

## **Flaneur d'Or 2008**

### **Fussverkehrspreis Infrastruktur geht an die Stadt Baden**

«Fussverkehr Schweiz» und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) haben zum sechsten Mal die herausragendsten Fussverkehrsprojekte in der Schweiz prämiert. Der mit Fr. 10'000.- dotierte Hauptpreis „Flaneur d'Or 2008“ geht an die Stadt Baden und die Gemeinde Ennetbaden mit dem gemeindeübergreifenden Projekt einer direkten Fusswegverbindung zwischen der Limmatau in Ennetbaden und dem unteren Bahnhofplatz in Baden. Der Brückenschlag mit Limmatsteg und Promenadenlift wird als Quantensprung in der Entwicklung des örtlichen Wegnetzes bezeichnet. Weitere Auszeichnungen gingen an Bremgarten BE, Croglio, Köniz, Lausanne, Schlieren und Uster. (Sprachen: de und fr)

#### Weitere Informationen:

Flaneur d'Or

Fussverkehr Schweiz

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

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

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

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

## **Flaneur d'Or 2008**

### **Prix des aménagements piétons pour la ville de Baden**

Mobilité piétonne et l'Association Transports et Environnement (ATE) ont attribué, pour la sixième année consécutive, le Flaneur d'Or qui récompense des projets piétons exemplaires. Doté de 10'000 francs, le prix a été remis à la ville de Baden et à la commune d'Ennetbaden pour un projet intercommunal assurant un cheminement direct entre les bords de la Limmat, à Ennetbaden et la gare de Baden. La passerelle et l'ascenseur reliant une promenade le long de la Limmat ont été reconnus comme des éléments de grande qualité pour le développement du réseau piéton local. Les villes de Bremgarten (BE), Croglio, Köniz, Lausanne, Schlieren et Uster ont également été distinguées. (langue: français et allemand)

#### Pour plus d'informations:

Flaneur d'Or

Mobilité piétonne

Association Transports et Environnement ATE

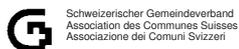
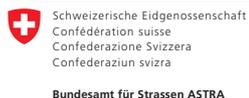
[www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)

[www.fussverkehr.ch/fr](http://www.fussverkehr.ch/fr)

[www.ate.ch](http://www.ate.ch)

30.03.2009

**Fussverkehr Schweiz**  
Klosbachstrasse 48  
8032 Zürich  
Telefon 043 488 40 30  
Fax 043 488 40 39  
info@fussverkehr.ch  
www.fussverkehr.ch



**HOCH  
PART  
ERRE**

**CREABETON**



**Flâneur d'Or 2008**  
**Fussverkehrspreis Infrastruktur**  
**Prix des aménagements piétons**



## **Medienmitteilung**

vom 24. Februar 2009

### **Attraktive Fussverkehrsprojekte prämiert**

## **Baden und Ennetbaden gewinnen den «Flâneur d'Or»**

Öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren einladen, ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Fusswegnetz, dies sind Projekte, die mit der Auszeichnung «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur prämiert werden.

Der Hauptpreis geht an das gemeindeübergreifende Projekt von Limmatsteg und Promenadenlift, mit dem eine neue Verbindung zwischen Baden und Ennetbaden geschaffen wurde.

Der Wettbewerb wurde organisiert von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Creabeton und einer privaten Stiftung. Prämiert werden Massnahmen, welche die Qualität und Attraktivität des Zufussgehens erhöhen. Der nationale Wettbewerb, der zum sechsten Mal durchgeführt wurde, honoriert innovative und wirksame Projekte zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Nationalrat Ruedi Aeschbacher, Präsident von «Fussverkehr Schweiz» und Peter Saxenhofer, Geschäftsleiter des VCS überreichten den mit CHF 10'000 dotierten ersten Preis an die Vertreter der Stadt Baden, Stadtammann Stefan Attiger, und Gemeindemann Basil Müller von Ennetbaden. In der Laudatio wurde der Brückenschlag mit Limmatsteg und Promenadenlift als Quantensprung in der Entwicklung des Wegnetzes der Stadt Baden und der Gemeinde Ennetbaden qualifiziert. Die bequeme Überwindung der Höhendifferenz zwischen den beiden Niveaus schliesst eine Netzlücke auf verblüffende Weise. Mit dem Lift erhält Baden einen direkten Zugang zum Naherholungsgebiet am Limmatufer. Die Brücke bietet der Gemeinde Ennetbaden einen schnellen Weg zum Badener Bahnhof. Die hohen Frequenzen des Lifts zeigen die grosse Akzeptanz dieses Bauwerkes und die Integration in die alltäglichen Wege.

### Auszeichnungen

- Bremgarten BE: Begegnungszone Kalchackerstrasse als neues Zentrum
- Croglio TI : Fussgängerschutz und Tempo 30 auf der Kantonsstrasse
- Köniz BE: Aufwertung des Ortszentrums dank Umgestaltung Schwarzenburgstrasse
- Lausanne VD: Trait d'union
- Schlieren ZH: Begegnungszone Sägestrasse als Teil der Fussgänger-Achse Nord-Süd
- Uster ZH: Urbanität an der Gerichtsstrasse

Sechs weitere Projekte konnten eine Auszeichnung entgegen nehmen. Die Jury überreichte den von allen Gemeinden angereisten Delegationen von Exekutivpolitikern, Verwaltungsangestellten und Projektverfassern eine Urkunde.

In den Gemeinden Bremgarten BE, Köniz und Croglio TI wurden Kantonsstrassen neu gestaltet. Die enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde charakterisiert alle drei Projekte. In Lausanne steht die Verknüpfung zum ÖV im Zentrum, während die Sägestrasse in Schlieren und die Gerichtstrasse in Uster in der Kategorie Aufwertungen auf kommunalen Strassen prämiert wurden.

In **Croglio** wurde mit minimalen Interventionen (Tempo 30, und Gestaltungselemente) ein Optimum an Fussgängersicherheit und Attraktivität in drei kleinen Tessiner Weilern herausgeholt.

In **Köniz** war ein 25 Mio Projekt zu beurteilen. Auf einer Länge von 700m wurde die gesamte Ortsdurchfahrt und das Zentrum neu gestaltet. Obwohl die Jury verschiedene Mängel monierte, insbesondere bezüglich Behindertengerechtigkeit, stufte sie das Gesamtkonzept und die neue Flächenaufteilung mit mehr Raum für die Fussgänger als innovativ ein.

Auch in **Bremgarten BE** stand eine Zentrumsgestaltung zur Beurteilung an. Hier wurde der zentrale Bereich zwischen Schule, Post, Läden, Bushaltestelle und Altersheim als Begegnungszone signalisiert. Das Beispiel zeigt, dass Begegnungszonen auch auf Kantonsstrassen funktionieren.

Um die Verknüpfung vom Öffentlichen Verkehr mit dem Fussverkehr ging es im Projekt « Trait d'union », welches im Rahmen der neuen Metro zwischen Bahnhof und See in **Lausanne** realisiert wurde. Auf der Überdeckung konnte eine attraktive Flaniermeile geschaffen und gleichzeitig die Haltestellen attraktiv ins Wegnetz des Quartiers eingebunden werden.

In **Schlieren** wurde die Sägestrasse als Teil einer Fussgängerachse prämiert. Diese zieht sich von der Limmat über den Bahnhof durch das Zentrum bis in das Erholungsgebiet im Süden. Die Sägestrasse bietet als Begegnungszone hohe Aufenthaltsqualität für die dortige Wohnnutzung. Hier kann auf der Strasse gespielt werden.

Die Gerichtsstrasse in **Uster** präsentiert sich nach der Umgestaltung mit mehr Urbanität und wird von den Fussgängerinnen und Fussgängern mit einer grossen Selbstverständlichkeit flächig in Anspruch genommen. Die Jury wies aber auch auf die noch fehlenden taktil-visuellen Markierungen im Knoten Gerichtstrasse/Weberstrasse hin. Die vorzeitige Bekanntgabe der Prämierung des ustermer Projektes hat bereits Wellen geschlagen, da diese Mängel schon lange bekannt sind. Immerhin sollen sie nun bald behoben werden und auch die von der Jury vorgeschlagene Signalisierung als Begegnungszone steht kurz vor der Umsetzung.

