



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fussverkehr und öffentlicher Raum

Wie private und öffentliche Übergänge gelingen

Impressum

Herausgeber

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

Verfasser

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

Konzept und Realisierung

Jenny Leuba, Fussverkehr Schweiz
Monika Litscher, Fussverkehr Schweiz
Marion Ronca, Fussverkehr Schweiz
Sarah Widmer, Fussverkehr Schweiz

Fachliche Begleitung

Tamara Eiermann, IVO Innenentwicklung, Fussverkehr Luzern
Alice Hollenstein, CUREM Urban Management, Urban Psychology
Heidi Meyer, ASTRA Bereich Langsamverkehr
Markus Mettler, Halter AG & the branch do tank
Barbara Meyer, Stadt Schlieren
Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme
Martin Urwyler, ASTRA Bereich Langsamverkehr

Gestaltungskonzept

Hahn + Zimmermann, Bern

Gestalterische Umsetzung

Fussverkehr Schweiz

Umschlagsbild

Das Foto zeigt den Europlatz in Bern während der Fête KultuRel 2019.
© Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen

Anmerkungen

Diese Publikation ist auch in französischer und italienischer Sprache erhältlich.

Übersetzungen

Agnès Camacho-Hübner
Carmela Klainguti
Anita Zala

Download

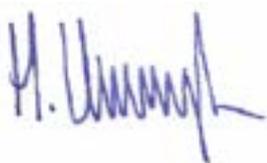
www.langsamverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Einleitung und Aufbau	3
Grundsätze	5
Qualitätsmerkmale für öffentliche Räume für Menschen zu Fuss	6
Gestaltungsprinzipien für öffentliche-private Übergänge	8
Begleitung der Prozesse: Infografik	10
Wie geht's? Beispielhafte Geschichten zu gelungenen Übergängen	13
Fislisbach	15
Schlieren	21
Liestal	29
Carouge	35
Renens	41
Canobbio	47
Bern	53
Katalysatoren für öffentliche Räume für Menschen zu Fuss	59
Anhang	62
Literatur	62
Rechtsgrundlagen, Normen und Richtlinien	62
Bildmaterial	63

Vorwort

Dieter Apel hat 1972 Strassenräume in Europa analysiert und herausgefunden, dass für den Fussverkehr angenehme Räume dann entstehen, wenn – unabhängig von der Verkehrsmenge – das Verhältnis von Trottoirbreite zu Fahrbahnbreite zu Trottoirbreite 3:4:3 beträgt. Dieses Verhältnis wurde in den deutschen Richtlinien für Anlagen von Stadtstrassen übernommen. Allzu oft geraten jedoch einfache, altbekannte Grundkenntnisse in Vergessenheit. Strassen werden gebaut, drei-, vierspurig, und für die Trottoirs bleiben noch 2–2.50 m Breite. Schnell hört man: «Uns fehlt der notwendige Platz.» Dies mag stimmen, wenn nur die eigentliche Strassenparzelle betrachtet wird. Doch es gibt Hoffnung, denn Gebäude müssen, sofern keine Baulinien festgelegt wurden, die gesetzlichen Strassenabstände einhalten. Im Kanton Luzern beispielsweise sind zwischen Strassen- sprich Trottoirrand und Gebäudefassade 6.00 m zu Kantonsstrassen und 5.00 m zu Gemeindestrassen einzuhalten. Um genau diese privaten Flächen von der Hinterkante des Trottoirs bis zur Gebäudefassade geht es. Grenzt der Bauherr mit einer Mauer oder einer Hecke sein Grundstück gegen das Trottoir ab oder bietet er Hand, seinen privaten Grund in die Strassenraumgestaltung einzubeziehen? In dieser Publikation wird der Mehrwert bei Einbezug von privaten Flächen aufgezeigt. Die verschiedenartigen Beispiele und Geschichten dazu sollen Bauherren, Investorinnen und Behörden Mut machen, sich auf diesen Gestaltungsprozess einzulassen. Der Aufwand lohnt sich. Die Resultate überzeugen.



Martin Urwyler
Bereichsleiter Langsamverkehr und historische Verkehrswege
Bundesamt für Strassen ASTRA

Einleitung und Aufbau

Menschen zu Fuss brauchen öffentliche Räume, die ein sicheres und freies Vorankommen und einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen. Wie Strassen, Wege, Plätze und Parks gestaltet sind, entscheidet darüber, ob Zufussgehen nur ein Fortbewegungsmittel oder ein erfreuliches Erlebnis, eine Erholung oder gar ein geselliger Moment ist. Die Einladung zum Gehen beginnt direkt vor der Haustür, mitten im Siedlungsgebiet in der Stadt und im Dorf.

Für Menschen zu Fuss spielt es keine Rolle, ob der Platz, den sie durchqueren oder die Promenade, welcher sie entlang flanieren, auf öffentlichem, privatem, halb-öffentlichem oder halb-privatem Grund erstellt wurde. Sie wollen in erster Linie sicher sein und sich willkommen fühlen. Für Gemeindepräsidentinnen, Tiefbaumitarbeiter und Stadtplanerinnen erfordert aber die Gestaltung von attraktiven öffentlichen Räumen viel Verhandlungsgeschick im Umgang mit privaten Grundbesitzenden, Geduld und ein sicheres Bauchgefühl. Wie am besten vorzugehen ist, lässt sich kaum verallgemeinern. Doch es existieren inspirierende Geschichten von Menschen, denen es gelungen ist, in kleinen oder grösseren Schritten, die Grenzen zwischen privaten und öffentlichen Parzellen zu überwinden. Das Resultat sind lebendige und ansprechende, in den seltensten Fällen aber durchwegs ideale öffentliche Räume.

Wir erzählen solche Geschichten in dieser Publikation. Die vorgestellten Beispiele, die aus erfolgreichen Verhandlungen zwischen privaten und öffentlichen Grundbesitzenden hervorgingen, sollen inspirieren und Mut machen. Sie zeigen, dass es in Städten wie in Dörfern, in der Romandie, in der Deutschschweiz wie im Tessin, an einer vielbefahrenen Durchfahrtstrasse wie im Herzen der Altstadt möglich ist, attraktive öffentliche Räume für Menschen zu Fuss zu schaffen und dass der Prozess zu ihrer Herstellung nicht nur eine Herausforderung, sondern auch eine Chance darstellt.

Die Publikation ist wie folgt aufgebaut:

Im Kapitel Grundsätze beleuchtet der erste Abschnitt zu den **zentralen Qualitätsmerkmalen von öffentlichen Räumen für Menschen zu Fuss**, was gute öffentliche Räume ausmacht. Die vier anerkannten Kernkriterien Zugang, Genuss, Komfort, Schutz erinnern daran, dass der Aufenthalt in öffentlichen Räumen für Menschen immer und vor allem ein Sinneserlebnis ist.

Für die **Planung** von öffentlichen Räumen gibt es zwar kein Patentrezept, **bewährte und bekannte Grundsätze**, wie sie im zweiten Abschnitt beschrieben sind, helfen, den Übergang von öffentlichen und privaten Räumen erfolgreich zu gestalten und die Qualitätsmerkmale von öffentlichen Räumen zu stärken. Im Fokus stehen die Strassenraumgestaltung, der Umgang mit den Erdgeschossen und das Verkehrsregime.

Die Planung und Gestaltung von öffentlichen Räumen stellt einen meist längerfristigen und **komplexen Prozess dar, dessen Phasen** im dritten Abschnitt beleuchtet werden. Eine Infografik veranschaulicht, dass die unterschiedlichen fachlichen, staatlichen, privaten und zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteure beigezogen werden sollten und welche Fragen jeweils im Vordergrund stehen.

Die Geschichten zu gelungenen privaten-öffentlichen Übergängen und damit verbundenen Verhandlungen bilden das zweite Kapitel und den Hauptteil der Publikation. Die sieben Beispiele haben einen erfolgreichen Umgang mit der öffentlichen-privaten Schnittstelle gemein und zeigen, dass die Herstellung guter öffentlicher Räume für Menschen zu Fuss nicht nur funktionale, gestalterische und ästhetische Fragen aufwirft, sondern auch eine langfristige Bereitschaft zum Dialog und Kompromissuche erfordert. Die sieben mehrstimmigen Geschichten zeigen dabei anschaulich, dass mit kleinen Schritten, einem langen Schnauf und soliden Allianzen viel erreicht werden kann.

Aus den gelungenen Beispielen lässt sich zwar keine Ideallösung für einen erfolgreichen Umgang mit privaten-öffentlichen Übergängen destillieren, wohl aber eine **Übersicht der wichtigsten Katalysatoren**, welche die Protagonistinnen und Protagonisten der Geschichten bei der Planung, Gestaltung und Produktion unterstützt und den Prozess allenfalls beschleunigt und vereinfacht haben. Im fünften und letzten Abschnitt werden sie grafisch in Beziehung gesetzt und dienen auch als Prozesskategorien in den Geschichten.

Grund- sätze

Qualitätsmerkmale

Was macht gute öffentliche Räume aus? Diese Frage beschäftigt die Fachleute zum Thema Raum und Gesellschaft und die Politik seit gut zwanzig Jahren. Die Antworten sind vielschichtig: Öffentliche Räume sind einerseits Gegenstand baulicher und gestalterischer Eingriffe und berühren Fragen des Grundeigentums und des Rechts. Andererseits prägen die unterschiedlichen Nutzungen, die Wahrnehmungen, Zuschreibungen und Geschichten einzelner Menschen, Gruppen und der Gesellschaft insgesamt die öffentlichen Räume und ihre Entwicklung. Öffentliche Räume sind deshalb mehr als ihre gebauten Bestandteile und lassen sich am besten als stetiger Prozess begreifen. Dieser lässt sich aufgrund des komplexen Zusammenspiels gesellschaftlicher, ästhetischer, wissenschaftlicher und politischer Einflussgrößen nur schwer fassen. Die grundlegende Funktion und Bedeutung von öffentlichen Räumen für Mensch und Gesellschaft sind indessen bekannt und anerkannt: Öffentliche Räume ermöglichen Begegnungen. Sie erleichtern den Austausch und stärken den sozialen Zusammenhalt durch ihre kollektive Nutzung. So werden öffentliche Räume auch symbolisch bedeutsam.

Räume werden als öffentlich wahrgenommen, wenn sie zugänglich sind. Eine solche öffentliche Zugänglichkeit muss meist hergestellt und auch garantiert werden. Dabei sind Eigentumsverhältnisse zu klären, rechtlich-planerische Grundlagen zu bestimmen und regulative Handlungsspielräume zu definieren. Diese Hintergründe und Verhandlungen an privaten und öffentlichen Schnittstellen sind so zu bewältigen und zu gestalten, dass die grundlegenden Qualitäten erlangt werden können. Wir sprechen in dieser Broschüre pauschal von öffentlichen Räumen, zu denen wir auch Strassenräume zählen. Die nachfolgende Infografik der Qualitätsmerkmale öffentlicher Räume baut auf prominenten Konzepten auf.¹ Jüngere Herausforderungen, die nun eine neue Dringlichkeit erfahren haben, wie namentlich der Klimawandel und die Alltags- und Gendergerechtigkeit wurden hinzugefügt. Sie erweitern die klassischen Konzepte um zentrale Dimensionen.

Die Infografik ist als Gedankenstütze gedacht und richtet sich wie auch die Publikation an Fachleute, welche mit Fragen der Infrastruktur sowie der Gestaltung und Regulierung öffentlicher Räume bereits vertraut sind.

Die Wirkungen, die dank der Qualitätsmerkmale erzielt werden können, zeigen sich vor allem auf der gesellschaftlichen Ebene. So verhindern etwa solide rechtliche Grundlagen, die den Zugang für alle garantieren, Ein- und Ausschlüsse von einzelnen Gruppen und Personen. Die Schutzkriterien stärken die Zugehörigkeit und begünstigen die Identifikation mit einem öffentlichen Raum und damit mit einem Dorf, einem Quartier oder einer Stadt. Merkmale des Komforts wiederum laden mehr Menschen ein, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und sich diesen zu teilen und stärken damit den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

¹ Siehe unter anderem Jan Gehl (2010) und (2013) sowie das Project for Public Spaces.

