

HOCH PART ERRE



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Themenheft von Hochparterre, April 2021 |
Cahier thématique de Hochparterre, avril 2021 |
Quaderno tematico di Hochparterre, aprile 2021

Flâneur d'Or 2020

Wettbewerb für die fussgängerfreundliche Gestaltung von Strassen, Wegen und Plätzen |
Concours pour l'aménagement de rues, de chemins et de places favorables aux déplacements à pied |
Concorso per il riassetto viario, favorevole alla mobilità pedonale, di strade, vie e piazze





In der Rathausstrasse in Liestal sollen alle aneinander vorbeikommen, Vorrang haben jedoch die Fussgängerinnen und Fussgänger. |
Tout le monde doit pouvoir se croiser dans la Rathausstrasse à Liestal; ce sont toutefois les piéton-ne-s qui ont la priorité.

Zu Fuss in der Stadt

Alle drei Jahre zeichnet der Flâneur d'Or fussgängerfreundliche Strassen, Wege und Plätze aus – nun bereits zum zehnten Mal. Die Jury aus Urbanistinnen, Architekten, Ingenieurinnen, Journalisten und Landschaftsarchitektinnen konnte aus dem Vollen schöpfen. Nach der ersten Beurteilungsrunde blieben 14 Projekte im Rennen. Um deren Güte vor Ort zu prüfen, hat die Jury sie zu Fuss erkundet. Am Ende bestimmten die zehn Jurorinnen und Juroren den Gewinner, vergaben sieben Auszeichnungen und zwei Erwähnungen. Oben auf dem Podest des Flâneur d'Or 2020 steht der Umbau der Rathausstrasse in Liestal. Dort hat sich Gutes getan: Die Ein- und Anwohner, die Besucherinnen, die Wirte und die Ladenbesitzerinnen von Liestal haben ein mustergültig gestaltetes Stück Altstadt erhalten, das ganz auf die Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet ist. **Köbi Gantenbein**

À pied en ville

Tous les trois ans, le Flâneur d'Or récompense des rues, des chemins et des places favorables aux déplacements à pied – en 2020 pour la dixième fois. Le jury composé d'urbanistes, d'architectes, d'ingénieur-e-s, de journalistes et d'architectes paysagistes n'a eu que l'embarras du choix. Après une première sélection, 14 projets restaient en lice. Pour en évaluer sur place la qualité, le jury les a explorés à pied. Au final, les dix membres du jury ont sélectionné le lauréat et ont attribué sept distinctions et deux mentions. C'est la transformation de la Rathausstrasse à Liestal qui a remporté le Flâneur d'Or 2020. Cette réalisation exemplaire au cœur de la vieille ville de Liestal, entièrement axée sur les déplacements à pied, apporte une nette amélioration du cadre de vie aux habitant-e-s et aux riverain-e-s, aux visiteur-euse-s et aux commerçant-e-s.

A piedi in città

Ogni tre anni il concorso Flâneur d'Or premia la riorganizzazione di strade, vie e piazze a misura di pedone, quest'anno per la decima volta. La giuria, composta da urbanisti, architetti, ingegneri, giornalisti e architetti paesaggisti, non ha avuto che l'imbarazzo della scelta: dopo un primo turno di valutazione, sono rimasti in lizza 14 progetti. Per verificarne la qualità dal vivo, la giuria li ha visitati a piedi in loco. I dieci giurati hanno infine scelto il progetto vincitore e assegnato sette distinzioni e due menzioni. In cima al podio di Flâneur d'Or 2020 c'è la ristrutturazione della Rathausstrasse di Liestal. È stato eseguito un ottimo lavoro: la popolazione residente, i visitatori, i ristoratori e i negozianti di Liestal hanno potuto riappropriarsi di un pezzo di città vecchia dal design esemplare, destinato esclusivamente ai pedoni.

Inhalt | *Sommaire* | *Indice*

4 Bodenständige Grandezza | *Grandeur et ancrage local* | *Grandezza funzionale*

Die Umgestaltung der Rathausstrasse in Liestal gewinnt den Flâneur d'Or 2020. | *Le réaménagement de la Rathausstrasse à Liestal remporte le Flâneur d'Or 2020.* | *La riqualificazione della Rathausstrasse di Liestal vince il Flâneur d'Or 2020.*

14 Zu Fuss durch Stadt und Dorf | *À pied en ville et au village* | *Attraverso villaggi e città*

Das Gehen zu Fuss ist der Grundpfeiler der Mobilität. Eine Würdigung. | *Hommage à la marche à pied, pilier de la mobilité.* | *Camminare a piedi è la forza primordiale di mobilità. Un riconoscimento.*

22 Auszeichnungen | *Distinctions* | *Distinzioni*

Sieben vorbildliche Projekte in der ganzen Schweiz. | *Sept projets exemplaires dans toute la Suisse.* | *Sette progetti esemplari selezionati in tutta la Svizzera.*

29 Erwähnungen | *Mentions* | *Menzioni*

Attraktive Treppen und eine intelligente Ampel. | *Des escaliers attrayants et un feu tricolore intelligent.* | *Gradini allettanti e un semaforo intelligente.*

30 Die acht Maximen für das Gehen | *Les huit maximes pour les déplacements à pied* | *Otto massime per i pedoni*

Von Köbi Gantenbein für die Fussgängerinnen und Fussgänger. | *De Köbi Gantenbein pour les piéton-ne-s.* | *Da Köbi Gantenbein per i pedoni.*

Impressum | *Impressum* | *Colofone*

Verlag | *Édition* | Casa editrice Hochparterre AG Adressen | *Adresses* | *Indirizzi* Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon +41 44 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch

Verleger | *Éditeur* | *Editore* Köbi Gantenbein Geschäftsleitung | *Direction* | *Direzione* Andres Herzog, Werner Huber, Agnes Schmid Verlagsleiterin | *Directrice des éditions* | *Direttrice editoriale* Susanne von Arx Konzept und Redaktion | *Conception et rédaction* | *Progettazione e redazione* Köbi Gantenbein, Anna Raymann Fotografie |

Photographie | *Fotografia* Derek Li Wan Po, www.dereklwanpo.photography Art Direction | *Conception graphique* | *Direzione artistica* Antje Reineck Layout | *Mise en pages* | *Impaginazione* Sara Sidler Produktion | *Production* | *Produzione* Linda Malzacher Korrektorat Elisabeth Sele, Dominik Süess Traduction Annie Jeamart | *Traduzione* Giuliana Soldini Lithografie | *Lithographie* | *Litografia* Team media, Gurtnellen Druck | *Impression* | *Stampa* Stämpfli AG, Bern

Herausgeber | *Directeur de la publication* | *Editore* Hochparterre in Zusammenarbeit mit Fussverkehr Schweiz | *Hochparterre en collaboration avec l'association Mobilité piétonne Suisse* | *Hochparterre in collaborazione con l'associazione Mobilità pedonale Svizzera* Bestellen | *Commandes* | *Ordinazione* shop.hochparterre.ch, Fr.15.–, € 12.–



Die Neugestaltung macht aus einer Strasse 54 Plätze. |
La rue réaménagée dispose de 54 terrasses.

Bodenständige Grandezza

Grandeur et ancrage local

In Liestal ist mit ländlichem Pragmatismus eine Flaniermeile entstanden, die anderen Städten Vorbild sein wird. | *Le pragmatisme rural a fait naître à Liestal une artère piétonne propice à la flânerie qui servira d'exemple à d'autres villes.*

Text | Texte: Anna Raymann



Die umgestaltete Rathausstrasse holt die Fussgängerinnen und Fussgänger zurück ins Zentrum von Liestal. |
La Rathausstrasse réaménagée fait revenir les piéton-ne-s au centre de Liestal.



Die neue Liestaler Flaniermeile ist in Teamwork entstanden. | La nouvelle rue piétonne de Liestal est le résultat d'un travail d'équipe: Franz Kaufmann (ehemaliger Stadtrat), Dominic Brunner (ehemaliger Leiter Tiefbauamt), Christian Stauffenegger (Gestalter), Lukas Ott (ehemaliger Stadtpräsident) hinten v.l. n. r. Daniel Spinnler (Stadtpräsident), Thomas Noack (Leiter des Bereichs Hochbau und Planung) vorne v.l. n. r.

Vier Jahrzehnte und ein Loch in der Strasse hat es gebraucht, bis Liestal seine Rathausstrasse sanieren liess. Drei Jahre nach dem Bau ist nun alles ganz selbstverständlich: der Markt am Samstag, der Bummel von Geschäft zu Geschäft, der Café crème auf dem Vorplatz bei Angolo Dolce. Die Rathausstrasse sieht aus, als wäre sie schon immer auf diese Weise da gewesen, und so nehmen die Menschen sie auch wahr. Wie es davor gewesen sei? Man zuckt mit den Achseln. Die Rathausstrasse ist als Durchfahrtsstrasse gewachsen, durch die sich noch bis weit ins 20. Jahrhundert der gesamte Nord-Süd-Verkehr zwängte. Später nannte man sie Fussgängerzone, dann Begegnungszone, drosselte den Autos das Tempo und sprach den Zufussgehenden den Vortritt zu. Doch ein Namenswechsel allein reicht nicht. Die Strasse schlug weiterhin eine Bresche vom Regierungsgebäude im Norden zum Törli im Süden. Die Fussgängerinnen teilten das Trottoir mit den Cafés und den Kundenstoppeln vor den Geschäften. Parkplätze für Autos und Velos schmälerten den Fussweg zusätzlich.

Unspektakulär, bodenständig, zurückhaltend

Der Entwurf von Stauffenegger + Partner nimmt der Rathausstrasse nun das Tempo. Eine geebnete Asphaltfläche löst das Trottoir auf. Granit-Naturstein-Bänder führen rechtwinklig von der Abwasserrinne in der Mitte zu den Parzellengrenzen und spiegeln die historischen Fassaden. Die Markierungen schaffen 54 unterschiedlich grosse Vorplätze, die die Anrainer intuitiv nutzen. Das grafische Muster rhythmisiert die Strasse. Die von Burri Public Elements eigens angefertigten Bänke – ihrer runden Form wegen heissen sie «Sombbrero» – sind wie Inseln in das Netz eingefügt. Ansonsten ist die Gestaltung vor allem das, was nicht da ist: kein Denkmal, keine Verkehrsschilder, noch nicht mal Abfallkübel versperren den Durchgang.

Etwa drei Viertel der Baukosten schluckte der Tiefbau. «Es ist unspektakulär», sagt Gestalter Christian Stauffenegger. «Es ist bodenständig», sagt Stadtpräsident Daniel Spinnler. «Es ist zurückhaltend», sagt der Leiter des Bereichs Hochbau und Planung Thomas Noack. Es ist eine

Il a fallu quatre décennies et un trou dans la chaussée pour que Liestal fasse rénover sa Rathausstrasse. Trois ans après les travaux, tout est désormais tout à fait naturel: le marché du samedi, la balade de magasin en magasin, le grand crème à la terrasse du café italien Angolo Dolce. On dirait que la Rathausstrasse a toujours été ainsi, c'est le ressenti des gens. Mais comment c'était avant? Un simple haussement d'épaule pour toute réponse! La Rathausstrasse s'est développée en tant qu'artère de transit par où l'ensemble du trafic nord-sud se frayait un passage jusque tard dans le 20^e siècle. Plus tard, on l'a appelée zone piétonne, puis zone de rencontre et les automobilistes furent priés de ralentir alors que la priorité était donnée aux piétons. La rue continuait à ouvrir une simple brèche du bâtiment gouvernemental au nord jusqu'à la Törli au sud. Les piéton-ne-s se partageaient les trottoirs avec les cafés et les rabatteurs devant les magasins. Les places de stationnement pour les voitures et les vélos contribuaient à les réduire encore plus.

Peu spectaculaire, ancré dans le local et discrète

Le projet de Stauffenegger + Partner a désormais mis un frein au rythme de la Rathausstrasse. Une surface aplanie en asphalte remplace le trottoir. Des bandes de granit qui partent à angle droit du caniveau au milieu jusqu'aux limites des parcelles renvoient aux façades historiques. Ces marquages créent 54 terrasses de différentes tailles que les riverain-e-s utilisent de manière intuitive. Les bancs fabriqués spécialement par Burri Public Elements – dénommés «Sombbrero» à cause de leur forme ronde – forment des îlots qui s'intègrent dans le réseau. Sinon, l'aménagement se définit surtout par ce qu'il n'y a pas: pas de monument, pas de panneaux de signalisation, il n'y a même pas de poubelles qui bloquent le passage.

