



Jurybericht Flâneur d'Or 2011

Fussverkehrspreis Infrastruktur



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale



Flâneur d'Or 2011
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali



Flâneur d'Or 2011

*Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali*

Impressum

Jurybericht «Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»

November 2011

Organisation und Jurybericht:

Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli / Marlène Butz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
043 488 40 32
flaneurdor@fussverkehr.ch

Fotos: Wettbewerbseingaben
und Fussverkehr Schweiz

Bezug: Fussverkehr Schweiz
Download:
www.flaneurdor.ch
www.fussverkehr.ch

Unterstützende Stellen und Medienpartner:
Bundesamt für Strassen, Abteilung Langsamverkehr;
Verkehrsclub der Schweiz; Signal AG; Hochparterre;
Schweizerischer Gemeindeverband, Pfyl-Stiftung





Inhalt

«Flâneur d'Or 2011 – Fussverkehrspreis Infrastruktur»	4
Einleitung	4
Teilnahmebedingungen.....	4
Wettbewerbskategorien	4
Bewertungskriterien	4
Jury	5
Jurierung	5
Hauptpreis, Auszeichnungen und Erwähnungen	8
Schlussbemerkungen.....	8
Genehmigung	11
Hauptpreis	12
Naters (VS): Neugestaltung des FO-Trassées	12
Auszeichnungen	18
Baden (AG): Neugestaltung Schlossbergplatz.....	18
Basel (BS): Auf Augenhöhe 1.20 m	20
Basel (BS): Karl Barth-Platz.....	22
Kanton Bern / Tram Bern West AG: Tram Bern West.....	24
Fribourg (FR): Zone de rencontre „Square des Places“	26
Genève (GE): Le Parc des Chaumettes	28
Mollis (GL): Wege als Ziel.....	30
Renens (VD): Renens Cœur de ville	32
Kanton Tessin / GMT-SI: Piano di Mobilità Scolastica – Meglio a piedi	34
Zürich (ZH): Rückeroberung der Stadt – Gleisbogen Zürich-West	36
Erwähnungen	38
Disentis / Mustér (GR): Tempo-30-Zone.....	38
Genève (GE): La voie verte d'agglomération	38
Glattal (ZH): Glattalbahn – Vernetzter Langsamverkehr	39
Horgen (ZH): Begegnungszone Bahnhof.....	39
Massagno (TI): Moderazione del traffico alla piazza del Comune	40
Rheinfelden (AG): Plan Lumière - Beleuchtungskonzept beider Rheinfelden.....	40
Capriasca (TI): Percorsi pedonali (meglio a piedi)	41



Hauptpreis

Naters (VS): Neugestaltung des FO-Trassées

Kategorie: Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Gemeindestrassen



Das Bahntrassée der Furka-Oberalp Bahn (FO; neu Matterhorn-Gotthard Bahn mgb) durchquerte die Gemeinde Naters (VS) auf einer Länge von 2.5 km und wirkte als starke Barriere mitten im Siedlungsgebiet. Diese schwierige Ausgangssituation konnte schlagartig verbessert werden, als die Gemeinde 2006 das Land des nicht mehr benützten Trassées erwarb und im Anschluss daran eine mitten durch das Dorf führende, 5 – 6 m breite Parzelle der Öffentlichkeit zugänglich machte. Der neu gestaltete «fil rouge» durch das Dorf ist ein kombinierter Fuss- und Veloweg, der an zwei Stellen zusätzlich mit grösseren Begegnungsräumen ausgestattet ist. Das Fusswegnetz hat damit in West-Ost-Richtung ein neues Rückgrat erhalten, das bestens mit angrenzenden Quartieren vernetzt ist. Der ehemalige Trennriegel durchs Dorf wurde zum Bindeglied.



Ausgangslage

Die Gemeinde Naters (VS) konnte 2006 das nicht mehr benützte FO-Bahntrassée (ehem. Furka-Oberalp Bahn, heute mgb Matterhorn-Gotthard Bahn) und das alte Bahnhofgebäude in Naters erwerben und erhielt eine mitten durchs Dorf führende, 5 – 6 m breite Parzelle zur freien Verfügung.

Vorgehen

2007 wurde ein Studienauftrag ausgeschrieben mit dem Ziel, das Trassée neu zu gestalten und es der Öffentlichkeit als Fuss- und Veloweg, sowie als Begegnungsraum zugänglich zu machen. Die einst negativ bewertete Strecke (Bahn = laut, gefährlich) sollte zum Naherholungsraum für das Dorf Naters und dessen Umgebung aufgewertet werden. Wichtige Bestandteile sind neben der Gestaltung des Trassées auch der Erhalt und Einbezug der beiden Brücken nach Brig und Bitsch als Verbindung zu den Nachbargemeinden, sowie neue Plätze mit unterschiedlichen Nutzungen.

Zeitraum

Die Umsetzung des Projektes erfolgt in 6 Etappen. Ein Teil davon (5. und 6. Etappe) wird erst ab 2012 ausgeführt:

2006: Landerwerb
2007: Studienauftrag
2009: 1. Etappe
2010: 2. Etappe
2011: 3. und 4. Etappe
Ab 2012: 5. / 6. Etappe

Organisation

Bauherrschaft:	Gemeinde Naters
Architektur und Bauleitung:	VOMSATTEL WAGNER ARCHITEKTEN ETH BSA SIA
Spielgeräte, künstlerische Begleitung:	Seiler Pascal, Künstler
Bauingenieur:	Ingenieurbüro Weder AG
Elektroplanung:	ENBAG
Lichtplanung:	NEUCO AG

Finanzierung

Gesamtkosten: CHF 7.4 Mio.





