, wurden die Brücke und der Lift errichtet. Diese Verbindung ist Bestandteil des gemeindeübergreifenden Fusswegnetzes und bindet das etwas isolierte Bäderquartier und den Limmatraum als Naherholungsgebiet besser an Baden und Ennetbaden an. Weiter erhielten die Wohnquartiere Ennetbadens eine attraktive Fussgängerverbindung zum Zentrum Baden mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr.

Konstruktion und Form der drei Hauptelemente gleichen sich und werden als Einheit wahrgenommen. Der Limmatsteg scheint für den Liftturm lediglich von der Waagrechten in die Senkrechte gekippt. Wiederum gekippt folgt mit der gleichen Formensprache am Schluss ein Passarellenstück, das die Verbindung zum Bahnhofplatz herstellt.



Limmatsteg

Der Steg ist als raumhoher einfacher Fachwerkbalken konzipiert. Der Brückenquerschnitt mit Abmessungen von 3.80 m x 3.10 m ergibt bei einer Brückenspannweite von 51.82 m eine schlanke Konstruktion.



Passarelle

Die eingehängte Passarelle hat eine Spannweite von 16 m. Sie ist als einfacher Balken mit einem Trogquerschnitt ausgebildet. Die Trägerhöhe von 1.60 m erlaubt es, die Träger gleichzeitig als Geländer zu nutzen.

Promenadenlift

Der 35 m hohe Liftturm wird von zwei vertikalen Fachwerkträgern mit Queraussteifungen und dem Fundamentsockel aus Ortsbeton gebildet.



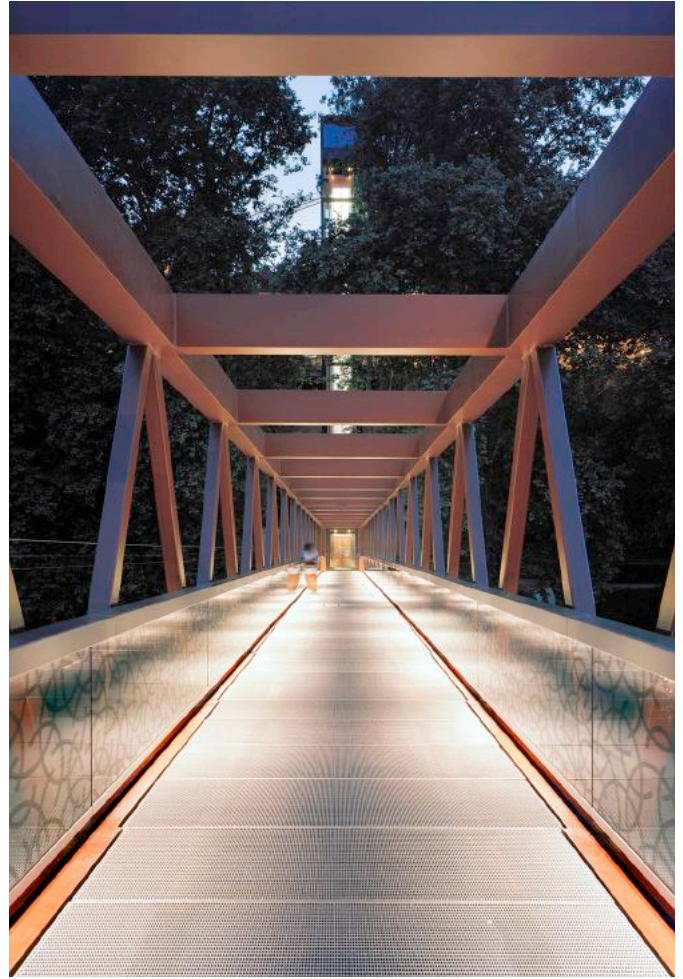
Ennetbaden hat einen Bahnhof erhalten

«Wieviele Menschen müssen über einen Fluss schwimmen, bevor eine Brücke errichtet wird?»

Mit diesem Zitat veranschaulichte der bekannte österreichische Mobilitätsforscher Helmut Knoflacher das zuweilen schematische Denken von Verkehrsingenieuren. Er kritisierte seit den 1980er-Jahren die aus dem Wasserbau abgeleiteten Modelle und Prognosen der Verkehrsplanung («Verkehr verhält sich wie Wasser und muss frei fließen»), die zum ungebremsten Ausbau der Strasseninfrastrukturen führten, wohingegen es Infrastrukturvorhaben für Radwege, Trottoirs, Fussgängerzonen oder Fussgängerstege ungleich schwerer hatten. Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wurden mit dem Argument abgeschmettert: «Wozu viel Geld ausgeben, es hat doch fast keine Fussgänger.»

Nachdem es nach einer jahrzehntelangen Planungsgeschichte gelungen ist, den Limmatsteg zwischen Baden und Ennetbaden zu erstellen, müssen die Fussgänger/innen den Fluss nicht mehr durchschwimmen. Genau genommen mussten sie dies schon vorher nicht, bestand doch an Stelle des Stegs lange Zeit eine Fährverbindung und die «schiefe Brücke» beim Limmatknie. Die beiden Verbindungen waren aber entweder mit Wartezeiten oder mit Umwegen verbunden. Mit dem neuen Steg und dem Lift braucht man von Ennetbaden bis zum Bahnhof Baden nur noch zwei statt wie bisher zwanzig Minuten.

Eine Wirkungskontrolle aus dem Jahr 2008 ergab, dass sowohl der Steg als auch der Lift innert kürzester Zeit und rege benützt wurden. Die durchschnittliche Tagesnutzung des Lifts liegt demnach bei 2400 Personen, während die Frequenz des Limmatstegs werktags rund 1700 Personen liegt. Beim Promenadenlift liegt die Spitzenviertelstundenbelastung bei über 80 Personen, was zu leichten Staubildungen führen kann. Tagsüber sind die Bike&Ride-Parkplätze auf Ennetbadener Seite jeweils über die Kapazitätsgrenze hinaus ausgelastet und teilweise werden Velos und Motorräder wild parkiert. Ennetbaden hat mit den beiden Anlagen einen Bahnhof erhalten. Dies zeigt sich einerseits daran, dass ca. 20% der Lift-Benutzenden den Bahnhof als Ziel oder Quelle ihrer Etappe angeben. Andererseits hat auf Ennetbadener-Seite ein spürbarer Kiss&RideVerkehr eingesetzt, da die Zufahrt für Motorfahrzeugbenutzende teilweise störungsfreier ist als auf Badener Seite.



Die raffinierte Beleuchtung lässt den Limmatsteg im besten Licht erscheinen und ermöglicht eine durchgehende Benutzung.

Die Nachfrage nach Bike&Ride-Parkplätzen auf Ennetbadener Seite übertrifft zuweilen das Angebot.



Der Limmatsteg, der auch mit dem Velo benützt werden kann, stellt sowohl für Pendler/innen als auch für Erholungssuchende eine attraktive Verbindung dar.

Die Maschinen laufen heiss.

Der Weg über Steg und Lift ist heute eine alltägliche Verbindung im Leben vieler Badenerinnen und Ennetbadener. Diese Liebe der Bevölkerung bedeutet aber auch eine Belastungsprobe. Ursprünglich wurde mit einer Frequenz von 1'200 Personen pro Tag gerechnet. Die doppelt so grosse Benutzungsfrequenz liess die Maschine im wahrsten Sinne des Wortes heiss laufen. Der Bremswiderstand – Hauptquelle der Hitze im Maschinenraum – musste deshalb umplatziert werden und wird nun ausserhalb des Raums betrieben. Seit einer Totalrevision 2013 öffnen und schliessen die Türen des Lifts etwas langsamer. Dadurch ist die Anlage weniger störungsanfällig, weil die drei Meter hohen Türen weniger aufeinander schlagen. Trotzdem kann es immer noch zu Störungen kommen: 2014 gab es beispielsweise 20 Betriebsausfälle. Zusätzlich wird der Liftbetrieb einmal pro Monat für eine Revision eingestellt. Neben Vandalismus und starker Auslastung gilt die Exposition der Anlage als Hauptursache für die Ausfälle. Sie führt dazu, dass der Turm wenig gegen Umwelteinflüsse geschützt ist. Trotzdem kann die Störungsquote immer noch als gering bezeichnet werden.