Zugang für alle – jederzeit

- Keine Hindernisse
- Inklusion und Offenheit
- Diversität der Nutzenden

Verbindungen

- Lesbarkeit
- Kontinuität
- Kohärenz mit Umwelt
- Leichte Querung und Erreichbarkeit

Aneignung für alle

- Gender, Sex, Herkunft
- Frauen, Kinder, Alte
- Keine Belästigungen
- Sicherheitsgefühl
- Aufenthalt, nicht nur Transit

Angenehme Umwelteinflüsse

- Sonnenbaden, Wärme
- Schatten, Erfrischung
- Witterungsschutz; Wind, Zugluft

Menschlicher Masstab

- Dimensionen Bauten und Räume nach menschlichem Masstab

Walkability

- Qualitativ hochstehende Infrastrukturen
- Ansprechende Fassaden
- Einladende Parterres
- Anziehende Aktivitäten zu beobachten
- Sitz- und Ruhegelegenheiten

Zugang

Genuss

Positive sinnliche Erfahrung

- Ästhetische Qualitäten des Gebauten
- Schöne Aussichten und Anblicke
- Ausgewähltes Design, Materialien, Details
- Bäume, Pflanzen, Wasser

Gewerbe und Konsum

- Anwesenheit von Läden und Gastronomie
- Garantie von Freiflächen
- Vielseitiges Fest- und Vergnügungsangebot

Komfort

Schutz

Schutz vor unangenehmen Sinneserlebnissen

- Schutz vor Wind, Niederschlag, Kälte, Hitze
- Kein Lärm
- Keine Emissionen, Staub und unangenehme Gerüche

Reden und Zuhören

- Abwesenheit von Lärm
- Mobiliar, das zum Verweilen einlädt
- Möglichkeiten des sozialen Austauschs

Sichtbezüge

- überblickbare Distanzen
- Möglichkeiten zu sehen und gesehen zu werden
- Freie Sicht, Überblick
- Interessante Details zum Beobachten

Resilienz vor Klimawandel

- Schutz vor extremen Klimaereignissen
- Pflanzen und Wasser gegen Hitzeinseln
- Angepasste Oberflächen gegen Hitze, Undurchlässigkeit
- Unversiegelte, energieunabhängige Infrastruktur

Spiel und Bewegung

- Angebot für physische Aktivitäten
- Vielfalt möglicher Aktivitäten
- Möglichkeiten für Jung und Alt

Schutz vor Emissionen des Verkehrs

- Reduktion der Geschwindigkeit
- Reduktion der motorisierten Fahrzeuge
- Verminderung der Ängste wegen Verkehrsbelastung
- Verminderung Lärm und Luftverschmutzung

Aufenthalt

- Möglichkeit freier Raumeignung
- Vielfältige Bewegungs- und Verweilmöglichkeiten
- Sitzbänke, Mauern und Rasen als Sitzgelegenheiten

Schutz vor Kriminalität und Gewalt

- Belebte öffentliche Räume
- Nutzungsmix, Aneignungen tags/nachts
- Soziale Kontrolle, Vertrauen
- Vertrauen in behördliche Kontrollen
- Angemessene Beleuchtung

Gestaltungsgrundsätze für Strassenräume für Menschen zu Fuss

Öffentliche Räume sind stark geprägt vom Verkehrsregime, der Strassenraumgestaltung und der Nutzung des Erdgeschosses. Diese entscheiden darüber, in welchem Masse die Qualitätsmerkmale für öffentliche Räume für Menschen zu Fuss, also also Zugang, Schutz, Komfort und Genuss, erfüllt sind. Die Umsetzung der Gestaltungsgrundsätze folgt wesentlich den rechtlichen Grundlagen auf der Ebene der Richtplanung, Nutzungsplanung, Gestaltungsplanung. Sie ermöglichen gute Qualitäten der Fusswegnetze und unterstützen bei der Bewältigung öffentlicher und privater Übergänge.²

Verkehrsregime

Das Verkehrsregime entscheidet massgeblich über die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume, namentlich der Strassenräume für Menschen zu Fuss. Grundsätzlich sind Fusswegnetze so zu gestalten, dass sie allen Menschen ein freies, sicheres, hindernisfreies Gehen und einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen.³ Ziel ist, dass vom rollenden motorisierten Verkehr möglichst wenig Gefahren ausgehen. Insbesondere eine Reduktion der Geschwindigkeiten trägt massgeblich zur Verminderung von Unfällen und Risiken bei und sollte deshalb priorisiert werden.⁴

Teilen sich die Zufussgehenden den Strassenraum mit dem rollenden motorisierten Verkehr, lässt sich die Aufenthalts- und Gehqualität am effektivsten durch die Schaffung von Begegnungszonen erhöhen. Diese erlauben eine Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, räumen aber den Menschen zu Fuss den Vortritt ein.

Strassenraumgestaltung und Dimensionierung

Bei Tempo 30 oder 50 innerorts können bauliche Massnahmen wie eine Verengung der Fahrbahn oder die Einführung eines Mehrzweckstreifens zu einer Verkehrsberuhigung beitragen und Menschen zu Fuss das Queren der Fahrbahn erleichtern. Dabei ist auf lückenlose Fusswegnetze und vortrittsberechtigzte Querungsmöglichkeiten zu achten.⁵

Mittels einer Planung von Fassade zu Fassade, also aus einer umfassenden Perspektive auf den Strassenraum, lassen sich innovative Gestaltungsmöglichkeiten finden, welche bei einer partiellen Betrachtung weniger in Erscheinung treten.

Eine qualitativ hochwertige Oberflächengestaltung unterstützt die Wahrnehmung der Fusswege und erleichtert insbesondere das Queren von Strassen. Idealerweise wird die Neugestaltung des Strassenraums mit einem verbesserten Verkehrskonzept kombiniert, das die baulichen, betrieblichen und gestalterischen Massnahmen für einen guten öffentlichen Raum zum Gehen und Sich-Aufhalten unterstützt.

Bei der Gestaltung von Strassenräumen mit dem rollenden Verkehr ist dem Verhältnis von Trottoirbreite zu Fahrbahn Beachtung zu schenken. Dabei wird eine Proportionierung 3:4:3 für Seitenraumbreite : Fahrbahn : Seitenraumbreite von Zufussgehenden als angenehm

2 Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 14 und Nr. 16.

3 Siehe Rechtsgrundlagen, Normen und Richtlinien im Anhang.

4 Die Wahrscheinlichkeit für Zufussgehende in einem Verkehrsunfall zu sterben ist bei 50km/h sechs Mal so hoch wie bei 30km/h. BFU 2020

5 Art. 2 FWG.

empfunden.⁶ Diese Proportionierung empfiehlt sich sowohl für einen verkehrsberuhigten Ortskern als auch für stark befahrene Strassen. Ist der Platz begrenzt und wird der Mensch ins Zentrum gestellt, lohnt es sich, von aussen nach innen zu planen und auf diese Weise Zufussgehenden genügend Raum zu sichern.

Fassade, Parterre und Verzahnung der Gebäude mit angrenzendem öffentlichem Raum

Der Strassenraum als öffentlicher Raum schliesst oft nicht nur Fahrbahn und Trottoir mit ein, sondern auch private Parzellen, die öffentlich zugänglich sind, sowie Hausfassaden und Erdgeschosse angrenzender Liegenschaften. Diese spielen in der Wahrnehmung des öffentlichen Raumes eine wichtige Rolle. Blickundurchlässige Schaufenster und eintönige Fassaden wirken abweisend und monoton, wohingegen Ladengeschosse mit Warenauslagen und dekorierte Schaufenster die Attraktivität von Fusswegen steigern, da sie die Sinne anregen und zum Verweilen einladen. Entsprechend empfiehlt es sich bei einer Neuplanung der Strassenräume auch halb-öffentliche Innenräume wie Restaurants oder Läden oder halb-private Aussenräume wie blickdurchlässige Gartensitzplätze zu berücksichtigen. Diese tragen zu einer nutzbringenden Verzahnung von privaten und angrenzenden öffentlichen Räumen bei.

Diese Verzahnung kann und will gestaltet werden: So hat die private oder öffentliche Eigentümerin von Gebäuden die Möglichkeit, die Vermietung im Erdgeschoss mitzubestimmen. Mittels gesetzlicher Auflagen, wie beispielsweise Verordnungen zur Vermietung von Ladengeschossen, kann das öffentliche und private Zusammenspiel gestaltet werden.⁷

⁶ Vollzugshilfe Nr. 16, S. 31–33.

⁷ Zum Zusammenspiel Verkehrsregime, Strassenraumgestaltung, Fassaden und Erfahrung der Nutzenden siehe Hillnhütter Helge (2021).

Begleitung der Entwicklungsprozesse von öffentlichen Räumen

Planungs- und Entwicklungsprozesse erfordern nicht nur eine sorgfältige Planung, sondern auch eine fortlaufende Begleitung, die sowohl ein dialogisches und iteratives Vorgehen umfasst, als auch eine zielorientierte Entwicklung sicherstellt. Durch eine regelmässige Überprüfung der Prozesse, die Anpassung der Ziele an veränderte Rahmenbedingungen und eine grosszügige Zeitplanung lassen sich auch im Falle unvorhergesehener Entwicklungen und Misserfolge attraktive öffentliche Räume für Menschen zu Fuss schaffen.⁷ Dabei ist insbesondere zu beachten, dass die Realisierung oder Umgestaltung öffentlicher Räume oft eine Beteiligung der Bevölkerung und manchmal auch eine politische Abstimmung erfordert, und selten, wenn überhaupt, gänzlich an Fachleute delegiert werden kann.

Die «richtige Dosierung» zum «richtigen Zeitpunkt»

Je nach räumlichem Kontext, administrativen Zuständigkeiten und Projektkomplexität sind unterschiedliche Fachbereiche und Dienststellen der öffentlichen Hand und private respektive zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure involviert. Da diese unterschiedliche Interessen und Vorstellungen mitbringen, erfordert ihre Beteiligung Verhandlungsgeschick. Die Festlegung einer Projektverantwortlichen oder eines «Kümmers» als dauerhafte Ansprechperson erleichtert die Kommunikation und den Informationsfluss und kann auch bei unvorhersehbaren Entwicklungen eine gewisse Kontinuität sicherstellen.

Herausfordernd und reizvoll zugleich ist der Umstand, dass sich bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen oft auch die siedlungs- respektive stadträumliche Struktur und die Mobilität verändern. Im Verlauf mehrjähriger Projekte ist stets mit dem Wandel der ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der Politik zu rechnen. Namentlich der Klimawandel und die damit einhergehende politische Dringlichkeit können eine grundlegende Neubewertung von in der Umsetzung befindlichen oder bereits realisierten Projekten erforderlich machen.

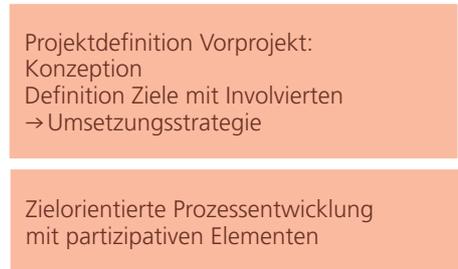
Die Menschen zu Fuss werden im Prozess als die künftigen Nutzenden gemäss formalen Vorgaben oft in Abstimmung zu Kredit und Konzept, als Einsprechende bei Planaufgaben oder als privates Kollektiv am Verhandlungstisch sichtbar. Integrale Entwicklungskonzepte werden meist erst nach strategischen Festsetzungen zu z.B. Parzellenabtausch eingeleitet. Gemeinhin gilt: Je breiter ein Projekt abgestützt ist und von Bevölkerung und Politik mitgetragen, desto besser funktioniert seine Umsetzung. Ein frühzeitiger und umfassender Einbezug lohnt sich. Es gibt auch eine Möglichkeit zur Selbstverpflichtung, wie sie die Neue Leipzig Charta 2020 anregt, welche aber bislang noch nicht Eingang in die Schweizer Planungslandschaft fand.⁸ Eine Schlüsselrolle spielen in allen Prozessschritten der «richtige Moment» und die «richtige Dosierung»: Für die Projektverantwortliche oder den «Kümmers» gilt es insbesondere, ein Gespür für die Stimmung in Politik und Bevölkerung zu entwickeln, welches helfen kann, in der Kommunikation des Projektes den richtigen Ton zu treffen und bei der zeitlichen Staffelung der Projektschritte den opportunen Zeitpunkt zu erkennen.