Umsetzung

Der neue 2.5 km lange Weg ist als «fil rouge» allseitig als Verbindung für Fussgängerinnen und Velofahrer innerhalb des Dorfes und über die Gemeindegrenzen hinweg nach Bitsch und Brig zugänglich. Der Weg ist Erholungs- und Begegnungsraum, Spazier- und Radweg.

Das Trassée selbst wird in meterbreite Streifen geschichtet: Mehr oder weniger intensiv bepflanzte Ruderalflächen begrenzen den drei Meter breiten Weg aus rot eingefärbtem Asphalt. Der vorhandene Schotter der Bahn wurde wieder verwendet und mit kleinerem Kies vermengt – eine Spur der Erinnerung an die Bahn. Lange Sitzbänke aus Beton flankieren den Weg und laden zum Verweilen ein. Die hohen Fahrleitungsmasten wurden ebenfalls erhalten; sie dienen in der dritten Dimension als Beleuchtungsstelen und Wegbegleiter.

Die Verbindung nach Brig erfolgt über die Stahlbrücke der ehemaligen Bahn, welche zur «Erlebnisbrücke» mit Blick auf die Rhone umfunktioniert werde. Sie stellt die direkte Verbindung zum Bahnhof Brig her. Der Anschluss nach Bitsch und an die Rhonepromenade führt durch den bestehenden, im heutigen Zustand noch unattraktiven Tunnel. Er wird jedoch ab 2012 durch die Oberflächengestaltung sowie durch punktuelle Lichtöffnungen in der Decke in ein «Highlight» transformiert werden. Trichter bieten natürlichen Lichteinfall am Tag; nachts werden sie als Lichtkörper ausgeleuchtet. Der Tunnel kann so auch nachts sicher begangen werden. Abschluss und Übergang bildet die Stahlbrücke nach Bitsch, welche, gleich der Brücke im Westen, über die Rhone führt und nachts mit indirektem Licht aufgewertet wird.

Ein markanter Eingriff erfolgte auf dem Platz des alten Bahnhofes: Entlang des Trassées wurde ein rechteckiger, allseitig zugänglicher Platz aus rotem Sickerspalt geschaffen. Ein 12 m langes, im Boden eingelassenes Wasserbecken, zwei Bocciabahnen, Bänke unter Bäumen sowie ein asphaltierter Spielhügel und Spielgeräte sind erlebbare Elemente der Platzgestaltung. Das Bahnhofgebäude wurde zum Bistro umgebaut. Der grosszügige Aussenbereich mit Barelement und Wasserbecken laden zum Verweilen ein.





Bewertung der Jury

Lange Zeit wurde die separate Führung des Fussverkehrs abseits vom Fahrverkehr als Ideal der Netzplanung propagiert. Dieses Prinzip wurde zunehmend neu überdacht, wenn sich die Ziele der Fussgänger/innen an belebten und oft auch befahrenen Strassenräumen befinden. Hier sind solche Trennungen in vielen Fällen nicht möglich und nicht wünschbar. Zu wichtig ist es, dass die Arbeitsplätze, die Einkaufsgeschäfte oder die Freizeiteinrichtungen über sinnvolle und direkte Verbindungen auch entlang der Strasse erreicht werden können. Zusätzlich können aber neue, separate Netzelemente für den Fussverkehr abseits des Strassenverkehrs auch ganz neue Perspektiven und Qualitäten für das Fusswegnetz und die damit verbundene kleinräumige Mobilität zu Fuss eröffnen. Dies ist beim neugestalteten FO-Bahntrassée zweifellos gelungen.

Mit der Vergabe des «Flâneur d'Or 2011»-Hauptpreises an die Gemeinde Naters für diese neue Fuss- und Veloachse würdigt die Jury einerseits das Engagement der Gemeinde für die Förderung des Fussverkehrs, andererseits aber auch die Umsetzung einer visionären Idee, die erst noch mit einer hochstehenden Gestaltung verbunden werden konnte. Bemerkenswert ist, dass eine relativ kleine Gemeinde mit rund 8'000 Einwohnenden den Mut und die notwendigen finanziellen Mittel für dieses nicht ganz günstige Vorhaben gefunden hat; dies zeigt aber auch modellhaft, dass die Planung und Umsetzung von Fussverkehrsvorhaben nicht alleine die Aufgabe von grösseren Städten ist.

Die rund 2.5 km lange Verbindung stellt ein neues Rückgrat im Siedlungsgebiet dar, welches es der Bevölkerung erlaubt, die Gemeinde zu Fuss und mit dem Velo auf ihrer gesamten Länge attraktiv und sicher zu durchqueren. Gleichzeitig dient die gute Anbindung der verschiedenen Quartiere an diese neue Achse auch der besseren kleinräumigen Vernetzung.

Das mit Referenz an die alte Funktion zeitgemäss und modern umgestaltete FO-Trassée ermöglicht nicht nur praktische und zielgerichtete Verbindungen sondern bietet auch Raum für Entspannung im Herzen der Gemeinde. Exemplarisch sind das sorgfältig renovierte alte Bahnhofsgebäude, das neu ein Bistro beherbergt, sowie der dazugehörige Platz – als Begegnungsorte konzipiert – welche zum Verweilen und Spielen einladen.