Ausführliche Dokumentation siehe [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)

Für Rückfragen wenden Sie sich an Thomas Schweizer  
«Fussverkehr Schweiz», Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich Tel. 043 488 40 32



# Jurybericht Flâneur d'Or 2008

Fussverkehrspreis Infrastruktur



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der FussgängerInnen

**Mobilité piétonne**

Association suisse des piétons

**Mobilità pedonale**

Associazione svizzera dei pedoni



**Flâneur d'Or 2008**

Fussverkehrspreis Infrastruktur  
Prix des aménagements piétons



**Flâneur d'Or 2008**  
Fussverkehrspreis Infrastruktur  
Prix des aménagements piétons

## Impressum

Jurybericht «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur

Januar 2009

### Organisation:

Fussverkehr Schweiz  
Thomas Schweizer  
Klosbachstrasse 48  
8032 Zürich  
043 488 40 32  
flaneurdor@fussverkehr.ch

Fotos: Wettbewerbseingaben  
und Fussverkehr Schweiz

Bezug: Fussverkehr Schweiz

Download:

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

Unterstützende Stellen und Medienpartner:

ASTRA Langsamverkehr, Verkehrsclub der Schweiz,  
Creabeton, Hochparterre, Schweizer Gemeinde



Verkehrs-Club der Schweiz  
Associazione Trasporti e Ambiente  
Associazione Traffico e Ambiente



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



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri

HOCH  
PART  
ERRE





## Inhalt

<b>«Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur .....</b>	<b>4</b>
Einleitung	4
Teilnahmebedingungen	4
Wettbewerbskategorien	4
Bewertungskriterien	4
Jury	5
Jurierung	5
Schlussbemerkungen	6
<b>Hauptpreis.....</b>	<b>7</b>
Baden - Ennetbaden: Kürzere Wege dank Limmatsteg und Promenadenlift	7
<b>Auszeichnungen .....</b>	<b>12</b>
Bremgarten BE – Begegnungszone Kalchackerstrasse als neues Zentrum	12
Croglio TI – Fussgängerschutz und Tempo 30 auf der Kantonsstrasse	14
Köniz BE – Aufwertung des Ortszentrums dank Umgestaltung Schwarzenburgstrasse	16
Schlieren ZH – Begegnungszone Sägestrasse als Teil der Fussgänger-Achse Nord-Süd	18
Uster ZH – Urbanität an der Gerichtsstrasse	20
Lausanne VD – Trait d'union	22
<b>Erwähnungen .....</b>	<b>24</b>
Bern – 50 Begegnungszonen dank innovativem Konzept	24
Genève – Dimanche à pied	24
Birmensdorf ZH – Plätze und Flächen für FussgängerInnen	25
St. Gallen – Neue Urbanität an der Lämmli Brunnenstrasse	25
Chur GR – Begegnen in der City	26
Lancy GE – Passerelle de la Colline	26
Baden AG – Begegnungszone Schmiedeplatz	27
Bulle FR – Neugestaltung des Ortszentrums	27
Manno TI – Begegnungszone im gesamten historischen Ortskern	28
Winterthur ZH – Sulzerareal Stadtmitte – ein Quartier für FussgängerInnen	28
Schlieren ZH – Ein neuer Zugang zur Bahn	29



## «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur

### Einleitung

Öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren einladen, ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Fusswegnetz, dies sind Projekte, die mit der Auszeichnung «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur prämiert werden.

Bereits zum sechsten Mal konnten mittels eines Wettbewerbes die herausragendsten Projekte prämiert werden.

Der Wettbewerb wurde von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) organisiert und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Creabeton unterstützt. Die Fachzeitschriften Hochparterre und Schweizer Gemeinde sind Medienpartner.

### Teilnahmebedingungen

Teilnehmen konnten Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen ebenso wie Fachpersonen und Gruppen, die sich für die Attraktivität des Zufussgehens einsetzen. Die eingegebenen Projekte mussten umgesetzt bzw. deren Realisierung gesichert sein; Konzepte und Leitbilder mussten von den Behörden als verbindlich erklärt sein.

### Wettbewerbskategorien

Ausgezeichnet wurden Projekte in den folgenden Kategorien:

- Verkehrskonzepte und –planungen; Leitbilder
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen, inkl. Signalisation und Markierung
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen, inkl. Signalisation und Markierung
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen, inkl. Signalisation und Markierung bei Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (vorab dem öffentlichen Verkehr)

### Bewertungskriterien

Die Jury bewertete die Eingaben nach folgenden Kriterien:

- Attraktivität der Verbindung bzw. des öffentlichen Raumes
- Sicherheit und Komfort für die Zufussgehenden
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten, Mut, Hartnäckigkeit, Einbezug der Bevölkerung
- Finanzen: Effizienz bezüglich der eingesetzten Mittel; Verhältnis zwischen Aufwand und Gewinn an Sicherheit und Attraktivität



## Jury

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

## Jurierung

Insgesamt erfüllten 39 Projekte von 42 Wettbewerbseingaben die Anforderungen und konnten der neunköpfigen Jury unterbreitet werden.

Die Jury hatte fünf Wochen Zeit, die Projektunterlagen zu studieren und die Projekte vor Ort zu besuchen. Am 19. August 2008 fand die Jurysitzung in Zürich statt.

Die Projekte wurden gemäss den ausgeschriebenen Kategorien unterteilt und beurteilt. Dabei ergab sich folgendes Verhältnis:

- 6 Verkehrskonzepte und –planungen; Leitbilder
- 10 Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen, inkl. Signalisation und Markierung
- 19 Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen, inkl. Signalisation und Markierung
- 4 Fussgängerfreundliche Infrastrukturen, inkl. Signalisation und Markierung bei Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (vorab dem öffentlichen Verkehr)

Es wurden jeweils Projekte mit ähnlichem Inhalt einander gegenübergestellt.

In der Rubrik «Verkehrskonzepte und –planungen; Leitbilder» wurden 3 Projekte unter den Stichworten Hilfestellungen und Wegleitungen für die Umsetzung sowie 3 Kommunikationskonzepte verglichen. In der Rubrik «Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen», zu welchen auch die Kantonsstrassen gezählt wurden, standen 2 Begegnungszonen, 3 Tempo-30 Regimes und 5 Aufwertungs- und Verbesserungsmassnahmen auf



bzw. entlang von Kantonsstrassen zur Diskussion. In der Rubrik «Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen» konnten 4 Brückenprojekte, 10 Begegnungszonen und 3 Verkehrsberuhigungsprojekte sowie eine Fussgängerzone und ein Fussgängerleitsystem beurteilt werden. Bei den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr standen 4 Projekte zur Auswahl.

In einer ersten Bewertungsrunde wurden aus den 39 Projekten 18 Projekte ausgewählt und für die engere Wahl qualifiziert. Diese Projekte wurden vertieft diskutiert. Die Beurteilung erfolgte hinsichtlich Attraktivität, Sicherheit, Modellcharakter, Innovation, Vorgehensweise und Finanzen sowie bezüglich der Gesamtwirkung. Andererseits wurde das Augenmerk auch auf Behindertengerechtigkeit, Rechtskonformität sowie funktionale und ästhetische Schwachstellen gelegt.

Nach der zweiten Beurteilungsrunde verblieben 9 Projekte. Diese wurden von der Jury als auszeichnungswürdig bezeichnet. Aus diesen 9 Projekten wurde schliesslich der Hauptpreis erkoren. 2 Projekte wurden im Bereinigungsverfahren nochmals zurückgestuft, sodass sich folgende Verteilung ergibt:

- 1 Hauptpreis
- 6 Auszeichnungen
- 11 Erwähnungen

### **Schlussbemerkungen**

Die Jury attestierte den eingereichten Projekten eine durchweg hohe Qualität. Die Bedeutung der Fussgängerfreundlichkeit bei der Verkehrsplanung scheint zunehmend als wichtiges Kernelement in die Aufgabenstellung von neuen Projekten einzufließen. Die hohe Zahl eingereicherter Projekte von Begegnungszonen zeigt auf, dass dieses Regime als fussgängerfreundliches «Erfolgsmodell» eine grosse Verbreitung findet.