⁸ Willener/ Friz 2019.

⁹ Neue Leipzig Charta 2020.



Why?



How?

Startphase
Kommunikation umfasst alle Phasen

What?

Welche Art öffentlicher Raum entsteht?
Wie wird er produziert?

Umsetzungsphase:
Mit-Gestaltung
Aktivitäten
Begleitung
Regulierung

Abschlussphase
Evaluation in Bezug auf why:
Neue Ziele
Weiteres Projekt

Partizipative Momente
Punktuell
Temporär
Runde Tische
Abstimmungen
Initiative
Anwohnende ...

**Wie
geht's?**

**Beispielhafte
Geschichten**

Fislisbach: ein erster Schritt zu einem öffentlichen Raum für Menschen zu Fuss

Die Aargauer Gemeinde Fislisbach mit ihren rund 5500 Einwohnerinnen und Einwohnern besitzt eine für Schweizer Dörfer typische Durchfahrtsstrasse. Die kantonale Badenerstrasse prägt den Ortskern stark mit ihrem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 18'000 Durchfahrten und dem Tempolimit von 50 Kilometer pro Stunde. Das schon seit Jahren bestehende, sehr hohe Verkehrsaufkommen und die Erwartung einer Verschlechterung der Verkehrssituation mit der für 2023 geplanten Umfahrung des Nachbarorts Mellingen veranlasste den Kanton Aargau 2007, die anstehende Sanierung der Werkleitungen für eine Neugestaltung des Strassenraums zu nutzen. Ziel war nicht weniger Verkehr, sondern eine Verkehrsberuhigung. Eingriffe in den Strassenraum sollten den Verkehr verlangsamen und verflüssigen und den Strassenraum für Zufussgehende zu einem «sicheren und attraktiven» Aufenthaltsort machen.

Zur Verkehrsberuhigung schlug der Kanton Aargau die Einführung eines Mehrzweckstreifens von 2,5 Meter Breite und rund 400 Meter Länge vor. Dieser sollte sowohl als Leitlinie als auch als Einspurstrecke für linksabbiegende Motorfahrzeuge dienen. Daneben sollte der Mehrzweckstreifen Zufussgehenden erlauben, die Badenerstrasse im Zentrum frei zu queren. Die Gemeinde ihrerseits schlug eine Neugestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade vor. Die Gesamtsicht auf den Strassenraum sollte helfen, gleichzeitig Lösungen zur Verkehrsberuhigung, zum Ausgleich der Niveauunterschiede, zur Vereinheitlichung des Strassenbelags und zur Integration von neuen Sitzgelegenheiten zu finden, um dabei die Interessen der unterschiedlichen Nutzenden zu berücksichtigen.

Eine Begleitgruppe für eine schrittweise Annäherung

Angesichts der Bedeutung der Badenerstrasse als Durchfahrtsstrasse und der teilweise stark voneinander divergierenden Bedürfnisse und Forderungen der Nutzer und Nutzerinnen setzte die Gemeinde Fislisbach früh im Prozess auf eine Begleitgruppe, innerhalb welcher Vertreter und Vertreterinnen der verschiedenen Interessengruppen das Projekt diskutierten. Das Einsetzen einer Begleitgruppe konnte indessen nicht verhindern, dass die Stimmberechtigten im November 2009 den Kreditantrag von 2,1 Millionen Franken (Gemeindeanteil) zur Überarbeitung des Strassenabschnitts zurückwiesen.

«Wir bissen gegenseitig auf Granit.»

Viel zu diskutieren gab dem Vize-Ammann Andreas Mahler zufolge die Durchfahrtsbreite der Badenerstrasse. Während die Fislisbacher Behörden eine Verengung der Strasse angestrebt hätten, um eine Verlangsamung des Verkehrs zu erzielen und die Querung der Strasse für Zufussgehende zu erleichtern, forderten Landwirte und Velofahrerinnen eine möglichst breite Strasse. Der Vertreter der Landwirtschaft, Toni Peterhans, erinnert sich, dass die Diskussionen zu Beginn recht intensiv, zuweilen schonungslos waren. «Wir bissen gegenseitig auf Granit», so Peterhans. Mit der Zeit habe man sich in gewissen Punkten aber gefunden, weshalb Peterhans einwilligte, auch in der Begleitgruppe der zweiten Etappe der Strassensanierung mitzuwirken.

Für die Vertreterin der Fislisbacher Primarschule und Kindergärten, die Schulleiterin Maria Gschwend, stand hingegen die Sicherheit bei der Querung der Strasse im Mittelpunkt.

«Gerade kleine Kinder brauchen klare Signale wie ein stillstehendes Rad, damit sie sich sicher genug fühlen, die Strasse zu überqueren. Da ist ein Mehrzweckstreifen nicht ideal», so Gschwend. Die Fislisbacher Schule forderte entsprechend, dass ein Fussgängerstreifen in der Badenerstrasse erhalten bleibt, was die Fislisbacher Behörden auch guthiessen.

Insgesamt bildeten die Treffen der Begleitgruppe, welche alle zwei bis drei Monate stattfanden, gemäss Andreas Mahler einen Prozess, im Zuge dessen sich Gemeinde und Bevölkerung schrittweise annäherten. Der ursprüngliche Entwurf habe dabei aber nur wenige grundlegende Veränderungen erfahren.

Gegenseitige Zugeständnisse und kreative Lösungen

In den Verhandlungen mit den privaten Grundbesitzern und -besitzerinnen der Badenerstrasse erlebte die Gemeinde unterschiedliche Reaktionen: «Einzelne deklarierten kategorisch ‹Auf meiner Parzelle wird nichts gemacht!›. Anderen war es egal und wieder andere hatten sehr präzise Vorstellungen davon, was gemacht werden sollte», so Mahler.

Im Falle der Neugestaltung der Badenerstrasse von Fislisbach ermöglichten kleine, gegenseitige Zugeständnisse, dass gute Lösungen gefunden werden konnten. So durfte die Bushaltestelle Mahler zufolge ein paar Zentimeter in die Parzelle eines privaten Grundbesitzers hereinragen, während die Gemeinde einwilligte, dass die dekorativen Blumenrabatten ausschliesslich auf dem öffentlichen Grund zu stehen kamen.

«Einige wünschten sich im Rahmen der Sanierung neue Parkplätze. Wir konnten das aber aus Platzgründen nicht anbieten.»

Doch nicht immer war es möglich, eine Lösung durch Verhandlungen zwischen Gemeinde und Bevölkerung zu erzielen. «Einige wünschten sich im Rahmen der Sanierung neue Parkplätze. Wir konnten das aber aus Platzgründen nicht anbieten», erinnert sich Andreas Mahler. Die betroffenen Parteien, eine Metzgerei und ein Restaurant, hätten darauf beschlossen, gemeinsame Sache zu machen und sich die bereits verfügbaren Plätze zu teilen. «Die Praxis bestand zwar schon vor der Sanierung der Badenerstrasse. Doch durch die Begleitgruppe kamen Wirt und Metzger ins Gespräch und beschlossen die Parkplätze entsprechend auszuschildern», so Mahler.

Eine gute und doch durchgezogene Bilanz

Die Neugestaltung der Badenerstrasse hat sich aus der Sicht von Andreas Mahler bewährt. Das Ortszentrum mit dem Kleingewerbe ist durch die ergriffenen Massnahmen attraktiver und sicherer geworden. Besonders vom Planungsprinzip «Fassade-zu-Fassade» ist der Vize-Amman restlos überzeugt. «Durch diese Sichtweise auf den Strassenraum konnten wir Lösungen finden, die uns ansonsten nicht eingefallen wären», so Mahler. So habe der Planungsansatz ermöglicht, gleichzeitig einen Weg zu finden, um den bestehenden Niveauunterschied zwischen Strasse und Geschäfte barrierefrei zu überwinden und eine Sitzgelegenheit bei der Bushaltestelle einzubauen.

Ebenso kommen die Blumenrabatten bei Bevölkerung und Besucherinnen sehr gut an. «Wir hören oft, dass wir die schönste Durchfahrtsstrasse des Kantons haben, weil sie so

schön begrünt ist», freut sich Mahler. Allerdings gäbe es eine Kehrseite: Die Kosten für die Pflege der Blumen seien hoch. «Wir haben deshalb eine kostengünstigere Variante ins Auge gefasst mit Blumen, die weniger Pflege bedürfen», so Mahler.

«Viele Menschen verstehen die Funktion des Mehrzweckstreifens nicht.»

Der Mehrzweckstreifen sorgt gelegentlich für rote Köpfe: «Viele Menschen verstehen seine Funktion nicht. Wir haben mit Flyern und einer temporären Beschilderung versucht, den Verwendungszweck zu vermitteln. Doch noch immer werden Zufussgehende angehupt, wenn sie ihn im Sinne einer Mittelinsel verwenden», erklärt Mahler.

«Die Sicht der Planer ist nur die halbe Wahrheit. Wenn zum Überholen der Velos nicht genügend Platz ist, wird es schnell ungemütlich.»

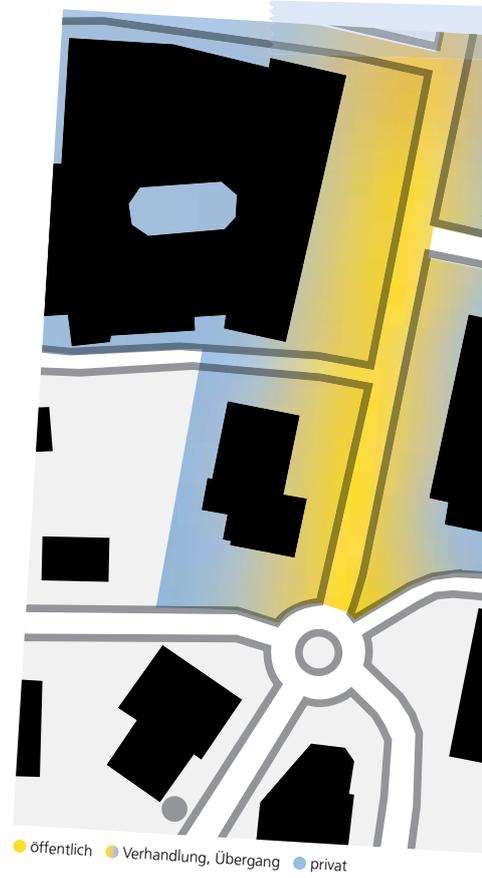
Auch an den Verengungen der Badenerstrasse, welche eine Verlangsamung des motorisierten Verkehrs bewirken sollen, stören sich nach wie vor verschiedene Nutzergruppen. Für den Vertreter der Landwirtschaft Toni Peterhans tragen die Verengungen und Verkehrsinseln nicht zur Beruhigung des Verkehrs bei, sondern erhöhen den Stress: «Die Sicht der Planer ist nur die halbe Wahrheit. Wenn zum Überholen der Velos nicht genügend Platz ist, wird es schnell ungemütlich.»

Das grösste Problem, das gemäss Andreas Mahler an der Badenerstrasse fortbesteht, ist das Tempolimit von 50 Kilometer pro Stunde. Fislisbach würde gerne im Ortsinnern eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Kilometer pro Stunde einführen. Durch diese würden sich auch die Diskussionen um weitere Strassenverengungen erübrigen. Noch wehrt sich der Kanton Aargau dagegen, das Verkehrsregime zu ändern. Mahler hofft, dass die 30 Kilometer pro Stunde dennoch kommen werden und sich damit die noch bestehenden Probleme werden lösen lassen.



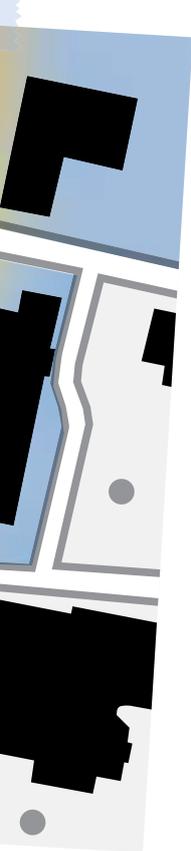
Fislisbach
Badenerstrasse

Leadership
Einzelfiguren
Kollektive
«Kümmerer»





**Strassenraum-
gestaltung**
Dimensionierung
Materialisierung
Begrünung



Wie lässt sich die Badenerstrasse trotz Tempo 50 zu einem sicheren und attraktiven Ort für Menschen gestalten?