Les trois quarts des coûts de construction ont été sacrés au génie civil. «C'est une réalisation peu spectaculaire», dit le concepteur Christian Stauffenegger. «Elle est ancrée dans le caractère local», dit le maire Daniel Spinnler. «C'est une réalisation discrète», dit le directeur de la

Sanierung Rathausstrasse, Liestal BL, 2017
Auftraggeberin | *Maître d'ouvrage*: Stadt Liestal, Bereich Hochbau und Planung | *Ville de Liestal, division bâtiments et planification*
Planung | *Planification*: Stauffenegger + Partner, Basel
Ingenieure | *Ingénieurs*: Holinger, Liestal
Lichtplanung | *Planification de l'éclairage*: Art Light, St. Gallen

Möblierung | *Ameublement*: Burri Public Elements, Glattbrugg
Kosten | *Coûts*: Fr. 3,9 Mio.
Motion und Überweisung an den Stadtrat | *Motion et transmission au Conseil municipal*: 2014
Studienauftrag und Projekt-auftrag | *Mandat d'étude et mandat de projet*: 2015 bis | à 2016
Bauphase | *Phase de construction*: Februar bis Oktober 2017 | *février à octobre 2017*

Flaniermeile, die gut funktioniert, sagt die Jury des Flâneur d'Or. In Kreisen entwickelte sich Liestal um den Kern herum. Thomas Noack: «Mit Parkhäusern am Rand der historischen Altstadt und Geschäften im Zentrum wollte man das Stedtli zu einem belebten Einkaufszentrum machen.»

Stadtentwicklung in Liestal

Der Prozess begann um 2000. Der Bahnhof sollte nicht länger «nach Provinz aussehen». Die Kantonsbibliothek mit dem Schriftzug «à la» auf dem Dach macht Liestal schon bei der Einfahrt mit dem Zug sicht- und wiedererkennbar. Eine Umleitung beruhigte den Verkehr und schuf Raum für den Postplatz. 2011 bauten Christ & Gantenbein das Bürogebäude «Uno» am Bahnhof, 2016 gewannen sie den Wettbewerb für das Postgebäude südlich des Bahnhofs. Folgt man der ehemaligen Stadtgrenze, gelangt man über den vor zehn Jahren umgestalteten Wasserturmplatz zum Törli, das den Eingang zur Rathausstrasse bildet, sowie zum 2013 renovierten Bücheliplatz, wo sich ein Warenhaus und ein Parkhaus in unmittelbarer Nähe des Stedtli befinden. Am Orisbach entstehen neue Wohnungen, und auf dem Ziegelhof-Areal wirkt die Basler Architektin Barbara Buser. All diese Etappen beleben das Zentrum von Liestal, das bis 2017 als Durchfahrtsstrasse gestaltet war. «Die Stadtentwicklung der letzten Jahre lief auf eine Neugestaltung der Rathausstrasse hinaus», sagt Thomas Noack heute. «Ohne die anderen Projekte hätte die Rathausstrasse nicht dieselbe Wirkung. Sie ist ein wesentlicher Baustein im Gesamtbild.»

Vierzig Jahre Diskussion

Schon in den 1980er-Jahren lag der erste Entwurf für eine Sanierung der Rathausstrasse vor, doch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger lehnten ihn ab. Auch der Planungskredit für eine Sanierung scheiterte Ende der 1990er-Jahre an der Urne. Liestal fehlte das Geld für grosse Würfe. Aber nachdem der damalige Präsident der Finanzkommission und heutige Stadtpräsident Daniel Spinnler auf dem Weg zur Bäckerei über ein Loch im Bodenbelag →

division de la construction et de la planification Thomas Noack. C'est une artère piétonne qui marche bien, dit le jury du Flâneur d'Or. La ville de Liestal s'est développée en cercles autour du centre. Thomas Noack: «Avec des parkings en bordure de la vieille ville historique et des magasins au centre, on a voulu faire de la Stedtli un centre commercial animé.»

L'évolution de la ville de Liestal

Lorsque l'on suit l'ancienne limite de la ville, on arrive, en passant par la place du château d'eau qui a été transformée il y a dix ans, à la Törli, qui constitue l'entrée de la Rathausstrasse, ainsi qu'à la Bücheliplatz, rénovée en 2013, où se trouve un centre commercial et un parking à plusieurs niveaux à proximité immédiate de la Stedtli. De nouveaux appartements voient le jour dans le quartier à proximité de l'Orisbach tandis que l'architecte bâloise Barbara Buser s'active sur le site de l'ancienne brasserie Ziegelhof. Toutes ces mesures redonnent vie au centre de Liestal qui était aménagé jusqu'en 2017 en route de transit. «L'évolution de la ville au cours des dernières années a débouché sur un réaménagement de la Rathausstrasse», dit aujourd'hui Thomas Noack. «Sans les autres projets, la Rathausstrasse n'aurait pas le même effet. Elle est un élément essentiel de l'ensemble.»

Quarante ans de discussions

Dans les années 80, il y avait déjà eu un premier projet de rénovation de la Rathausstrasse mais il avait été rejeté par les électeur-riche-s. Même le crédit de planification pour une rénovation avait échoué dans les urnes à la fin des années 90. À Liestal, il manquait l'argent pour des projets d'envergure. Mais après avoir trébuché en allant à la boulangerie à cause d'un trou dans le revêtement de la rue, l'ancien président de la Commission des finances et actuel maire Daniel Spinnler déposa un postulat après l'avoir rigoureusement approfondi au préalable. L'ancien maire Lukas Ott prit en main le projet avec l'ancien conseiller municipal Franz Kaufmann. Ils passèrent →

→ gestolpert war, reichte er ein ordentlich vorsondiertes Postulat ein. Der damalige Stadtpräsident Lukas Ott übernahm das Projekt gemeinsam mit dem ehemaligen Stadtrat Franz Kaufmann. Sie vergaben einen Direktauftrag an Stauffenegger + Partner und legten ein Kostenlimit von vier Millionen Franken fest. Der Entwurf überzeugte die Parteien von links bis rechts und später auch das Stimmvolk. Alle waren überrascht und froh, dass nach vierzig Jahren Diskussion endlich etwas ging.

Während neun Monaten Bauzeit zwischen Fasnacht und Weihnachtsmarkt hatten die Geschäfte Lärm und Staub vor der Tür, die Zufahrt war erschwert. Man habe die Sorgen der KMU von Anfang an ernst genommen, bezeugt Franz Kaufmann. Es gab eine Begleitgruppe mit Vertretern der Anrainer und eine wöchentliche Sprechstunde für alltägliche Probleme. Zudem sah das Entwicklungsprojekt «Stedtli 2020» parallel zur Baustelle eine Modernisierung des Retail- und Gastroangebots vor. Dafür wurde die Allmendverordnung angepasst, sodass die Vorplätze nun umfassender genutzt werden können. «Wir haben nicht nur die Hardware – die Strasse – gestaltet, sondern mit den Nutzungsbedingungen sozusagen auch die Software aktualisiert», so Kaufmann. Dass man eine Idee habe vorführen können, sei ein Vorteil gewesen: «Jede und jeder verstand die Visualisierung. Wenn ich die ersten Skizzen mit dem Ergebnis vergleiche, sind die Bilder identisch. Es war von Anfang an ein glaubwürdiges Projekt.»

Musik und Städtebau

Der Gestaltungsauftrag an Stauffenegger + Partner – zu Beginn mit dem Liestaler Ruedi Stutz noch Stutz und Stauffenegger – sei «ein Glücksgriff» gewesen, so Thomas Noack. Das Büro ist als Planer des Bundesplatzes in Bern bekannt, in der Region stammt das Dorfzentrum von Riehen von ihm. Aber Stauffenegger + Partner ist ein Büro für visuelle Gestaltung und macht auch anderes, etwa Bücher und Ausstellungen. «Es ist ein Vorteil, dass wir keine Architekten sind», sagt Christian Stauffenegger. «Wir sind freier in den gestalterischen Mitteln, wir müssen nichts bauen.» Einfacher als jener in Liestal kann ein Schnitt kaum sein: eine Linie, Figuren, um die Proportionen zu klären, und ausser den Bänken keine Möblierung. Nicht einmal eine separate Blindenführung braucht es, stattdessen leitet die Mittelrinne, die auch für die Entwässerung sorgt.

Optisch präzisiert die Reduktion das Bild. Zu einfach? «Ich vergleiche das gern mit der Musik», sagt Christian Stauffenegger. «Man darf sich nicht als Solist verstehen. Städtebau ist eine Symphonie, ein Zusammenspiel, bei dem man sich manchmal zurücknehmen muss. Wenn es in Liestal Solisten gibt, dann sind es die historischen Fassaden und das Törl.» Bei so zurückhaltenden Eingriffen muss das, was da ist, sitzen. Die gusseiserne Abwasserrinne ist eine Spezialanfertigung, den Granit für die Einlassungen im Asphalt suchten die Gestalter in einem Steinbruch im Tessin aus. Pragmatismus prägt das Projekt: Es mag stimmig und zeitgemäss erscheinen, auf eine historisierende Pflasterung der Altstadtstrasse zu verzichten. Es war aber vorab eine Geldfrage – das Budget schloss eine Pflasterung von Anfang an aus.

→ *une commande directe à Stauffenegger + Partner et fixèrent une limite de coûts de quatre millions de francs. Le projet réussit à convaincre les partis de gauche à droite et plus tard aussi les électeur-riche-s. Tout le monde était surpris et heureux de voir qu'après quarante ans de discussions il était enfin possible de faire quelque chose.*

Pendant les neuf mois de chantier entre le carnaval et le marché de Noël, les magasins subirent le bruit et la poussière sur leur devanture et l'accès fut perturbé. Dès le début, on a pris au sérieux les préoccupations des PME, affirme Franz Kaufmann. Il y eut un groupe d'accompagnement avec des représentants des riverain-e-s et une consultation hebdomadaire au sujet des problèmes du quotidien. De plus, le projet de développement «Stedtli 2020» prévoyait, parallèlement au chantier, une modernisation de l'offre des commerces de détail et de la gastronomie. Pour cela, il fallut adapter l'ordonnance sur les biens communs si bien que les terrasses peuvent désormais être plus largement utilisées. Kaufmann l'exprime ainsi: «Nous n'avons pas seulement aménagé le hardware – la rue – mais avec les conditions d'utilisation nous avons également actualisé le logiciel pour ainsi dire.» On a eu l'avantage de pouvoir présenter visuellement l'idée: «Chacune et chacun comprenait la visualisation. Lorsque je compare les premières esquisses au résultat, les photos sont identiques. C'était un projet crédible dès le début.»

Musique et urbanisme

Le mandat d'aménagement passé à Stauffenegger + Partner – au début avec Ruedi Stutz de Liestal, le bureau était alors encore dénommé Stutz und Stauffenegger – a été un «coup de maître» d'après Thomas Noack. Le bureau est connu pour avoir planifié la Place fédérale à Berne; dans la région, il a aussi aménagé le centre du village de Riehen. Mais Stauffenegger + Partner est un bureau de design visuel et fait aussi d'autres choses, comme des livres et des expositions. «C'est un avantage que nous ne soyons pas des architectes», dit Christian Stauffenegger. «Nous sommes plus libres quant aux moyens de création, nous ne devons rien construire.» La conception ne pourrait être plus simple que celle de Liestal: une ligne, des figures pour clarifier les proportions et aucun mobilier urbain en dehors des bancs. On n'a même pas besoin d'un guidage séparé pour les aveugles: le caniveau central qui assure également le drainage en assume la fonction.

La réduction des moyens engendre la précision visuelle du résultat. C'est trop simple? «J'aime comparer avec la musique», dit Stauffenegger. «On ne doit pas se considérer comme un soliste. L'urbanisme est une symphonie, une interaction. S'il y a des solistes à Liestal, ce sont les façades historiques et la Törl.» Lors d'interventions aussi discrètes, ce qui est là doit être impeccable. Le caniveau en fonte est une fabrication spéciale; les designers sont allés sélectionner le granit pour les inserts dans l'asphalte dans une carrière au Tessin. Le pragmatisme marque le projet: cela peut paraître cohérent et dans l'air du temps de renoncer à un pavage historisant de cette rue de la vieille ville. Mais c'était d'emblée une question d'argent – dès le début, le budget ne permettait pas de paver la rue!



Der Süden, das Wasser und die Palme für das Städtchen im Norden. |
Le sud, l'eau et le palmier pour la petite ville au nord.



Jedes Haus hat seinen Vorplatz: Terrassen für die Cafés, Auslagen für die Geschäfte, Standflächen für die Marktstände. | *Chaque maison a sa terrasse: pour s'asseoir pour les cafés, pour les étalages des magasins, pour les étals du marché.*

Die Jury sagt

Mit wenigen, aber präzisen Eingriffen ist es gelungen, die Rathausstrasse in Liestal in einen lebendigen und schönen Stadtraum zu verwandeln, in dem die Menschen sich gut, gern und selbstverständlich zu Fuss bewegen. Dieses selbstverständliche Funktionieren kennen wenige vergleichbare Umgestaltungen. Die gestalterische Umsetzung ist unspektakulär und bodenständig. Die Verwendung von Asphalt in der Altstadt mag unkonventionell wirken. Aber die Kombination mit den breiten Granit-Naturstein-Bändern, die jeweils die Grenze zwischen den Parzellen andeuten und den Strassenraum rhythmisieren, sorgt für eine Mischung aus Pragmatismus und Eleganz. Seit dem Umbau sind die vielfältigen Fassaden der Altsadthäuser ein Bestandteil der Rathausstrasse. Sie verleihen ihr räumliche Wirkung und Grandezza. Die Rathausstrasse bereichert die Altstadt und macht das Spazieren zur Freude. Die Jury macht damit ein Projekt mit grosser Strahlkraft zur Preisträgerin.