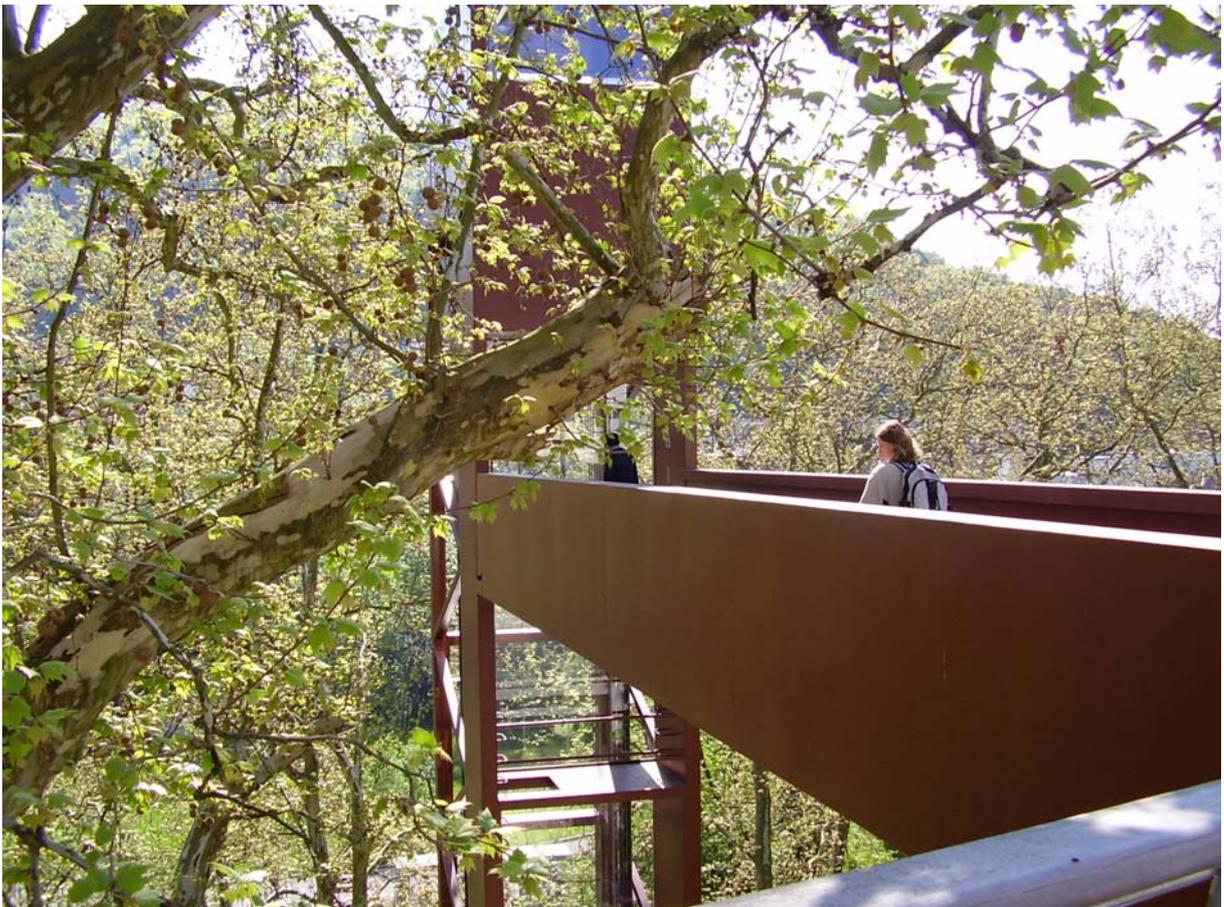
Die Beurteilung von Projekten, welche noch im Baustadium sind, erwies sich als schwierig, da die Funktionsfähigkeit der Umsetzung, insbesondere für die FussgängerInnen sowie verschiedene bauliche Details noch nicht begutachtet werden konnten. Für eine nächste Ausschreibung wird daher angeregt, nur abgeschlossene Projekte zuzulassen.

Der vorliegende Jurybericht konzentriert sich auf die Beurteilung der Projekte durch die Jury. Eine ausführliche Dokumentation der Projekte ist auf der Webseite [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch) zu finden.



## Hauptpreis

### Baden - Ennetbaden: Kürzere Wege dank Limmatsteg und Promenadenlift



Mit dem gemeindeübergreifenden Projekt wurde eine direkte Fusswegverbindung zwischen der Limmatau in Ennetbaden und dem unteren Bahnhofplatz in Baden hergestellt. Für die südlichen Wohnquartiere Ennetbadens besteht neu eine attraktive Fussgängerverbindung zum Zentrum Baden mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Der Aufzug wird zudem dem langjährigen Anliegen einer einfachen Höhenüberwindung von der Ebene des Bäderquartiers und der unteren Altstadt zum Stadtzentrum gerecht. Auch ist der Limmatraum als Naherholungsgebiet direkter vom Zentrum her erreichbar. Das gemeindeübergreifende Fusswegnetz hat mit der neuen Fusswegverbindung eine wichtige Aufwertung erhalten.



### **Ausgangslage**

Baden und Ennetbaden waren bisher nur über die Holzbrücke und die schiefe Brücke verbunden. Beide Verbindungen sind bezogen auf die kurze Luftliniendistanz mit relativ grossen Umwegen verbunden. Auch das attraktive Limmatufer war bisher kaum an die Stadt Baden angeschlossen. Eine direkte Verbindung war schon längere Zeit ein Thema.

### **Vorgehen**

Der Limmatsteg und der Promenadenlift wurden als Schlüsselprojekte in den Entwicklungsrichtplan für das Bäderquartier Baden/Ennetbaden aufgenommen. Aus einem zweistufigen Wettbewerbsverfahren in den Jahren 2003 und 2004 ging das Projekt "FACHMANN" als Sieger hervor. Am Ort der historischen Seilfähre wurde eine Brücke geschlagen, in deren axialer Verlängerung auf Badener Seite ein vertikaler Aufzugsturm mit horizontaler Passerelle folgt. Die Anknüpfung an den unteren Bahnhofplatz in Baden erfolgt auf der Höhe des Eisenbahnweges. An dieser Stelle verknüpfen sich die Fusswegverbindungen zwischen Altstadt, Bahnhof und dem Bäderquartier.

### **Zeitraum**

2003	1. Stufe - Öffentlicher Ideenwettbewerb
2004	2. Stufe – Studienauftrag
Juni 2007	Fertigstellung

### **Organisation**

Bauherrschaft:	Stadt Baden und Gemeinde Ennetbaden
Architektur:	Leuppi & Schafroth, Zürich
Bauingenieure:	Henauer Gugler, Zürich
Lift:	Emch Aufzüge, Bern

### **Finanzierung**

Anlagekosten:	CHF 4.2 Mio
---------------	-------------

### **Umsetzung**

Der "FACHMANN" ist eine liegende und stehende Raumstruktur. Beide Elemente, Brücke und Aufzug, sind gleich materialisiert. Der Aufzugsschacht kann als vertikale Brücke gelesen werden. Transparente Verglasungen trennen beim Turm den eigentlichen Aufzugsschacht von der Evakuationszone und bilden beim Limmatsteg die Geländerbrüstungen. Die hohe Transparenz sowie die Gitterroste des Gehbelags erhöhen die Wahrnehmung der Struktur des Stahlbaus.

Die Fahrt durch die Turmstruktur von der Stadterrasse hinunter zur Limmatpromenade eröffnet dem Betrachter verschiedene Perspektiven auf den Flussraum, die üppige Vegetation und die Konstruktion selbst.