Der Promenadenlift ist tagsüber stark ausgelastet. Dies kann auch zu kurzen Wartezeiten führen.

Fussgängerstege werden salonfähig

Der Limmatsteg war der erste Flâneur d'Or-Hauptpreisträger, der als eigenständige Fussgängerinfrastruktur neu gebaut wurde. Es ist kein Zufall, dass diese Anlage im Aargau entstanden ist, gilt doch der Kanton als Wasserkanton, wo Aare, Reuss, Limmat und Rhein zusammenfliessen und Flussquerungen ein wichtiger Standortfaktor sein können. Kurz nach dem Limmatsteg wurden im Aargau zwei weitere Stege realisiert, was den SIA Aargau 2011 dazu bewogen hat, diesen drei Projekten gemeinsam ihren Preis zu verleihen. Den drei Bauwerken ist gemeinsam, dass sie individuelle Lösungen für eine zeitgemässe Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bieten, dass ein adäquater Umgang mit den sensiblen Flusszonen gefunden werden konnte und dass sie eine Brücke zwischen Gemeinden schlagen.



Aarestege Brugg–Windisch: Inbetriebnahme 2010



Limmatsteg Baden–Ennetbaden: Inbetriebnahme 2007



Aarestege Auenstein–Rapperswil: Inbetriebnahme 2010 (Foto: Wilfried Dechau)

ALS WÄREN STEG UND LIFT ZWISCHEN BADEN UND ENNETBADEN SCHON IMMER DAGEWESEN

Sorgfältig geplant und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet, architektonisch und städtebaulich gut ins Umfeld integriert sind auch relativ teure Leuchtturmprojekte für den Fussverkehr lohnende Investitionen.



NATERS: LE FIL ROUGE

2011

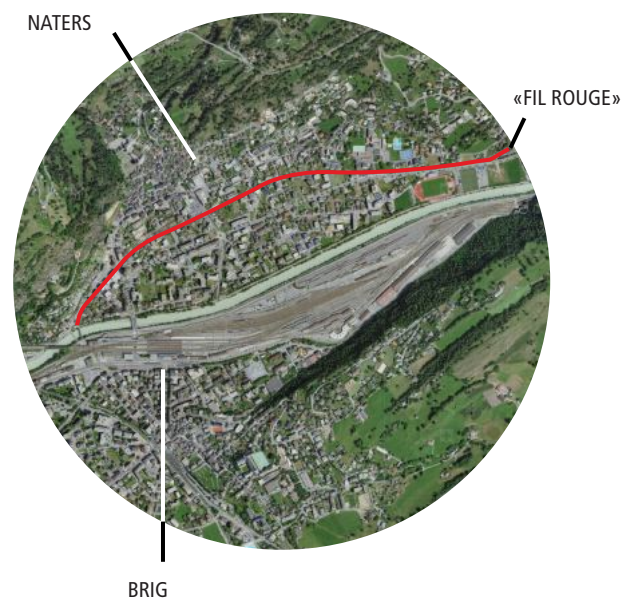
In Naters wird auf einer Länge von mehr als 2,5 km der rote Teppich für die Fussgänger\innen und die Velofahrer ausgerollt. Vom groben Zuschnitt bis zur Feinarbeit zeigt der «Fil rouge», der auf einem stillgelegten Bahntrasse verläuft, eine breite Palette von Nutzungsmöglichkeiten. Werfen wir einen Blick auf eine Gemeinde, die zum richtigen Zeitpunkt richtig gehandelt hat.

SITUATION

Rhoneaufwärts verengt sich das Tal. Die Weinberge an den Süd- und Nordhängen des deutschsprachigen Zentralwallis sind umgeben von Nadelbäumen. Von den Bergen in die Enge getrieben, stehen die Bauten in der Ebene in einem schroffen Kontrast zur umliegenden Landschaft. Im Gewirr von Strassen, Tunneln, Brücken und Bahngleisen sticht die hier beginnende Agglomeration Visp-Naters-Brig hervor. Bestand sie früher aus ein paar zusammengewürfelten Bauerndörfern, so ist der Norden des Rhonetals inzwischen zu einem bedeutenden industriellen und logistischen Zentrum avanciert. Der Durchbruch des Simplon- und des Lötschbergtunnels zu Beginn des 20. Jahrhunderts haben diesen Raum in einen wichtigen Wirtschaftsstandort und Verkehrsknotenpunkt verwandelt.

PROJEKT

Nach der Fusion der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und zweier weiterer Transportunternehmen zur Matterhorn-Gotthard-Bahn wurde der Verlauf der Bahnlinien revidiert. Die FO-Strecke, die die Stadt Brig in westlicher Richtung verlässt und einen weiten Halbkreis durch den Ortskern von Naters beschreibt, bevor er den Anstieg auf die Furka unternimmt, wurde ausser Betrieb gesetzt. Nach dem Rückkauf durch die Gemeinde hat das Bahntrasse über eine Strecke von 2,5 km Länge eine Umwandlung in eine 3 m breite Fuss- und Veloverkehrsachse erfahren. Diese Verbindung mitten durchs Dorf verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Der ehemalige Bahnhof wurde im Rahmen dieses Projekts zum Café umgebaut und mit einem attraktiv gestalteten öffentlichen Raum umgeben.



WO EIN WILLE IST, IST AUCH EIN WEG

Die Jury des Flâneur d'Or zeigte sich beeindruckt vom Schwung und der Tatkraft der Gemeinde Naters und begrüßte den Mehrwert für das Fusswegnetz durch den «Fil rouge». Lange Zeit zerschneidet die Bahnlinie den Ort in zwei Teile. Durch das Ausrollen des roten Teppichs wurde dieser Raum dem Fuss- und Veloverkehr umgewidmet. Der «Fil rouge» war für die 8'000-Seelen-Gemeinde ein ambitioniertes Projekt, das 7,4 Millionen Franken kostete, wobei ein Teil davon durch das Agglomerationsprogramm finanziert wurde. Der «Fil rouge» beweist, dass sich die Realisierung eines Leuchtturmprojekts für den Fussverkehr lohnt, denn für die Gemeinde resultierte eine Fülle von Vorteilen.



Vorher/nachher: eine konsequente Umwandlung, die politischen Mut und Entschlusskraft erforderte.

WIEDERVERWERTUNG DES BAHNMATERIALS

Mit dem «Fil rouge» ist es beispielhaft gelungen, die Spuren der Vergangenheit in das neu Gebaute einfließen zu lassen. Verschiedene Bestandteile des nicht mehr benötigten Bahntrassees wurden als Referenz an die Vergangenheit übernommen: Der Bahnschotter wurde – angereichert mit Kies – beidseits des roten Asphaltteppichs wieder verwendet. Die Fahrleitungsmasten blieben ebenfalls erhalten und dienen als Beleuchtungsstelen und WegbegleiterInnen. Der ehemalige Bahnhof hat sich in ein Café mit einladender Terrasse verwandelt. Auch Jahrzehnte später wird man sich erzählen können, dass hier einst die FO-Bahn vorbeifuhr..



Der Schotter aus Basalt erinnert dezent an die Bahnvergangenheit. Wo sich die Strecke weitet, bieten Bänke und Spielgeräte Raum zum Verweilen.