L'avis du jury

On est parvenu, avec quelques interventions d'une grande précision, à transformer la Rathausstrasse de Liestal en un espace urbain vivant de toute beauté dans lequel les gens aiment à se déplacer à pied et le font facilement et de manière évidente. Rares sont les transformations comparables qui connaissent un fonctionnement aussi évident. Le réaménagement est peu spectaculaire et ancré dans le local. L'utilisation d'asphalte dans la vieille ville peut paraître peu conventionnelle. Mais un mélange de pragmatisme et d'élégance se dégage de son association aux larges bandes de granit qui signalisent les limites entre chacune des parcelles et qui rythment l'espace de la rue. Depuis la transformation de la Rathausstrasse, les façades variées des bâtiments anciens en sont un élément essentiel qui lui donnent un effet spatial et sa grandeur. La Rathausstrasse enrichit la vieille ville où la promenade devient un vrai plaisir. Avec cette lauréate, le jury a choisi un projet à fort rayonnement.

→ **Anziehende Altstadt**

Und was bringt die Sanierung dem Stedtli? «Strahlkraft», sagt Stadtpräsident Daniel Spinnler. «Mir gefällt die Wandelbarkeit, die der neue Platz vor der historischen Kulisse generiert. Hier ist Gastronomie möglich, Markt, der traditionelle Chienbäse. Solche Anziehung braucht es, damit eine Altstadt funktioniert.» Stauffenegger + Partner erdachten das Konzept und begleiteten den gesamten Prozess: Bis wohin darf ein Café seine Tische stellen? Welche Möbel passen zum Ambiente? Wie soll der Weihnachtsmarkt seine Buden aufstellen? Wo sich die Geschäfte anfangs noch ärgerten, wenn der Nachbar mehr Platz vor der Tür hatte, verstehen sie inzwischen, dass sie alle voneinander profitieren. «Das Projekt hat auch das Miteinander gefördert», sagt Spinnler. Hört man sich bei den Geschäften um, gibt es gelegentliches Murren über die beschränkte Zufahrt und die fehlenden Parkplätze. Doch das Auto spielt nun eine Nebenrolle in der Rathausstrasse. Sie ist eine Strasse für die Zufussgehenden, und die Liestaler zeigen ihre Freude darüber: Auf die Fasnachtsplakette 2018 setzten sie Waggis und Alte Tante auf eine «Sombbrero»-Bank. Und 2019 hefteten sich die Fasnächtler den Genussmarkt ans Revers. ●

→ **Une vieille ville attrayante**

Et quel est le bénéfice de la rénovation pour la Stedtli? «Le rayonnement», dit le maire Daniel Spinnler. «Ce qui me plaît, c'est la faculté de transformation générée par le nouvel espace avec le décor historique en arrière-plan. La gastronomie y est possible, le marché, le traditionnel Chienbäse. Pour vivre, une vieille ville a besoin de ce type d'attractivité.» Stauffenegger + Partner ont élaboré le concept et ont accompagné l'ensemble du processus: jusqu'où le café peut-il mettre ses tables? Quel mobilier convient à l'atmosphère? Comment le marché de Noël doit-il installer ses stands? Là où les commerçant-e-s au début se fâchaient encore si le voisin avait plus de place devant sa porte, ils comprennent entretemps qu'ils profitent tous les uns des autres. Lorsque l'on interroge des commerçant-e-s, on entend quelques grognements sur les restrictions d'accès et le manque de places de stationnement. Mais la voiture joue désormais un rôle secondaire dans la Rathausstrasse. C'est une rue dédiée aux piéton-ne-s et les habitant-e-s de Liestal en sont satisfait-e-s: sur l'insigne du carnaval de 2018, la Blaggedde, il-elle-s avaient fait asseoir Waggis et Vieille Tante sur un banc «Sombbrero». Et en 2019, c'est le marché gourmand que les carnavaloux ont épinglé à leur revers. ●

Grandezza funzionale

Ci sono voluti quattro decenni e un buco nella strada per risanare la Rathausstrasse di Liestal: si era sviluppata come arteria trafficata, attraversata - per buona parte del 20° secolo - dal traffico motorizzato proveniente da nord e diretto a sud. I pedoni condividevano il marciapiede con i caffè e i porta-cartelloni pubblicitari destinati ai clienti davanti ai negozi, mentre i parcheggi per auto e biciclette contribuivano a ridurre ulteriormente il percorso pedonale.

Il progetto di Stauffenegger + Partner si adegua all'atmosfera che regna nella Rathausstrasse. La superficie asfaltata ha inglobato il marciapiede, spianandolo. La pavimentazione è suddivisa in rettangoli, delimitati da strisce pavimentali in pietra granitica naturale, che convergono verso il canale centrale di deflusso dell'acqua piovana, in cui si rispecchiano le facciate storiche. Le lastre pavimentali creano 54 spiazzi di dimensioni diverse, utilizzati dai cittadini residenti in modo intuitivo. Inserite nella rete stradale a mo' di isole, spiccano le panchine appositamente create da Burri Public Elements e chiamate «Sombrero» per la loro forma rotonda. Per il resto, l'organizzazione spaziale della strada si nota soprattutto per ciò che non c'è: non c'è un monumento, nessuna segnaletica stradale, non ci sono neppure i cassonetti dei rifiuti a bloccare il passaggio.

Circa tre quarti dei costi di costruzione sono stati «inghiottiti» dall'ingegneria civile. «È poco spettacolare», sostiene il designer Christian Stauffenegger. «È funzionale», afferma il sindaco Daniel Spinnler. «È sobria», ribadisce il capo del Dipartimento delle costruzioni e della pianificazione urbanistica Thomas Noack. È un viale da passeggio in piena regola, conferma la giuria di Flâneur d'Or. Liestal si è sviluppata in cerchi concentrici intorno al nucleo. Thomas Noack: «Con i parcheggi ai margini della città vecchia e i negozi del centro, volevamo trasformare la cittadina - «la Stedtli» per gli abitanti del posto - in un vivace centro commerciale.»

Seguendo l'ex confine cittadino e attraversando la Waserturmplatz, ristrutturata dieci anni fa, si raggiunge il «Törli», che dà accesso alla Rathausstrasse e alla Büchelplatz, la piazza ubicata nelle immediate vicinanze della città vecchia e ristrutturata nel 2013, in cui si trovano un grande magazzino e un autosilo. A Orisbach si stanno costruendo nuovi appartamenti e l'architetto di Basilea Barbara Buser sta lavorando nel quartiere di Ziegelhof. Tutte queste tappe hanno rivitalizzato il centro di Liestal, che fino al 2017 era stato concepito come via di comunicazione. «Lo sviluppo urbano degli ultimi anni ha comportato una riorganizzazione della Rathausstrasse», afferma oggi Thomas Noack. «Senza gli altri progetti, la Rathausstrasse non avrebbe lo stesso impatto sul tessuto urbano, è un elemento essenziale nel contesto generale.»

Il primo progetto di ristrutturazione della Rathausstrasse, presentato già negli anni '80, fu respinto dagli elettori. Alla fine degli anni '90 fallì alle urne anche il credito di pianificazione per la riqualificazione urbana di Liestal, poiché mancavano i capitali da investire in grandi progetti. Ma dopo che Daniel Spinnler, ex presidente della commissione delle finanze e oggi sindaco, è inciampato in un buco

della pavimentazione mentre si recava alla panetteria, è stato presentato un postulato ben concepito. Insieme all'ex consigliere comunale Franz Kaufmann, l'ex sindaco della cittadina Lukas Ott ha ripreso in mano il progetto. Hanno assegnato un contratto diretto a Stauffenegger + Partner e fissato un tetto di spesa di quattro milioni di franchi. Il progetto ha convinto tutti i partiti, da sinistra a destra, e in seguito anche l'elettorato. Sono stati tutti felici e sorpresi che, dopo 40 anni di discussioni, si muovesse finalmente qualcosa. Durante i nove mesi della costruzione, tra Carnevale e il periodo natalizio, i negozi hanno dovuto sopportare rumore e polvere, per non parlare della difficoltà di accesso. Le preoccupazioni delle PMI sono state prese in seria considerazione sin dall'inizio, conferma Franz Kaufmann. È stato istituito un gruppo consultivo con i rappresentanti dei residenti e organizzata una sessione settimanale per i problemi riscontrati nella quotidianità. «Se confronto i primi schizzi progettuali con il risultato, le immagini sono identiche. Si è trattato di un progetto credibile sin dall'inizio.»

Il mandato di progettazione conferito a Stauffenegger + Partner - inizialmente studio Stutz & Stauffenegger del «lietaliano» Ruedi Stutz - è stato «un vero e proprio colpo di fortuna», sostiene Thomas Noack. Lo studio di architettura è noto per aver progettato la Piazza federale a Berna e per aver riorganizzato, nella regione, il centro del paese di Riehen. Ma Stauffenegger + Partner è un ufficio di design visivo e fa anche altre cose, ad esempio si occupa di libri e mostre. «È un vantaggio non essere architetti», dichiara Christian Stauffenegger. «Siamo più liberi nei mezzi creativi, non dobbiamo costruire nulla.» È difficile trovare un progetto più lineare di quello di Liestal: un tracciato, alcune figure per definire le proporzioni, nessun allestimento a parte le panchine. Non è neppure necessario un percorso guida per gli ipovedenti, poiché il canale centrale di deflusso dell'acqua piovana funge da guida.

La riduzione visiva rende l'immagine più precisa. Con interventi così sobri, quello che c'è dev'essere perfetto. Il canale di drenaggio in ghisa è realizzato su misura, mentre il granito scelto dai progettisti per realizzare le cavità nell'asfalto proviene da una cava ticinese. Il progetto si contraddistingue per il suo pragmatismo: può sembrare coerente e moderno rinunciare a una pavimentazione di stile storicizzante per una via del centro storico. Ma si è trattato perlopiù di una questione finanziaria, il budget ha escluso tale pavimentazione sin dall'inizio.

Cosa comporta la ristrutturazione per la cittadina? «Un'atmosfera radiosa», afferma il sindaco Daniel Spinnler. «Mi piace il contrasto generato dalla nuova piazza nel contesto della città vecchia: vi si tengono eventi gastronomici, il mercato e il tradizionale «Chienbäse». Sono attrazioni necessarie per rivitalizzare il centro storico.» Guardandosi in giro, si sentono lamentele occasionali sull'accesso limitato e sulla penuria di posteggi. Ma oramai le automobili giocano un ruolo secondario nella Rathausstrasse. È una strada pedonale e i cittadini di Liestal stanno dimostrando di esserne soddisfatti: sul pin del Carnevale 2018 figuravano due tradizionali personaggi carnascialeschi seduti sulla panchina «Sombrero», mentre nel 2019 i «carnevalieri» avevano appuntato sulla giacca il pin del mercato dei sapori. ●



Zurückhaltend und multifunktional: Die Rinne sorgt für die Entwässerung und dient zugleich als Blindenführung. |
Discret et multifonctionnel: le caniveau sert au drainage et en même temps à guider les aveugles.

Zu Fuss durch Stadt

Gehen tut wohl und braucht Platz in der Gesellschaft. Wir müssen die Vorzüge der Bewegung zu Fuss neu erzählen und sie mit Infrastruktur, Design und Regulativen ermöglichen.

Text:
Monika Litscher

In diesen bewegten Zeiten ergeht es mir nicht anders als vielen. Seit Monaten prägt die Pandemie meinen Alltag. Mal lässt sie mich privilegiert fühlen, mal macht sie mich verrückt, und beim Versuch, sie zu verstehen, überfordert sie mich. Was hilft, sind ein paar Schritte rund ums Haus. Der Spaziergang zur Bäckerei, zur Arbeit, zum Kinderhort, zum Wald am Siedlungsrand lüftet den Kopf durch, lässt einen durchatmen und sorgt als unentbehrliche Nebenwirkung für geistiges und körperliches Wohlbefinden. Es ist oft so einfach, sich selbst und die Umwelt mit all seinen Sinnen zu erfahren.

Gehen und Ruhe

Bewegung bedingt immer auch ihr Gegenteil: Ruhe. Ebenso wie die Bewegung zu Fuss ist die Ruhe Energiequelle und findet sich unterwegs beim Schweifenlassen der Gedanken, beim Träumen, Sitzen, Beobachten und Beobachtetwerden. Diesem Vergnügen muss gebührend Platz im Alltag und im gebauten Raum der Städte und Dörfer gewidmet werden. Frei zugänglich und zu jeder Zeit findet es sich im eigenen Nahraum. Gerade in einer hektischen und zusehends digital durchdrungenen Welt wächst die Sehnsucht nach Ruhe. Bewegung und Ruhe im kleinen Radius sind nicht nur persönlich sinnvoll, bedeutsam und vonnöten. Sie bringen auch Gesellschaft und Kultur voran.

Viele Menschen haben das Spazieren in den vergangenen Monaten entdeckt und neu wahrgenommen. Allein oder zusammen mit seinen Lieben unterwegs zu sein, war oft eine der wenigen Möglichkeiten, anderen Menschen

zu begegnen. Zufussgehen ist die ursprünglichste Form der Mobilität. Mit seinem analogen, körperlichen Erfahrungssensorium hilft es uns, die Herausforderungen, Bürden und Freuden des alltäglichen Lebens zu bewältigen. Das Gehen ermöglicht es uns, unsere physischen und sozialen Bedürfnisse zu befriedigen, uns zu verwirklichen, uns auszutauschen und voneinander zu lernen.