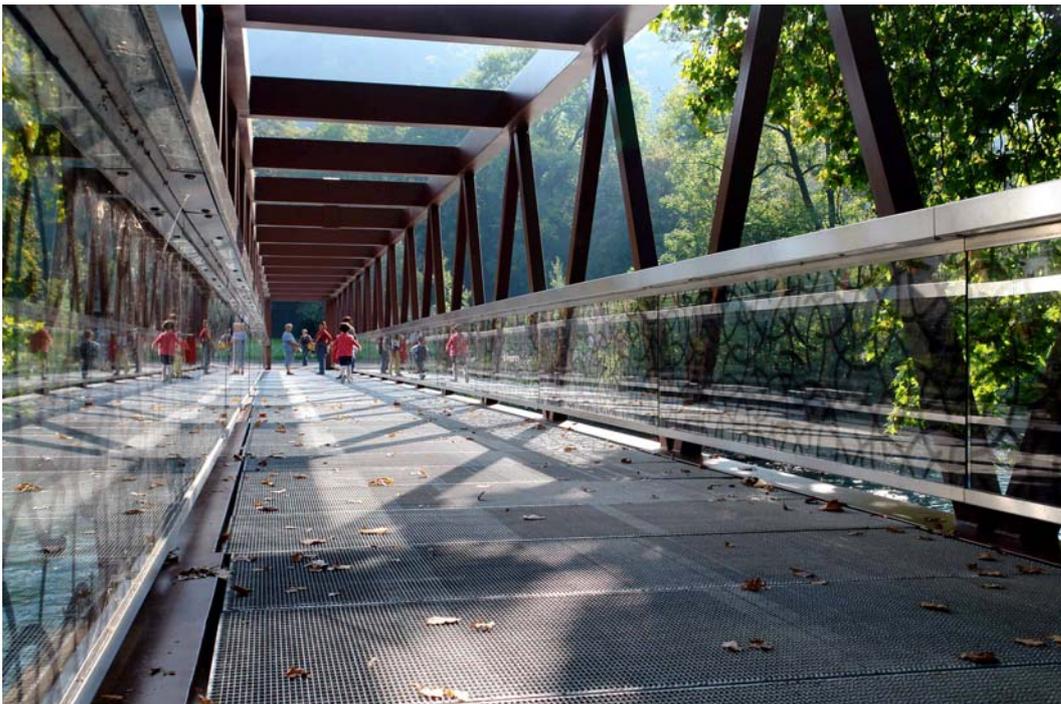


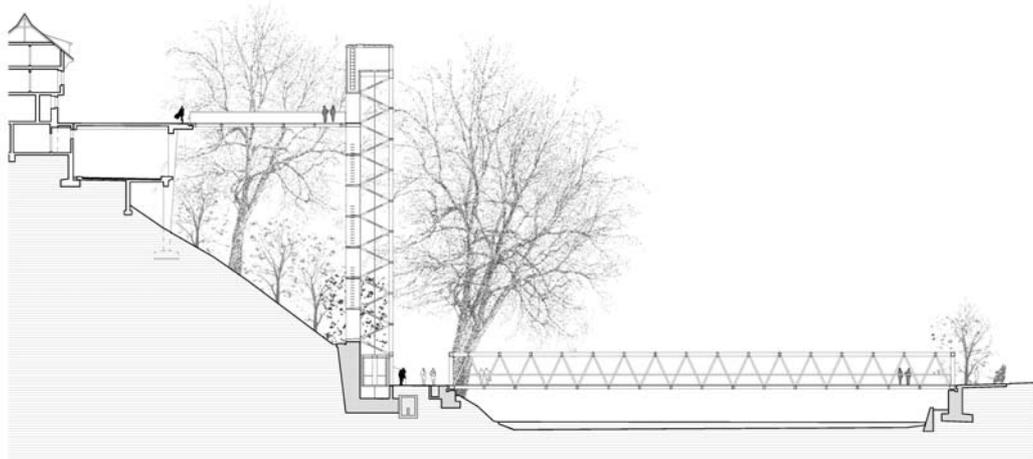
Auf Ennetbadener Seite erschliesst der Steg wertvolle, gut besonnte Erholungsräume entlang der Limmat. Zusätzlich wurde eine Veloabstellanlage auf Ennetbadener Seite realisiert, welche nun zum Bike & Ride benutzt wird. Brücke und Lift stehen auch den Velofahrenden offen und werden zur bequemen Höhenüberwindung genutzt.

### **Bewertung der Jury**

Der Limmatsteg mit dem Promenadenlift bedeutet ein Quantensprung in der Entwicklung des Wegnetzes der Stadt Baden und der Gemeinde Ennetbaden. Mit dem Brückenschlag und der bequemen Überwindung der Höhendifferenz zwischen den beiden Niveaus wird eine Netzlücke auf verblüffende Weise geschlossen. Mit dem Lift erhält Baden einen direkten Zugang zum Naherholungsgebiet am Limmatufer. Die Brücke bietet der Gemeinde Ennetbaden einen schnellen Weg zum Badener Bahnhof. Die hohen Frequenzen des Lifts zeigen die grosse Akzeptanz dieses Bauwerkes und die Integration in die alltäglichen Wege.

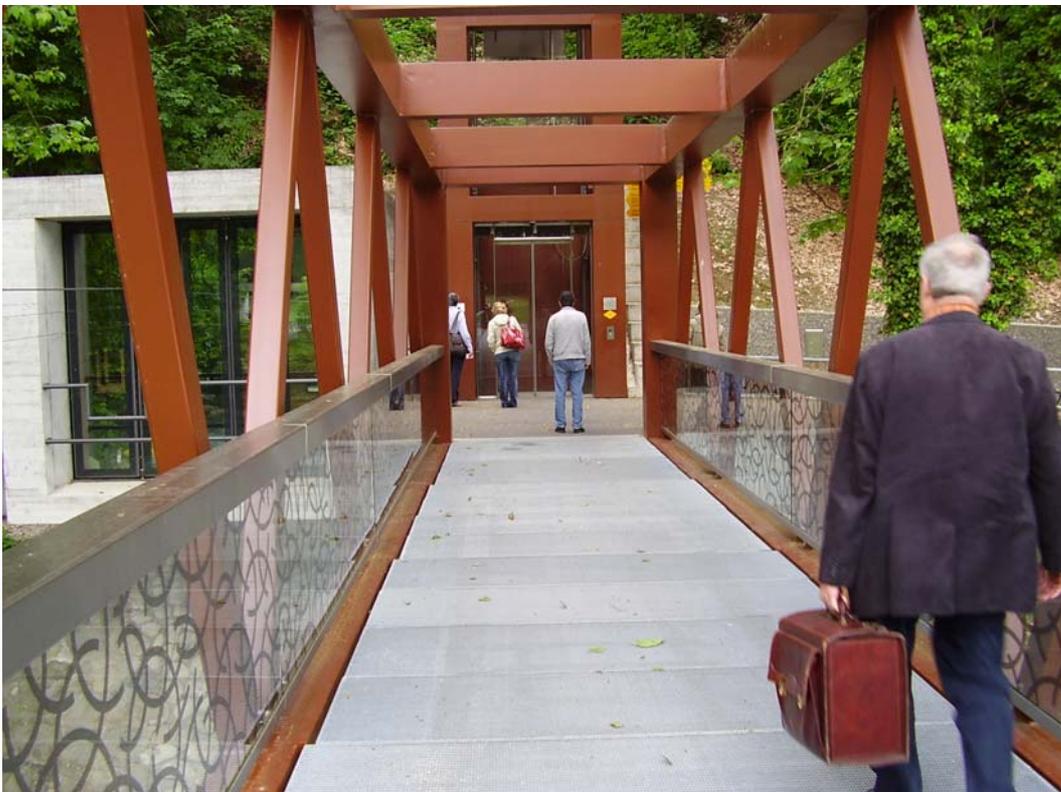
Limmatsteg und Lift sind Teil eines Konzepts der Stadt Baden, die öffentlichen Räume aufzuwerten und miteinander zu vernetzen, und zwar sowohl in der Altstadt (Bahnhofplatz, Theaterplatz, Schlossplatz) als auch im einstigen Industriegebiet Baden Nord (Bahnhofplatz West, Trafoplatz, Schmiedeplatz). Auf Badener Seite führt die neue Verbindung zur Bahnhofunterführung und zur Innenstadt. Auf Ennetbadener Gebiet erschliesst der Steg das vom Durchgangsverkehr befreite und zur Umgestaltung vorgesehene Zentrum. Die neue Verbindung, welche auch gestalterisch beeindruckt, hat die Jury überzeugt in ihrer vielfältigen Funktion als Zugang zum Fluss, Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr und generell als attraktive Ergänzung im Fusswegnetz. Jetzt, wo sie gebaut sind, erscheinen Lift und Brücke als naheliegende Lösung, und auch die Jury hat sich gefragt: «Weshalb hat man das nicht schon früher gemacht?»