DAS FO-CAFÉ, EIN ORT DER BEGEGNUNG

Eine frequentierte Café-Terrasse, ein Spielplatz voller spielender Kinder, flanierende Fussgänger. Dieses idyllische Szenario kann man in etlichen Projektentwürfen wiedererkennen. Als würde sich nach jeder Neugestaltung der betreffende Ort in eine Insel der Glückseligkeit verwandeln. Im Falle des FO-Cafés lässt sich festhalten, dass dieser Ort auch nach seinem zehnjährigen Bestehen tatsächlich sehr gut besucht ist. Hierher kommen Besucherinnen gerne, aus Naters, aber auch aus den umliegenden Gemeinden nach einem Spaziergang am Fil rouge entlang, um die Ruhe und den grosszügigen, baumbestandenen Platz zu geniessen, der an das Café angrenzt. Und nicht zuletzt, um sich die gute Lage des Cafés zu nutze zu machen, denn im Winter erreichen die Sonnenstrahlen die Mitte des Talbodens gerade, während die Umgebung in Richtung Berghänge bereits im Schatten liegt.



Der «Fil rouge» ist gut ausgeleuchtet. Die Verteilung der Lichtquellen zeugt von Sinn für Ästhetik.



Kaum ist die Sonne aufgegangen, treffen schon die ersten Gäste ein. Obwohl es keine Plätze im Inneren bietet, bleibt das Café auch im Winter geöffnet!



Der Platz am FO-Café lockt am Wochenende die Erholungssuchenden an. Der Bodenbelag hat sich allerdings stärker abgenutzt als erwartet.

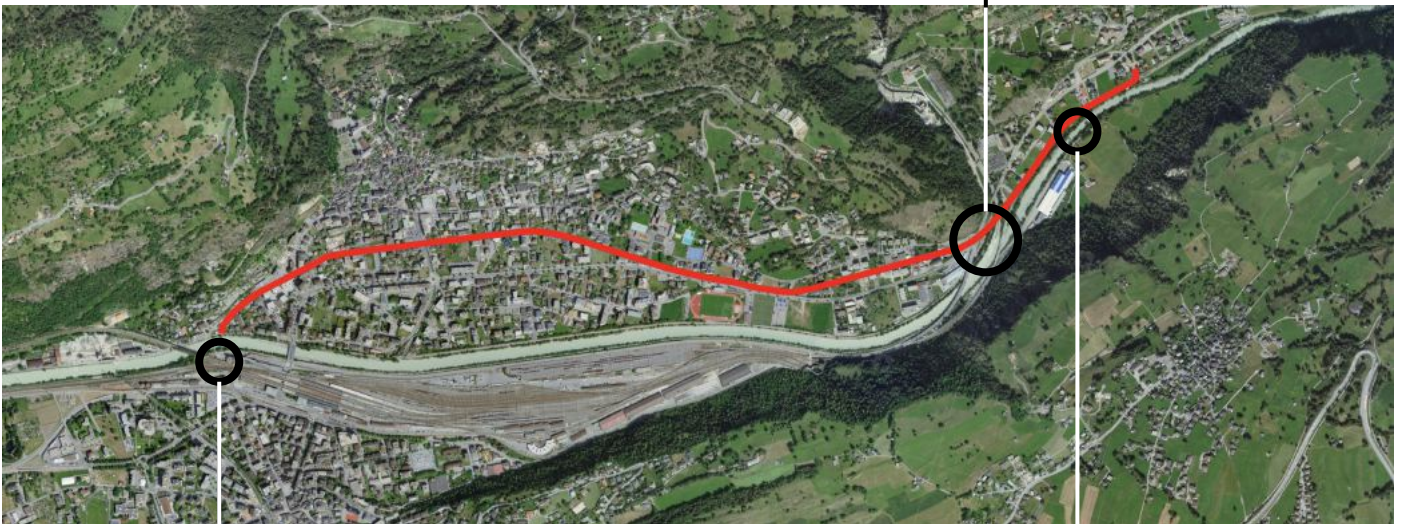


DER «FIL ROUGE» DEHNT SICH AUS

Das mit dem Flâneur d'Or prämierte Projekt stellte den ersten Teil eines kombinierten Fuss- und Velowegs dar, dessen Erweiterung bis zur Nachbargemeinde Bitsch vorgesehen war. Diese nächste Etappe ist inzwischen realisiert; der rote Faden erstreckt sich bis zum Zentrum der kleinen Gemeinde. Der alte Bahntunnel, der die Kantonsstrasse unterquert, wurde saniert und bietet den Fussgängern und Velofahrerinnen nun Sicherheit und optimalen Komfort. In Richtung Westen «befindet sich eine Verbindung von Brig bis Visp in Planung», bestätigte Rita Wagner vom Architekturbüro Vomsattel Wagner, das für den «Fil rouge» verantwortlich zeichnet.



Von Naters her kommend befindet sich auf dem Weg nach Bitsch nach dem Tunnel eine majestätische Eisenbahnbrücke aus der Zeit des FO-Bahnbetriebs.



Die alte Rhonebrücke der FO-Linie verbindet gemäss Konzept den «Fil rouge» direkt mit dem Bahnhof von Brig. Da die Brücke den Hochwasserschutzbestimmungen nicht mehr entspricht, ist sie allerdings gesperrt, so dass zurzeit keine attraktiv Fuss- und Velowegverbindung über den Fluss besteht.

Der kombinierte Fuss- und Veloweg führt bis zur kleinen Ortschaft Bitsch (rund 1000 Einwohnerinnen und Einwohner). Die Verbindung ist teil des Agglomerationprogramms Brig - Visp - Naters und wurde durch den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert.



Für diese Fussgängerin endet der Spaziergang hier. Obwohl sich in 50 Metern Entfernung eine weitere Brücke befindet, würde der Zugang zum Bahnhof von Brig über die alte Eisenbahnbrücke den Verlauf des Fil rouge perfekt ergänzen.



An dieser Stelle begnügt sich der Fil rouge damit, dem Verlauf der noch genutzten Bahnstrecke zu folgen. Die visuelle Einheit bleibt gewahrt, die Verbindung ist stimmig.

WECHSELNDE FRONTEN

Im Laufe der Jahre passt sich das bauliche Umfeld dem Verlauf des «Fil Rouge» an. Direkter Zugang von den Liegenschaften zum Weg, Neubauten, die sich in die Sichtachsen des Wegs einfügen – eine Umgestaltung, die eine starke Ausstrahlung entfaltet.



Neubauviertel im Zentrum von Naters mit dem «World Nature Forum» als Kernstück. Grosszügig bemessene öffentliche Räume umgeben den Fil rouge, doch die Einfahrt zum Parkplatz wirft Sicherheitsfragen auf.



Hier entsteht ein Neubau. Entlang der Strecke sind seit 2011 knapp zwanzig dazugekommen!



Ein weiteres Beispiel für die rege Bautätigkeit in der Nähe des FO-Cafés.

KOEXISTENZ: EINE WEISE ENTSCHEIDUNG?

Das Thema ist mit Zunahme des Veloverkehrs, insbesondere des E-Bike-Verkehrs aktueller denn je: Soll man den Fuss- und Veloverkehr getrennt oder in Koexistenz führen? Auf diese Frage gibt es keine abschliessend richtige Antwort. Im Falle des «Fil rouge» hat sich die Frage gar nicht gestellt, wie die verantwortliche Architektin Rita Wagner ausführte: «Für uns lag es auf der Hand, die Fläche frei von jeglicher Markierung zu lassen. Es geht um einen

Raum, der im Wesentlichen von Menschen zu Fuss genutzt wird.» Bis jetzt hat die Koexistenzlösung gut funktioniert und sich kein Unfall ereignet. Dem Architekturbüro sind keinerlei Beschwerden zu Ohren gekommen. Der zur Verfügung stehende Querschnitt wäre auch nicht ausreichend, um zwei getrennte Spuren mit einer vernünftigen Breite einzurichten.



Der Fil rouge verbindet einen Grossteil der Agglomeration Brig – Visp – Naters.



Ein Gespräch mit einer zufällig getroffenen Person und das Abstandhalten, wie es während der Covid-19-Pandemie erforderlich ist, beanspruchen schon viel Platz.