Die Würdigung des Zufussgehens

Die Bewegung zu Fuss ist universell gültig und zeigt sich vielfältig als flanieren, promenieren, schlendern, eilen, marschieren, wandeln, latschen, trotten, trippeln, schreiten oder rennen. Als unaufgeregte Routine und vermeintlich banale Alltagsmobilität, wie sie ständig und überall üblich ist, verweist sie auch auf grössere Mobilitätssysteme, gesellschaftliche Strukturen und Veränderungen. In der Öffentlichkeit wird selten über die alltägliche Praxis und über die Kultur des Gehens gesprochen. Und falls doch, werden meist Unfälle und Baustellen, Demonstrationen und Paraden – also die Gefahren, die Hindernisse und die Ausnahmen des Fussgängerinnenalltags – beklagt.

Die Würdigung der bekannten, bisweilen aber in Vergessenheit geratenen Qualitäten des täglichen Zufussgehens, die Anerkennung der Fussbewegung als Mobilität, als Bereicherung des Alltags und als Beitrag zur Lebensqualität sowie die Verbesserung der Bedingungen für das Gehen im gesamten Verkehrssystem: Das sind die Hauptanliegen von Fussverkehr Schweiz. Dafür gilt es, eine neue Infrastruktur für das Zufussgehen zu errichten, die konsequent mit der menschlichen Lebenswelt verknüpft ist. Sie muss im Zentrum der Verkehrs-, Raum- und Stadtplanung stehen. Alle – ob in der Stadt oder im Dorf – sollen das Zufussgehen in ihrem Alltag selbstverständlich und positiv

und Dorf

erleben können. Die grundlegendste aller Mobilitätsformen weist über die individuelle Befindlichkeit hinaus: Es geht auch um die Achtung der Lebensgrundlagen, und dafür ist eine Mobilitätswende nötig.

Teil der Transformation

Damit eine solche Wende, die immer ein kultureller Prozess ist, gestaltet werden und gelingen kann, braucht es nicht nur Technik, sondern gesellschaftlichen Fortschritt. Das direkte Anknüpfen beim Menschen, bei der analogen Bewegung, bei der Begegnung mit anderen, dem Rendezvous der Gesellschaft mit sich selbst, das ist unabdingbar. Verkehrsplanung und technologische Möglichkeiten sind daher zwingend zusammen mit Raumplanung, Städtebau, Sozialpolitik und Wirtschaft, aber auch mit Arbeit und Lebensgestaltung zu begreifen und entsprechend anzupacken. Fussverkehr Schweiz unterstützt öffentliche, privatwirtschaftliche und zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure bei der Erarbeitung, der Planung und der Umsetzung von entsprechenden Grundlagen für Handlungswissen auf dem Weg dieser Transformation.

Eindrückliche Machtverhältnisse

Aufgrund der Erfahrungen während der Pandemie wissen nun alle von der ungerechten Verteilung der Strassenräume. Die Mankos in Planung, Gestaltung und Regelung sowie der Vorrang des motorisierten Individualverkehrs in den letzten fast hundert Jahren wurden deutlich und offenbarten schonungslos die marginale Stellung der Fussgängerinnen. Der Platz für das Gehen zu Fuss, das auch den Austausch und den gesellschaftlichen Zusammenhalt mit sich bringt, ist in unseren Dorfzentren und Städten stark beschränkt, beschnitten und an den Rand gedrängt. →

Der Wettbewerb, die Jury, die Preise

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiiert Infrastrukturen im öffentlichen Raum der Schweiz, die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen. Der Wettbewerb wird von Fussverkehr Schweiz durchgeführt und vom Bundesamt für Strassen Astra und von weiteren Partnern unterstützt. In der Jury des zehnten Flâneur d'Or sassen:

- César Conforti, dipl. Ing. EPFL, Professor Mobilität, Hochschule für Technik und Architektur, Fribourg
- Massimo Fontana, dipl. Landschaftsarchitekt HTL/BSLA, Fontana Landschaftsarchitektur, Basel
- Köbi Gantenbein, Verleger Hochparterre, Zürich
- Monika Litscher, Dr., Ethnologin, Kulturwissenschaftlerin, Stadtforscherin, Geschäftsleiterin Fussverkehr Schweiz, Zürich
- Heidi Meyer, Dr. phil., Geografin, Bundesamt für Strassen Astra, Bereich Langsamverkehr
- Ludovica Molo, Architektin ETH/BSA, i2a istituto internazionale di architettura, Lugano, Zentralpräsidentin BSA
- Michael Rytz, dipl. phil. II, Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Bern
- Paul Schneeberger, Schweizerischer Städteverband, Leiter Verkehrspolitik und Politmonitoring, Bern
- Daniel Schöbi, dipl. Ing. ETH/SVI, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr Kanton St. Gallen
- Stephanie von Samson, Kantonsingenieurin Amt für Mobilität Nidwalden

Den mit 10 000 Franken dotierten Hauptpreis stiftet Burri Public Elements. Daneben werden mehrere Auszeichnungen vergeben. Die prämierten Projekte werden anlässlich einer feierlichen Preisverleihung bekannt gemacht. Ausserdem werden sie in diesem Themenheft von Hochparterre porträtiert.

Ausgezeichnet werden fussgängerfreundliche Projekte in den Kategorien:

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

Die Jury bewertet die Eingaben nach den Kriterien:

- Umsetzung
- Funktionalität, Gestaltungsqualität und Aneignung durch die Bevölkerung
- Sicherheit, Komfort und Hindernisfreiheit
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug der Bevölkerung, Hartnäckigkeit, Mut)
- Effizienz: Verhältnis zwischen Aufwand und Mehrwert für die Öffentlichkeit
- Qualität der Unterlagen



Das Törl ist der südliche Zugang zur Rathausstrasse in Liestal; es trennt die Flaniermeile von der Busachse. |
La Törl est l'accès sud à la Rathausstrasse à Liestal; elle sépare l'artère piétonne de la voie de bus.

→ Zwar berücksichtigen aktuelle Planungen auf Papier und in politischer Rede die Flächen und Wege für Menschen zu Fuss, aber an der Umsetzung hapert es. Die Ausführung ist abhängig von den Ambitionen, dem Willen und der Verantwortlichkeit der Politik. Weil öffentlicher Grund endlich ist, muss sie diejenigen zurückbinden, die heute dominant Flächen beanspruchen. Ausnahmen, etwa Fussgänger- und Begegnungszonen in Geschäftsvierteln, vermögen darüber nicht hinwegzutäuschen.

Natürlich ist es erfreulich, dass unterdessen viele Schweizer Städte die Fahr- und Stehzeuge aus ihren Zentren verbannen – wohl nicht zuletzt, weil sie die wirtschaftliche Verwertbarkeit urbaner Qualitäten entdeckt haben. Die Machtverhältnisse im öffentlichen Raum zeigen allerdings eindrücklich, wie die Bewegung zu Fuss eingeschätzt wird: Weder wirkt Gehen politisch, ökologisch oder sozial, noch muss es aus wirtschaftlicher, städtebaulicher oder kultureller Sicht gross beachtet werden.

Es ist an der Zeit, das Gehen zu Fuss neu zu bewerten und die Hierarchie zu justieren. Daran arbeitet Fussverkehr Schweiz: Wir üben konstruktiv Kritik, erforschen, experimentieren, beraten, zeigen Perspektiven und normative Spielräume auf und wollen das Gehen neu erzählen.

Mehr Handlungswissen für besseres Ansehen

Dabei geht es darum, dass Fussverkehr als eigenständige Form von Mobilität in Planungs-, Entwicklungs- und Entscheidungsprozessen verbindlich anerkannt wird. Denn Zufussgehen steht prinzipiell allen offen und ist gratis, zudem ist es unabhängig von fremden, fossilen Energiesystemen und greift auf eine widerstandsfähige Infrastruktur zurück. Gleichzeitig muss der Nutzen des Fussverkehrs von gut 900 Millionen Franken pro Jahr in den Debatten zu Umwelt, Nachhaltigkeit, Gesundheit, Energie, Wirtschaftlichkeit und sozialer Sicherheit massgeblich berücksichtigt werden.

Weiter gilt es, bessere Daten zur nachhaltigen Mobilität zu sammeln. Trotz der enormen Bedeutung des Gehens im Alltag als häufigste Bewegungsform und als zentrale Zu- und Wegbringerin für alle anderen Verkehrsmittel wird die Bewegung zu Fuss in den aktuellen Grundlagen meist ganz vernachlässigt oder kommt lediglich marginal oder in pauschal zusammengefassten Parametern vor. Gezählt, getrackt und forciert werden stattdessen rollende Verkehrsmittel, die kosten und sich als Services gewinnbringend verkaufen lassen. Das führt kaum zu gesellschaftlichem Fortschritt. Doch gerade im öffentlichen Raum wäre dies einfach zu ändern: Die politischen Verantwortlichen, die Verwaltungen, die privatwirtschaftlichen und die zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteure haben die Pflicht – und auch die Macht –, den öffentlichen Wert und nicht den Profit für wenige zu fördern.

Damit das in Zukunft leichterfällt, bedarf es mehr Handlungswissen, etwa wenn es darum geht, besser zu verstehen, was Gehen für die unterschiedlichen Menschen bedeutet und auf welche Weise sie die Wege zurücklegen. Vertieftes Wissen zum Gehen zu Fuss muss auch in die Entwicklung von Apps und von Plattformen integriert werden. Es soll in den Diskussionen um Automatisierung zur Sprache kommen, und es muss als intelligente Mobilität im Nahraum als wahre smarte Bewegung priorisiert werden.

Die Lebensqualität bereichern

Mit einem reichhaltigen kulturellen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Angebot erhöhen Städte und Dörfer die Lebensqualität ihrer Bevölkerung. Sie ermöglichen mit guten Infrastrukturen eine selbstverständliche körperliche Bewegung und damit eine soziale Erfahrung.

Dieses Zusammenspiel wirkt als urbane Qualität, wenn eine Vielfalt und Dichte von Menschen – nicht zu verwechseln mit Gedränge – vorhanden sind. Alle Gemeinden reklamieren Anspruch auf Lebensqualität und attraktive öffentliche Räume. Die Mobilität ist dabei als zentraler Faktor zusammen mit Wirtschaft, Gesellschaft und physischem Raum zu denken, denn niemand möchte menschenleere Ortskerne und Stadtzentren. Verwirklichen lässt sich das in grösseren Siedlungstypen etwa als polyzentrische Stadt mit kurzen Wegen.

Generell gilt es, die alltäglichen Bedürfnisse, Nutzungen und Angebote kleinräumig und gut vernetzt im Nahraum zu verankern. Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Care-Arbeit, Verweilen, Austausch und soziale Kontakte müssen in kurzer Distanz und auf attraktiven Wegnetzen ganz selbstverständlich zu Fuss erreichbar sein. Investitionen in eine sorgfältige, erfindungsreiche und integrale Planung und in eine hochwertige Gestaltung zahlen sich aus. Sie sind Bedingung für das Alltagsleben in Ortszentren und Innenstädten. Zudem schlagen sie sich in der Produktivität eines Standorts und in der Zufriedenheit der Bevölkerung nieder. Heute lassen sich auf digitalem Weg viele Güter, Informationen und Services nach Hause holen. Für direkte Erfahrungen und viele individuelle und soziale Bedürfnisse gilt das nicht. Sie können nur auf analogem Weg gestillt werden.

Als Bauernkind ausserhalb eines Dorfs aufgewachsen, kenne ich die Sehnsüchte, die mit fehlender Erreichbarkeit zu Fuss und mit mangelnder Vielfalt und Dichte einhergehen, nur zu gut. Je dichter Nahraum und Wohnort sind, desto besser lässt sich das Potenzial der Bewegung zu Fuss als Grundpfeiler unserer Alltagsmobilität nutzen und als Lebensqualität erfahren. Der Anteil des Gehens zu Fuss an der Gesamtmobilität wird höher, je mehr hochwertige und grosszügige Infrastrukturen dafür – und für die zwischenmenschliche Begegnung – vorhanden sind, aber auch je integraler geplant und je menschenorientierter der Raum gestaltet wird. **Monika Litscher** ist Geschäftsleiterin des Vereins Fussverkehr Schweiz. Davor leitete die Ethnologin das Center für Geistes- und Kulturwissenschaften der Universität Liechtenstein und das Kompetenzzentrum Public Space der Hochschule Luzern. ●

Fussverkehr Schweiz

Seit 1975 ist der Verein Fussverkehr Schweiz Vordenker für eine fussgängerfreundliche Verkehrsgestaltung und mischt sich immer wieder in aktuelle Verkehrsdebatten ein. Der Fachverband mit Sitz in Zürich setzt sich dafür ein, dass Fussgängerinnen und Fussgänger in Städten und Dörfern genügend Platz und Rechte haben. Dafür lanciert er Kampagnen, schreibt verkehrspolitische Stellungnahmen, verfasst verkehrsplanerische Studien und betreibt interdisziplinäre Forschung, die die zu Fuss gehenden Menschen ins Zentrum stellt. Mitglieder sind neben Einzelpersonen auch Gemeinden, für die der Verband auch eine beratende Funktion einnimmt. Er richtet jährlich eine Fachtagung zum Thema Fussverkehr aus. Als nationaler Verband nimmt Fussverkehr Schweiz Einfluss auf die Aktivitäten des Bundes. Gleichzeitig ist er mit Regionalgruppen lokal verankert und begleitet Verkehrsprojekte vor Ort. Regelmässig schreibt der Verband den Preis «Flâneur d'Or» aus, um schweizweit exemplarische Lösungen zu zeigen, die das sichere und schöne Gehen zu Fuss fördern. www.fussverkehr.ch

A pied en ville et au village

Tout comme le déplacement à pied, le repos est une source d'énergie qui se trouve en chemin lorsque l'on laisse libre cours à ses pensées, en rêvant, en étant assis, en observant et en étant observé-e. Il faut consacrer à ce plaisir suffisamment de place dans le quotidien et dans l'espace bâti des villes et des villages. Car justement dans un monde trépidant et de plus en plus numérisé, l'aspiration au repos et au calme va croissant. Ces derniers mois, beaucoup de gens ont découvert et apprécié différemment le fait de se promener. Être en route seul ou avec ses proches était souvent l'une des quelques possibilités de rencontrer d'autres gens. Aller à pied est la forme originelle de la mobilité.