**Flâneur d'Or 2008**  
Fussverkehrspreis Infrastruktur  
Prix des aménagements piétons





## Auszeichnungen

### **Bremgarten BE – Begegnungszone Kalchackerstrasse als neues Zentrum**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen*



#### **Ausgangslage**

Die Kalchackerstrasse war erneuerungsbedürftig. Zahlreiche Flickstellen im Belag und Löcher auf den Trottoirs zeugten davon. Auch die Werkleitungen mussten erneuert werden. Auf engem Raum überlagern sich hier vielfältige Nutzungsansprüche wie Schulweg, Einkaufen, Buserschliessung. Die Kalchackerstrasse mit ihrer grossen Fahrbahnfläche war jedoch einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Dass sie hier auch eine Zentrumsfunktion wahrnimmt, war nicht ersichtlich.

#### **Vorgehen**

Der Kanton Bern hat das Projekt in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Bremgarten entwickelt und umgesetzt. Es wurde ein Lösungsansatz gesucht, der einerseits den verkehrlichen Bedürfnissen Rechnung trägt und andererseits auch den Zentrumscharakter des Ortes unterstreicht. Mit einer breiten Kommunikation wurde das Konzept und die neue Verkehrsreglung bekannt gemacht. Die Einweihung wurde als Dorffest organisiert.

#### **Zeitraum**

2003	Projektaufgabe
Okt. 2007	Baubeginn
August 2008	Einweihung



### Organisation

Bauherrschaft: Kanton Bern und Gemeinde Bremgarten  
Planer: Ingenieurbüro SMT  
Landschaftsarchitekt Markus Steiner

### Finanzierung

Anlagekosten: CHF 1.3 Mio (davon 550'000 Gemeindeanteil)

### Umsetzung

Kernstück bildet die 200m lange Begegnungszone auf der Kantonsstrasse zwischen Altersheim, Post, Schulen, Einkaufsladen und Restaurant, zu welcher der Kanton – dank der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung von ca. 2'000 Fz/Tag – Hand bot.

Die Zone umfasst zwei einmündende Strassen sowie die Bushaltestelle, welche neu als Fahrbahnhaltestelle (ohne Busbucht) ausgeführt ist. Einbezogen wurden auch die angrenzenden Seitenräume, insbesondere die Vorplätze des Restaurants und des Einkaufsgeschäftes, um das Zentrum als Platz erlebbar zu machen.

### Bewertung der Jury

Oft ist das Engagement für den Langsamverkehr in kleineren Gemeinden eher zurückhaltend. Der öffentliche Raum ist stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Dies traf auch auf Bremgarten BE zu. Um so bemerkenswerter ist der Mut der kleinen Gemeinde (3'700 Einwohner) und des Kantons Bern Neues zu wagen. Mit relativ bescheidenen finanziellen Mitteln wurde eine Zentrumsplanung an die Hand genommen. Die Gestaltung der Begegnungszone und der angrenzenden Flächen bis zu den Hausfassaden wurde als Gesamtheit verstanden und in die Planung einbezogen. Der neue Zentrumscharakter ist bereits heute gut spürbar, auch wenn erst ein Teil der Zentrumsplanung umgesetzt werden konnte. Eine sorgfältige Planung, eine gute Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde sowie ein umfassendes Kommunikationskonzept sind Teile des Erfolgsrezepts.





## **Croglio TI – Fussgängerschutz und Tempo 30 auf der Kantonsstrasse**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen*



### **Ausgangslage**

Die Gemeinde Croglio (bei Ponte Tresa) besteht aus sieben kleinen historischen Dorfkernen. In den sechziger Jahren wurde die Hauptstrasse durch Abriss von Gebäuden zu einem dominanten Strassenkorridor, trotz des oft immer noch sehr niedrigen Verkehrsvolumen von ca. 1'500 Fz/Tag. Ein Stall, der aufgrund von lokaler Opposition in einem der sieben Weiler stehen blieb, entwickelte sich nach dem Umbau zu einem erfolgreichen kleinen Lokalzentrums. Das Gebäude wird heute nicht mehr als Verkehrshindernis sondern als Element der Verkehrsberuhigung erkannt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge blieb dort bei circa 25km/h – ohne Signalisation. Das Verständnis für Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist damit gewachsen.

Während der Pendlerzeiten dienen die Strassen der Gemeinde auch als Schleichwege, v.a. für Grenzgänger. Geschwindigkeitsmessungen lagen bei 45 - 50km/h (v85) – zu schnell für die enge Situation und für den fehlenden Fussgängerschutz.

### **Vorgehen**

Auf Grund der positiven Erfahrung in Beride erstellte der Gemeinderat 2004 ein Gesamtkonzept für alle Weiler. Gemäss diesem Konzept sollen alle Ortskerndurchfahrten zu Tempo-30-Zonen umgestaltet werden. Gleichzeitig soll die räumliche Identität der Orte wieder gestärkt, dem Fussverkehr und dem Aufenthalt wieder mehr Gewicht verliehen werden. Im Rahmen der anstehenden Belagserneuerung bot sich schliesslich die Möglichkeit dieses Konzept umzusetzen.

### **Zeitraum**

2004 Gesamtkonzept für alle Weiler

2007 Umsetzung der ersten 3 Weiler Biogno, Purasca und Barico



## Organisation

Auftrag: Gemeinde Croglio TI

Konzept, Projekt und Realisierung: Lorenzo Custer, Studi Associati SA, Lugano und Paolo Moschini, Lucchini-David-Mariotta SA, Faido

## Finanzierung

Kosten für die bisherigen Aufwertungsmassnahmen CHF 250'000 (ohne Belagsarbeiten)

## Umsetzung

Im Jahre 2007 konnte die Umgestaltung in drei Ortskernen realisiert und die zentralen Bereiche als Tempo-30-Zonen signalisiert werden – die erste Kantonstrasse im Kanton Tessin mit einer Zonenlimitierung.

Ein Band, teils gepflästert, teils nur gemalt, begrenzt die Fahrbahn und bietet einen minimalen Schutz der Fussgänger in den Randbereichen. Diese Randbereiche wurden durch weisse Kieselsteine im Belag zusätzlich hervorgehoben. Bei den Hauseingängen und an exponierten Stellen wird der Fussgängerschutz zusätzlich durch Pfosten verstärkt. Dennoch wirken diese Massnahmen nicht als Verkehrstrennung. Nach wie vor ist die Fahrbahnfläche auch Gehfläche für die Fussgänger. Die Strasse weitet sich an verschiedenen Stellen zu Plätzen, welche gestalterisch hervorgehoben und durch eine Baumpflanzung, eine Bank, einen Brunnen oder die Anordnung der Bushaltestelle auch funktional als Zentrum dienen. Die wegfallenden Parkplätze werden am Dorfeingang kompensiert.

## Bewertung der Jury

In den drei Weilern Biogno, Barico, Purasca Inferiore wurden mit geringem Aufwand sehr wirkungsvolle Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen vorgenommen. Die hier realisierten feinfühlig abgestimmten Massnahmen haben die Jury überzeugt. Sie werden als Vorbild für viele kleinere Orte insbesondere auch auf schwach frequentierten Kantonsstrassen als sinnvoll erachtet. Vorbildlich ist auch die Signalisation eines tieferen Geschwindigkeitsregimes. Zur Stärkung des innerörtlichen Fussverkehrs wäre aus Sicht der Jury sogar eine Begegnungszone möglich gewesen.





## **Köniz BE – Aufwertung des Ortszentrums dank Umgestaltung Schwarzenburgstrasse**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen*



### **Ausgangslage**

Die Schwarzenburgstrasse in Köniz war vor der Sanierung eine durch den motorisierten Verkehr dominierte Ortsdurchfahrt mit knapp 20'000 Fz./Tag und zahlreichen Ampeln mit langen Wartezeiten, insbesondere auch für die FussgängerInnen. „Wilde“ Querungen waren häufig, selbst durch ältere Personen.