DER UNTERSCHIED LIEGT IM DETAIL

Nicht nur der Teufel verbirgt sich manchmal im Detail, sondern auch die Qualität. Die sorgfältige Detailgestaltung des kombinierten Fuss- und Velowegs von Naters war mitbestimmend: Durch die Wiederverwendung des Bahnschotters und der Fahrleitungsmasten, die zu Beleuchtungskandelabern umfunktioniert wurden, ist es gelungen, an die Geschichte des Ortes anzuknüpfen. Die rote Farbe erinnert an Leichtathletikbahnen und lädt Fussgängerinnen wie Velofahrer dazu ein, sich hinauszuwagen. Eine Promenade in der Agglomeration, von der man nicht genug bekommen kann.



ZÜRICH: FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR WESTUMFAHRUNG

Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung sind ein Lehrstück in umfassender Stadtreparatur. Einst stark belastete Strassenräume, die dem überregionalen Durchgangsverkehr dienten, konnten erfolgreich als attraktive öffentliche Räume zurückgewonnen werden. Innert kürzester Zeit hat sich ein neues Quartierleben entwickelt.

SITUATION

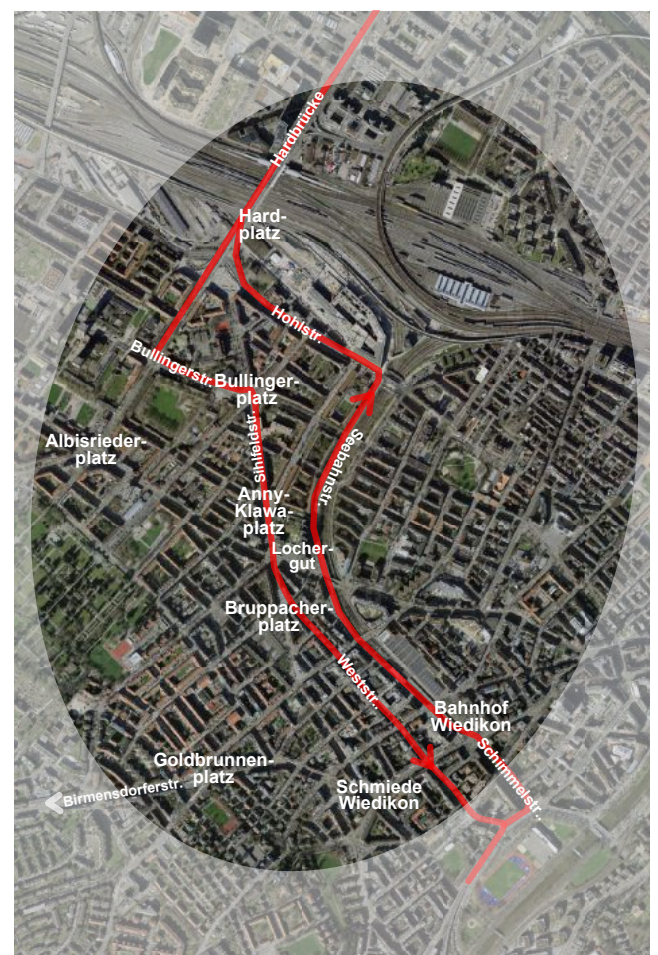
1971 wurde das Nationalstrassennetz mit einer Nord-West-Umfahrung von Zürich ergänzt. Um die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs in der Zwischenzeit zu befriedigen, wurden mitten durch die Stadt bestehende Strassenzüge zur «Westtangente» ausgebaut, die aus zwei zweispurigen Ästen im Einbahnverkehr bestand (Hard- / Bullinger- / Sihlfeld- / Westtrasse und Schimmel- / Seebahn- / Hohlstrasse).

Dieses «Provisorium» hatte 40 Jahre Bestand und belastete insbesondere das Sihlfeldquartier stark. 1988 wurden die generellen Projekte für die Umfahrung Birmensdorf, den Uetlibergtunnel und das Verkehrsdreieck Brunau genehmigt. Aber erst 1996 entschied das Bundesgericht, dass flankierende Massnahmen zur durchgehenden Autobahnverbindung hin zu planen seien. Auf dieser Basis konnten die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung (FlaMa West) in Angriff genommen werden.

PROJEKT

Die Realisierung der FlaMa West bedeuteten für die betroffenen Quartiere nach 40 Jahren Durchgangsverkehr eine neue Chance und eine Abkehr von der autogerechten Stadt, hin zu einem Stadtraum, der sich am Quartierleben, der Aufenthaltsqualität und den Bedürfnissen der Fussgänger/innen orientiert. Sie umfassen im Wesentlichen:

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



EIN UMFASSENDES MASSNAHMENSPEKTRUM

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

Der Strassenzug Schimmel-/Seebahnstrasse ist ein Beispiel für eine immer noch stark verkehrsbelastete, aber integriert gestaltete innerstädtische Hauptverkehrsstrasse mit Mittelstreifen, die im Gegenverkehr betrieben wird.

Die Strassen und Plätze entlang der ehemaligen Westtangenten-Transitachse wurden verkehrsberuhigt gestaltet, so dass der öffentliche Raum Begegnungsort für vielfältige Aktivitäten ist:

- Die umgebaute Weststrasse hat ein erlebnisorientiertes Gesicht erhalten.

- Die Sihlfeldstrasse wurde mit einer Allee und breiteren Trottoirs ausgestattet.
- Bullingerplatz und -strasse sind als Begegnungszone signalisiert. Um den Aufenthaltscharakter zu verdeutlichen, wurden Möblierungselemente platziert.
- Zwei neue Plätze – der Anny-Klawka-Platz und der Brupbacherplatz – wurden geschaffen, wobei eine offene, durchlässige Gestaltung mit Kiesbelag, Bäumen und Sitzbänken Aufenthaltsqualität erzeugt.
- Verschiedene Bereiche von übergeordneter Bedeutung, wie das Lochergut, der Bahnhof Wiedikon oder der Hardplatz sind zwar immer noch motorfahrzeugbelastet, konnten aber ihrer Funktion entsprechend aufgewertet werden.
- Am Triemli erleichtern ebenerdige Fussgängerübergänge die Fahrbahnquerung zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in der Mitte des Platzes.



Situation am Brupbacherplatz vorher (2008): Der Transitverkehr wird im Einbahnverkehr durch die hier beginnende Weststrasse geführt.



Situation am Brupbacherplatz nachher (2013): Es ist ein Platz mit Aufenthaltsbereichen entstanden.



INVESTITION IN EIN NORMALES STÜCK STADT

Wer heute zu Fuss vom Bullingerplatz über den Anny-Klawwa-Platz zum Lochergut und weiter über den Brupbacher-Platz zur Weststrasse geht, empfindet das Konglomerat von Bauten unterschiedlicher Epochen, mit Strassen, die zum Flanieren, Plätzen, die zum Ruhen und Cafés und Geschäften, die zum Innehalten einladen, als Inbegriff städtischer Lebensqualität.

Alles ganz gewöhnlich, denkt man. Dies aber nur, weil man entweder nicht weiss, wie es früher hier war oder weil wir Menschen die Kunst des schnellen Vergessens beherrschen: Der Verkehr – täglich 40'000 Fahrzeuge – brauste durch die Wohnquartiere vom Hardplatz her bis zum Beginn der Autobahn beim Sihlhölzli. «Westtangente» hiess diese Durchfahrt 40 Jahre lang beschönigend. Eine Tangente berührt eine Kurve an einem Punkt. Doch die Westtangente hat die Stadt nicht an einem Punkt berührt, sondern gleich mit zwei Einbahnachsen zerschnitten. Wer zu Fuss entlang der Weststrasse ging oder das Quartier queren musste, wollte so schnell wie möglich von A nach B kommen. Augen zu und durch, war das Motto.