Le grand public parle rarement de la pratique quotidienne et de la culture de la marche à pied. L'appréciation des vertus connues mais jusqu'ici tombées dans l'oubli de la marche à pied quotidienne, la reconnaissance du déplacement à pied comme mobilité, comme enrichissement du quotidien et comme contribution à la qualité de vie ainsi que l'amélioration des conditions pour la marche à pied dans l'ensemble du système de transports: tels sont les objectifs principaux de Mobilité piétonne suisse. Mais il est nécessaire de créer une nouvelle infrastructure pour la marche à pied, associée de manière cohérente à notre espace de vie, qui doit être au centre de la planification des transports, de l'aménagement urbain et du territoire. Nous tous - que ce soit en ville ou au village - devons pouvoir vivre la marche à pied au quotidien comme une expérience positive et évidente. La forme la plus basique de toutes les formes de mobilités nous renvoie bien au-delà de la perception individuelle, il y va aussi du respect des bases de l'existence. Un tournant de la mobilité est absolument nécessaire.

Pour pouvoir concevoir ce tournant et qu'il soit une réussite, la technique ne suffit pas, le progrès social est indispensable. Il faut établir un lien direct avec l'être humain, la mobilité numérique, la rencontre avec d'autres, le rendez-vous de la société avec elle-même, voilà ce qui est incontournable. C'est pourquoi, il faut appréhender la planification des transports et les possibilités techniques en lien avec l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la politique sociale et l'économie mais aussi avec le travail et le mode de vie et nous y atteler pour relever ces défis. Mobilité piétonne suisse soutient les acteurs du secteur public et privé et de la société civile pour élaborer, planifier et mettre en œuvre les bases adéquates pour développer un savoir pratique pour avancer sur la voie de cette transformation. En raison de nos expériences pendant la pandémie, nous connaissons tous la répartition inégale des espaces routiers. Les lacunes en matière de planification, d'aménagement et de réglementation ainsi que la priorité accordée au trafic individuel motorisé pendant presque tout le dernier siècle devinrent évidentes et ont révélé de manière impitoyable la position marginale des piétons. Dans les centres de nos villages et dans nos villes, la place dédiée à la marche à pied, également source d'échange et de cohésion sociale, est considérablement limitée, tronquée et marginalisée.

Certes, les planifications actuelles prennent en compte les surfaces et les cheminements pour les gens à pied sur le papier et dans les discours politiques mais la mise en œuvre laisse à désirer. L'exécution dépend des ambitions, de la volonté et de la responsabilité des politiques; puisque le domaine public est limité, elle se doit de contenir ceux qui revendiquent des surfaces de manière dominante.

Il est grand temps de réévaluer la marche à pied et d'ajuster la hiérarchie en matière de transports. C'est ici qu'intervient Mobilité piétonne suisse: nous exerçons une critique constructive, faisons des investigations, des expérimentations, nous prodiguons des conseils, dessinons des perspectives, définissons des marges de manœuvre normatives et voulons retranscrire la marche à pied. L'objectif est que la mobilité piétonne soit formellement reconnue comme un mode de déplacement à part entière dans les processus de planification, de développement et de décision. Car la marche à pied est, en principe, ouverte à tous, elle est gratuite, ne dépend pas de systèmes énergétiques fossiles extérieurs et a recours à une infrastructure robuste. De plus, il faut collecter de meilleures données sur la mobilité durable. En dépit de l'énorme importance de la marche à pied au quotidien comme forme de déplacement la plus fréquente et comme pourvoyeur central d'accès et de desserte pour tous les autres moyens de transport, le déplacement à pied est la plupart du temps tout à fait négligé dans les bases actuelles ou n'apparaît que de manière marginale ou encore dans des agrégations globales de paramètres. Par contre, on compte, on trace et on renforce les moyens de transport roulants qui ont un coût et qui peuvent être vendus avec profit - ce qui ne génère guère de progrès social. Mais justement dans l'espace public, ceci pourrait être facilement changé. Les responsables politiques, les administrations, les acteurs du secteur privé et de la société civile ont le devoir - et aussi le pouvoir - de promouvoir la valeur publique et non le profit d'une minorité. Des connaissances approfondies sur la marche à pied doivent également être intégrées dans le développement d'applications et de plateformes. Elle doit être abordée dans les discussions sur l'automatisation et elle doit être privilégiée comme mobilité intelligente dans l'environnement proche en tant que véritable déplacement intelligent.

De manière générale, il faut enraciner les besoins du quotidien, les utilisations et les offres dans l'environnement proche à petite échelle avec une bonne interconnexion. Le logement, les commerces, les loisirs, le travail d'aide non rémunéré, les espaces de détente, d'échange et de contacts sociaux doivent être accessibles à pied de manière absolument évidente à une courte distance et sur des voies piétonnes attrayantes. Les investissements dans une planification intégrale méticuleuse et inventive et dans un aménagement de qualité se révèlent payants. Ce sont la condition de la vie de tous les jours dans les centres des localités et les centres-villes. De nos jours, on peut commander par voie numérique de nombreuses marchandises, informations et services. Or, ceci ne s'applique pas aux expériences directes et à de nombreux besoins individuels et sociaux qui ne peuvent être satisfaits que par voie analogique. ●

Attraverso villaggi e città

Proprio come il movimento a piedi, anche il rilassamento è fonte di energia, che si può trovare durante l'attività fisica lasciando vagare i pensieri, sognando, sedendosi a osservare ed essere osservati. È un piacere a cui è necessario dedicare il giusto spazio nella vita quotidiana delle aree urbane di città e villaggi. In un mondo sempre più frenetico e digitalizzato, il desiderio di tranquillità è imperativo.

Negli ultimi mesi molti hanno scoperto - o riscoperto - le passeggiate. Andare in giro da soli o in compagnia dei propri cari, è stata spesso una delle rare opportunità di incontrare altra gente. Camminare è la forma primordiale di mobilità. È raro parlare in pubblico della pratica quotidiana e della cultura della camminata. Apprezzare le ben note - ma talvolta dimenticate - qualità della camminata quotidiana, riconoscere che la mobilità pedonale è un arricchimento della quotidianità e contribuisce a migliorare la qualità di vita, attuare le misure volte a migliorare le condizioni della mobilità pedonale nell'intero sistema dei trasporti: sono questi, i principali obiettivi di Mobilità pedonale Svizzera. Per raggiungere tali obiettivi è necessario creare nuove infrastrutture per i pedoni, pienamente integrate con la dimensione ambientale. La mobilità pedonale dev'essere al centro della pianificazione territoriale, della pianificazione dei trasporti e dell'urbanistica. Tutti - sia in città che nei villaggi - dovrebbero poter vivere la camminata come elemento naturale e positivo della propria quotidianità. Essendo la più elementare forma di mobilità, la camminata va ben al di là delle sensibilità individuali: si tratta anche del rispetto dei principi fondamentali della vita, ciò che rende la svolta della mobilità assolutamente necessaria.

Affinché tale svolta possa essere realizzata con successo, non serve solo la tecnologia, ma anche il progresso sociale. È essenziale l'interazione diretta tra le persone, è indispensabile il movimento analogico, l'incontro con gli altri, l'incontro della società con sé stessa. La pianificazione dei trasporti e le opportunità tecnologiche devono perciò essere interpretate e affrontate con urgenza, insieme alla pianificazione territoriale, all'urbanistica, alla politica sociale e all'economia, ma anche al lavoro e allo stile di vita. Sulla via del processo di transizione Mobilità pedonale Svizzera sostiene, con conoscenze adeguate e puntuali, gli attori del settore pubblico, del settore privato e della società civile nelle fasi di elaborazione, di pianificazione e di realizzazione.

Grazie alle esperienze maturate durante la pandemia, tutti sono al corrente dell'iniqua distribuzione dello spazio stradale. Le carenze di pianificazione, di progettazione e di regolamentazione e le priorità a favore del trasporto motorizzato privato nei quasi ultimi cent'anni, hanno evidenziato in modo chiaro e senza mezzi termini la posizione marginale riservata ai pedoni. Nei centri dei nostri villaggi e delle nostre città, lo spazio destinato ai pedoni, che favorisce gli scambi esperienziali e la coesione sociale, è fortemente limitato, ridotto, emarginato.

Anche se l'attuale pianificazione su carta e a livello politico tiene conto delle aree e dei percorsi pedonali, manca la fase di realizzazione, che dipende dalle ambizioni, dalla volontà e dalla responsabilità dei politici. Poiché il suolo

pubblico non è infinito, chi oggi occupa in modo predominante lo spazio dovrebbe fare un passo indietro. È giunto il momento di rivalutare la mobilità pedonale e di calibrare la gerarchia. È su questo che lavora in modo assiduo l'associazione Mobilità pedonale Svizzera: offriamo critiche costruttive, ricerca, sperimentazione, consulenza, mostriamo prospettive e spazi di manovra a livello normativo e vogliamo riscrivere la storia del camminare. L'obiettivo è quello di riconoscere il traffico pedonale come forma autonoma di mobilità nei processi decisionali, di pianificazione e di sviluppo. La camminata in linea di principio è accessibile a tutti ed è gratuita; è inoltre indipendente da sistemi energetici fossili e si basa su un'infrastruttura solida.

È inoltre necessario migliorare la raccolta di dati sulla mobilità sostenibile. Nonostante l'enorme importanza del camminare in quanto forma di movimento più frequente e come punto di riferimento centrale per gli altri mezzi di trasporto, il movimento a piedi, secondo i criteri attuali, viene perlopiù trascurato oppure menzionato in modo marginale o con parametri generici. Vengono considerati, monitorati e promossi con ogni mezzo, invece, i costosi mezzi di trasporto su ruota, poiché i loro servizi generano profitti. Sarà difficile che questo porti al progresso sociale. In fondo sarebbe facile cambiare rotta, soprattutto nello spazio pubblico: i responsabili politici, le amministrazioni, gli attori del settore privato e della società civile hanno il dovere - e anche il potere - di promuovere il valore pubblico e non il profitto di pochi. Conoscenze più approfondite sulla mobilità pedonale devono essere integrate nello sviluppo di applicazioni e di piattaforme informatiche. Si tratta di un tema da affrontare nelle discussioni sull'automazione, tema al quale è necessario dare la priorità in quanto mobilità intelligente e sostenibile di prossimità.

È importante concentrare le esigenze quotidiane, gli utilizzi e le offerte in piccoli spazi urbani, ben ancorati al territorio locale. Abitare, fare la spesa, dedicarsi alle attività del tempo libero, fare lavoro di assistenza, aumentare le occasioni di scambio e i contatti sociali: tutto dev'essere raggiungibile a piedi, deve trovarsi a breve distanza, con una rete di percorsi attrattivi. Vale la pena di investire in una pianificazione accurata, creativa e integrata, con una pregiata organizzazione dello spazio. Sono condizioni essenziali per la vita quotidiana nei centri urbani e abitati. Anche se oggi è possibile ottenere molti beni, informazioni e servizi con il sistema digitale, questo non vale per le esperienze dirette e per molte esigenze individuali e sociali, che possono essere soddisfatte soltanto con mezzi analogici.