### **Vorgehen**

Zwischen 2000 und 2004 wurde das Könizer Zentrum völlig umgestaltet. Am neu geschaffenen Bläuackerplatz erstellte die Migros ein Einkaufszentrum, die Gemeinde Köniz erweiterte das Verwaltungszentrum. Zentrumsplanung und Strassenraumgestaltung wurden eng verzahnt entwickelt und zur Realisierung gebracht. Neben der Platzgestaltung wurde der 300m lange Abschnitt der Schwarzenburgstrasse als urbane Einkaufsachse aufgewertet. Ein ausgeklügeltes Pförtner- und Dosierungssystem gewährleistet die Abwicklung der Verkehrskapazitäten unter Wahrung der Attraktivität für Fussgänger. Dadurch hat der Verkehr viel von seiner Dominanz verloren.

### **Zeitraum**

1995	Wettbewerb Strasse
1999	Mitwirkung Strasse und Zentrumsplanung
2001-2004	Bau in Etappen Strasse und Zentrumsüberbauungen
2006	Definitive Gestaltung

### **Organisation**

Auftraggeber. TBA Kt. Bern / OIK II

Bearbeitungsteam Metron Bern AG; Rothpletz Lienhard: Jürg Hänggi, Jörg Wiederkehr



### **Finanzierung**

Kantonsstrasse CHF 16 Mio.

Gemeindestrassen CHF 8.3 Mio.

### **Umsetzung**

Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt auf einer Länge von 700m wurde die Strassenfläche zu Gunsten des Fussverkehrs und des Aufenthalts neu verteilt. Die grosse Nutzungsverdichtung im Zentrum mit neuen Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants führte aber auch zu unerwarteten Frequenzsteigerungen im Fussverkehr, ein Phänomen, das durchaus positiv zu werten ist. Der kaum mehr abbrechende gebündelte Passantenstrom, der die Schwarzenburgstrasse beim Bläuackerplatz querte, führte in Spitzenstunden aber auch zu Staus des motorisierten Verkehrs und damit auch des Linienbusses. Mit der Organisation einer flächigen Querung – ohne Fussgängerstreifen – aber mit Tempo 30, konnte die Stausituation entschärft werden.

### **Bewertung der Jury**

Das Projekt, welches der Kanton und die Gemeinde in einem mustergültigen partizipativen Prozess entwickelt und kommuniziert haben, beruht auf dem Prinzip der Koexistenz bei niedriger Geschwindigkeit. Auf einem 300 m langen Abschnitt der Schwarzenburgstrasse gilt – zur Verbesserung des Verkehrsablaufes – Tempo 30. Diese Verkehrsanordnung hat schweizweit Modellcharakter. Ein breiter Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte ermöglicht das Queren an jeder beliebigen Stelle auch bei dichtem Verkehr und reduziert damit die Trennwirkung der stark belasteten Strasse. Diese Lösung ist allerdings mit dem Verlust des Fussgängervortritts verknüpft.

Durch die offene Gestaltung des Bläuackerplatzes ist eine neue Ortsmitte von ungeahnter Grosszügigkeit entstanden, deren Wirkung auf der von Fassade zu Fassade durchlaufenden Fläche beruht. Die Kreiselfahrbahn wird lediglich durch niedrige Pfosten gegenüber den Gehflächen abgegrenzt. Diese Abgrenzung entspricht nicht dem Gleichstellungsgrundsatz und den Normen für behindertengerechtes Bauen und stellt für Menschen mit Sehbehinderung erhebliche Sicherheits- und Orientierungsprobleme dar. Eine Ausführung mit einem taktil erfassbaren Fahrbahnrand hätte die flächige Wirkung des Platzes nicht beeinträchtigt. Die Jury erwartet, dass diese Anforderung bei künftigen Projekten berücksichtigt wird.

Die Jury würdigte das als Gesamtkonzept überzeugende innovative Projekt.





## Schlieren ZH – Begegnungszone Sägestrasse als Teil der Fussgänger-Achse Nord-Süd

---

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



### Ausgangslage

Die Sägestrasse befand sich in einem schlechten Zustand und musste dringend saniert werden. Sie befindet sich in einem städtebaulich sensiblen Bereich im alten Dorfkern und ist gemäss Stadtentwicklungskonzept Teil der Nord-Süd-Achse, welche mit Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden soll. Gleichzeitig hat die Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal (GBL) an der Sägestrasse vier Mehrfamilienhäuser erstellt. Im Baurechtsvertrag mit der Stadt und in der Baubewilligung wurde vereinbart, dass gemeinsam mit der Stadt ein „Dorfplatz“ erstellt wird. Damit der Strassenraum zum Aufenthaltsraum werden kann, wurde beschlossen, die Sägestrasse als Begegnungszone zu signalisieren.

### Zeitraum

2004 Feststellung des Sanierungsbedarfs. Der Stadtrat beauftragt das Technische Büro der Stadt Schlieren mit der Projektierung.

2006 Ein erstes Gestaltungskonzept wird verworfen. Der Landschaftsarchitekt Rafael Gloor, Rapperswil, der auch die Umgebung der neuen Genossenschaftssiedlung gestaltet, wird beigezogen.

2007: Das Projekt für die Sanierung und für die Strassenraumgestaltung wird vom Stadtrat Schlieren genehmigt.

Mai 2008: Bauvollendung

### Organisation

Bauherrschaft: Stadt Schlieren, GBL Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal

Planung: Gestaltungskonzept Strassenraum und gestalterische Begleitung:  
Zschokke & Gloor, Landschaftsarchitekten, Jona SG



Projektierung, Ingenieurarbeiten, Oberaufsicht und Projektbegleitung:  
Technisches Büro der Stadt Schlieren

### **Finanzierung**

Kosten Sanierung Strasse und Werkleitungen : 1'103'400.--  
davon für Strassenraumgestaltung: 192'600.--

### **Umsetzung**

Die neue Strassenraumgestaltung nimmt die ehemals bäuerliche Nutzung der Strasse und Hausvorplätze wieder auf. Drei kleine - von einem Betonband eingefasste, gepflasterte und mit je einem Brunnen ausgestattete Plätze prägen und strukturieren den Strassenraum. Die Gestaltungselemente Betonrinne und Kandelaber werden wie beim angrenzenden Stadthausplatz in der Sägestrasse weitergeführt. Die Rinnen zeichnen den ehemaligen Verlauf des Mühlebachs nach. 12 Bäume wurden entlang und in die Strasse gesetzt, damit die lineare Sicht der Strasse gebrochen werden kann.

### **Bewertung der Jury**

Die Begegnungszone Sägestrasse überzeugt in verschiedener Hinsicht. Auf konzeptioneller Ebene ist die Einbindung in das übergeordnete Stadtentwicklungskonzept zu würdigen. Zwischen Limmatraum / Bahnhof und dem Erholungsraum Wald sollen künftig auf einer Nord-Süd-Achse mit Priorität für den Langsamverkehr die vielen lokalen Bewegungen in entspannter Atmosphäre stattfinden. Auf gestalterischer Ebene wurde subtil auf die Eigenarten des ursprünglichen Dorfkerns mit seinem bäuerlichen Charakter eingegangen. Die privaten Hausvorplätze stehen in Bezug zum Strassenraum. Die neu gestalteten mit je einem Brunnen ausgestatteten Plätze schaffen für die Zufussgehenden attraktive Raumkammern und beruhigen den rollenden Verkehr.





## Uster ZH – Urbanität an der Gerichtsstrasse

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



### Ausgangslage

Die Gerichtsstrasse liegt im Zentrum der Stadt Uster rund 100m vom Bahnhof entfernt, parallel zur Bankstrasse und ist Teil der dortigen Tempo-30-Zone. Das Bild der Strasse war geprägt durch Parkierung, zufällig angeordneten Infrastrukturelementen und uneinheitlichen Belägen. Sie stand im Kontrast zur ihrer potenziellen Bedeutung als wichtige Fussverkehrsachse zwischen Post, verschiedenen Einkaufsläden sowie dem Zugang zum Einkaufszentrum Illuster.