In der Bevölkerung regte sich Widerstand gegen das Provisorium Westtangente und das ursprünglich geplante Expressstrassen-Ypsilon, das beim Platzspitz zusammengeführt werden sollte. Und so begann eine lange, mühevoll und wendungsreiche Planungs- und Projektierungsgeschichte für eine sinnvolle Verkehrslösung. Viele Verwaltungsstellen und Politiker/innen auf Stufe Stadt, Kanton und Bund waren gezwungen, sich damit auseinanderzusetzen. Die FlaMa West, die – weil so nicht vorgesehen – zunächst gar nicht so hiessen, beschäftigten unzählige Planungs- und Ingenieurbüros. Etliche Rechtsanwälte und Gerichtsinstanzen arbeiteten sich durch meterlange Reihen von Aktenordnern, um auf juristischem Weg zu klären, ob und wie opportun und zulässig die geplanten Massnahmen waren. Dass eine Lösung gefunden wurde, ist dem Bau der Westumfahrung samt Uetlibergtunnel zu verdanken. Der Autobahnring eröffnete die Chance, die von der Westtangente betroffenen Gebiete wirksam vom Verkehr zu entlasten. Dazu war aber zunächst ein Bundesgerichtsentscheid nötig, der bestätigte, dass der Bau der Westumfahrung mit der Realisierung flankierender Massnahmen zu verknüpfen ist.

Die Stadt Zürich und der Kanton Zürich sowie das Bundesamt für Strassen ASTRA haben mit gehörigem Mitteleinsatz ein deutliches Zeichen für eine an der Lebensqualität ausgerichtete Stadtentwicklung gesetzt. Die FlaMa West kosteten rund 100 Mio. Franken. Innerhalb des Perimeters wurden ganze Strassenzüge verkehrsberuhigt, zwei neue Plätze gebaut, sämtliche Verkehrssteuerungen angepasst und insgesamt rund 370 Bäume gepflanzt.



Der Bullingerplatz wird lebhaft genutzt. Lärmimmissionen entstehen weniger durch den Verkehr, sondern durch die Nutzer/innen des Platzes und der angrenzenden Cafés an Sommerabenden.



Die Bullingerstrasse ist genauso wie der Bullingerplatz als Begegnungszone signalisiert und dient nur noch als Quartierstrasse.



An der Weststrasse sind Café und Restaurants mit Aussensitzplätzen entstanden, die zur Belebung des Strassenraums beitragen.



AKTIVE MOBILITÄT PROFITIERT

Einer Vorher-Nachher-Untersuchung hat die Auswirkungen der FlaMa West analysiert (Sauter, 2014). Der Veloverkehr hat markant zugenommen. Entlang der beruhigten Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse hat er sich fast verdreifacht. Selbst auf der belasteten Seebahnstrasse nahm er um 10% zu. Der Fussverkehr hat ebenfalls deutlich gewonnen. Entlang der beruhigten Strassen hat er um gut 20% zugenommen, genauso wie die Strassenquerungen. Ein gemischtes Bild ergibt sich bei den Velos auf dem Trottoir. Zwar hat deren Anteil abgenommen, in absoluten Zahlen fuhren aber mehr Velos auf dem Trottoir als vorher. An den beruhigten Strassen ging der relative Anteil um 65% zurück, absolut nahm die Zahl hingegen um 25% zu. Besonders gewonnen hat die Aufenthaltsqualität. Entlang der beruhigten Strassen verweilen fast doppelt so viele Personen (+89%). Insbesondere die Aussenbereiche von Restaurants und Bars finden grossen Anklang (+158%). Dies weil neue Strassencafés entstanden und die bestehenden ihr Angebot ausgeweitet haben. Dank der neuen Sitzbänke, vor allem an den Plätzen, verdreifachte sich auch deren Nutzung.

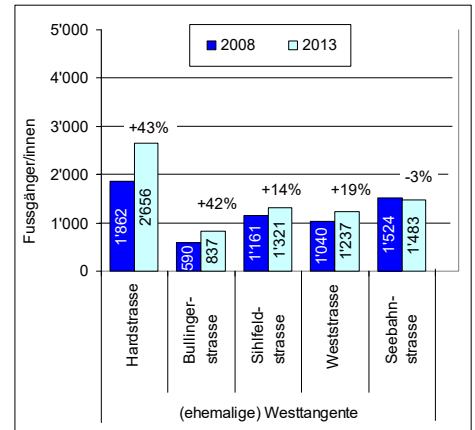
VON STRASSENLÄRM ZU BAULÄRM

Die FlaMa West haben auch zu unbeabsichtigten Effekten geführt. Zweifellos konnten die negativen Verkehrsauswirkungen – wie die Luft- und Lärmimmissionen, die Verkehrssicherheit und die Zerschneidung der Quartiere – unterbunden werden. Die Sihlfeld- und Weststrasse wurden rasch zu ruhigen Quartierstrassen. Zeitweise hörte man aber anstatt des früher omnipräsenten Autolärms vor allem Baulärm – ein Zeichen dafür, dass sich nicht nur der Strassenraum verändert hat, sondern auch die Liegenschaften einen Umgestaltungsprozess durchgemacht haben und sich auch die Bevölkerungsstruktur verändert hat. In der Stadtforschung werden solche Transformationsprozesse als Gentrifizierung bezeichnet. Die FlaMa West machten das Gebiet attraktiv für Investitionen in die Häuser und für die Eröffnung neuer Geschäfte. Dies führte zur Verdrängung der wirtschaftlich schwächeren Bevölkerungsteile, denn viele von ihnen wohnten wegen der tiefen Mieten im Quartier. Weil ihre Liegenschaften saniert oder neugebaut wurden und sie sich die Mieten nicht mehr leisten konnten, sind viele von ihnen weggezogen. Hinzugekommen ist eine neue Klientel; die länger Ansässigen sprechen von einer «Yuppisierung» des Quartiers und bemängeln eine wechselnde anonyme Bewohnerschaft. Die Neankömmlinge hingegen schätzen an ihrer neuen Umgebung die Vorteile der städtischen Vielfalt ohne die Nachteile einer lauten Festmeile in Kauf nehmen zu müssen: «Es ist immer was los, aber nicht so unangenehm, wie wenn man direkt an der Langstrasse wohnen würde.» (Die neue Weststrasse, 2017). Es bleibt abzuwarten, wie sich das Gebiet weiterentwickelt.

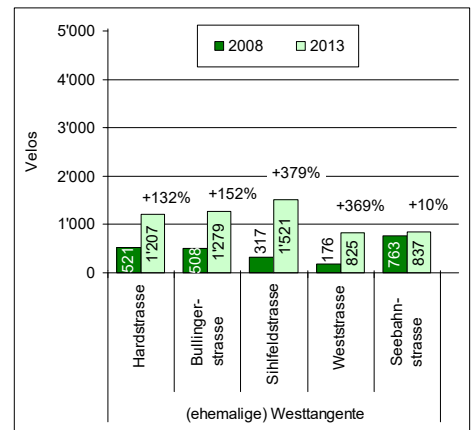
Stadtreparatur pur

Der Symbolcharakter der FlaMa West ist enorm und strahlt auch auf vergleichbare Vorhaben aus. Ganze Stadtquartiere, die jahrzehntlang unter den Folgen des motorisierten Verkehrs litten, konnten aufgewertet werden. Davon profitierten alle, nicht zuletzt auch der Fussverkehr.

Fussverkehr pro Tag entlang der Westtangente 2008 und 2013. Quelle: Sauter 2014



Veloverkehr pro Tag entlang der Westtangente 2008 und 2013. Quelle: Sauter 2014



Anny-Klawa-Platz: Bauminseln unterstreichen die neuen Verweilqualitäten.

Der Baukran zeugt von der regen Bautätigkeit an der zurückgebauten Westtangente.



Verwendete Quellen:

- Themenheft Hochparterre (2014): Flâneur d'Or 2014, Stadtreparatur im Wohnquartier.
- Sauter, Daniel et al (2014): Wirkungsanalyse Flankierende Massnahmen Westumfahrung: Fuss- und Veloverkehr.
- Dozentur Soziologie, Departement Architektur, ETH Zürich (2017, Hrsg.): Die neue Weststrasse.