**Schritte
machen
auch kleine**

Schlieren: urbane Qualitäten in der Zürcher Agglomeration

Schlieren ist eine Stadt mit knapp 20'000 Einwohnenden im Limmattal nordwestlich von Zürich. Stark geprägt von ihrer industriellen Vergangenheit nahm die Gemeinde zu Beginn des neuen Jahrtausends das eigene Schicksal in die Hand und setzte sich zum Ziel, zu einem Ort mit einer unverwechselbaren Identität und grossen urbanen Aufenthaltsqualitäten zu werden. Zu diesem Zweck entwickelte Schlieren im Dialog mit privaten Grundbesitzerinnen, Investoren und politischen Akteurinnen in den letzten fünfzehn Jahren eine vorbildliche Planungs- und Verhandlungskultur zur Schaffung neuer, lebensfreundlicher öffentlicher Räume, die nicht zuletzt für zu Fuss Gehende gut und sicher zu erschliessen sind.

Vom benachteiligten Standort zum hochwertigen Wohnquartier

Schlieren setzte sich in seinem Stadtentwicklungskonzept von 2005 zum Ziel, den Wandel von einer Industrie- zu einer Dienstleistungsstadt mit einer gezielten Innenentwicklung zu vollziehen. Dabei sollte das städtische Zentrum durch attraktive und vielseitige Aufenthaltsmöglichkeiten gestärkt und der Verkehr innerhalb der Stadt und durch diese hindurch neu organisiert werden. Die Herausforderungen waren beträchtlich: Eine vierspurige Verkehrsachse durchschnitt das Zentrum, frühere Industrieareale lagen brach oder wurden vom Auto-Occasionshandel zwischengenutzt, sanierungsbedürftige Wohnungen schreckten Investorinnen und Neumieter ab. Es galt also, mit gezielten Eingriffen in die Bausubstanz und Verkehrsinfrastruktur den städtischen Raum aufzuwerten und Schlieren vom benachteiligten Standort in ein hochwertiges Wohnquartier zu verwandeln.

«Wir haben dieselben städtebaulichen Ansprüche wie Zürich. Schlieren soll attraktive urbane Qualitäten haben wie grössere Städte auch.»

Da die Umsetzung des Stadtentwicklungskonzepts erfolgreiche Verhandlungen mit privaten Grundbesitzenden erforderte, setzte das Schlieremer Bausekretariat von Beginn an auf eine solide Verhandlungs- und Kommunikationsstrategie. In der Erarbeitung und Implementierung dieser Strategie spielte die Stadtplanerin Barbara Meyer, welche seit 2007 für die Innenentwicklung der Stadt verantwortlich ist, eine zentrale Rolle. Meyer und ihr früherer Vorgesetzter, der Landschaftsarchitekt Manuel Peer, vertraten nach aussen die Botschaft: «Wir haben dieselben städtebaulichen Ansprüche wie Zürich. Schlieren soll attraktive urbane Qualitäten haben wie grössere Städte auch.» Durch diese selbstbewusste Haltung vermittelten sie ein positives Bild des städtebaulichen Potenzials von Schlieren – und machten einen ersten, wichtigen Schritt in der Aufwertung der Stadt.

«Freiraum» und «Koexistenz» als Planungsprinzipien

Im Laufe der 15 Jahre kristallisierten sich in Bezug auf die Verhandlung öffentlicher Räume eine Reihe von Grundsätzen heraus. Generell liess und lässt sich Meyer von zwei Grundsätzen leiten: von der Idee der «Koexistenz» und des «Freiraums als Planungsprinzip». Koexistenz steht dabei für die Einsicht, dass es bei der Innenentwicklung immer um ein gegenseitiges Verständnis und eine gegenseitige Rücksichtnahme geht. «Auch wenn ich gerne Parkplätze abbaue, ist mir bewusst, dass das Auto für einige Menschen als Fortbewegungsmittel enorm wichtig ist», so Meyer. Der Freiraum als Planungsprinzip steht wiederum für das Verständnis des städtischen Raums als Kontinuum. «Der Strassenraum ist Teil eines städtischen Zusammenhangs. Dabei müssen nicht nur verkehrsplanerische Aspekte bedacht werden, sondern auch die Aufenthaltsqualitäten des Raumes. Es geht immer darum, die individuellen Chancen, das Potenzial eines Ortes zu sehen. Es gibt kein Patentrezept», ist Meyer überzeugt.

Bei Verhandlungen ist für die Stadtplanerin Meyer das «Bauchgefühl» wichtig. Jedes Projekt stellt in ihrem Verständnis zunächst eine Begegnung dar, bei welcher es darum geht, die Bedürfnisse der anderen Partei kennenzulernen. Aus diesem Grund warnt Meyer davor, «hoheitlich» aufzutreten. Vielmehr gehe es darum, sich von Beginn an als gleichberechtigte Partner und Partnerinnen wahrzunehmen. Investoren hätten oft ein gutes Verständnis von der Bedeutung von attraktiven, menschenfreundlichen, öffentlichen Räumen mit hohen Fussverkehrsfrequenzen. Umgekehrt sei es aber auch wichtig, die Bedürfnisse, Probleme und Prioritäten wie beispielsweise die langfristige Rentabilität von Investitionen von Immobilienmanagerinnen und Investoren zu kennen. Meyer eignete sich deshalb die Fachsprache der Immobilienbranche an und bildete sich gezielt im Bereich des Immobilienmarktes weiter.

«Städtebauliche Massnahmen brauchen Zeit. Man muss sich Zeit nehmen, den anderen Zeit lassen und den richtigen Zeitpunkt abwarten können.»

Bei der Realisierung von städtebaulichen Projekten, an denen Private als Grundeigentümer beteiligt sind, ist gemäss Meyer der Zeitfaktor von zentraler Bedeutung: «Städtebauliche Massnahmen brauchen Zeit. Man muss sich Zeit nehmen, den anderen Zeit lassen und den richtigen Zeitpunkt abwarten können.» Wie Meyer ausführte, lassen sich Übereinkommen nicht erzwingen. Wichtig sei es, «im Gespräch zu bleiben oder in einer Pattsituation immer eine Tür offen zu lassen.»

Synergien suchen und sich grosszügig zeigen

Eine der ersten städtebaulichen und verkehrsplanerischen Interventionen der Stadt Schlieren im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts von 2005 betraf die Sägestrasse. In einem baulich schlechten Zustand, der sowohl eine Sanierung des Bodenbelags als auch der Werkleitungen erforderlich machte, sollte die Quartierstrasse darüber hinaus durch gezielte Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Der Zufall wollte es, dass die in der Strasse ansässige Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal (GBL) gleichzeitig den Wiederaufbau zweier Gebäude plante, die einem Brand zum Opfer gefallen waren. Die Stadt Schlieren beschloss deshalb, das Ergebnis des Studienauftrags der Genossenschaft abzuwarten und eine Kollaboration vorzuschlagen. Manuel Peer, der den Sanierungsprozess und die Verhandlungen mit der GBL leitete, kann sich zwar nicht erinnern, welche der beiden Parteien letztlich vorschlug, den Strassenraum gemeinsam von Fassade zu Fassade zu planen. Lebhaft in Erinnerung blieb ihm aber der

positive Grundtenor der Verhandlungen: «Wir waren uns sehr schnell einig, dass eine Begegnungszone der ursprünglich vorgesehenen Tempo-30-Zone vorzuziehen war.» Einen wichtigen Input lieferte in der Planungsphase die Kantonspolizei. Um zu vermeiden, dass die Sägestrasse vom motorisierten Verkehr zeitweise als Schleichweg benutzt würde, schlug diese vor, mehr Bäume als geplant als Verkehrshindernis mitten auf der Strasse zu pflanzen. Diese Massnahme trug laut dem Landschaftsarchitekten wesentlich dazu bei, die Strasse zu einem Platz mit hohen Aufenthaltsqualitäten umzugestalten.

«1000 Franken mehr für ein Bänkli, damit sich Seniorinnen und Senioren auf dem Weg zum Coop kurz ausruhen können, fallen bei einem Gesamtbudget von über einer Million Franken nicht mehr so ins Gewicht.»

Ein wichtiger Grund für das Gelingen des gemeinsamen Projekts sieht Manuel Peer darin, dass es beiden Seiten immer darum ging, ein schönes Ergebnis zu erzielen: «Wir haben nie übers Geld gestritten und es spielte im ganzen Prozess keine Rolle.» Die Kosten seien am Schluss fair aufgeteilt worden. Alles, was die Stadt auf ihrem Grundstück gebaut habe, bezahlte sie. Die Genossenschaft ihrerseits habe die Kosten übernommen, die auf ihrem Grundstück entstanden seien. Einzig beim «Dorfplatz», der heute etwas in das Grundstück der GBL ragt, habe die Stadt die gesamten Kosten übernommen und ein «Bänkli» zusätzlich beigesteuert. «1000 Franken mehr, damit sich Seniorinnen und Senioren auf dem Weg zum Coop kurz ausruhen können, fallen bei einem Gesamtbudget von über einer Million Franken nicht mehr so ins Gewicht», erklärt der frühere Schlieremer Stadttingenieur Manuel Peer den zusätzlichen Aufwand der Stadt. Diese Grosszügigkeit in Detailfragen war Peer zufolge wichtig, um eine vertrauensvolle Stimmung zu schaffen. «Durch solche Gesten merkten unsere Projektpartner, dass wir nicht vorhatten, sie über den Tisch zu ziehen. Das motivierte sie, sich ihrerseits grosszügig zu zeigen», so Peer.

Für das Gelingen von Verhandlungen zwischen öffentlichen und privaten Grundbesitzenden ist Manuel Peer zufolge ausserdem entscheidend, ob ein «Kümmerer» vorhanden ist, der das Projekt zielgerichtet und konstruktiv vorantreibt. Peer hatte diese Rolle bei der Sanierung der Sägestrasse inne. Wesentlich sei gewesen, dass er auf die volle Unterstützung des Schlieremer Stadtrats, der «zu 100 Prozent hinter dem Projekt stand», habe zählen können. Im Falle der Sägestrasse habe ihm das erlaubt, das Vorhaben selbstbewusst anzugehen und die städtebaulichen Grundsätze der Stadt mit Überzeugung zu vertreten.

Das Schindler-Areal – die Aufwertung des öffentlichen Raums zahlt sich aus

Das Sanierungsprojekt des Schlieremer Schindler-Areals zeigt, wie erfolgreiche Verhandlungen zu einer gleichzeitigen Aufwertung privater Grundstücke und des öffentlichen Raumes führen können. Auf der rund 16'000 Quadratmeter grossen Parzelle, das der Pensionskasse des Liftunternehmens Schindler gehört, befinden sich aktuell noch zwei aus den 1960er Jahren stammende Hochhäuser sowie mehrere Wohngebäude. Der Ersatzneubau soll künftig nicht mehr wie bisher rund 140 Wohnungen, sondern 230 Wohnungen enthalten. Im Gegenzug zur geplanten Verdichtung und des daraus resultierenden Mehrwertes hat sich die Schindler-Pensionskasse zum Bau eines Kindergartens, zur Erstellung von 34 altersgerechten Wohnungen sowie eines öffentlich zugänglichen Parks verpflichtet, der auf 3000 Quadratmeter zwei Plätze und attraktive Querungsmöglichkeiten enthalten soll. Auf diese

Weise schöpfte die Stadt Schlieren den durch die Erhöhung der Ausnutzungsziffer entstandenen Mehrwert ab.

Für Roger Zanoli der HIG Asset Management AG, der im Auftrag der Schindler-Pensionskasse die Verhandlungen mit der Stadtplanerin Barbara Meyer führte, haben die geforderten Gegenleistungen wie die Erhöhung der Ausnutzungsziffer das Potenzial, einen Mehrwert zu schaffen. Zanoli ist überzeugt, dass Investitionen in den öffentlichen Raum und in die städtische Infrastruktur den Wert eines Standortes langfristig sichern. Das sei nicht zuletzt für Pensionskassen sehr attraktiv: «Wir glauben an den Standort Schlieren und sind überzeugt, dass die Investition in den öffentlichen Raum nicht nur der Allgemeinheit zugutekommen wird, sondern auch den Versicherten von Schindler, deren Vorsorgegelder investiert werden.»