Die Jury ist sich bewusst, dass sich nur selten die Möglichkeit zur Umgestaltung eines nicht mehr benötigten Bahntrassées mitten im Siedlungsgebiet ergibt. Aber auch in anderen Gemeinden können sich vergleichbare günstige Konstellationen zu einer markanten Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den Fussverkehr ergeben. Die Gemeinde Naters hat eine solch günstige Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Fusswegnetzes beispielhaft resolut beim Schopf gepackt und konsequent umgesetzt. Die Jury zieht den Hut: Chapeau!





altes Trassée

neu gestaltetes Trassée



Flâneur d'Or 2011

*Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali*



HOCH PART ERRE



Flâneur d'Or 2011
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

BEILAGE ZU HOCHPARTERRE NR. 12 / 2011

AUSGEZEICHNETE FUSSWEGE Die Preisträger des Flâneur d'Or 2011



- 4 HAUPTPREIS
WO FRÜHER ZÜGE FUHREN**
Der Hauptpreis geht nach Naters. Gekonnt und resolut hat das Walliser Dorf ein Bahntrasse für den Fussverkehr umgenutzt.
- 10 INTERVIEW
VERBLÜFFENDE LÖSUNGEN**
Der Berner Kantonsoberingenieur Stefan Studer über seine Tätigkeit als Jurymitglied und sichere Verkehrswege für Fussgänger.
- 12 AUSZEICHNUNGEN
NEUE FUSSWEGE UND INSELN DES GLÜCKS**
Zehn ausgezeichnete Mobilitätskonzepte und Infrastrukturprojekte mit Vorbildcharakter.
- 22 ERWÄHNUNGEN
SPEZIELLES AUGENMERK**
Beachtenswerte Beispiele aus Genf, Horgen, Massagno, Rheinfelden und dem Zürcher Glattal.

Editorial NATERS HAT RÜCKGRAT

Nun schon zum siebten Mal zeichnet der Wettbewerb Flâneur d'Or die fussgängerfreundlichsten Projekte in der ganzen Schweiz aus. Insgesamt 55 Eingaben in vier Kategorien lagen der neunköpfigen Jury vor. Am ersten Tag der Jurierung traf das Preisgericht eine Vorauswahl, während der Sommerferien konnten dann die einzelnen Orte nochmals eingehend besichtigt werden. Der zweite Jurytag stand dann ganz im Zeichen der Entscheidung. Die Diskussionen verliefen engagiert, das Ergebnis war über weite Strecken offen. Doch am Ende war der Entscheid klar: Naters ist's!

Vor vier Jahren rumpelten noch die Züge der Matterhorn-Gotthard-Bahn mitten durch das Dorf Richtung Furka. Heute flanieren hier, auf einem roten Asphaltband, Spaziergängerinnen, sekundiert von Velofahrern, auf dem gleichen Trasse. Die Gleise, die fast ein Jahrhundert lang das Dorf zerschnitten, sind einem verbindenden «roten Faden» gewichen, einem Rückgrat für den Fuss- und den Veloverkehr in Naters. Noch sind nicht alle Etappen realisiert, Wirkung entfaltet das FO-Trasse aber schon heute. Der frühere Bahnhofplatz ist zum neuen Herz der Gemeinde geworden siehe Seiten 4 bis 9.

Nach der ausführlichen Präsentation des Hauptpreises gibt Stefan Studer, Oberingenieur des Kantons Bern, in diesem Heft Einblick in seine Arbeit, bei der er die Bedürfnisse der Fussgängerinnen, Velofahrer und Automobilisten unter einen Hut bringen muss siehe Seiten 10 bis 11. Mit seinem «Berner Modell» ist der Kanton Vorbild für die menschenverträgliche Gestaltung von Verkehrsräumen. «Koexistenz statt Dominanz» heisst das Prinzip, partizipative Planung das Rezept dazu. Der Verkehrsplaner solle sich hüten, mit den Leuten zu sprechen, lautet eine Lehrmeinung aus längst vergangenen Tagen. Wie weit wir heute – glücklicherweise – davon entfernt sind, zeigen die im Heft vorgestellten Projekte. Neben dem Hauptpreis vergab die Jury zehn Auszeichnungen in unterschiedlichen Kategorien für ebenfalls überzeugende Lösungen siehe Seiten 12 bis 21. Weitere Eingaben erachtete die Jury als so wertvoll, um sie speziell zu erwähnen siehe Seiten 22 bis 23.

Projekte zu realisieren, die neue Qualitäten für die Fussgänger schaffen, ist nicht alleine die Aufgabe grösserer Städte. Dass mit Naters eine relativ kleine Gemeinde den Mut und die finanziellen Mittel für die Neugestaltung des FO-Trassees gefunden hat, verdient besonderen Respekt: den Flâneur d'Or 2011! **Werner Huber**



Impressum Hochparterre AG, Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, Fax 044 444 28 89, www.hochparterre.ch