BIEL: SCHÜSSINSEL

2017

Mit ihren 53'500 Quadratmetern Fläche hat die Schüssinsel der Stadt Biel einen Park von aussergewöhnlichen Dimensionen beschert. Den Nutzungsmöglichkeiten vom Flanieren, Spaziergehen, Spielen, Baden bis hin zu kurzen Wegen in die angrenzenden Stadtviertel sind auf der Insel keine Grenzen gesetzt. Kurzporträt eines ungewöhnlichen Projekts im Herzen der Uhrenmetropole.

SITUATION

Biel, am Ufer des gleichnamigen Sees gelegen, ist die grösste zweisprachige Stadt der Schweiz. Bis in die 1970-er Jahre von starkem Bevölkerungszuwachs geprägt, war die Stadt ab 1975 von der Krise der Uhrenindustrie betroffen. Bis 1998 ging ihre Einwohnerzahl im Vergleich zu den goldenen Jahren um fast 25% zurück. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts erlebt die Stadt einen neuen Aufschwung. Mit hochwertigen städtebaulichen Projekten, dem Bau des Campus der Berner Fachhochschule oder auch des Switzerland Innovation Park Biel/Bienne lockt die Stadt Zuziehende an. Zudem zeichnet sie sich durch ihre weitsichtige Bodenpolitik aus. Als Meisterin des vorausschauenden Handelns und Verhandeln ist es der Politik und der Stadtverwaltung gelungen, geschickt private mit öffentlichen Interessen in Einklang zu bringen.

PROJEKT

Das Projekt Schüssinsel wurde dank der aktiven Land- und Flächennutzungs politik der Stadt möglich. Rund ein Viertel des Stadtgebietes befindet sich heute in ihrem Besitz. Durch Entgegenkommen gegenüber den Forderungen der Swatch-Gruppe und einer grossen Pensionskasse konnte die Stadt, Tausch-, Flurbereinigungs-, Kauf- und Nutzungsvereinbarungen treffen, die zu einem beträchtlichen finanziellen Gewinn führten. Dieser floss nahezu vollständig in das Projekt Schüssinsel, dem weitläufigen öffentlichen Park im Herzen der Stadt, mit dem eine Lücke im Bieler Fusswegnetz geschlossen werden konnte. Der Park vereint vielfältige Nutzungsmöglichkeiten in sich, vom Flanieren und Umherstreifen bis zur puren Erholung.



EIN LÜCKENLOSES NETZ

Wer Biel auf gesamter Länge durchschreitet, der begegnet der Schüss, das Rückgrat der Stadt. Der Fluss verbindet den See mit den Hochschulen, dem Bahnhof, dem Zentralplatz, neuen Wohnvierteln, dem OMEGA Museum und führt fast bis zum neuen Sportareal mit seiner Kombination aus Eissporthalle und Fussballstadion. Zwar gab es bereits Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr westlich des Flusslaufs, nicht jedoch auf der östlichen Seite. Der Ansturm der BesucherInnen per Velo oder zu Fuss beweist, dass die Schüssinsel das Bedürfnis nach einer durchgehenden Verbindung und einem hochwertigen Erholungsraum befriedigt. Mit einer derart hochwertigen Ergänzung kann das Fuss- und Velowegnetz nur an Attraktivität gewinnen.



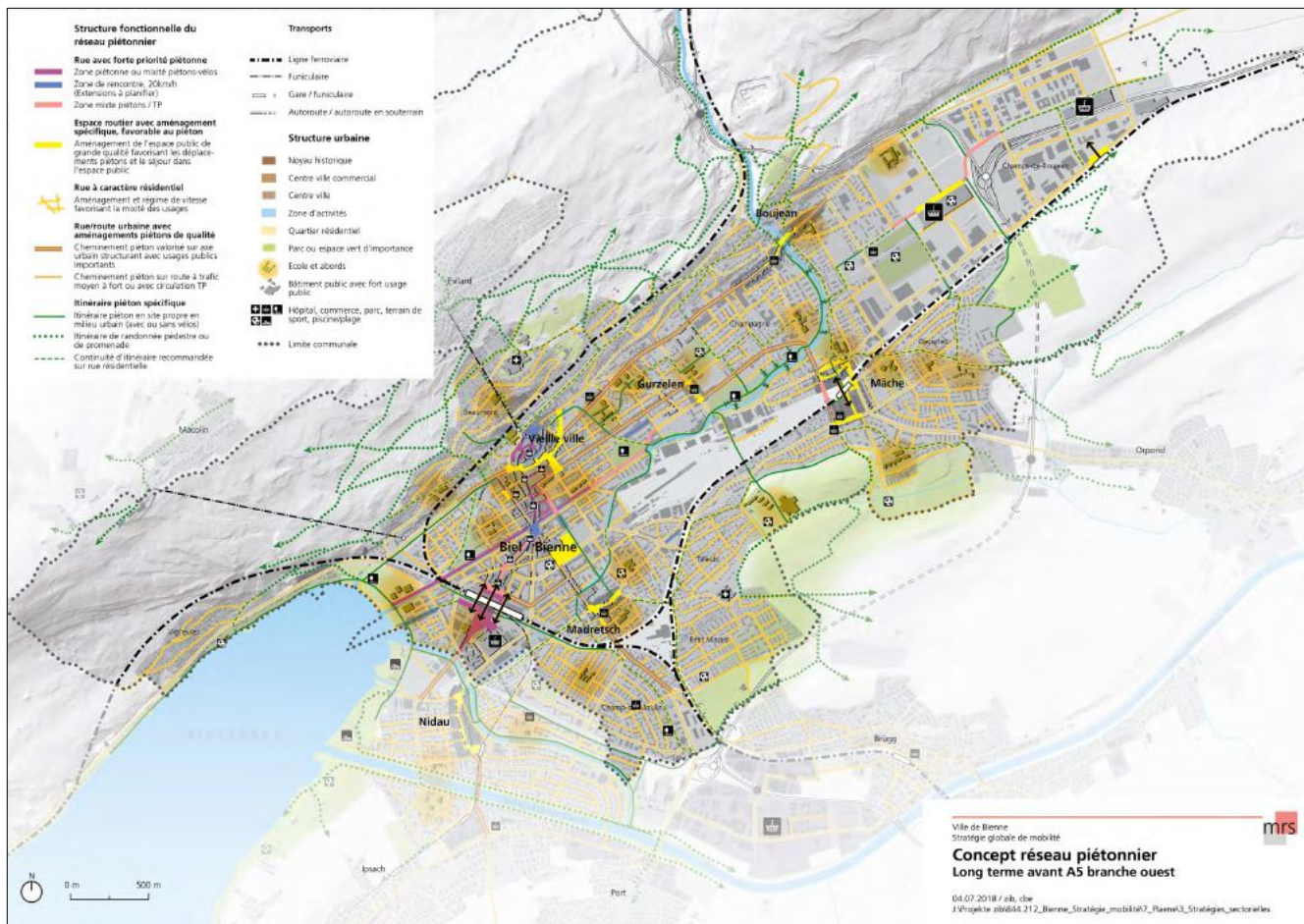
Das reichhaltige Wegangebot verhindert Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr. Weder Unfälle noch Beschwerden sind zu verzeichnen.

ALLE KOMMEN AUF IHRE KOSTEN

Neben ihren Verbindungsfunktion im Wegnetz bietet die Schüssinsel weitere vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Nah am Wasser laden die flachen Uferböschungen zum Schlendern und Entspannen ein. Die in weiten Teilen kanalisierte Schüss öffnet sich an dieser Stelle: ein Ort für Erfrischung und direkten Kontakt mit dem Wasser, von dem die Stadtbevölkerung profitiert. Zahlreiche Wege rufen SpaziergängerInnen und Flaneure auf den Plan. Der grosszügig dimensionierte Hauptweg ist alle diejenigen geeignet, die zügig vorankommen wollen. Die kleineren Pfade erinnern an den Flusscharakter des Ortes: sie bieten Bewegungsfreiheit, mäandrieren und durchweben Baumgruppen, die wie grüne Inseln wirken. Schliesslich bereiten die zahlreichen Spielplätze, ob gestaltet oder naturbelassen, den kleinen (und grossen) BesucherInnen Freude. Auch abwechslungsreich gestaltete Bänke finden sich unterwegs reichlich.