Zanoli zufolge geht es bei Verhandlungen zwischen privaten und öffentlichen Grundbesitzenden darum, eine optimale Balance zu finden. Der Immobilienberater versteht Verhandlungen deshalb als «gegenseitigen Lernprozess», im Zuge dessen sich für beide eine zukunftsgerichtete Lösung herauskristallisiert. «Im Falle des Schindler-Areals hat die Stadt zwar weitgehende Vorstellungen gehabt. Wir haben jedoch auch eine grosse Unterstützung erfahren, die sich in der gefundenen Lösung spiegelt», so Zanoli.

«Uns war von Beginn an klar, dass die Gestaltung der Wege darüber entscheidet, wie die Freiflächen innerhalb des Siedlungsbereiches wahrgenommen und durchquert wird.»

Zufrieden ist Zanoli nicht zuletzt auch in Bezug auf die geplanten Wege zur Querung des öffentlichen Parks. «Uns war von Beginn an klar, dass die Gestaltung der Wege darüber entscheidet, wie die Freiflächen innerhalb des Siedlungsbereiches wahrgenommen und durchquert wird.» So hätte bereits das Jury-Gremium anlässlich des Wettbewerbes darauf geachtet, dass keine «4-Meter-Pisten für E-Scooter-Rennen» entstehen, sondern verbindende, fussverkehrfreundliche Wege, die generationenübergreifend als ansprechend und angemessen empfunden würden.

Der Schlieremer Bahnhofplatz – eine vom Volk abgesegnete Begegnungszone

Manchmal stellen nicht die Verhandlungen zwischen öffentlichen und privaten Grundbesitzenden die zentrale Herausforderung bei Strassenraumsanierungen dar, sondern die politischen Prozesse. Die Stadt Schlieren und die SBB, welcher die meisten am Bahnhofplatz angrenzenden Gebäude beziehungsweise Grundstücke gehören, einigten sich auf die Realisierung einer Begegnungszone, verbunden mit verschiedenen Aufwertungsmassnahmen des öffentlichen als auch privaten Raums. Das angrenzende Gewerbe – Restaurants, ein Handwerker und die Migros – zeigte sich in einem frühen Konsultationsverfahren mit den Plänen der Stadt und der SBB weitgehend einverstanden. Aufgrund der grundsätzlich positiven Stimmung der Öffentlichkeit gegenüber Aufwertungsvorhaben im Bahnhofgebiet ging der Stadtrat davon aus, dass das Projekt nach Genehmigung des Baukredits durch das Gemeindeparlament realisiert werden kann. Das Parlament genehmigte zwar den Kredit, jedoch mit einer erheblichen Verkleinerung der Begegnungszone. Dieser Beschluss löste eine

Volksinitiative aus, welche eine Begegnungszone mit erweitertem Perimeter forderte. Darauf folgte eine zweite Initiative, die statt der Begegnungszone eine Tempo 30-Zone forderte. Um dem Stimmvolk zwei gleichwertige Umsetzungsvorlagen unterbreiten zu können, wurde in Absprache mit den Initiatierenden die T-30-Initiative als Gegenvorschlag ausgearbeitet. Dies war die Voraussetzung, damit sie ihre Initiative zurückzogen. Die Stimmbevölkerung sprach sich schliesslich im März 2021, also gute dreieinhalb Jahre nach dem ersten Parlamentsbeschluss, zugunsten der Begegnungszone aus.

«Wir hätten die Bevölkerung früher ins Boot holen und vielleicht sogar am Entwurf beteiligen sollen.»

Für die Projektverantwortliche des Tiefbauamts, Nadine Gubser, steht fest, dass eine ungenügende Kommunikation der Grund dafür war, dass das Projekt diesen langwierigen und komplexen politischen Umweg nehmen musste. «Wir hätten die Bevölkerung früher ins Boot holen und vielleicht sogar am Entwurf beteiligen sollen. Es war naiv davon auszugehen, dass eine so grosse Veränderung im Zentrum ohne Mitwirkungsprozesse realisiert werden kann», ist Gubser im Nachhinein überzeugt.

Beim Entwurf der Vorprojekte erlebte Gubser viel Flexibilität von Seiten der privaten Grundbesitzenden, deren Parzellen von den unterschiedlichen Plänen tangiert wurden. Dabei musste beispielsweise geklärt werden, ob die Stadt auf Privatgrund Bäume pflanzen kann, da sie dies aufgrund des Verlaufs der Werkleitungen nicht auf dem öffentlichen Grund machen konnte.

Der Abbau von vier Parkplätzen war bei den Verhandlungen kein Thema. «Das Gewerbe ist sich darüber im Klaren, dass seine Kundschaft nicht mit dem Auto kommt. Es scheint sich in Schlieren allmählich die Ansicht durchzusetzen, dass es neben dem Auto auch andere attraktive Mobilitätsformen gibt, um das Zentrum zu erreichen», so Gubser.



**Schlieren
Begegnungszone
am Bahnhof**

Kommunikation
Prozessschritte
Ziele

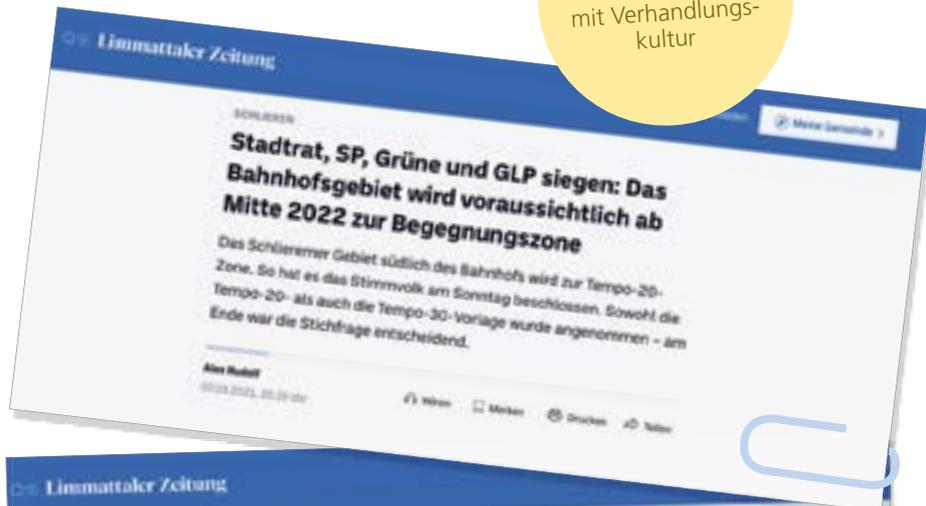


● öffentlich ● Verhandlung, Übergang ● privat

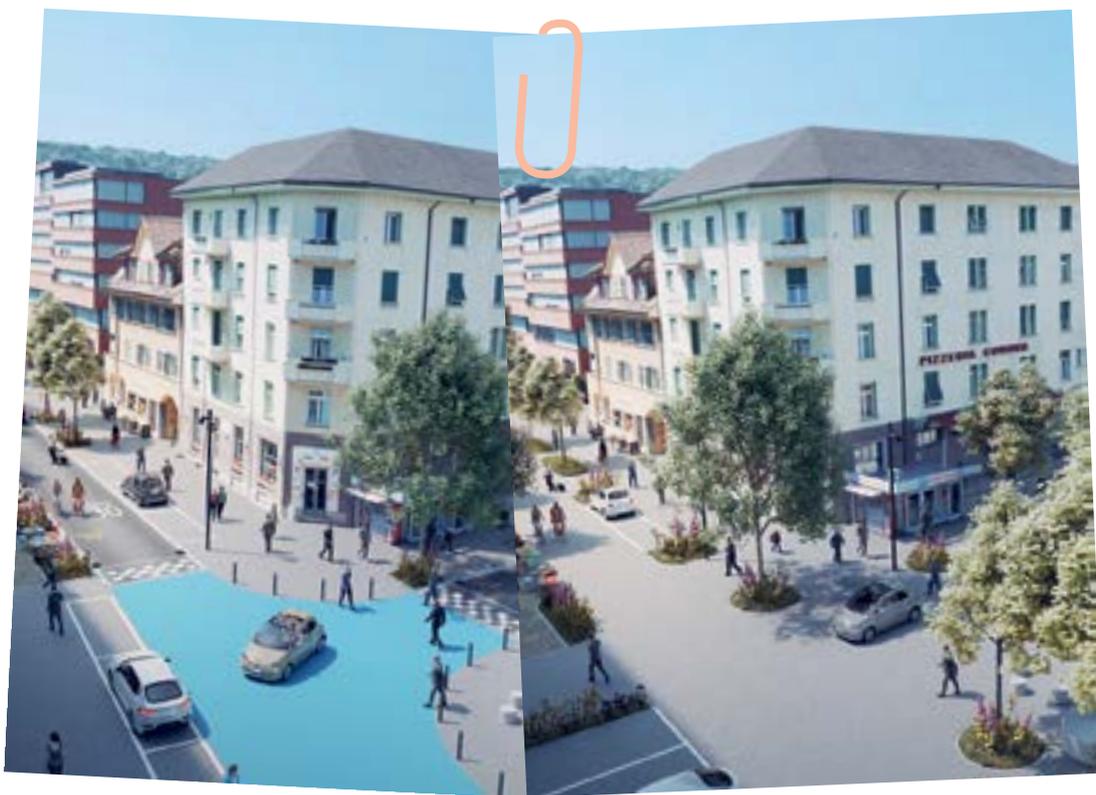
Wie überzeugen wir
die Politik von den
Vorzügen einer
Begegnungszone am
Bahnhof Schlieren?



Aktive Verwaltung mit Verhandlungskultur



«der richtige Zeitpunkt» zum Entwickeln



Liestaler Rathausstrasse: vom «Flickenteppich» zur Flaniermeile

Die Stadt Liestal im Kanton Baselland erlebt seit einigen Jahren eine dynamische Entwicklung. Über 1000 Menschen verlegten seit 2015 ihren Wohnsitz nach Liestal. Rund 400 neue Wohnungen wurden in dieser Zeit rund um die Altstadt fertiggestellt. Weitere 400 befinden sich aktuell in der Planung und im Bau. Zeitgleich verzeichnete die Liestaler Altstadt, kurz «Stedtli», Mitte der 2010er-Jahre einen Frequenzrückgang, der sich nicht zuletzt in der Abnahme des Umsatzes des Gewerbes und in der steigenden Zahl leerstehender Verkaufsflächen zeigte. Der Liestaler Stadtrat beschloss deshalb, das «Stedtli» mit gezielten Massnahmen aufzuwerten.

Zu den Massnahmen, mit welchen die Liestaler Behörden die Aufenthaltsqualitäten des Stedtli stärken wollten, zählte die Sanierung der historischen Rathausstrasse. Mit ihren Boutiquen und Cafés, dem roten Rathaus und dem 600-Jahre alten «Törli» bildet diese schlechthin die Lebensader der Innenstadt. Schon in den 1980er-Jahren hatten Politik und Behörden mehrfach eine Sanierung und Umgestaltung des Strassenraums vorgeschlagen, doch die Kosten schreckten die Stimmbevölkerung ab. Im Jahr 2016, als Liestal abermals die Sanierung der Strasse diskutierte, präsentierte sich diese wie ein Flickenteppich. Über Jahrzehnte war sie immer nur notdürftig und stellenweise repariert worden, weshalb der Strassenraum neben Löchern auch eine uneinheitliche Asphaltierung aufwies. Dazu kam, dass die Stadt die Rathausstrasse zu einer fussverkehrsfreundlichen Begegnungszone umfunktioniert hatte. Fussgängerinnen und Fussgänger verblieben aber aus anerzogener Gewohnheit auf den Trottoirs, die aus den Zeiten stammten, als die Rathausstrasse noch eine Durchgangsstrasse war, anstatt wie vorgesehen den gesamten Strassenraum in Anspruch zu nehmen.