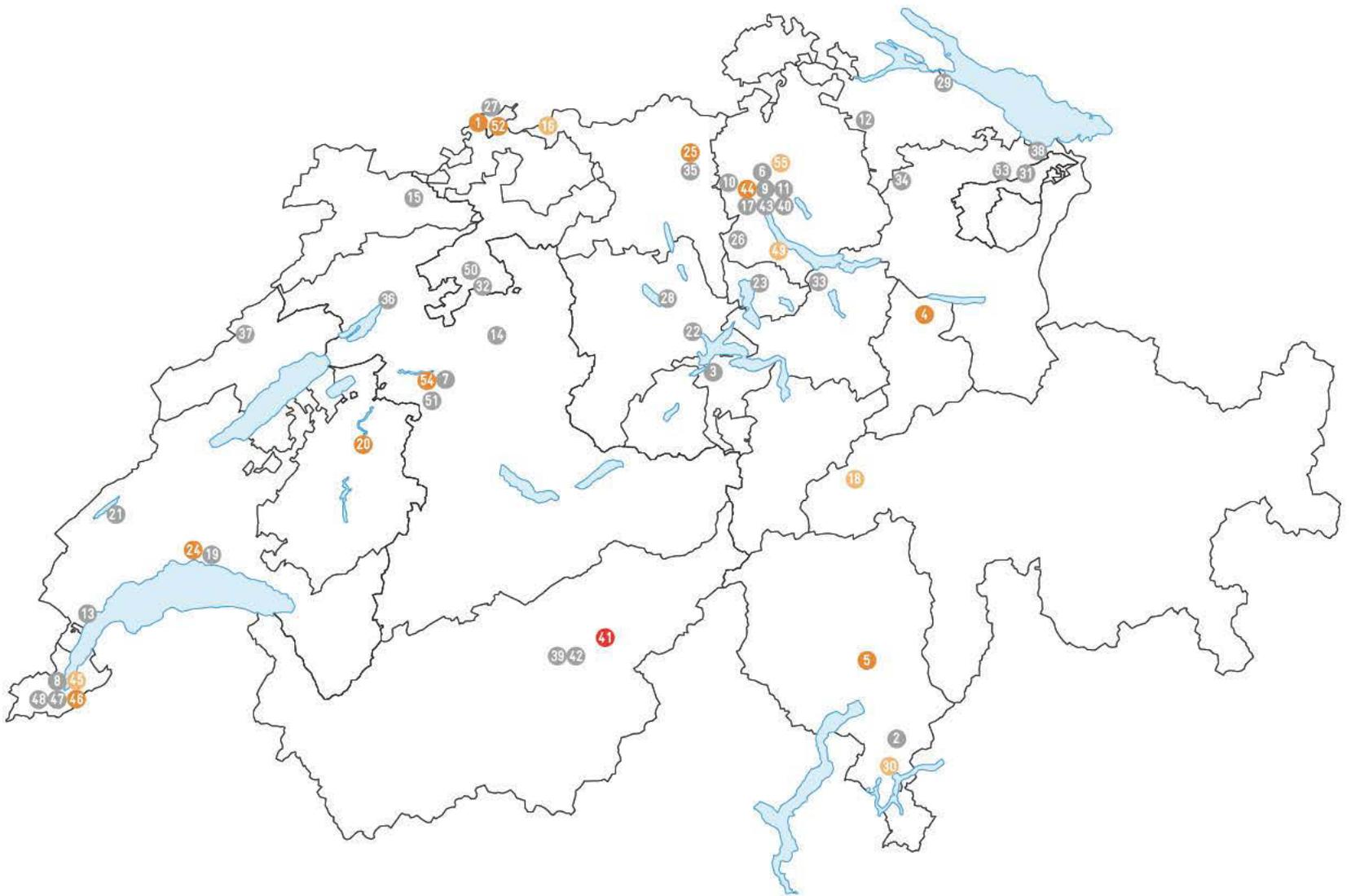
Konzept und Redaktion: Werner Huber WH

Gestaltung: Susanne Burri; Gestaltungskonzept: superbüro Barbara Ehrbar; Produktion: Thomas Müller; Korrektorat: Lorena Nipkow, Künsnacht; Litho: Team media, Gurtellen; Druck: Südostschweiz Presse und Print, Südostschweiz Print, Chur/Disentis. Verlag: Susanne von Arx

Herausgeber: Köbi Gantenbein, Hochparterre, und Fussverkehr Schweiz, Zürich. Die Pfyl Stiftung hat das Sonderheft mit einem Beitrag unterstützt.

Bestellen: www.hochparterre.ch und info@fussverkehr.ch, CHF 15.–

Foto Titelblatt: Michel Bonvin



INGEREICHTE PROJEKTE FÜR FLÂNEUR D'OR 2011 VERKEHRSKONZEPTE/PLANUNGEN/LEITBILDER

- 1_Basel: Auf Augenhöhe 1,20 m, Auszeichnung
- 2_Capriasca: Fussgängerwege (meglio a piedi)
- 3_Stans: Underwâx in Stans!
- 4_Mollis: Wege als Ziel, Auszeichnung
- 5_Kanton Tessin: Mobilitätsplan für Schulen, Auszeichnung
- 6_Zürich: Schulwegsicherheit an Verkehrsregelungsanlagen
- 7_Bern: Behindertengerechte Querungen, Trottoirabsenkungen
- 8_Genf: Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- 9_Zürich: Routenplaner für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr
- 10_Schlieren: Mobilitätsplan Schlieren
- 11_Zürich: Züri z'Fuess
- 12_Frauenfeld: Fuss- und Velocheck
- 13_Nyon und Agglomeration: Chantier 3 des Agglomerationsprogramms
- 14_Burgdorf: Lebensraum Quartier Nord
- 15_Delémont: Hochwasserschutz der Sorne
- 16_Rheinfelden: Plan Lumière, Erwähnung
- 17_Zürich: Verkehrskonzept Innenstadt

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE INFRASTRUKTUREN AUF KANTONSSTRASSEN

- 18_Disentis/ Mustér: Tempo-30-Zone, Erwähnung
- 19_Lausanne: Umgestaltung Zentrum Vers-chez-les-Blancs
- 20_Freiburg: Begegnungszone Square des Places, Auszeichnung
- 21_L'Abbaye: Fussweg zwischen Les Bioux und L'Orient
- 22_Luzern: Neugestaltung Schweizerhofquai
- 23_Zug: Nordzufahrt Feldstrasse Zug