Der Spielplatz lockt Klein und Gross an.





EINE INSEL DER FREIHEIT

605 Bäume von 18 einheimischen Arten, ergänzt durch rund 850 Büsche, erfreuen den Blick der Flaneure und tragen zum Gedeihen von Fauna und Flora bei. Mit ihrer Bepflanzung erinnert die Schüssinsel bisweilen an die Ästhetik englischer Gärten und steht damit in Kontrast zu ihrer städtischen Umgebung. Hier können die Zufussgehenden ihrer Neugier freien Lauf lassen, denn die Gestaltung drängt sie geradezu, die Umwelt zu entdecken. Keine Barrieren, keine Zäune, sondern ein fast im Naturzustand belassener, fantastischer Ort, an dem dichtere Vegetationsabschnitte Rückzugsräume für die Tierwelt bieten. Fahrzeuge verkehren hier selbstverständlich nicht, abgesehen von den Velos, mit denen sich die Fussgänger arrangieren können. Beim Verlassen der Schüssinsel ist man beinahe schockiert, sich mit einem kleinen Stück Trottoir begnügen zu müssen und der Schüss nicht mehr zu lauschen, die an dieser Stelle von einem Kanalrohr aus Beton verschluckt wird; ihr leises Rauschen verschwindet im Verkehrslärm.

ARTENVIELFALT

Die Insel rückt die Artenvielfalt der Pflanzen genauso wie die Tierwelt ins rechte Licht. Früher war die Schüss kanalisiert, ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse heimischer Fischarten. Die Brütlinge, denen es an Flusskieseln, an geschützten Stellen und unterschiedlichen Fließgeschwindigkeiten fehlte, hatten keine Überlebenschance. Mit der Umgestaltung der Schüssinsel wurden Holzstrukturen in das Flussbett eingelassen, die ein ideales Habitat für Fische darstellen. Der Fluss weist nun auch tiefere Stellen auf und variiert die Fließgeschwindigkeit. Der Erfolg hat nicht lange auf sich warten lassen; die vorgenommenen Zählungen sind beeindruckend: ein Anwachsen der Forellenbestände um 235%, die Groppen nahmen sogar 1020% zu! Ermutigende Zahlen, die belegen, dass die Umgestaltung eines Flussraumes sowohl einen Nutzen für die Bevölkerung als auch für die Tierwelt bewirken kann, wenn sämtliche Akteurguppen in das Projekt eingebunden werden.



Die Bäume wachsen und werden bald vielbegehrte Schattenplätze für die Siesta bieten.



Foto: Christophe Iseli

Holzstrukturen wurden entlang der Ufer angebracht und bieten geschützte Stellen für Fische.



Foto: Daniel Bernet

Diagonale Barrieren verändern die Strömung des Flusses und lassen unterschiedliche Wassertiefen entstehen.



An heißen Sommertagen ist die Schüss zum beliebten Badeort geworden.

GESCHICHTE EINES HERBSTSPAZIERGANGS

Hinter einem Wolkenschleier wirft die Herbstsonne ein zaghaftes Licht auf die Uhrenstadt. Der Wind weht ein wenig kräftiger, orange gefärbte Blätter wirbeln durch die Luft. In dieser Zeit wickeln sich die einen in dicke Mäntel, während die anderen noch in Shorts spazieren gehen. Lesende auf Bänken, Kundinnen vor der Buvette, Familiengespräche am Tisch, befreundete Paare mit Kindern, einsame Spaziergänger. Drei Männer spielen Backgammon,

unweit von ihnen diskutiert man über die Massnahmen zur Eindämmung des Corona-Pandemie. «Ein Super-Treffpunkt», bekomme ich zu hören. Oder auch: «Gutes Essen, hier kommen wir jetzt öfter her!» Ein paar Schritte weiter treffe ich Daniel und Susan, beide im Ruhestand. «Wir wohnen gleich um die Ecke; was für ein Glück, so weit gehen zu müssen, um einen so schönen Ort zu finden» meint Susan, ihre Gehhilfe mit beiden Händen fest umklam-



mernd. «Kommen Sie auf dem Kiesweg mit ihrem Rollator zu recht?», frage ich sie. «Das geht schon, ja sicher!» Schon bei meinen ersten Ausflügen auf die Schüssinsel war ich angenehm überrascht von den vielfältigen Nutzungen. Auch von den Velofahrern, die es zwar manchmal eilig haben und den Weg als Transitstrecke benutzen. Aurélie Dubuis, Projektleiterin bei der Stadt Biel bestätigt: «Soweit wir informiert sind, gab es keine Unfälle.» Vor mir begegnen sich Roller, Velos, Fussgänger, ein Kinderwagen und eine Person im elektrischen Rollstuhl. Ich bleibe stehen und beobachte die Szene. Der Raum ist grosszügig bemessen. Man weicht sich aus, alle drosseln das Tempo, ein «Merci!» und ein «Danke!» beiderseits des Wegs, und dann geht's weiter. Ich wechsle ein paar

Worte mit Mathilde, die ihre beiden auf dem Spielplatz umhertollenden Kinder beaufsichtigt: «Dieser Park ist echt Klasse. Der einzige Wermutstropfen: Es fehlen Veloabstellplätze. Im Sommer, wenn es hier richtig voll ist, bleibt nichts anderes übrig, als das Rad auf der Erde herumliegen zu lassen.» Ein Gruppe antwortet mir: «Wir kommen im Sommer oft hierher. Das ist ein Ort zum Entspannen!» Ich erinnere mich an einen Ausspruch eines meiner Geografiedozenten: «Um eine Stadt zu begreifen, betrachtet sie und beobachtet das Spektakel, das sich im öffentlichen Raum abspielt!» Es wird schon dunkel, ich begeben mich zum Bahnhof und während ich Reisenden ausweiche, vermisse ich schon den Mikrokosmos der Schüssinsel.

EIN HANDFESTES TAUSCHGESCHÄFT

Einer der Erfolgsfaktoren für die Umgestaltung der Schüssinsel ist die aktive Land- und Flächennutzungspolitik. Als Eigentümerin mehrerer an den Park angrenzender Grundstücke hat die Stadt entschieden gehandelt und die Flächen auf bestmögliche Art neu zugewiesen. Das Beispiel zeigt, wie wichtig es aus Sicht der öffentlichen Hand ist, Entwicklungen zu antizipieren, aber auch in Grundbesitz zu investieren. Ein solches Pfand in der Hand vereinfacht es, ein Wörtchen mitzureden und Stadtentwicklung proaktiv zu betreiben. Das Projekt hat überdies dazu beigetragen, Quartiere, die durch den Fluss voneinander getrennt waren, wieder zu verbinden – ein zusätzlicher Trumpf für die Stadt.



DER RÜCKBLICK IST INSPIRIEREND

Im Interview blickt Monika Litscher, Geschäftsleiterin von Fussverkehr Schweiz auf die zehn Austragungen des Flâneur d'Or zurück. Sie stellt fest, dass sich einige wesentliche Herausforderungen im Lauf der Zeit nicht verändert haben und erklärt, wieso ein solcher Preis weiterhin wichtig ist.

Der Flâneur d'Or hat zum zehnten Mal stattgefunden. Was fällt in der Rückbetrachtung auf?