«Ein solches Projekt braucht politische Seilschaften und viel Überzeugungsarbeit.»

Aufgrund der früheren, gescheiterten Sanierungsversuche beschloss der Liestaler Stadtrat, den neuen Vorstoss sehr gut vorzubereiten. Um eine gute Kommunikation sicherzustellen und die wichtigsten Interessengruppen rechtzeitig ins Boot zu holen, richtete der Stadtrat eine Begleitgruppe mit je einem Vertreter oder einer Vertreterin der Anwohnenden, der KMU-Liestal und des Stadtrats ein. «Es ging darum, unsere Vision von der Strasse in die Köpfe der Leute zu bringen. Mit einer knappen Mehrheit lässt sich ein solches Projekt nicht durchbringen. Es braucht politische Seilschaften und viel Überzeugungsarbeit», erinnert sich der frühere Stadtrat und Projektverantwortliche Franz Kaufmann. Bei den früheren Sanierungsvorschläge hatte namentlich das Gewerbe die Opposition organisiert, welche die Projekte zu Fall brachte.

Eine Bühne für alle

Ob ein Sanierungsprojekt akzeptiert oder politisch bekämpft wird, hängt neben den Kosten auch vom Gestaltungsentwurf ab. Liestal machte in dieser Hinsicht eine durchwegs positive Erfahrung. Der Entwurf von Staufenegger + Partner überzeugte den Gemeinderat auf Anhieb restlos. Der Leiter des städtischen Departements Hochbau und Planung, Thomas Noack, ist überzeugt, dass die Schlichtheit des Vorschlages eine entscheidende Rolle spielte: «Die Leute wollten eine Bühne, die sie selbst bespielen können», so Noack. Der Entwurf von

Staufenegger + Partner sah vor, dass die Strasse nicht gepflastert werden sollte, sondern lediglich von Fassade zu Fassade asphaltiert. Die Grundstücksgrenzen sollten mittels quer zur Strasse verlaufender Natursteinbänder verlängert werden. Durch den gleichzeitigen Abbau der Trottoirs erhielten die Cafés, Boutiquen und Gaststätten damit einen klar begrenzten, gleichwohl offenen Aussenraum. Als einziges Mobiliar sah der Vorschlag schliesslich an mexikanische Sombreros erinnernde Rundbänke vor.

Ein offenes Ohr für das Gewerbe

Da die Neugestaltung der Rathausstrasse mit der Sanierung der Werkleitungen einherging, stellte das Projekt einen grossen baulichen Eingriff in die Infrastruktur dar, dem insbesondere das Gewerbe sorgenvoll entgegenblickte. Dennoch zogen es die Unternehmen vor, dass die Bauarbeiten nicht etappenweise, sondern in einem Gesamtprojekt mit kurzer Bauzeit erfolgen sollte, wodurch der gesamte Strassenraum gleichzeitig in Mitleidenschaft gezogen würde. Der Liestaler Stadtrat gab angesichts dieser Bereitschaft sein Wort, dass die Arbeiten nach dem traditionellen «Chienbäse», ein nächtlicher Umzug zum Ende der Fasnacht, beginnen und bis zur Eröffnung des Weihnachtsmarkts am 8. Dezember 2017 abgeschlossen sein würden. Die Verbindlichkeit dieser Abmachung war Noack zufolge von grosser Bedeutung für die Akzeptanz der Baustelle.

«Wir haben mehr zugehört als gehandelt. Wichtig war es für die Menschen, einen Ansprechpartner zu haben.»

Der Stadtrat richtete auch eine fixe Sprechstunde für die Gewerbetreibenden und Anwohnenden im Stadthaus ein. Jeden Dienstag um 13 Uhr konnten diese ihre Fragen und Sorgen direkt an die Stadt richten. «Wir haben mehr zugehört als gehandelt. Wichtig war es für die Menschen, einen Ansprechpartner zu haben», fasst Franz Kaufmann die gesammelten Erfahrungen zusammen.

Damit die Strasse während der Bauarbeiten belebt blieb, beschlossen die KMU Liestal, die Interessensvertretung des Gewerbes, und der Stadtrat, die Baustelle zum «Event» zu machen. «Wir hatten zum Beispiel ein Jazzkonzert und einen Brätelabend. Und am 1. April sperrte die Stadt einen Graben ab, schickte den Stadtarchäologen in diesen hinunter, um einen «wertvollen archäologischen Fund» zu inspizieren», erinnert sich Franz Kaufmann an die turbulente, aber durchaus nicht humorlose Zeit.

Das positive Nachspiel der Sanierung

Die konsequente Umgestaltung der Rathausstrasse war nicht nur ein Gewinn für die Strasse und das ansässige Gewerbe, sondern für die Stadtentwicklung insgesamt, ist Thomas Noack überzeugt. «Heute diskutieren die Leute, ob nicht auch der Fischmarkt, der parallel zur Rathausstrasse verläuft, ähnlich umgestaltet werden sollte. Uneinigkeit herrscht nur in der Frage, ob die Parkplätze nur teilweise oder vollständig abgebaut werden sollten», so Thomas Noack.

Die veränderte Wahrnehmung des Strassenraums als öffentlichen Aufenthaltsraum zeigt sich besonders deutlich in der Nutzung der Rathausstrasse. Ladenbesitzerinnen eignen sich den Strassenraum nun als erweitertes Schaufenster, Restaurateure zur Bewirtung an. Die Stadt Liestal erarbeitete in Erwartung dieser Nutzung zeitgleich mit der Sanierung der Strasse eine «Allmendverordnung», mit welcher sie bei Bedarf dem Gewerbe Vorschriften zum Mobiliar machen kann, um den Aufenthalt im Strassenraum zu einem sicheren und auch ästhetischen Erlebnis zu machen.

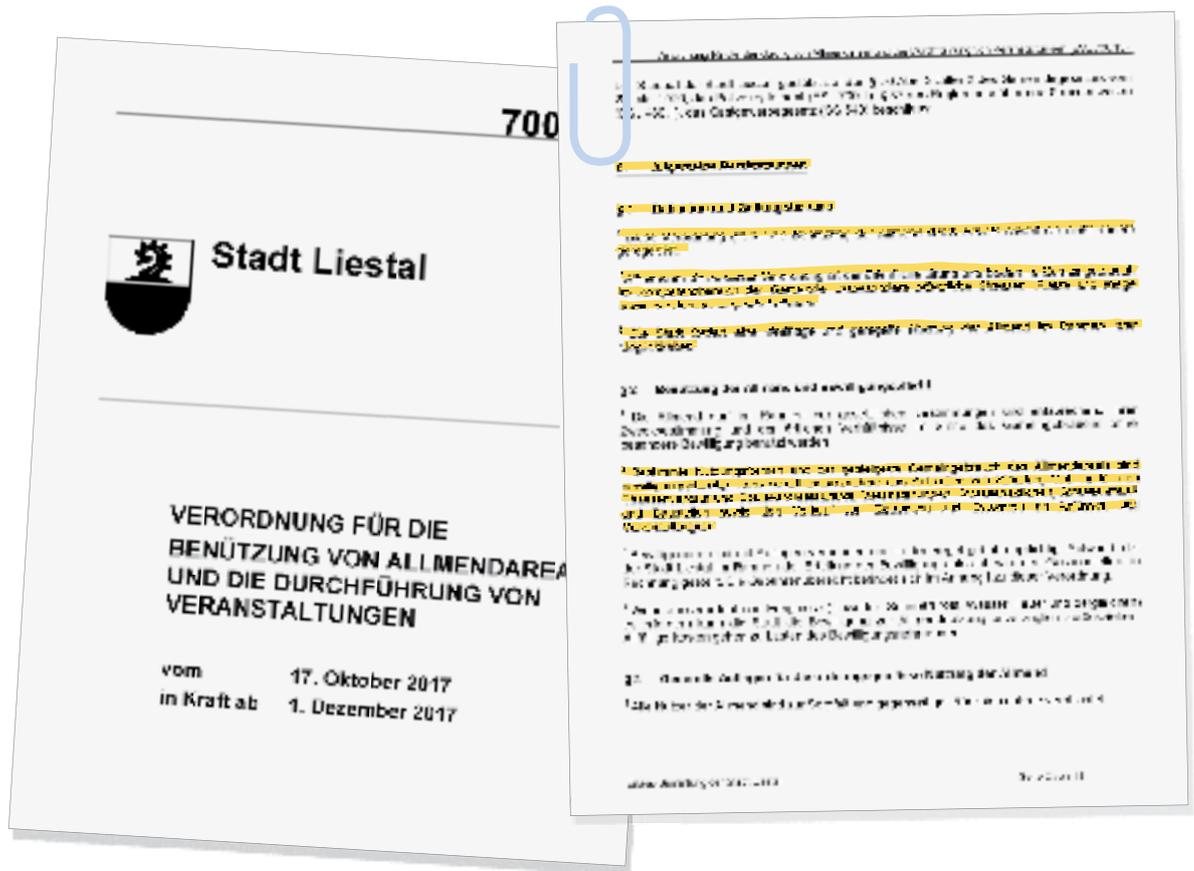
«Die Gewerbetreibenden haben gemerkt, dass jede Aktivität im Strassenraum, die Publikum anzieht, sich positiv auf ihre Umsätze auswirkt.»

Beim Gewerbe scheint sich die Sichtweise durchgesetzt zu haben, dass die Aufwertung der Rathausstrasse nicht nur in Bezug auf die dazugewonnene Fläche einen Gewinn darstellt, sondern auch die kollektive Bespielung der Strasse als Begegnungszone die Umsätze steigert. «Früher sah das ansässige Gewerbe den wöchentlichen Genussmarkt als Konkurrenz. Heute wünscht sich die Mehrheit, dass dieser am Samstag nicht nur bis 13 Uhr, sondern bis 16 Uhr stattfindet. Sie haben gemerkt, dass jede Aktivität im Strassenraum, die Publikum anzieht, sich positiv auf ihre Umsätze auswirkt», erklärt Noack.

Neue Chancen – neue Fragen

Die Stadt Liestal zieht zur Sanierung der Rathausstrasse eine durchwegs positive Bilanz. Die Aufwertung der Strasse warf gemäss Thomas Noack aber auch neue Fragen auf. So stelle sich seit ihrer Sanierung verstärkt die Frage, wie die unterschiedlichen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb der Strasse besser aufeinander abgestimmt werden könnten. Zur Diskussion steht unter anderem die Ausschilderung als Fussgängerzone mit erlaubtem Velofahren im Schrittempo, um die Aufenthaltsqualität für Menschen zu Fuss noch zusätzlich zu steigern.

Ein anderes Diskussionsfeld bildet die Idee eines genossenschaftlichen Modells zur Gestaltung der Ladenmieten. Steigende Mieten könnten die Aufwertung des öffentlichen Raums dahingehend gefährden, dass diese dazu beitragen können, dass genau jenes publikumsfreundliche Gewerbe wegzieht, das massgeblich für die Fussgängerfrequenz relevant ist: also Bäckereien, Cafés und Boutiquen. Für Noack gilt es bei der Stadtentwicklung deshalb nicht nur, das «Stedtli» aufzuwerten, sondern auch dafür zu sorgen, dass der entstandene Mehrwert der Öffentlichkeit zugute kommt und auch längerfristig erhalten bleibt.



**Liestal
Rathausstrasse**

**Ressourcen
sprechen
Geld Kredite**



Governance
Eigentümer
Entwicklerinnen



Wie lässt sich die Rathausstrasse bei laufendem Betrieb sanieren?



● öffentlich ● Verhandlung, Übergang ● privat

Leadership
Einzelfiguren
Kollektive
«Kümmerer»



Carouge: die grosse Bedeutung der Erdgeschosse für die öffentlichen Räume

Die Erdgeschosse bilden jenen Teil der Gebäude, mit welchen wir als Fussgängerinnen und Fussgänger auf Augenhöhe in öffentlichen Räumen am meisten Kontakt haben. Wenn Erdgeschosse offen oder blickdurchlässig sind und sie Aktivitäten anbieten, erfahren wir öffentliche Räume als belebt und unsere Wege als stimulierend. Die Läden, welche ihr Angebot in ihren Vitrinen oder Auslagen präsentieren, spielen deshalb für die Attraktivität öffentlicher Räume eine wichtige Rolle.