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE INFRASTRUKTUREN AUF GEMEINDESTRASSEN

- 24_Renens: Cœur de Ville, Auszeichnung
- 25_Baden: Umgestaltung Schlossbergplatz, Auszeichnung
- 26_Affoltern am Albis: Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 27_Basel: St.-Johanns-Rheinweg
- 28_Sempach: Umgestaltung Stadtstrasse
- 29_Kreuzlingen: Begegnungszone Hauptachse
- 30_Massagno: Verkehrsführung Piazza del Comune, Erwähnung
- 31_Speicher: Gestaltung Kalabinthstrasse
- 32_Gerlafingen: Parkierungsbewirtschaftung und Tempo 30
- 33_Feuisberg: Sanierung Dorfstrasse
- 34_Kirchberg: Verkehrsberuhigung Dorfzentrum-Husenstrasse
- 35_Baden: Fussgängersignaletik
- 36_Biel: Fussgängerinformation und -signaletik
- 37_Le Locle: Fussgängersignaletik
- 38_Rorschach: Orientierungssystem
- 39_Visp: Fussgängerleitsystem
- 40_Zürich: Wegleitsystem Zürich-Oerlikon
- 41_Naters: Neugestaltung FO-Trasse, Hauptpreis
- 42_Visp: Neue Fussgängerpromenade
- 43_Zürich: Lettenviadukt
- 44_Zürich: Gleisbogen Zürich West, Auszeichnung
- 45_Genf: Der grüne Weg der Agglomeration, Erwähnung
- 46_Genf: Parc des Chaumettes, Auszeichnung
- 47_Genf: Pont de la Machine

SCHNITTSTELLEN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

- 48_Genf: Place Cornavin
- 49_Horgen: Begegnungszone Bahnhof, Erwähnung
- 50_Solothurn: Neugestaltung Bahnhofplatz
- 51_Köniz: Erschliessungstürme Niederwangen
- 52_Basel: Karl-Barth-Platz, Auszeichnung

- 53_St.Gallen: Passerelle Böschmühle-Kantonsspital
- 54_Bern: Tram Bern West, Auszeichnung
- 55_Glattal (Opfikon, Wallisellen, Dübendorf, Zürich): Glattalbahn, vernetzter Langsamverkehr, Erwähnung

- Hauptpreis
- Auszeichnung
- Erwähnung

JURY

- > Lorenzo Custer, dipl. Architekt ETH/SIA/SVI, Vertreter GMT-SI, Officina della Costruzione, Ponte Tresa
- > Gabrielle Gsponer, dipl. Ing., Bundesamt für Strassen (Astra), Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern
- > Werner Huber, dipl. Architekt ETH, Redaktor Hochparterre
- > Monique Keller, dipl. Architektin ETH, Schweizer Heimatschutz, Projektleiterin Wakkerpreis
- > Michael Rytz, dipl. phil. II Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- > Thomas Schweizer, dipl. phil. II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
- > Stefan Studer, dipl. Kulturing. EPFL, Kantonsoberingenieur Kanton Bern
- > Dominique Von Der Mühl, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, ENAC-EPFL, Lausanne
- > Rolf Wegmann, Raumplaner FH/FSU, Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden

LINKS

- Ausführliche Dokumentation aller Eingaben
- > www.flaneurdor.ch
- Dokumentation der Begegnungszonen
- > www.begegnungszonen.ch
- Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz
- > www.fussverkehr.ch



WO FRÜHER ZÜGE FUHREN

Der Flâneur d'Or 2011 geht nach Naters. Die Walliser Gemeinde hat ein altes Bahntrassees gekonnt und resolut für den Fussverkehr umgenutzt.

Text: Werner Huber, Fotos: Michel Bonvin

New York hat die High Line, Paris den Viaduc des Arts und Naters das FO-Trassee: ehemalige Bahnstrecken, die zu Fussgängerwegen umgestaltet wurden. Die hängenden Gärten der High Line im Westen Manhattans sind zu einer neuen Sehenswürdigkeit in New York geworden, und in der französischen Hauptstadt haben sich unter den Bögen des Viadukts, auf dem die Fussgänger flanieren, Geschäfte und Cafés eingenistet. Einen steinernen Viadukt gibt es in Naters zwar nicht, das Zeug zur Touristenattraktion hat der Fussgänger- und Veloweg auf dem früheren Trassee der Furka-Oberalp-Bahn (FO) aber durchaus.

Am 30. November 2007 rollte der Zug von Brig her kommend das letzte Mal über die eingleisige Strecke talabwärts, schlug den grossen Bogen nördlich über die Rhone nach Naters, um dann mitten durchs Nachbardorf Richtung Oberwallis und Furkatunnel talaufwärts zu fahren. Seit dem darauffolgenden Tag fahren die meterspurigen Züge vom Briger Bahnhofplatz geradeaus nach Osten und weiter in direkter Linie Richtung Furka. Nun muss die Matterhorn-Gotthard-Bahn, entstanden 2003 aus der Fusion der Furka-Oberalp- mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, in Brig die Lokomotive nicht mehr wechseln. Zudem konnten auf einen Schlag zwanzig Niveauübergänge in Naters aufgehoben werden.