Sono la figlia di un contadino cresciuta al di fuori del villaggio e conosco fin troppo bene il desiderio legato alla carenza di accessibilità pedonale e alla mancanza di diversità e di densità. Maggiore è la densità territoriale e abitativa, tanto più è facile sfruttare il potenziale di movimento a piedi quale pilastro fondamentale della nostra mobilità quotidiana e della nostra qualità di vita. Nella mobilità generale, il tasso di spostamento a piedi sarà maggiore, quanto più alta sarà la qualità e la generosità delle infrastrutture disponibili - e degli incontri interpersonali - ma anche quanto più lo spazio sarà progettato in modo integrato e orientato all'uomo. ●



Stauffenegger + Partner haben die Rathausstrasse aufgeräumt. Nun haben verschiedene Nutzungen Platz. | *Stauffenegger + Partner ont dégagé la Rathausstrasse en gagnant de la place pour différentes utilisations.*



Balerna: riqualificazione del centro

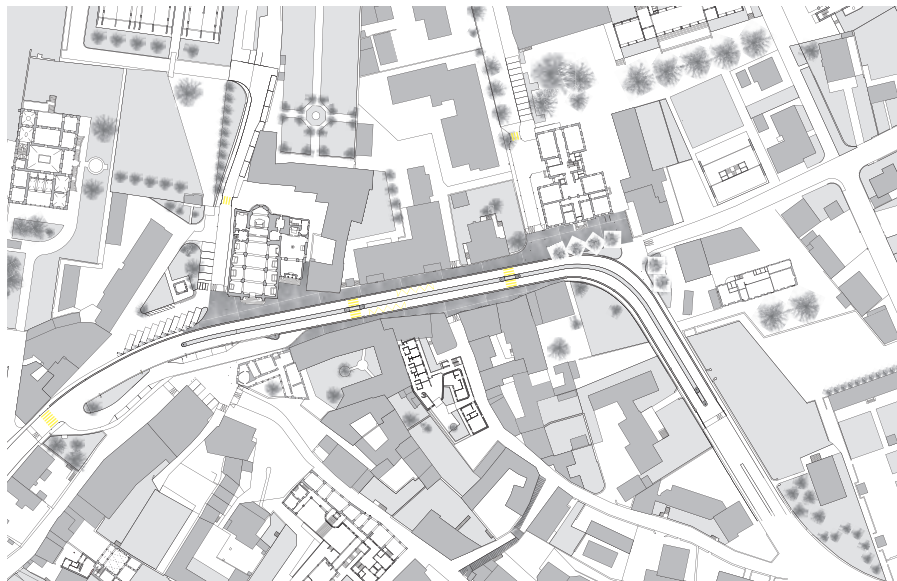
La strada cantonale Chiasso-Mendrisio, che attraversa il centro di Balerna, appartiene ai 20 000 veicoli che vi transitano giornalmente. Fino al risanamento del 2017, i parcheggi costringevano i pedoni a transitare su uno stretto marciapiede. Lo studio di architettura Cattaneo Birindelli ha spostato via San Gottardo di 1,5 metri, creando spiazzi più ampi per il sagrato della Chiesa e la piazza del municipio. La rimozione dei posteggi ha contribuito a fornire spazio ulteriore. Gli architetti hanno pareggiato il livello della strada e del marciapiede, ripristinando così il tipico assetto stradale della regione. Gli interventi si estendono anche alle strade laterali che si intersecano con la suddetta via, dove i marciapiedi continui danno ai pedoni la massima priorità.

Die Kantonsstrasse Chiasso-Mendrisio führt mitten durch das Zentrum von Balerna und gehört den 20 000 täglich durchbrausenden Fahrzeugen. Bis zur Sanierung 2017 drängten die Parkplätze die Fussgängerinnen und Fussgänger auf ein schmales Trottoir zurück. Die Architekten Cattaneo Birindelli rückten die Via San Gottardo um 1,5 Meter zur Seite und schufen so mehr Platz für den Kirchhof und den Rathausplatz. Die Streichung der Parkplätze sorgt für zusätzlichen Raum. Die Architekten glichen das Niveau von Strasse und Gehweg an und stellten so das regionaltypische Strassenbild wieder her. Die Eingriffe strahlen auch in die kreuzenden Nebenstrassen aus, wo die durchgezogenen Gehwege den Fussgängerinnen und Fussgängern oberste Priorität einräumen.

La route cantonale Chiasso-Mendrisio traverse le centre de Balerna et est dédiée aux 20 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour à vive allure pour traverser la ville. Jusqu'à sa rénovation en 2017, à cause des places de stationnement, les piétons-ne-s étaient refoulé-e-s sur un étroit trottoir. Les architectes Cattaneo Birindelli décalèrent la Via San Gottardo d'1,5 mètre sur le côté, ce qui créa davantage de place pour le cimetière et la place de la mairie. La suppression des places de stationnement a également agrandi l'espace pour les piétons. Les architectes ont mis la rue et le trottoir au même niveau et ont ainsi reconstitué la physionomie de la rue typique de la région. Ces interventions se poursuivent également dans les petites rues transversales où des chemins continus donnent clairement la priorité aux piétons-ne-s.

Riqualificazione del centro città, Balerna TI, 2017

Committente: Comune di Balerna
Studio di architettura: Cattaneo Birindelli, Balerna
Ingegnere: Fabio Bianchi, Balerna
Totale costi: Fr.2,1 mio.



La strada cantonale ha smussato la curva a gomito nel centro di Balerna.



Lo spostamento della strada crea nuovo spazio per gli incontri sociali. Foto: Pascal Regli



Il marciapiede è stato portato al livello della strada e i paracarri servono alla protezione dei pedoni. Foto: Monika Litscher

Basel: Fussgängerorientierung

Touristen sollen Basel selbstständig zu Fuss erkunden, statt vom Bahnhof direkt zu den bekannten Sehenswürdigkeiten geführt zu werden. Mit dieser Idee löste 2017/18 «Basel Info» nach vierzig Jahren das Fussgängerleitsystem «Basel zu Fuss» ab. 17 Stelen statt wie bis anhin 120 Tafeln leiten Ortsunkundige mit dem neuen Orientierungssystem durch die Stadt. Dazu gehören Karten, gedruckt, digital und offen für den mobilen Zugriff, aber auch integriert in die Möblierung der Tram- und Bushaltestellen. Damit gelang eine Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Die ästhetisch hochwertige und einfach verständliche grafische Sprache, der Wiedererkennungswert und die hybride Nutzung zeichnen das Vorhaben als mustergültig aus.

Les touristes devraient découvrir Bâle à pied de manière autonome au lieu d'être guidés à partir de la gare directement vers les curiosités connues. C'est sur la base de cette idée que le nouveau système «Bâle info» remplacé en 2017/18, après quarante ans, le système d'orientation des piétons «Bâle à pied». 17 stèles au lieu des anciens 120 panneaux du nouveau système d'orientation guident les piétons non familiers du lieu dans la ville. Des plans, imprimés, numérisés et en libre accès mais aussi intégrés au mobilier des arrêts de tram et de bus sont à leur disposition, ce qui assure le lien avec les transports publics. L'excellente qualité esthétique et la facilité de compréhension du langage graphique, la valeur de reconnaissance et l'usage hybride qui caractérisent ce projet le rendent exemplaire.

Per i turisti sarebbe preferibile esplorare Basilea a piedi, invece di farsi portare dalla stazione ferroviaria direttamente ai luoghi di attrazione più noti. Con questa idea, «Basel Info» ha sostituito nel 2017/18 – dopo 40 anni – il sistema di guida pedonale «Basel zu Fuss». Grazie al nuovo sistema di orientamento, chi non ha familiarità con il luogo viene guidato attraverso la città da 17 steli informative. Il sistema di orientamento contempla mappe stampate, digitali e con l'accesso mobile, nonché mappe integrate nell'allestimento delle fermate di tram e bus, ciò che ha consentito di stabilire un collegamento con i trasporti pubblici. Il linguaggio grafico di alta qualità estetica e di facile comprensione, il grado di riconoscimento del prodotto e l'uso ibrido contraddistinguono il progetto come esemplare.

Orientierungssystem «Basel Info», Basel, 2018

Auftraggeber: Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung
Signalistik, Grafikdesign und Kartengestaltung:
Lengsfeld, Basel
Stelendesign und Ausführungsplanung:
SSA Architekten, Basel
Produktion: Burri Public Elements, Opfikon;
Atelier Häfelfinger, Münchenstein und Ormalingen;
Atelier Rytz, Zunzgen
Gesamtkosten: Fr.3 Mio.



Neben Tafeln gehören auch digitale Pläne zu Basels neuer Fussgängerorientierung.
Fotos: Roman Weyeneth, Mark Niedermann



Dezente Wegleitungen regen dazu an, die Stadt selbst zu entdecken.

Canobbio: il salotto di Canobbio

Il paese di Canobbio stende pedane rosse sotto i piedi di chi ama passeggiare. Il traffico motorizzato aveva declassato le viuzze e i luoghi di ritrovo nel nucleo del paese, trasformando così dei luoghi ameni in strade di transito e parcheggi. Ora, grazie a interventi semplici ma incisivi, le sei piazzole sono state restituite alla popolazione. La pavimentazione, che consiste di pedane dal colore differente, mette in risalto l'uso diversificato, sottolineato anche dall'allestimento specifico del sito. Gradini e muretti separano lo spazio quasi domestico dalle viuzze carrabili, cosicché i bambini giocano spensierati sulle aree loro destinate, mentre gli adulti possono sostarvi senza preoccuparsi del traffico motorizzato. Le automobili sono rimaste, ma i pedoni hanno la precedenza. Una striscia di lastre di granito conduce da una piazza all'altra e di notte un nuovo sistema di illuminazione traccia un corridoio di luce.

In Canobbio wird den Spaziergängern und Flaneurinnen der Teppich ausgerollt. Der Verkehr hatte die Wege und Begegnungsorte im Ortskern zu Transitstrassen und Parkplätzen degradiert. Durch einfache, aber markante Interventionen wurden der Bevölkerung nun sechs Plätze zurückgegeben. Unterschiedlich gefärbte Flächen bedecken die Pflasterung und markieren eine vielfältige Nutzung. Die ortsbezogene Möblierung unterstreicht das noch. Stufen und Mäuerchen trennen den fast häuslichen Raum von den befahrenen Wegen, und so spielen die Kinder sorglos auf den Teppichen und die Erwachsenen rasten, ohne dass ihnen ein Auto über die Füße fährt. Die Autos sind zwar geblieben, doch die Fussgängerin erhält Vorrang. Ein Band aus Granitplatten führt von Platz zu Platz, und nachts zeichnet ein neues Beleuchtungssystem einen Lichtkorridor nach.

À Canobbio, on a déroulé le tapis rouge aux promeneur-euse-s et aux piéton-ne-s. Le trafic avait dégradé les chemins et les lieux de rencontre en routes de transit et places de stationnement. Désormais, des interventions d'urbanisme simples mais frappantes ont restitué à la population six places. Des surfaces de différentes couleurs recouvrent le pavage et marquent un usage diversifié, encore souligné par l'ameublement à caractère local. Des marches et des murets séparent l'espace quasi-domestique des voies de circulation. Les voitures sont certes restées mais la priorité est donnée aux piéton-ne-s. Une bande de dalles de granit va de place et place et la nuit un nouveau système d'éclairage trace un corridor lumineux.

Il salotto di Canobbio, Canobbio TI, 2019

Committente: Comune di Canobbio
 Studio di architettura: Officina della Costruzione Sagl, Ponte Tresa
 Ingegnere: Lucchini-Mariotta e Associati, Faido / Dongio / Ponte Capriasca / Mendrisio
 Costi: Fr.1,8 mio.



Le piazze si articolano in nicchie ed angoli tra gli edifici. Foto: Lorenzo Custer



Sei piazze vengono restituite ai canobbiesi.



Le pedane colorate sono destinate al gioco e al rilassamento.

Biel: Sommerinseln

Bunte Wimpel, Farbkleckse am Boden und Baugerüste als vielseitig nutzbares Stadtmobiliar – mit dieser Villa Kunterbunt öffnete die Stadt Biel ihrem Publikum den Stadtraum. Die provisorische Bespielung wertete zuvor wenig beachtete Orte auf und skizzierte eine partizipative Nutzung des öffentlichen Raums. Die Massnahmen führten dazu, dass Fussgänger und Radfahrerinnen sich den Strassenraum, etwa Parkplätze, aneigneten, Begegnungszonen schufen und das Verkehrsregime zeitweise veränderten. Die «Îlots d'été», die «Sommerinseln», sind durch die Mitwirkung der lokalen Bevölkerung angelegt worden: In der Projektphase im Sommer 2019 erfragten die Initianten über unterschiedliche Formate deren Bedürfnisse und machten aus einer Idee einen breit abgestützten Prozess zur Verbesserung des öffentlichen Raums.

Des fanions multicolores, des taches de couleur au sol et des échafaudages comme mobilier urbain à usage polyvalent – c'est avec cette ambiance bigarrée que la ville de Bienne a ouvert l'espace urbain au public. Ce réaménagement temporaire a mis en valeur des endroits peu remarqués auparavant et a esquissé une utilisation participative de l'espace public. Les mesures réalisées ont eu pour résultat que les piétons et les cyclistes se sont approprié l'espace de la rue, comme les places de stationnement, y ont créé des espaces de rencontre et ont temporairement modifié le régime de circulation. Les «îlots d'été» ont été mis en place grâce à la coopération de la population locale: dans la phase de projet, à l'été 2019, les initiateurs ont sondé ses besoins et ont transformé une idée en un processus largement participatif pour améliorer l'espace public.