In Carouge, im Kanton Genf, ist die Nutzung gewerblicher Räumlichkeiten in den Erdgeschossen eine stadtplanerische Angelegenheit. Seit September 2019 entscheidet ein «Plan d'utilisation des sols» (PUS) (Plan der Parterrenutzung) darüber, welche Aktivitäten in einem Gewerbe- und Ladenlokal des historischen Kerns ausgeübt werden dürfen. Carouge orientierte sich dabei an den erfolgreichen Erfahrungen der Stadt Genf, welche bereits 1988 einen PUS eingeführt hatte.

Der Carouger PUS schreibt vor, dass die Erdgeschosse der Durchgangsstrassen im historischen Kern ausschliesslich als Lokale zur Ausübung von publikumsfreundlichen Aktivitäten vermietet werden dürfen und nicht für Aktivitäten genutzt werden können, welche einen vertraulichen Rahmen erfordern, wie beispielsweise Büros, Arztpraxen, Anwaltskanzleien, Immobilienhandel etc. Mithilfe dieses Instrumentes bekämpft die Gemeinde von Carouge die «kalten» Schaufenster, welche keinen Mehrwert für den öffentlichen Raum schaffen.

Das alte Carouge, ein schützenswertes Zentrum

Die Stadt Carouge, welche direkt an die Stadt Genf grenzt, zählt rund 23'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Ihr historischer Kern – das Alte Carouge – zeichnet sich durch kleine Häuser mit einem oder zwei Stockwerken und einem Ladenlokal im Erdgeschoss aus. Dem Urbanist Pierre Chappuis zufolge, der mit der Anwendung des PUS beauftragt ist, hat die typische «Carouger Boutique» fast schon den Wert eines schützenswerten Denkmals. Die pittoresken Häuserzeilen haben laut Chappuis einen starken symbolischen Wert und erinnern ihn an die Vorstellungswelt des Filmes «Amélie Poulain»: «Diese wunderbare Welt voller gelebter sozialer Beziehungen, in welcher sich die Menschen in den Strassen begegnen und persönlich grüssen und wo die Kundinnen und Kunden der Boutiquen auch Freunde sind...». Für Chappuis geben Büros und Praxen in den Erdgeschossen des alten Carouge dieser imaginierten Welt den Todesstoss: «Da fällt wie ein Vorhang mit diesen weissen, undurchsichtigen Schaufenstern. Dann ist Schluss mit der Geschichte, Schluss mit Amélie Poulain!»

«Da fällt wie ein Vorhang mit diesen weissen, undurchsichtigen Schaufenstern. Dann ist Schluss mit der Geschichte, Schluss mit Amélie Poulain!»

Die Verdrängung der «warmen» Schaufenster durch die «kalten» Schaufenster hängt mit den hohen Mieten zusammen, welche die Gewerbetreibenden nur mit Mühe berappen können. Béatrice Berthet zufolge, der Präsidentin des lokalen Gewerbevereins «Les intérêts de Carouge», hatte die Einführung des PUS einen positiven Einfluss auf die Entwicklung der

Mieten, weil die Vermieterinnen und Vermieter die Ladenlokale nun nicht mehr an Anwaltskanzleien und ähnliche zahlkräftige Organisationen vermieten können. In den Protokollen des Gemeinderates findet sich genau dieses Argument zur Rechtfertigung des PUS: «Der PUS ist [...] ein sehr wichtiges Instrument für den Erhalt von jenem Kleingewerbe, das nicht bei allen Mietpreisen mithalten kann.»

«Es nützt nicht viel, Fussgängerzonen zu schaffen, wenn man am Ende ausgestorbene Strassen hat mit Anwaltskanzleien in den Erdgeschossen.»

In den Sitzungen des Gemeinderates, in welchen der PUS zwischen 2016 und 2019 diskutiert wurde, kam das Argument des Erhalts des Gewerbes stärker zum Einsatz als jenes andere – vielleicht weniger direkte – Argument der Vitalität des öffentlichen Raumes. Diese Bedeutung der gewerblichen Aktivitäten im Erdgeschoss kommt bei Béatrice Berthet klar zum Ausdruck. Für sie spielen Läden gerade in sozialer Hinsicht eine wichtige Rolle: «Während der COVID-Pandemie wurden wir als nicht-lebenswichtig eingestuft. Aber wir sind wichtig für die sozialen Kontakte, die wir möglich machen, namentlich für alleinstehende Personen, die ein Geschäft besuchen, um mit der Verkäuferin ein wenig zu plaudern.» Die Geschäfte würden auch für die vielen Passierenden in den Strassen sorgen: «Der PUS hängt mit der Schaffung von Fussgängerzonen zusammen. Es nützt nicht viel, Fussgängerzonen zu schaffen, wenn man am Ende ausgestorbene Strassen hat mit Anwaltskanzleien in den Erdgeschossen.»

Die Entstehung des Carouger PUS

Die Initiative zur Einführung eines PUS in Carouge geht Béatrice Berthet zufolge auf den Carouger Gewerbeverband zurück. So soll der Verband die Einführung eines PUS nach dem Beispiel des Genfer PUS im Rahmen eines runden Tisches zu Beginn der Legislatur 2011–2015 gefordert haben. Der formelle Vorschlag des Gemeinderates erfolgte jedoch erst im November 2016. Der Vorschlag wurde in der Folge innerhalb einer Kommission diskutiert, 2017 ohne Opposition aus der Bevölkerung in die Vernehmlassung geschickt und schliesslich mit verschiedenen Anpassungen vom Gemeinderat 2019 gutgeheissen.

Gemäss Pierre Chappuis und Béatrice Berthet kamen die Widerstände gegen den PUS vor allem von rechten Parteien, die im PUS einen Angriff auf das Eigentumsrecht sahen sowie einen missbräuchlichen Eingriff der Behörden in die freie Marktwirtschaft. Die Argumente, wonach der PUS die Gewerbetreibenden unterstütze und helfe, die schützenswerte «Carouger Boutique» zu erhalten, setzten sich durch und ermöglichten einen Kompromiss, der von allen akzeptiert wurde.

Die Anwendung des PUS: ein Prozess mit Entwicklungspotenzial

Gemäss Pierre Chappuis ist die Anwendung des PUS nicht immer ganz einfach. Zum Beispiel wird bei einer Neuvermietung nicht immer ein formelles Gesuch gestellt. Dann gehen die Gesuche im Unterschied zu den meisten Schweizer Städten an das kantonale Bauamt und nicht an die Stadtplanungsstelle von Carouge. Das Bauamt informiert dann die Stadtplanungsstelle, ob ein bestimmtes Dossier den PUS betrifft oder nicht. Dieser administrative Umweg erschwert in Carouge die konkrete Anwendung dieses Stadtplanungsinstrumentes.

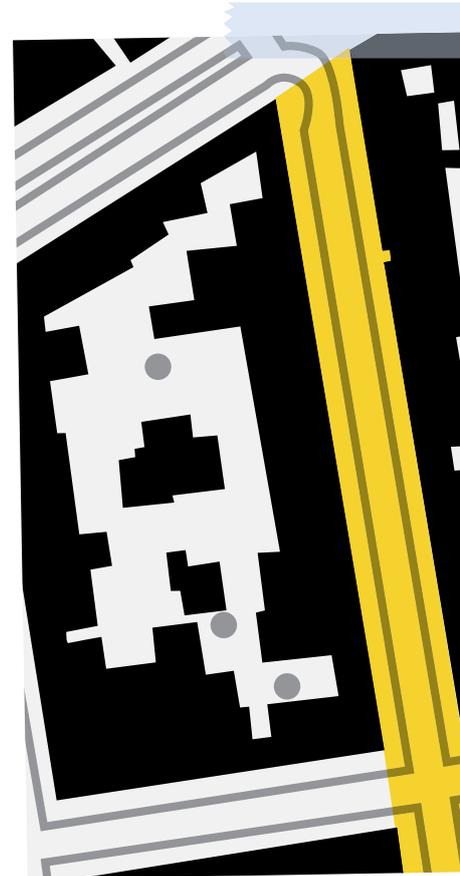
Dem Urbanisten zufolge kann es vorkommen, dass Ladenlokale ohne Bewilligung umfunktioniert werden und die Behörden erst nachträglich feststellen, dass die neue Zweckbestimmung nicht dem Reglement entspricht. Die Wiederherstellung des alten, rechtskonformen Zustandes impliziert dann zeitraubende und kostspielige Verfahren.

«Wenn man zwei Jahre braucht, um zu reagieren, ist es meist zu spät.»

Glücklicherweise ist die Zone, in welcher der Carouger PUS zur Anwendung kommt, überschaubar und so lassen sich Verstösse relativ schnell feststellen und bekämpfen: «Wenn man zwei Jahre braucht, um zu reagieren, ist es meist zu spät. Dann steht man vor vollendeten Tatsachen. Die gewerblichen Aktivitäten sind dann am Laufen und der Zeitpunkt vorbei, wo man als Behörde einschreiten konnte.»

Dem Stadtplaner zufolge gibt es aber auch positive Fälle: «Mehrere Gewerbetreibende haben sich vor der Vermietung bei uns erkundigt, ob sie ein bestimmtes Ladenlokal mieten könnten, nachdem die Liegenschaftsverwaltung sie auf den PUS aufmerksam machte.» In gewissen Fällen habe er dann diesen Leuten direkt bestätigen können, dass das geplante Gewerbe den Kriterien entspreche. Chappuis zufolge sei es dabei wichtig zu berücksichtigen, dass sich die Leute nicht immer mit Immobilienrecht auskennen würden, das sehr kompliziert sei.

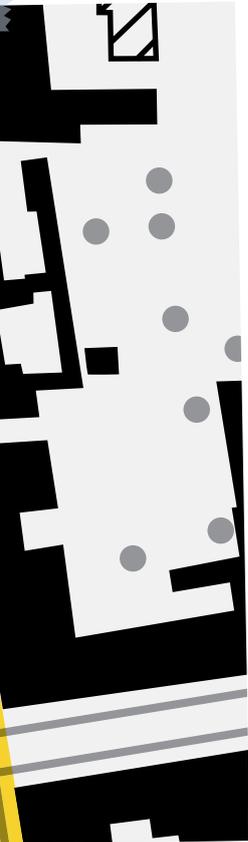
Carouge
Rue St-Joseph



● öffentlich ● Verhandlung, Übergang ● privat

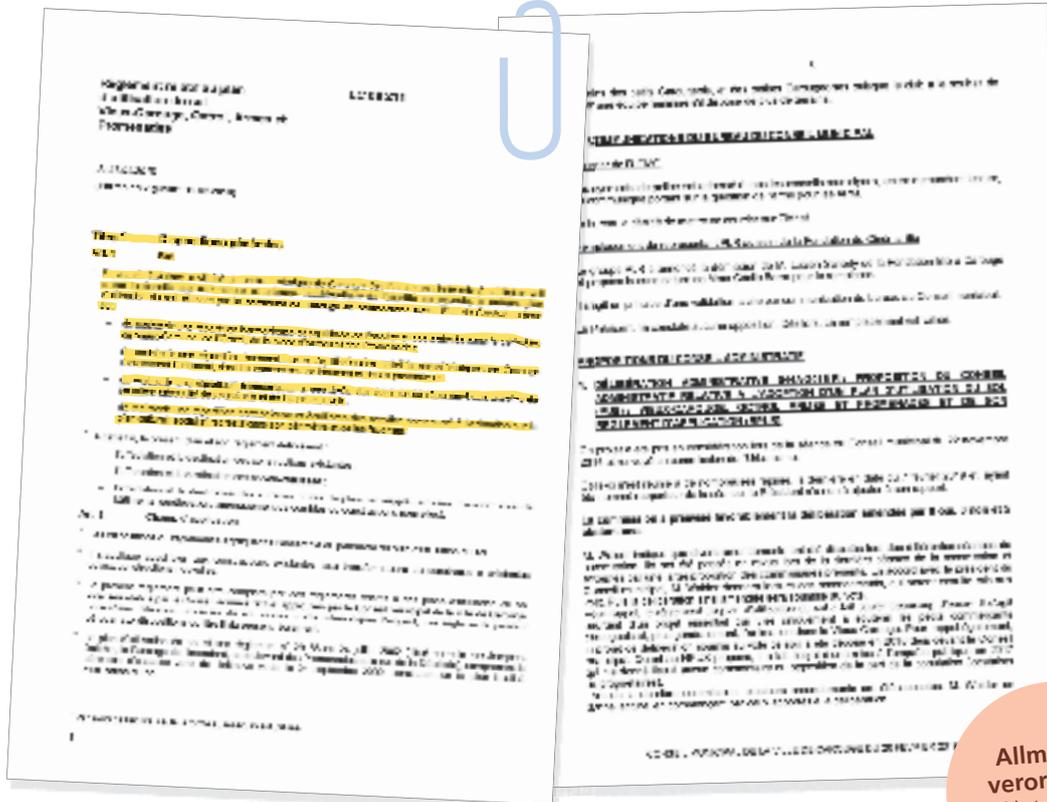


Politik
Verantwortung
wahrnehmen



Win-Win Gewinn für alle zeigen

Wie bleibt das Alte Caruge ein lebendiger Ort und kein teures, totes Zentrum?