2,5 Kilometer lang schlägt das rote Asphaltband der Fussgänger- und Velopromenade einen Bogen quer durchs Dorf. Sie beginnt am Rhoneufer bei der Eisenbrücke, die – auch gleislos – noch immer an die Blütezeit der Eisenbahn erinnert. «Verbindung» nennen die Architekten Vomsattel Wagner diesen Punkt in ihrem Wettbewerbsprojekt. Richtung Dorf legt sich das rote Band in die Kurve und fliesst an Vorgärten vorbei, zwischen den Häusern durch zu einer grossen, als Parkplatz genutzten Brache. Hier kommt dereinst der Aletsch-Campus zu stehen, das Informations- und Ausstellungszentrum des Unesco-Weltnaturerbes Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn. «Kultur» heisst denn auch dieser Punkt des FO-Trassees, das aber bald schon durch die Strasse brachial unterbrochen wird. Ein rotes Asphaltband quer über die Kantonsstrasse? Undenkbar für die Hüter des Strassenverkehrsgesetzes! Also schliesst ein gelber Fussgängerstreifen in Trasseebreite die Lücke. «Begegnung» heisst die nächste Station der Flaneure auf dem roten Asphaltband beim ehemaligen Bahnhof, gefolgt vom «Konsum» in der Nähe des Dorfzentrums. Dann führt der Fussgänger- und Veloweg ein Stück weit geradeaus, beschreibt eine Rechtskurve und schmiegt sich an die Dorfstrasse. «Sport» haben die Architekten diesen Punkt beim Stadion getauft. Nach zwei weiteren Kurven und einem geraden Zwischenstück erreicht das Trassee den «Ausklang» – hundert Jahre nach dem Baubeginn der Bahnlinie hat sich das Dorfbild markant verändert.

DAS BAHNTRASSEE IM ZEITRAFFER Der Spatenstich für die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) fand am 22. Juni 1911 in Naters statt. Die Lötschberglinie und der Simplontunnel hatten der Gemeinde einen grossen Aufschwung gebracht. Nicht zuletzt der Wunsch der Natischer, einen eigenen Bahnanschluss zu haben, führte zum Bau der Strecke durch das Dorf. Die BFD war im Jahr zuvor gegründet worden, hauptsächlich mit französischem Kapital. Deshalb trug die Gesellschaft auch einen stolzen französischen Namen: Compagnie de chemin de fer de la Furka; die Bauarbeiten wurden an die Société de Construction des Batignolles vergeben. Der erste Zug fuhr am 30. Juni 1914 von Brig quer durch Naters ins Obergoms. Die amtliche Abnahme der ersten Etappe der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD)

bis nach Gletsch fand jedoch erst ein Jahr später statt, und noch bevor die Strecke über den Furkapass fertiggestellt war, ging die Gesellschaft Konkurs. 1924 nahm die neu gegründete Furka-Oberalp-Bahn die Bauarbeiten wieder auf, sodass der durchgehende Betrieb zwischen Brig und Disentis im Sommer 1926 aufgenommen werden konnte. 1941 wurde die Strecke elektrifiziert, seit 1982 sichert der Furka-Basistunnel den ganzjährigen Betrieb. Einst hatte die zweigleisige Station in Naters einen richtigen Bahnhof: ein Aufnahmegebäude mit Dienstwohnung im Obergeschoss, daran angebaut ein hölzerner Güterschuppen. Im Herbst 1997 setzten Jugendliche, die mit Feuer spielten, diesem Idyll ein Ende. Der Bahnhof brannte ab. Seither muss sich die Natischer Bevölkerung mit einem Torso begnügen, denn bloss das Erdgeschoss des steinernen Gebäudes wurde wieder hergerichtet und mit einem Zeltdach gedeckt.

Als sich die Verlegung der Bahn abzeichnete, schloss die Gemeinde bereits 2002 mit der Bahngesellschaft eine Kaufvereinbarung für das frei werdende Bahntrassee ab: 2,75 Millionen Franken für 25 500 Quadratmeter. In einer Befragung der Hochschule Wallis wünschten achtzig Prozent der Natischerinnen und Natischer, dass aus der Bahnlinie ein Naherholungsgebiet werde. Grosse Mehrheiten erzielte ausserdem die Nutzung als Fuss- und Veloweg. Der Möglichkeit, das lang gestreckte Areal einfach in die angrenzenden Nutzungszonen zu integrieren, erteilte die Bevölkerung eine klare Absage. Die Gemeinde war in ihrer Absicht bestätigt.

DER ALTE BAHNHOF IST DAS HERZ Nachdem der letzte Zug durchs Dorf gefahren war, demontierte die Bahn die Fahrleitung (ohne die Masten) und entfernte Schienen und Schwellen. Die Architekten gliederten das ehemalige Bahntrassee der Länge nach in drei Streifen, die sie mit Stahlwangen voneinander trennten: in der Mitte das drei Meter breite, rote Asphaltband für die Fussgängerinnen und Velofahrer, rechts und links ein meterbreiter Schotterstreifen. Das Asphaltband zieht sich kontinuierlich über die ganze Strecke von 2,5 Kilometern, unterbrochen nur durch die Kantonsstrasse. Die Schotterstreifen hingegen sind stellenweise unterschiedlich gestaltet: An einigen Orten gibt es kleine, mit Sickerasphalt belegte Plätze mit Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten, die der Künstler Pascal Seiler aus Stahlrohren mit weissem Schattenwurf gestaltet hat, an anderen Stellen sind Betonelemente mit Sitzbänken in den Schotter eingelassen. An einigen Abschnitten grenzt auch eine Hecke das FO-Trassee von der parallel dazu verlaufenden Strasse ab. Die bestehenden Oberleitungsmasten tragen die neuen Leuchten, und sie sind dank der LED-Technik selbst zu Leuchtobjekten geworden, die den Verlauf des Trassees >>