Bandierine colorate, schizzi di pittura per terra e ponteggi come versatile arredo urbano: con la Villa Kunterbunt la città di Bienne ha aperto lo spazio urbano al suo pubblico. L'uso provvisorio dello spazio ha riqualificato luoghi precedentemente trascurati e ha delineato un uso partecipativo dello spazio pubblico. Le misure adottate hanno indotto pedoni e ciclisti ad appropriarsi dello spazio stradale, ad es. i parcheggi, creando delle zone d'incontro e modificando temporaneamente il regime del traffico. Le «Îlots d'été», le «isole estive», sono state create grazie alla partecipazione della popolazione locale: nella fase progettuale dell'estate 2019, i promotori hanno sondato le loro esigenze proponendo diversi schemi e hanno trasformato un'idea in un processo ampiamente condiviso dalla popolazione al fine di migliorare lo spazio pubblico.

Sommerinseln | Îlots d'été, Biel | Bienne BE, 2019
Auftraggeberin: Stadt Biel, Departement für Städtebau und Entwicklung, Abteilung Infrastruktur
Architektur: Raderschallpartner, Meilen
Infrastrukturen: Evenjo, Bern
Partizipativer Prozess: Keeas Raumkonzepte, Zürich
Kosten: Fr. 323'817.–



In vier Etappen wurde die Bieler Innenstadt bunter.



Die Orte und Nutzungen ergaben sich aus einem partizipativen Prozess. Fotos: Stadtplanung Biel



Ein Baugerüst wird in Biel zum temporären Stadtmobiliar.

Lausanne: Passage Tivoli-Sévelin

Dans le nouveau quartier Sévelin à Lausanne, les riverain-e-s, les employé-e-s des entreprises voisines et environ 6000 écolier-ère-s et étudiant-e-s ne pouvaient atteindre le métro qu'en faisant des détours. Un nouveau passage crée désormais une liaison. Des passerelles, des escaliers et un ascenseur relèvent les défis des importants dénivelés à franchir. Une promenade d'une longueur d'environ 500 mètres fait apprécier des espaces tout à fait variés qui racontent tous l'histoire de l'ancienne friche industrielle. Les nombreuses marches et les risques de trébuchement dans le mobilier en compliquent l'utilisation par des personnes moins mobiles. Toutefois, les auteurs du projet ont bien réussi à ne pas seulement créer une liaison pratique nord-sud mais encore de nouveaux espaces de rencontre pour le quartier.

Im neuen Quartier Sévelin in Lausanne gelangten Anwohnerinnen und Anwohner, Angestellte der anliegenden Unternehmen und rund 6000 Schüler und Studentinnen nur über Umwege zur Métro. Eine neue Passage schafft nun eine Verbindung. Fussgängerbrücken, Treppen und ein Lift lösen die Herausforderungen der grossen Höhendifferenzen. Auf einer Länge von rund 500 Metern zeigt ein Spaziergang ganz unterschiedliche Räume, die allesamt die Geschichte der ehemaligen Industriebrache erzählen. Die vielen Stufen und Stolperfallen in der Möblierung erschweren weniger mobilen Menschen den Gebrauch. Dennoch ist gut geraten, wie die Autoren des Projekts nicht bloss eine praktische Nord-Süd-Verbindung, sondern auch neue Begegnungsorte für das Quartier geschaffen haben.

Fino a poco tempo fa, i residenti del nuovo quartiere Sévelin di Losanna, i dipendenti delle aziende limitrofe e circa 6000 allievi raggiungevano la stazione del metrò solo per vie traverse. Ora invece, grazie a un nuovo collegamento con ponti pedonali, scale e un ascensore, sono state risolte le sfide poste dal grande dislivello cittadino. Una passeggiata pedonale di ca. 500 metri rivela spazi molto diversi tra loro, che raccontano la storia dell'ex area industriale dismessa. I numerosi gradini e le barriere architettoniche disseminati sul percorso rendono difficoltosa la fruibilità dell'itinerario a chi ha problemi di mobilità. Il vantaggio, tuttavia, risiede nel fatto che gli autori del progetto non solo hanno reso disponibile un comodo collegamento nord-sud, bensì hanno creato nuovi luoghi d'incontro per il quartiere.

Passage Tivoli-Sévelin, Lausanne VD, 2015

Maitre d'ouvrage: Service des parcs et domaines et service d'architecture, Lausanne

Architecture: Tardin & Pittet, Lausanne

Ingénieurs: Giacomini & Jolliet, Lutry

Architecture paysagiste: L'Atelier du Paysage, Lausanne

Coût du génie civil: 3 millions de francs

Coût total: 4,45 millions de francs



Le passage nous fait traverser un paysage diversifié.
Photos: Léonore Baud, Jean-Yves Le Baron



Le passage Tivoli-Sévelin crée une liaison pratique nord-sud dans la ville de Lausanne.



Des ponts et des escaliers surmontent les dénivelés – mais ne sont pas partout accessibles à tous.

Zürich: Münsterhof

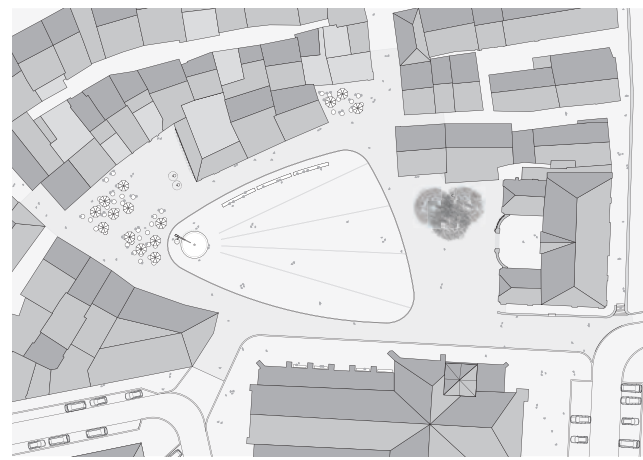
Seit dem 13. Jahrhundert ist der Zürcher Münsterhof immer wieder verändert worden – zuletzt diente er hauptsächlich als Parkplatz. 2003 stimmte die Stadtbevölkerung für einen verkehrsfreien Platz, 2008 begann die Neugestaltung. Vor der prächtigen Kulisse nahmen die Architekten wenige, gezielte Eingriffe vor, um den Platz einladender zu gestalten. Die Beleuchtung strahlt die prägenden Bauten an den Rändern genauso an wie die Platzmitte. Ein grosszügiger Brunnen bricht mit seinen vier Metern Höhe das flächige Bild. Die typische Pflasterung greift den Grundriss des Dreiecks auf; im Innern sind es gleichmässige, vom Brunnen ausgehende Radialen, im äusseren Bereich des Platzes wurde ein Pflasterverband verlegt. Diese Zonierung hilft nicht nur sehbehinderten Menschen, sich zu orientieren, sie markiert auch einen Veranstaltungsraum und ermöglicht so eine vielfältige Nutzung in der dicht bebauten Innenstadt.

Depuis le 13^e siècle, la place Münsterhof à Zurich n'a cessé d'être transformée – dernièrement, elle servait principalement de parking. Dans ce cadre somptueux, les architectes ont effectué un minimum d'interventions ciblées pour rendre la place plus accueillante. L'éclairage illumine désormais les principaux bâtiments qui la bordent autant que le milieu de la place. Une majestueuse fontaine de quatre mètres de haut rompt avec l'étendue de la place. Le pavage typique reprend le plan en triangle; à l'intérieur, on observe des rayons uniformes qui partent de la fontaine tandis que la partie extérieure de la place a été dotée d'un pavage-passé. Ce zonage facilite l'orientation des malvoyants tout en marquant également un espace pour les événements et permet ainsi une utilisation diversifiée dans le centre-ville à forte densité de population.

Dal 13^o secolo, la piazza del Münsterhof di Zurigo ha subito più di una modifica. Per parecchio tempo è stata utilizzata perlopiù come parcheggio. Nel magnifico scenario del Münsterhof, gli architetti hanno realizzato alcuni interventi mirati per rendere la piazza più invitante: un efficace sistema di luci illumina sia gli edifici che orlano la piazza sia la sua area centrale, una generosa fontana di quattro metri rompe l'immagine piana, bidimensionale, mentre la tipica pavimentazione riprende la struttura triangolare: per la selciatura dell'area interna si è optato per archi e linee in pietre Guber, mentre l'area esterna della piazza è delimitata dalla posa di pietre di varie dimensioni. Le zone così suddivise non soltanto aiutano le persone ipovedenti a orientarsi, ma delimitano anche lo spazio destinato agli eventi, consentendo l'uso diversificato.

Münsterhof, Zürich, 2017

Auftraggeber: Tiefbauamt der Stadt Zürich
Architektur: Romero Schaefer Partner, Zürich
Landschaftsarchitektur: Vogt, Zürich
Kosten: Fr. 7,9 Mio.



Die Pflasterung betont den dreieckigen Grundriss.



Der grosszügige Platz ist auch Bühne für diverse Interventionen: Hier legte Heinrich Gartentor 2019 seine «Insel in der Stadt». Foto: Peter Baracchi



2017 spannte die Künstlerin Claudia Comte Sonnensegel über den Platz. Foto: Stefan Altenburger

Vacallo: riqualificazione del quartiere di San Simone

La Chiesa di Vacallo ha riavuto la sua piazza! A tale scopo è stato realizzato il restringimento della carreggiata della strada cantonale di Via Guisan prima della curva, creando così uno spazio maggiore da destinare ai pedoni. La popolazione può ora usufruire di una piazza lastricata, prima adibita principalmente a posteggio. C'è un punto di ristoro con giardino e spazi di seduta per i momenti di aggregazione sociale. Tra l'area carrabile e quella pubblica, uno spazio alberato offre zone ombreggiate. I paracarri e le strisce pedonali garantiscono l'attraversamento sicuro della strada del quartiere, anche se non sono troppo apprezzati dagli ipovedenti o da chi ha il senso dell'estetica. Si tratta di un intervento pragmatico, che dimostra come si possa restituire a un villaggio la sua bella piazza con un dispendio non eccessivo e l'adozione di misure raffinate.

Die Kirche von Vacallo hat ihren Dorfplatz zurück. Dafür wurde die Kantonsstrasse Via Guisan vor der Kurve verengt und mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen. Dort, wo die Parkplätze verschwunden sind, hat die Bevölkerung nun einen gepflasterten Platz. Es gibt eine Gartenwirtschaft und Mäuerchen für spontane Pausen. Entlang der Fahrbahn spenden Bäume Schatten. Poller und Zebrastreifen sorgen zwar für ein sicheres Überqueren der Quartierstrasse, sind für Menschen mit Sehbehinderung sowie für solche mit einem Sinn für Schönheit aber keine Freude. Der pragmatische Eingriff zeigt, wie mit verhältnismässig wenig Aufwand und kleinen, raffinierten Massnahmen einem Dorf ein schöner Platz zurückgegeben werden kann.

L'église de Vacallo profite à nouveau de sa place de village. La route cantonale Via Guisan en amont du virage a dû être rétrécie pour créer davantage d'espace pour les piéton-ne-s. La population dispose désormais d'une place pavée là où les places de stationnement ont disparu. Il y a un restaurant de jardin et des murets pour des pauses spontanées. Des arbres assurent l'ombre le long de la chaussée. Des potelets et des passages piétons favorisent certes une traversée sûre de la rue du quartier mais ne sont agréables ni pour les personnes avec un handicap visuel, ni pour celles qui ont un sens de l'esthétique. L'intervention pragmatique montre comment on peut restituer à un village une place de toute beauté avec relativement peu de moyens et de petites mesures astucieuses.

Riqualificazione del quartiere San Simone, Vacallo TI, 2019

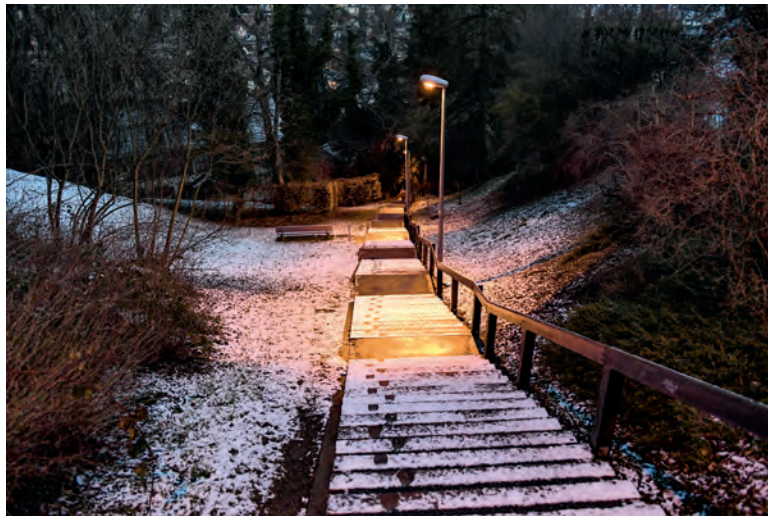
Committente: Comune di Vacallo
 Studio di architettura: Inches Geleta, Locarno
 Ingegnere: Fabio Bianchi, Balerna
 Costi di allestimento: Fr.20 000.–
 Totale costi: Fr.716200.–



Gli alberi fanno da cornice alla piazza del paese di Vacallo, che è anche area di attesa della fermata dell'autobus. Visualizzazione: Inches Geleta Architetti



Semplice ma efficace: una piazza davanti alla Chiesa e lungo la strada più spazio da destinare ai pedoni.