### Vorgehen

Die Erweiterung des Einkaufszentrums Illuster (Mittim), wie auch die notwendige Sanierung des Strassenbelags, boten der Stadt Uster Gelegenheit, die Gestaltung der Gerichtsstrasse besser auf die vorhandene Zentrumsnutzung abzustimmen. Angestrebt wurde eine einheitliche und möglichst flächige Gestaltung von Fassade zu Fassade. Die neue Gerichtsstrasse zeigt denn auch, dass der gestalterische Einbezug der privaten Vorzonen das eigentliche Schlüsselement der Planung war, um aus der bisherigen verkehrsberuhigten Erschliessungsstrasse einen Begegnungsort mit städtischem Gepräge zu machen.

### Zeitraum

2003-2005 Planung / Projektierung

2005-2008 Ausführung in zwei Etappen



## Organisation

Auftraggeber: Stadtplanung Stadt Uster

Konzept: Arbeitsgemeinschaft: Klaus Zweibrücken / stadtraumverkehr

Ausführungsplanung Bauleitung: ASA AG, Rapperswil, DSP AG, Bauingenieure, Greifensee, Lightline Lichtinstallation, Gramazio&Kohler, Architekten, Zürich

## Umsetzung

Die Aufwertung des öffentlichen Raumes konnte mit den privaten Nutzungsinteressen in Übereinstimmung gebracht werden. Der Fuss- und Veloverkehr belebt den Ort ungleich stärker als zuvor und die neue Mischverkehrsfläche beim Knoten Gerichtsstrasse / Weberstrasse wird selbstverständlich in Anspruch genommen – eine wichtige Voraussetzung für die nun gelebte Koexistenz der Verkehrsteilnehmer.

Ein markantes Natursteinpolygon ist Zeichen für diese neue Mischverkehrsfläche und macht die Geschäftsstrasse im Zentrum von Uster vom leicht höher gelegenen Bahnhof her wahrnehmbar. Im Rahmen des neuen Lichtkonzeptes der Stadt Uster und mit finanzieller Beteiligung des anliegenden Gewerbes konnte entlang des Polygons ein Effektlicht installiert werden. Die wechselfarbige Lichtlinie streicht die neu gewonnene Bedeutung des Ortes auch nachts heraus.

## Bewertung der Jury

Mit der Neugestaltung der Gerichtsstrasse wurde aus einer „Hinterhof-Situation“ ein städtischer Raum realisiert, der gut funktioniert. Bei der Neuzuteilung der Flächen wurde durch die Verschmälerung der Fahrbahn und den Einbezug der privaten Strassenseitenräume in die Gestaltung viel Freiraum für den Fussverkehr geschaffen. Der Strassenraum, wie er sich nach der Neugestaltung präsentiert, wird von den Fussgängerinnen und Fussgängern mit einer grossen Selbstverständlichkeit flächig in Anspruch genommen. Die Gestaltung würde daher auch die Signalisation einer Begegnungszone erlauben, um damit dem Fussverkehr in der Koexistenz mit dem Fahrverkehr auch offiziell den Vortritt zu gewähren. Die geplanten taktivisuellen Markierungen im Knoten Gerichtstrasse/Weberstrasse weisen darauf hin, dass die Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung im Bereich des Knotens problematisch ist.





## Lausanne VD – Trait d'union

---

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen bei Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln*



### **Ausgangslage**

Zwischen den Stationen Ouchy und Délices wurde die Metro der Stadt Lausanne über eine Strecke von 500 Metern unter den Boden verlegt. Damit eröffnete sich die Möglichkeit, die neu geschaffene Oberfläche zu nutzen.

### **Vorgehen**

Das Projekt soll verschiedene Funktionen erfüllen. Neben der Verbindungsfunktion als direktes und attraktives Bindeglied zwischen Bahnhof und See galt es auch einen Aufenthaltsort als Promenade mit Bänken und Grünraum zu gestalten. Zudem wurden die unterirdischen Stationen der Metro ins Wegnetz eingebunden und die Flächen über den Stationen als funktionale Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr ausgestaltet. Dabei sind die Stationen nicht nur ins Fusswegnetz, sondern auch mittels Abstellplätzen ins Velowegnetz eingebunden.

### **Zeitraum**

2004/2005 Studienauftrag

2006 - 2008 Realisierung

### **Organisation**

Auftraggeber: Ville de Lausanne (Direction des travaux et Direction de la sécurité sociale et environnement), Métro Lausanne-Ouchy SA)

Architecte paysagiste: Hüsler & associés Sàrl et Contrepoint, P. Amphoux

### **Finanzierung**

CHF 3.5 Mio



## Umsetzung

Der neu geschaffene öffentliche Raum zwischen den Stationen Ouchy und Délices ist auf attraktive Weise in Szene gesetzt. Über dem Tunnel wurde eine geradlinige, direkte und attraktive Fusswegverbindung zum Hafen angelegt. Die sorgfältige und zurückhaltende Gestaltung des Grünraumes fällt auf. Eine Baumreihe von Gingkos begrenzt den chaussierten Weg. Bänke laden zum Verweilen ein. Eine einfache Beleuchtung ermöglicht die Nutzung des Weges auch in der Nacht. Für die Verzahnung mit den angrenzenden Grundeigentümern wurde mit Magnolien und japanischem Ahorn gearbeitet und die Wünsche der privaten Anlieger soweit möglich berücksichtigt.

Die Querungssituationen mit den hangparallelen Quartierstrassen wurden als Platzsituationen gestaltet, so dass sie auch vom Fahrzeuglenker wahrgenommen werden.

## Bewertung der Jury

Die neue Stadtachse verbindet auch die angrenzenden Quartiere und schafft verkürzte Zugänge zur Metro. Die längs angeordneten Zwischenbereiche gliedern den Weg geschickt. Die umliegenden Vorgärten gewinnen an Qualität und nutzbarem Freiraum. Vom Projekt profitieren Anwohnende, Spaziergänger und Passagiere des öffentlichen Verkehrs in gleichem Masse, so dass vielseitige und wirksame Synergien geschaffen worden sind.

Die Jury attestiert dem Projekt eine deutliche Verbesserung des Fusswegnetzes und eine erhebliche Attraktivitätssteigerung an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr. Sie erachtet das Projekt als sichtbares Bekenntnis, das Zufussgehen in der Stadt Lausanne zu fördern und die Verbindungsqualitäten im Stadtgebiet zum öffentlichen Verkehr zu erhöhen. Eine sich eröffnende Chance für den Fussverkehr wurde genutzt und attraktiv umgesetzt.

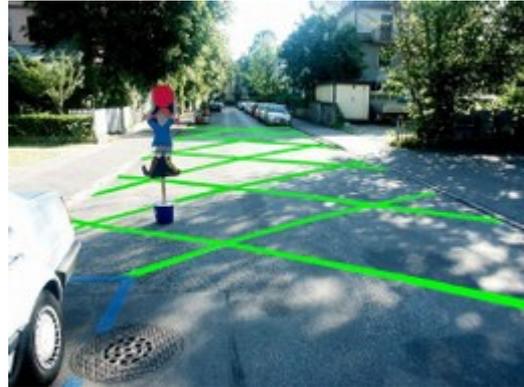




## Erwähnungen

### Bern – 50 Begegnungszonen dank innovativem Konzept

Kategorie: Verkehrskonzepte und –planungen; Leitbilder



Kaum bauliche Eingriffe, einfach, günstig, so wirksam wie möglich und rückbaubar, falls der Bedarf nicht mehr vorhanden ist. Bereits aus den Grundsätzen des Konzeptes Begegnungszonen der Stadt Bern wird klar, eine rasche Umsetzbarkeit wird höher gewichtet als aufwändige gestalterische und bauliche Massnahmen. Das Konzept bezieht Ideen der Anwohnerschaft mit ein. Eine breite Kommunikation mittels Internet und Flyern und die Aufforderung an die Quartierbevölkerung sich für die Einrichtung von Begegnungszonen zu engagieren, wurden von der Jury als innovativ und modellhaft eingestuft. Die Einrichtung einer Begegnungszone schafft Zusammenhalt innerhalb der Quartiere und Treffpunkte für alle Bevölkerungsschichten, namentlich für Kinder, die dank tiefen Tempi, die Strasse wieder erobern können. Dass das Konzept nicht in der Schublade verstaubt, beweisen die bereits 50 realisierten Begegnungszonen in der Stadt Bern. Sie dokumentieren den Erfolg des Konzeptes. Neben der positiven Würdigung des pragmatischen Konzeptes und der Vorgehensweise hat sich die Jury negativ zu den Markierungselementen geäussert. Sie sind ästhetisch verbesserungswürdig und nicht rechtskonform.