NEUGESTALTUNG FO-TRASSEE, 2009–2012

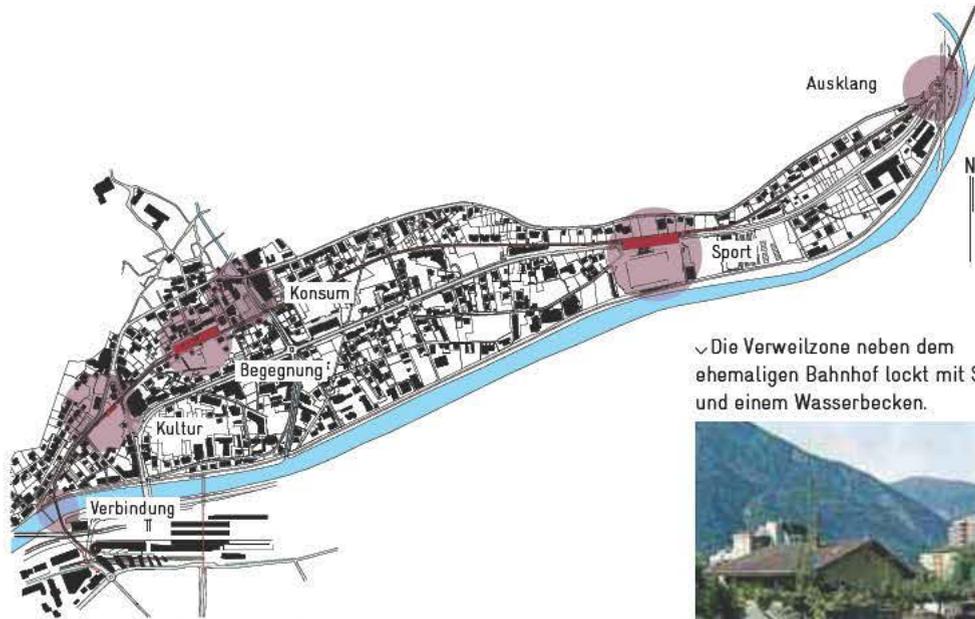
Naters VS

- > Bauherrschaft: Gemeinde Naters
- > Architektur und Bauleitung: Vomsattel Wagner, Visp
- > Spielgeräte, künstlerische Begleitung: Pascal Seiler, Steg
- > Bauingenieur: Ingenieurbüro Weder, Naters
- > Elektroplanung: EnBAG, Brig
- > Lichtplanung: Neuco, Zürich
- > Chronik: 2006 Landerwerb; 2007 Studienauftrag; 2009 erste Etappe; 2010 zweite Etappe; 2011 dritte und vierte Etappe; 2012 fünfte Etappe; später sechste Etappe
- > Kosten: CHF 7,4 Mio.

>Die alten Oberleitungsmasten des FO-Trassees tragen nun die Beleuchtung des neuen Wegs.

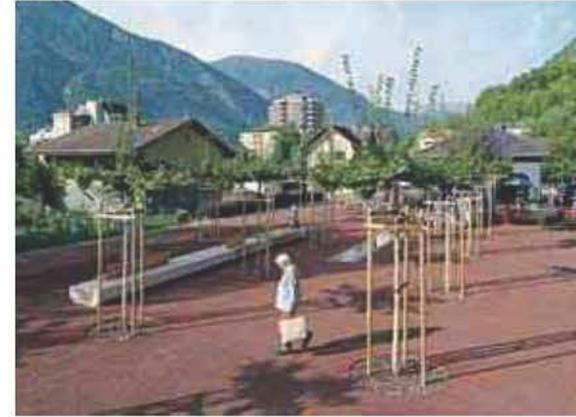


✓Intervention mit Stahlrohr des Künstlers Pascal Seiler.

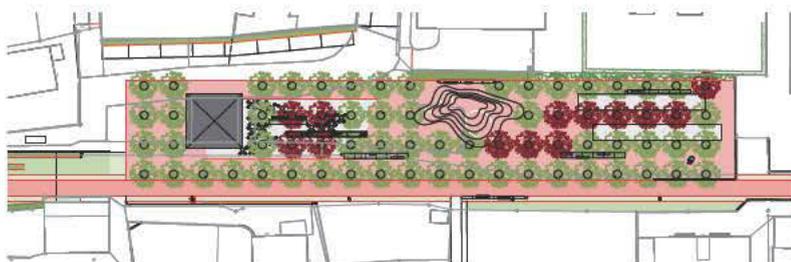


^Der Verlauf des F0-Trassees durch Naters mit den sechs Stationen von «Verbindung» bis «Ausklang».

✓Die Verweilzone neben dem ehemaligen Bahnhof lockt mit Sitzbänken und einem Wasserbecken.



>Das rote Asphaltband schlängelt sich auf einer Länge von 2,5 Kilometern durchs Dorf.



<Der ehemalige Bahnhofplatz ist das Herzstück des neuen F0-Trassees.