Treppen sind in St. Gallen unumgänglich, dafür gehen Sport und Kulturprogramm miteinander einher. Foto: Klaus Stadler

St. Gallen: Stägestadt

Bei 13 000 Treppenstufen, die sich auf beiden Seiten des St. Galler Talkessels durch die Hänge ziehen, führt kein Weg an ihnen vorbei. Das Projekt «Stägestadt» will die Treppen in der öffentlichen Wahrnehmung auf die nächste Stufe heben. Umtriebig und hauptsächlich ehrenamtlich organisiert ein kleines Team Führungen, Treppenlauf-Wettbewerbe und Konzerte auf den Treppen. Eine originelle Verbindung des Zufussgehens mit Bewegungsförderung, Kunst und Kultur.

Impossible d'échapper aux 13 000 marches qui se répartissent sur les collines des deux côtés de la cuvette de Saint-Gall. Le projet «Stägestadt» (la ville des escaliers) souhaite renforcer l'importance des escaliers dans la perception du public. Une petite équipe organise des visites guidées, des concours de montées d'escalier et des concerts sur les marches. Ce projet réussit à associer de manière originale la marche à pied et la promotion de l'activité physique, l'art et la culture.

L'unico modo per raggiungere la vicina collina sui due lati della conca valliva di San Gallo è quello di salire i 13 000 gradini. I promotori del progetto «Stägestadt» hanno voluto rafforzare il valore delle scale nella percezione pubblica. Un piccolo team organizza visite guidate, concerti e indice gare di corsa sulle scale. Il progetto riesce a coniugare, in modo originale, la camminata con la promozione dell'attività fisica, dell'arte e della cultura.

Stägestadt, St. Gallen, seit 2016

Organisation und Durchführung:

Projektgruppe «Stägestadt»

Kosten: Fr. 4000.– pro Jahr und viel ehrenamtliche Arbeit

Basel: Intelligente Ampel

Die Entwickler statteten eine Ampel mit Sensoren wie Wärmebildkameras aus und verknüpften diese mit künstlicher Intelligenz. Die Hightech-Ampel bemerkt sich nähernde Personen, erkennt, ob diese tatsächlich die Strasse queren wollen und schaltet bei nächster Gelegenheit auf Grün. Im Pilotversuch wurde die Wartezeit für Fussgängerinnen verkürzt und die Grünphase für langsamere Personen automatisch verlängert. Die intelligente Ampel zeigt, wie Sicherheit und Komfort der Fussgänger an stark verkehrsbelasteten Strassen substantiell verbessert werden können.

Les concepteurs ont équipé un feu tricolore équipé de détecteurs comme des caméras infrarouges et l'ont relié à un système d'intelligence artificielle. Le feu tricolore high-tech remarque des personnes qui approchent et commute sur vert dès que l'occasion se présente. Dans cet essai pilote, le temps d'attente des piétons a été raccourci et la phase verte automatiquement prolongée pour les personnes plus lentes. Le feu tricolore intelligent montre comment on peut sensiblement améliorer la sécurité et le confort des piétons dans des rues à circulation très dense.

Gli sviluppatori hanno dotato il semaforo di sensori, come le termocamere, e li hanno collegati all'intelligenza artificiale. Il semaforo high-tech segnala le persone in avvicinamento e passa al verde alla prima occasione. Il progetto pilota riduce il tempo di attesa dei pedoni e la fase verde per le persone più lente viene automaticamente prolungata. I semafori intelligenti mostrano come migliorare notevolmente la sicurezza e il comfort dei pedoni su strade molto trafficate.

Intelligente Ampel «Complet», Basel, 2018

Auftraggeber und Realisation: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt – Amt für Mobilität
Kosten: Mehraufwand für Installation Fr. 20 000.–



Diese Ampel in Basel weiss, was Fussgängerinnen wollen. Foto: Markus Störr

Die acht Maximen

Les huit maximes

Otto massime

Erlassen von Köbi Gantenbein zugunsten und zur Freude der Fussgängerinnen und Fussgänger. | Promulguées par Köbi Gantenbein en faveur et pour la plus grande joie des piéton-ne-s. | Emanate da Köbi Gantenbein a beneficio e divertimento dei pedoni.

1

Gemeinderätin, frage dich: Was ist der Gemeinnsinn? Er ist das Gegenteil des Privatsinns. Er ist Grund und Ausdruck des öffentlichen Raums. Sein Werkzeug ist das Baugesetz, das dem öffentlichen Raum und den Fusswegen Platz und Schönheit gibt.

Toi qui es Conseillère communale, pose toi la question: Le sens commun, c'est quoi? C'est le contraire du sens privé? C'est la base et l'expression de l'espace public. Son outil est la loi sur les constructions qui donne sa place et sa beauté à l'espace public et aux voies piétonnes.

Consigliera comunale, chiediti: cosa significa spirito sociale? È l'opposto di spirito privato. È l'espressione dello spazio pubblico, il cui strumento è la legge edilizia, che conferisce spazio e bellezza alle aree pubbliche e ai sentieri.

2

Gemeindepräsident, sei lästig, sei hartnäckig, sei aufsässig und dränge deine Kantonsregierung immer und immer wieder: Auch auf der Kantonsstrasse muss innerorts konsequent Tempo 30 gelten. Das ist ein Schlüssel für sicheres und schönes Gehen.

Toi qui es président d'une commune, insurge toi et n'aie de cesse d'exhorter ton gouvernement cantonal: même sur la route cantonale à l'intérieur de la ville, c'est le 30 km/h qui doit rigoureusement s'appliquer. C'est l'une des clés pour se déplacer à pied de manière sûre et confortable.

Sindaco, insisti con il governo cantonale: anche sulle strade cantonali dei centri abitati dev'essere posto un limite di velocità di 30 km orari. È la chiave per passeggiate belle e sicure.

3

Stadtrat, zähme das Auto. Es verlangt viel Fläche, wenn es fährt, und viel Raum, wenn es ruht. Und es gefährdet alle, die zu Fuss gehen. Es steht ihnen im Weg. Schaffe autoarme und autofreie Zonen.

Toi qui es membre du Conseil de ville, apprivoise la voiture. Elle a besoin d'une grande surface lorsqu'elle roule et de beaucoup d'espace lorsqu'elle est au repos. Et elle met en danger tous ceux qui se déplacent à pied. C'est un obstacle sur leur chemin. Crée des zones à circulation réduite et des zones sans voitures.

Consigliere comunale, impariamo a domare la macchina. Occupa spazio quando è in movimento e altrettanto spazio quando è ferma. Mette in pericolo i pedoni. Ostacola il cammino. Favorisca la creazione di zone low-car e car-free.

4

Dorfplanerin, lies die Geschichte. Historische Dorfkerne bieten reichlich Anschauung, was gute Plätze, Wege und Strassen für das Gehen sind. Sie waren seit eh und je Gunsträume für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Toi qui es responsable de l'aménagement des villages, lis l'histoire. Les centres historiques des villages offrent de nombreux exemples concrets de places, de chemins et de rues où il fait bon marcher. De tout temps, ils ont été des espaces privilégiés pour les piéton-ne-s.

Pianificatore di villaggi, rileggi la storia. Il centro storico dei villaggi offre un'ampia visione di com'erano le piazze, i sentieri e le strade da passeggio ideali. Da sempre sono state e sono tuttora spazi favorevoli ai pedoni.

für das Gehen pour les déplacements per i pedoni

à pied

5

Stadtkassierin, halte Geld bereit. Zu oft ist der Raum für das Gehen der Rest, den niemand will. Kämpfe für Weite und Leere. Das braucht Kraft, und das braucht Geld. Da die Hausbesitzer von guten Fusswegen profitieren, halte sie an, angemessen zu bezahlen.

Toi qui es caissière communale, tiens de l'argent à disposition. Trop souvent, l'espace pour la marche à pied n'est que celui qui reste et que personne n'a revendiqué. Lutte pour l'étendue et le vide. Cela demande de la force et cela demande de l'argent. Vu que les propriétaires de maisons profitent des cheminements piétons de qualité, oblige les à payer convenablement.

Cassiera comunale, tieni pronti i soldi. Troppo spesso lo spazio per camminare è il resto che nessuno vuole. Combatti per orizzonti ampi e spazi vuoti. Questo richiede forza, e soprattutto denaro. Considerando il fatto che i proprietari di case traggono beneficio da buone vie pedonali, raccomanda loro di pagare in modo adeguato.

6

Verkehrsplanerin, frage dein Kind. Öffentlicher Raum ist dann nützlich und gut für das Gehen, wenn er deinem Kind gefällt, wenn es sich in ihm sicher fühlt und auch sicher ist. Denke also bei jeder Massnahme an dein Kind, an die Freundin deines Kindes und an deren Freund.

Toi qui es planificatrice du trafic, demande à ton enfant. L'espace public est utile et facile à parcourir lorsqu'il plaît à ton enfant, lorsqu'il s'y sent en sécurité et lorsqu'il y est en sécurité. Pour chaque mesure, pense donc à ton enfant, à l'amie de ton enfant et à l'ami de celle-ci.

Pianificatrice del traffico, chiedi a tuo figlio. Lo spazio pubblico è utile e benefico per camminare se piace al tuo bambino, se egli si sente al sicuro e se l'area è sicura. Ogni qualvolta adotterai una misura, perciò, pensa a tuo figlio, all'amico di tuo figlio e al di lui amico.

7

Fussgängerin, lobe Tempo 30 als Errungenschaft. Lass es damit nicht gut sein. Fordere innerorts Schritttempo, denn dein Schritt ist der Massstab für gute Verkehrsplanung.

Toi qui es piétonne, vante les mérites des 30 km / h en tant qu'acquis. N'en reste pas là. Exige la vitesse du pas dans les localités car ton pas est la référence pour une bonne planification du trafic.

Pedone, elogia la velocità di 30 km all'ora come fosse una conquista: non essere indifferente, pretendi la velocità di marcia all'interno delle zone abitate, poiché il ritmo del tuo passo è basilare per una buona pianificazione del traffico.

8

Fussgängerinnen und Fussgänger, werdet Mitglied von Fussverkehr Schweiz. Monika Litscher, Jenny Leuba, Luci Klecak, Dominik Bucheli, Pascal Regli, Jordi Riegg und Sarah Widmer von der Geschäftsstelle setzen sich bei Politikern, Planerinnen, Beamten und in der breiten Öffentlichkeit dafür ein, dass solche Maximen Alltag werden.

Piéton-ne-s et piétons, devenez membres de Mobilité piétonne Suisse. Monika Litscher, Jenny Leuba, Luci Klecak, Dominik Bucheli, Pascal Regli, Jordi Riegg et Sarah Widmer du secrétariat s'engagent auprès des responsables de la politique, de l'aménagement, des fonctionnaires et du grand public pour que ce type de maximes devienne notre quotidien.

Pedoni, diventate soci di Mobilità pedonale Svizzera. Monika Litscher, Jenny Leuba, Luci Klecak, Dominik Bucheli, Pascal Regli, Jordi Riegg e Sarah Widmer del Segretariato si impegnano al massimo presso i politici, i pianificatori, i funzionari pubblici e l'opinione pubblica, affinché questi principi vengano integrati nella realtà quotidiana. ●

Flâneur d'Or 2020

Die neu gestaltete Rathausstrasse von Liestal erhält den Flâneur d'Or 2020, die Auszeichnung für fussgängerfreundlich gestaltete Strassen, Wege und Plätze. Sieben Auszeichnungen und zwei Erwähnungen machen deutlich, wie nötig und richtig es ist, dass Gemeinden und Kantone dem Komfort der Fussgängerinnen und Fussgänger Sorgfalt und Aufwand schenken. Der Verein Fussverkehr Schweiz setzt sich dafür ein, dass Politik, Verkehrsplanung und Öffentlichkeit dem Gehen im öffentlichen Raum Platz, Sicherheit und Schönheit verschaffen. Der zehnte Flâneur d'Or zeigt, wie das geht.

C'est la Rathausstrasse de Liestal qui remporte le Flâneur d'Or 2020, le prix pour des rues, des chemins et des places favorables aux déplacements à pied. Sept distinctions et deux mentions mettent en évidence à quel point il est nécessaire et juste que les communes et les cantons accordent de l'attention et des moyens au confort des piétons. L'association Mobilité piétonne Suisse s'engage pour que les responsables politiques, ceux de la planification des transports et le public créent de la place pour privilégier les déplacements à pied dans l'espace public dans un environnement sûr et esthétique. La dixième édition du Flâneur d'Or montre comment on y parvient.

Il premio Flâneur d'Or 2020 dedicato a strade, vie e piazze a misura di pedone, è stato conferito alla ristrutturazione della via Rathausstrasse a Liestal. L'assegnazione di sette distinzioni e due menzioni dimostrano quanto sia necessario e pertinente che comuni e cantoni prestino la dovuta attenzione al comfort dei pedoni. L'associazione Mobilità pedonale Svizzera si impegna a tutto campo affinché i politici, i pianificatori della viabilità e l'opinione pubblica possano destinare spazi pedonali pubblici coniugando la sicurezza e l'estetica. Il decimo Flâneur d'Or mostra come fare.

www.flaneurdor.ch



Flâneur d'Or 2020

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

mit freundlicher Unterstützung von |
avec l'aimable soutien de |
con il gentile sostegno di

BURI
public elements®