### Genève – Dimanche à pied

Kategorie: Verkehrskonzepte und –planungen; Leitbilder



Der im Jahre 2001 mit dem Fussverkehrspreis ausgezeichnete «Plan piéton» lebt weiter. Alljährlich werden neue Ideen lanciert und mit geeigneten Massnahmen umgesetzt. Positiv fällt hier die kontinuierliche Kommunikations- und Sensibilisierungsarbeit zu Gunsten des Zufussgehens auf.



## **Birmensdorf ZH – Plätze und Flächen für FussgängerInnen**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen*



Die Ortsdurchfahrt in Birmensdorf wurde nach Eröffnung der Umfahrung (N20) konsequent auf die neuen geringeren Frequenzen zurückgebaut. Die einmündenden Strassen verlaufen über Plätze oder Trottoirüberfahrten. Die Trottoirs wurden verbreitert und durchgehend mit einer leider etwas zu groben Pflasterung versehen. Die Fahrbahnbreiten der Hauptstrasse sind in den Strassenabschnitten mit Mittelbereich auf eine Breite von 3m begrenzt. Damit wird ein langsamer Verkehrsfluss und eine gute Querbarkeit erreicht.

## **St. Gallen – Neue Urbanität an der Lämmli Brunnenstrasse**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen*



Die stark verkehrsorientiert geprägte Lämmli Brunnenstrasse hatte eine überbreite Fahrbahn und minimale Trottoirs. Mit dem Umbau wurde die Fahrbahn auf das notwendige Minimum reduziert. Die frei gespielten Flächen konnten nun für den Fussverkehr und den Aufenthalt nutzbar gemacht werden, so dass sich die Strasse heute als Stadtstrasse mit urbanem Flair präsentiert.



## **Chur GR – Begegnen in der City**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



Nach dem Umbau des Bahnhofplatzes, welcher nun als grosszügiger Platz nur noch dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gehört, stand auch die Neugestaltung und eine neue Verkehrsorganisation der weiteren Umgebung an. Die Stadt Chur hat dabei einen ungewohnten Projektlauf gewählt. Anstatt zuerst den Umbau vorzunehmen und anschliessend das neue Regime zu signalisieren, wurde der umgekehrte Weg beschritten. Mit provisorischen Massnahmen – vor allem mit dem Einsatz von Farben – wurde eine grossflächige «Begegnungszone City» geschaffen, welche das gesamte Gebiet zwischen Bahnhof und Altstadt umfasst. Dieses Vorgehen ist die mutige Antwort auf eine komplexe Projektgeschichte. Damit konnte für die FussgängerInnen eine rasche Verbesserung erreicht werden. Die Jury hat die grosszügige Vision – wohl eine der grössten Begegnungszonen der Schweiz – und das unkonventionelle Vorgehen positiv gewürdigt. Kritisiert wurden die grünen Markierungselemente am Alexanderplatz: "schreierisch" und nicht rechtskonform. Gemäss Planung werden diese im Jahre 2012 mit dem Umbau verschwinden.

## **Lancy GE – Passerelle de la Colline**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*

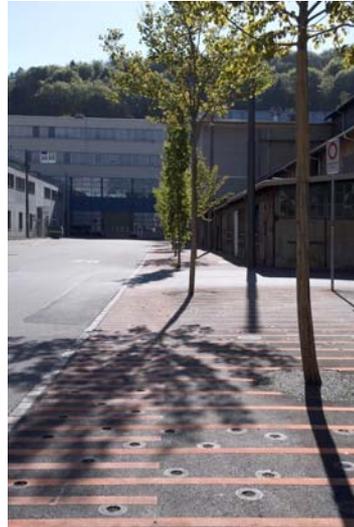


Der kleine gedeckte Steg schliesst eine Netzlücke und bietet eine sichere Verbindung abseits der stark befahrenen Strasse. Die angrenzende Wohnsiedlung erhielt damit eine attraktive Verbindung zum Park auf der anderen Seite des Baches Aire.



## **Baden AG – Begegnungszone Schmiedeplatz**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



Fotos: René Röttheli, Baden

Die schwierige Erschliessungssituation – eine Überlagerung von Industrieverkehr und Zugang zur Berufsschule – wurde durch die Einrichtung einer Begegnungszone und mit einer ansprechenden Gestaltung gelöst.

## **Bulle FR – Neugestaltung des Ortszentrums**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



Der öffentliche Raum des historischen Städtchen Bulle wird grossflächig neu gestaltet. Alle Beläge werden von Fassade zu Fassade erneuert. Die bereits umgesetzten Flächen zeigen die hohe gestalterische Qualität. Es fehlen aber grosszügige Platzflächen, die ausschliesslich den FussgängerInnen gehören. Die Parkierung bleibt auch nach dem Umbau das dominante Thema.



## **Manno TI – Begegnungszone im gesamten historischen Ortskern**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



Viele Tessiner Dörfer haben dank der traditionell engen Bebauung urbane Qualitäten, welche aber nur mit einer entsprechenden Gestaltung zum Tragen kommen. In Manno wurde bei der Belagserneuerung dieses Potenzial genutzt. Die öffentlichen Räume, die Strassen, Gassen und Plätze, wurden sorgfältig mit traditionellen Tessiner Elementen wie Rankgerüsten, Steinbrunnen, Steinbänken möbliert. Die Parkierung ist ausserhalb des Ortes organisiert, was dem Ortskern eine zusätzliche Aufenthaltsqualität und Platz für die Fussgänger bringt.

## **Winterthur ZH – Sulzerareal Stadtmitte – ein Quartier für FussgängerInnen**

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen*



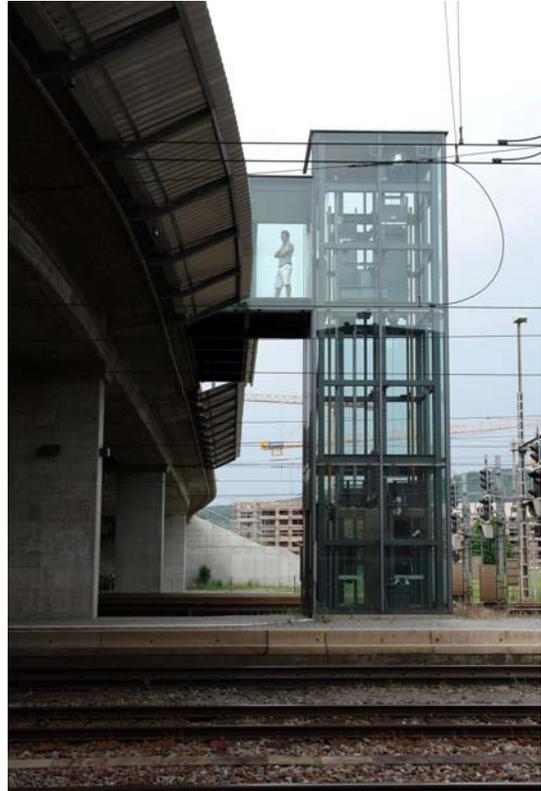
Das Sulzerareal ist eines der grössten Umnutzungsareale. Die Industrie hat sich weitgehend verabschiedet. Der neue Mix von Bildung, Wohnen, Dienstleistung, Kultur und Freizeit belebt das Quartier. Bei der Gestaltung der Aussenräume wurde die industrielle Vergangenheit thematisiert und dem Fussverkehr hohe Priorität eingeräumt. Alle Freiflächen sind als Fussgängerzonen signalisiert.



## Schlieren ZH – Ein neuer Zugang zur Bahn

---

*Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen bei Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln*



Eine neue Bushaltestelle auf der Engstringerbrücke – direkt über den Gleisen und mit direktem Zugang zum Perron mit Lift und Treppe machen diese Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr sicher und attraktiv.