Die Vielfalt der ausgezeichneten Infrastrukturen, ihre Situierung, ihr Design, ihre Nutzung, ihr Entstehungsprozess und ihr gesellschaftlicher Anspruch ist beeindruckend. Der Rückblick ist inspirierend und verdeutlicht, was angemessen wäre. Ich denke etwa an die Umnutzung des stillgelegten Bahntrassees in Naters, wo ein roter Teppich für Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerollt wird. Ein solches Projekt nimmt auch internationale Trends auf und setzt sie im Schweizer Kontext um. Über die Jahre lässt sich ein eigenständiger Umgang mit Infrastruktur und Fussverkehr beobachten: Heute sind den Gemeinden und Fachbüros die Bedürfnisse der Menschen in den öffentlichen Räumen besser bewusst. Die Perspektive der Menschen zu Fuss einzunehmen und Lebensräume zu denken und zu planen, ist heute üblicher. Wohl haben sich die Preisträger immer schon umsichtig solche Gedanken gemacht, sonst hätten sie ihre Projekte kaum bei diesem Wettbewerb eingereicht.

Noch wichtiger ist die mediale Vermittlung geworden. Sie trägt zur Wirksamkeit und Bedeutung des Zufussgehens in Politik, Fachwelt und Gesellschaft bei. Dazu steuern wir mit dem Flâneur d'Or, den wir im Auftrag vom ASTRA, weiteren Partnern und vor allem auch dank den Wettbewerbsteilnehmenden durchführen, als Fachverband gerne etwas bei.

Inwiefern haben sich die Herausforderungen und Themen, mit denen sich die Wettbewerbsbeiträge auseinandergesetzt haben, im Lauf der Zeit verändert?

ML: Auffallend finde ich, dass gewisse Herausforderungen unverändert aktuell sind. Zwar geht es beim Flâneur d'Or um die Auszeichnung von ge-



Monika Litscher ist Geschäftsleiterin von Fussverkehr Schweiz und war Jurymitglied bei der Jubiläumsaustragung des zehnten Flâneur d'Or.

lungenen Umsetzungen zugunsten der Fussverkehrs. Doch verweist der Preis immer auch auf das Ringen um Anerkennung des Zufussgehens im hierarchischen Gefüge von Mobilitätsformen. So zeigt sich, dass Ansätze und Forderungen eines Hans Boesch, der in den 1990er Jahren zur Bedeutung, Attraktivität und Akzeptanz von «Fussgängeranlagen» geforscht hat, noch lange nicht selbstverständlich erfüllt werden. Hochwertig gestaltete Räume, die Menschen zu Fuss Bewegung, Begegnung und sinnliche Erfahrungen ermöglichen, sind keine Selbstverständlichkeit. Ein Blick auf die Entstehungsgeschichten der Flâneur d'Or-Projekte zeigt weiter, dass oft lange Prozesse und zähe Verhandlungen notwendig sind. Bis ein gebauter Raum den Menschen zu Fuss attraktives Bewegen und Begegnen ermöglicht, und somit einen öffentlichen Wert generiert, braucht es immer genügend Ressourcen und ein Zusammenwirken von Politik, Verwaltung, Privaten und weiteren Organisationen. Erfreulicherweise gelingen solche Prozesse immer wieder. Ein Beispiel ist die im Jahre 2001 ausgezeichnete Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf FuVeMo, eine Art Reallabor, wo auch lustbezogen geprübelt und getestet wurde. Als Fachverband fokussiert Fussverkehr Schweiz auf die Menschen zu Fuss, deren Infrastruktur und Interessen. Doch ohne fruchtbare Partnerschaften kommen wir nicht voran und der Flâneur d'Or ist ein Beispiel dafür. So besteht seit Beginn

des Wettbewerbs eine enge Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub der Schweiz VCS. Anfänglich war der VCS federführend und auch wenn Lead gekehrt hat, profitieren die beiden Verbände bis heute voneinander.

Die Wettbewerbsbeiträge verdeutlichen lohnende Kollaborationen und Aus-handlungsprozesse, die Lebensbedingungen für Menschen gestalten. Als Beispiel möchte ich die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung in der Stadt Zürich im Jahr 2014 erwähnen. Dank dem Zusammenspiel unterschiedlicher staatlicher, kantonaler und städtischer Akteur/innen konnte eine Fehlplanung der 1960er Jahre nach gut vierzig Jahren behoben werden. Flankierenden Massnahmen, Parks, Begegnungszonen und Tempo 30 sei Dank, errangen einige vorher stark vom motorisierten Verkehr zerschnittene Quartiere Lebensqualität zurück. Ein überfälliger und trotzdem grosser Schritt der Stadtentwicklung für Menschen zu Fuss.

Vergleicht man Juryberichte und Projekteingaben aus den 1980er- und 1990er-Jahren mit denjenigen aus heutiger Zeit, hat sich die formale Qualität doch ziemlich verändert?

Die letzten zehn Preisvergaben ziehen sich über einen Zeitraum, in dem sich die Verarbeitung von Arbeitsmaterialien und die Kommunikation über Projekte stark gewandelt hat. Was gleich bleibt, ist der Anspruch prominent über den Preis zu berichten. Fussverkehr Schweiz gewährleistet diesen dank der langjährigen Medienpartnerschaft mit der Zeitschrift «Hochparterre». Wenn über sorgfältige designte Spazierinfrastruktur informiert werden soll, fühlen wir uns da sehr gut aufgehoben.

Wie ist das Siegerprojekt des zehnten Flâneur d'Or in den Reigen der bisherigen Siegerprojekte einzuordnen?

Das Siegerprojekt «Neugestaltung Rathausstrasse – Liestal» zeigt exemplarisch, wie eine sorgfältige Umgestaltung in einem Ortszentrum, ob städtisch oder dörflich situiert, im Alltag funktionieren und gelingen kann. Das Zusammenspiel der Gestaltung mit der Nutzung bewirkt eine entspannte Atmosphäre. Die Akteurinnen und das Gewerbe vor Ort sind involviert, ihre Fassaden sind meist durchlässig. Möglich sind ein distanzierteres Beobachten, flüchtiges Grüssen und ein kurzer oder langer Schwatz mit näheren Kontakten. Bewegung, Ruhe und Pause lassen sich bei Bedarf mit Begegnungen koppeln. Das scheint auf den ersten Blick vielleicht wenig spektakulär und normal. Selbstverständlich ist das aber nicht. Leider. Es ist aber essentiell für jede Gemeinde, jede Nachbarschaft, jedes Quartier.



Rathausstrasse Liestal: Durch eine entspannte Atmosphäre gekennzeichnet.

Es existieren viele, zum Teil auch artverwandte Wettbewerbe; braucht es den Flâneur d'Or in Zukunft überhaupt noch?

Aus Sicht von Fussverkehr Schweiz ist dieser Preis Auszeichnung und gleichzeitig Inspiration. Er anerkennt die Bemühungen, den Prozess und den infrastrukturellen Output von Fachleuten. Die Form und der Prozess der Preisvergabe werden sich wohl immer mal wieder verändern. Ständen früher nüchtern Infrastrukturen im Vordergrund, die genügend Sicherheit ermöglichen, wird jetzt mit dem Begriff «Flâneur» auf ein mehr erlebnisorientiertes Gehen im öffentlichen Raum verwiesen.

Die gegenwärtigen Entwicklungen stellen uns im Bereich der Mobilität viele Herausforderungen; ich denke da an die digitale Durchdringung aller Lebensbereiche, an den demografischen Wandel und last, but not least an die Klimakrise. Dabei stellt sich die Frage, wie wir unsere öffentlichen Räume gestalten, welche Mobilität wir für welchen Zweck ermöglichen und wie wir mit Raum und Zeit umgehen wollen. Auch wenn das nicht alle wahrhaben wollen, das Zufussgehen wird zentral für Mensch und Gesellschaft bleiben: Körper und Geist wollen bewegt werden, soziale Interaktionen im Alltag sind unabdingbar und der nachhaltige Umgang mit der Umwelt ist nötiger denn je. In dem Sinne freue ich mich auch in Zukunft auf zahlreiche spannende Projekte, die das Zufussgehen mit guter, hochwertiger und raffinierter Infrastruktur ermöglichen. Wir würdigen ihren Wert gerne mit einem Preis.



Rathausstrasse Liestal: Nebeneinander von informellem Begegnen und Kommerz.