>> nachts in der dritten Dimension ablesbar machen. Die Überreste des Bahnhofsgebäudes stehen immer noch an ihrem Platz. Die Architekten haben den kleinen Bau saniert, mit zwei neuen, grossen Öffnungen versehen und darin ein Café eingebaut. Es markiert am einstigen Bahnhofplatz das Herzstück des FO-Trassees, das zu einem Begegnungsort geworden ist: Das rote Asphaltband weitet sich zu einem grosszügigen Platz, über den die noch jungen Blutpflaumen und Ahorne ein schattenspendendes Blätterdach legen. Ein rot asphaltierter Hügel animiert die Kinder zum Besteigen, zwei Bocciabahnen laden zum Spiel ein. Vor dem Café ruht eine massive Stehbar aus Beton, daneben liegt eine bodenbündige, nur gerade zwei Zentimeter tiefe Wasserfläche. Für die Gemeinde ist der Platz ein willkommener Ort für Feste und Anlässe.

Die Architekten beschränkten sich in der Gestaltung auf den roten Asphalt – auf dem Platz als Sickerspalt ausgebildet – sowie auf den Beton der Stehbar und des als Sitzbank dienenden Sockels. Ein dunkler Anstrich veredelt das Gebäude, und Bodenleuchten erhellen die Baumkronen.

DIE NÄCHSTEN ETAPPEN FOLGEN Bislang wurden vom FO-Trasseee vier Etappen realisiert. Spektakulär ist insbesondere die östliche Ausfahrt aus Naters, wo das Bahntrasseee die Kantonsstrasse samt Kreisell unterquert. Das rote Band senkt sich zunächst leicht ab und mündet in einen Betontunnel; fünf neue Öffnungen in der Decke bringen Tageslicht in diese künstliche Welt. In einer nächsten Etappe wird das Trasseee bis nach Bitsch verlängert. Gleich hinter dem kurzen Tunnel wird es auf einer Eisenbrücke – das gleiche Modell wie jene am Ortseingang – die Rhone überqueren und sich schliesslich dem neuen Bahntrasseee anschmiegen.

Ungewiss ist die Fortsetzung Richtung Brig, insbesondere wegen der Forderungen des Hochwasserschutzes. Zurzeit ist die Brücke um 1,5 Meter angehoben, um den Hochwassermassen genügend Raum zu bieten. Das Projekt der dritten Rhonekorrektur rechnet jedoch mit Jahrtausendhochwassern. Nach diesen Vorgaben müsste die Brücke um weitere 3,5 Meter angehoben werden – eine Höhendifferenz, die weder für Fussgänger noch für Velofahrerinnen zu überwinden ist. Ob das FO-Trasseee dereinst seinen Schwung fortsetzen und elegant nach Brig führen kann oder ob es weiterhin abrupt am Geländer der alten Brücke endet, hängt also vor allem von den Behörden in Sitten ab.



Jurybericht VISIONÄRE UMGESTALTUNG

Lange Zeit wurde die separate Führung des Fussverkehrs abseits vom übrigen Verkehr als Ideal der Netzplanung propagiert. Dieses Prinzip wurde zunehmend neu überdacht, wenn sich die Ziele der Fussgängerinnen an belebten und oft auch befahrenen Strassenräumen befanden. Hier sind solche Trennungen in vielen Fällen nicht möglich und nicht wünschbar. Zu wichtig ist es, dass die Arbeitsplätze, die Einkaufsgeschäfte oder die Freizeiteinrichtungen über sinnvolle und direkte Verbindungen auch entlang der Strasse erreicht werden können. Zusätzlich können aber neue, separate Netzelemente für den Fussverkehr abseits des Strassenverkehrs auch ganz neue Perspektiven und Qualitäten für das Fusswegnetz und die damit verbundene kleinräumige Mobilität zu Fuss eröffnen. Dies ist beim neu gestalteten FO-Bahntrasseee zweifellos gegeben.

Mit der Vergabe des Flâneur-d'Or-2011-Hauptpreises an Naters für seine neue Fuss- und Veloachse würdigt die Jury einerseits das Engagement der Gemeinde für die Förderung des Fussverkehrs, andererseits aber auch die Umsetzung einer visionären Idee, die erst noch mit einer hochstehenden Gestaltung verbunden worden ist. Bemerkenswert ist, dass eine relativ kleine Gemeinde mit rund 8000 Einwohnern den Mut und die finanziellen Mittel für dieses nicht ganz günstige Vorhaben gefunden hat. Naters zeigt modellhaft, dass die Planung und Umsetzung wegweisender Fussverkehrsvorhaben nicht alleine die Aufgabe grösserer Städte ist.

Die rund 2,5 Kilometer lange Verbindung stellt ein neues Rückgrat im Siedlungsgebiet dar. Sie erlaubt es der Bevölkerung, die Gemeinde auf ihrer gesamten Länge ungestört zu durchqueren. Eine gute Anbindung der Quartiere an die neue Achse dient gleichzeitig der kleinräumigen Vernetzung. Das mit Referenz an seine alte Funktion umgestaltete FO-Trasseee ermöglicht nicht nur praktische und zielgerichtete Verbindungen, sondern bietet auch neuen Raum für Entspannung im Herzen der Gemeinde. Exemplarisch sind das sorgfältig zum Bistro umgebaute Bahnhofsgebäude und der dazugehörige Platz, die – als Begegnungsorte konzipiert – zum Verweilen und Spielen einladen.

Die Jury ist sich bewusst, dass sich nur selten die Möglichkeit zur Umgestaltung eines nicht mehr benötigten Bahntrasseees mitten im Siedlungsgebiet ergibt. Dennoch können sich in anderen Gemeinden vergleichbare günstige Konstellationen zu einer markanten Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den Fussverkehr ergeben. Naters hat eine Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Fusswegnetzes beispielhaft resolut beim Schopf gepackt und konsequent umgesetzt. Die Jury zieht den Hut: Chapeau!