Allmendsverordnungs-nutzungs-reglement

Renens: Innenentwicklung mit Herz

Die Waadtländer Stadt Renens erfreut sich heute eines belebten Stadtzentrums mit hohen Aufenthaltsqualitäten. Auf der Place du Marché und in den angrenzenden Begegnungszonen finden das ganze Jahr über die verschiedensten Veranstaltungen statt: ein geselliges Suppenessen im Dezember, ein «Räume-deinen-Estrich-auf»-Flohmarkt im Frühling, eine Plakatausstellung der Lausanner Kunsthochschule, Blues- und Flamenco-Konzerte im Sommer, Aufführungen der lokalen Zirkusschule und natürlich der Wochenmarkt. Das pulsierende Leben rund um den Marktplatz ist das Ergebnis einer beachtlichen Innenentwicklung, mit welcher die Stadt nach und nach das trostlose Bild eines Vorortes, aus welchem die Industrie weggezogen ist, korrigierte.

Ein partizipatives Verfahren und eine Abstimmung

Zu den städtebaulichen Problemen der Stadt zählten zu Beginn des neuen Jahrtausends zahlreiche brachliegende Parzellen und das als solches nur schwer erkennbare Zentrum der Stadt. Zwar war die Rue Neuve schon vor der Neugestaltung des Stadtzentrums eine Fussgängerzone, doch reichte sie für sich genommen nicht aus, ein attraktives Zentrum zu bilden. Die anderen Strassen rund um den Marktplatz boten durch die vielen parkierten Autos einerseits und die mehrmals wöchentlich vor den Haustüren deponierten Kehrichtsäcke andererseits einen tristen Anblick. Für Tinetta Maystre, welche seit 2006 als Stadträtin die Abteilung Städtebau leitet, stellte der beschriebene Zustand jedoch weniger in Bezug auf die Aussenwirkung von Renens ein Problem dar, als hinsichtlich des Wohlbefindens ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Gleichzeitig waren sich die Behörden von Renens bewusst, dass die Innenentwicklung, vor allem wenn sie das «Herz» der Stadt betraf, viel Feingefühl erforderte und nicht ohne die Einwilligung der Bevölkerung umgesetzt werden konnte. Aus diesem Grund beschloss die Stadt 2006, die Neugestaltung des Stadtzentrums in Form eines partizipativen Prozesses in Angriff zu nehmen.

«Innenentwicklung erfordert viel Feingefühl, vor allem wenn sie das «Herz» der Stadt betrifft.»

Es zeigte sich, dass die Stadt die Bedeutung des Marktplatzes für die Bevölkerung richtig eingeschätzt hatte. Zum einen beteiligten sich nicht wenige Bewohner und Bewohnerinnen am Konsultationsverfahren. Zum anderen formierte sich Widerstand gegen das Projekt. 750 Menschen unterzeichneten eine Petition gegen die Neugestaltung des Stadtkerns. «Einige störten sich an der Vorstellung, dass Renens eine Stadt mit Zentrum ist und wollten, dass die Gemeinde ein Dorf bleibt. Andere hatten unser Projekt missverstanden und glaubten, dass der Marktplatz überbaut würde», erinnert sich die Stadträtin. Als das Projekt im Jahr 2008 zur Abstimmung gelangte, sprachen sich 76 Prozent der Stimmbeteiligten für die Neugestaltung aus.

Coop und Migros machen mit

Die Entwicklung des Stadtzentrums sah zum einen die Vergrößerung und die Umgestaltung des Marktplatzes vor und zum anderen die Umwandlung der angrenzenden Strassen in begrünte Begegnungszonen. Da zwei der am Marktplatz angrenzende Parzellen im Besitz von Coop waren, musste die Stadt den Grossverteiler für das Projekt gewinnen. Coop willigte ein, auf der angrenzenden Parzelle ein Wohngebäude mit Laden zu bauen und das bislang als Parkplatz genutzte Grundstück für die Erweiterung des Place du Marché freizugeben. Mit dem neuen Coop-Laden erhielt der Platz einen zusätzlichen Ankerpunkt. Die Migros, welche bereits an einer anderen Ecke des Platzes einen Laden führte, öffnete die Ladenfassade zum Platz hin. Auf diese Weise erhielt der Marktplatz von Renens gleich zwei durchlässige Fassaden. Die Läden der beiden Grossverteiler sorgen darüber hinaus als halböffentliche Räume für einen fließenden Übergang vom öffentlichen Raum zu den privaten Wohnräumen des Neubaus.

Unter dem Marktplatz entstand eine Tiefgarage. Juristisch stellt sie ein kompliziertes Konstrukt dar. Sie ist in Mitbesitz von Coop und Stadt, befindet sich unterhalb des öffentlichen Grundes und wird vom Coop verwaltet. Der Bau der Tiefgarage erlaubte der Stadt, wie Tinetta Maystre erklärt, in den umliegenden Strassen Parkfelder abzubauen und Bäume zu pflanzen. Diese Massnahme habe ganz wesentlich zur Aufwertung des Stadtzentrums beitragen, da fortan die Bäume und nicht mehr die Autos das Bild des Stadtkerns prägten.

Reden, zuhören, warten

Das partizipative Projekt «Coeur de Ville» war gemäss Tinetta Maystre gerade in Bezug auf die dabei entstandene Dialogkultur ein grosser Erfolg: «Wir konnten durch das Projekt der Bevölkerung vermitteln, was eine Stadt ist und wie man sie herstellt und wo das Potenzial von Renens liegt». Der partizipative Prozess ermöglichte der Stadt nicht nur, die unterschiedlichen Sichtweisen des Marktplatzes in Erfahrung zu bringen, sondern auch die Bedeutung des Platzes als Identitätssort zu steigern: «Durch die Gespräche im Vorfeld der Sanierung, aber auch durch die Baustelle entstand eine Geschichte, die wir uns erzählten und welche uns noch stärker mit dem Ort verband.»

Tinetta Maystre räumt ein, dass dieser Vermittlungsprozess nicht immer einfach gewesen ist und dass Entscheidungen manchmal auch wieder in Frage gestellt werden: «Einige Menschen finden die Betonplatten des Place du Marché einen Graus, nicht zuletzt wegen der Klimadebatte. Wir diskutieren deshalb die Möglichkeit einer Bepflanzung des Platzes. Um uns einen begrünten Marktplatz besser vorstellen zu können, haben wir provisorisch Töpfe hingestellt.»

«Wir reden mit den Leuten, hören ihnen zu und warten.
Es ist ein bisschen wie Angeln, man braucht viel Geduld.»

Seit der erfolgreichen Umgestaltung des Marktplatzes setzt die Stadt Renens konsequent auf Dialog in Verhandlungen mit privaten Grundbesitzenden und verzichtet weitgehend auf Zwangsmassnahmen. «Wir reden mit den Leuten, hören ihnen zu und warten. Es ist ein bisschen wie Angeln, man braucht viel Geduld», so der Stadtarchitekt Philippe de Almeida. Die grösste Herausforderung besteht de Almeida zufolge darin, die Menschen davon zu überzeugen, dass ein gut gestalteter, öffentlicher Raum einen Gewinn für alle dar-

stellt. «Grundeigentümer haben oft Angst davor, ein paar Quadratmeter Baugrund zu verlieren. Sie sehen nicht, dass der Status quo ihnen ausser Kosten für den Unterhalt der Parzelle meist nichts bringt.»

Kleine Schritte führen zum Ziel

Die Stadt Renens verfolgt in ihrer Stadtentwicklung einerseits grosse und langfristige Projekte wie die Tramlinie Renens–Lausanne, deren Planung 2014 begann und welche im Jahr 2026 fertiggestellt sein dürfte oder die begrünte Passerelle Rayon Vert oberhalb der Zuggleise, die nach acht Jahren Planung und Bau diesen Frühling erstmals begangen wurde. Andererseits betreibt die Stadt Innenentwicklung auch mit kleinen Projekten wie der Schaffung kurzer attraktiver Fusswege. Da diese oft über private Grundstücke gehen, bringen sie Verhandlungen mit privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer mit sich.

Philippe de Almeida, der verschiedene dieser Fusswegverbindungen zwischen der Rue Neuve und Rue de la Savonnerie verhandelt hat, machte dabei die Erfahrung, dass diese oft davon ausgehen, dass Durchgangsverkehr mehr Vandalismus bedeutet. «Ich versuche sie davon zu überzeugen, dass genau das Gegenteil der Fall ist. Mehr Durchgangsverkehr bedeutet mehr Sicherheit», so de Almeida.

Im Falle der Querverbindungen zwischen der Rue Neuve und Rue de la Savonnerie wollte es der Zufall, dass zwei Hausbesitzer dabei waren, ihre Häuser zu renovieren und de Almeida zufolge der Idee von kurzen Verbindungswegen gegenüber offen waren. Andere seien dann ihrem Beispiel gefolgt. Für besonders hartnäckige Fälle überlegte sich der Architekt eine Reihe von Argumenten, welche vor allem auf die Sicherheitsproblematik zielten: «Ich machte sie darauf aufmerksam, dass auf diese Weise auch die Polizei besser durchkommen könnte, sich die Stadt um die Beleuchtung kümmern würde und auch in Zukunft vor allem die Anwohner und Anwohnerinnen die Wege benutzen würden.»

«Man ändert die Denkweise der Leute nicht durch Grossprojekte, sondern durch ganz kleine Schritte und mit viel Zeit.»

Auch wenn das Verhandeln mit den Grundbesitzenden viel Zeit in Anspruch nimmt und manchmal erfolglos bleibt, ist Philippe de Almeida gerade von den kleinen Projekten wie den erwähnten Querverbindungen überzeugt: «Diese kleinen Wege sind für die Innenentwicklung von Renens essentiell. Man ändert die Denkweise der Leute nicht durch Grossprojekte, sondern durch ganz kleine Schritte und mit viel Zeit.»



**Renens
Place du Marché
und Rue Neuve**



Ko-Kreation
Politik, Verwaltung
Wirtschaft und
Zivilgesellschaft



Innenentwicklung
Zentrums- und
Ortskernentwicklung

**Aktive
Verwaltung**
mit Verhandlungs-
kultur



● öffentlich ● Verhandlung, Übergang ● privat



Wie lässt sich die
Place du Marché zu
einem lebendigen
und vielseitig nutzbaren
Ort gestalten?

Canobbio: den Dorfkern der Gemeinschaft zurückgeben

Canobbio zählt 2300 Einwohnerinnen und Einwohner und liegt in der Nähe von Lugano. Die Gemeinde entschloss sich um 2010 herum angesichts der starken Verbreitung der Autos im historischen Dorfkern, diesen zu einer Begegnungszone umzugestalten. Die Arbeiten wurden von Lorenzo Custer geleitet, der auf Fragen des öffentlichen Raums spezialisiert ist. Der Architekt war Gründer der «Gruppo per la Moderazione del traffico della Svizzera Italiana» (Gruppe für Verkehrsberuhigung der italienischen Schweiz), ein Verein, der sich für die Sicherheit der Zufussgehenden und für den öffentlichen Raum als Lebensraum einsetzte. Dank dieses Engagements brachte Custer das für die Realisierung des Projekts wichtige Verständnis mit.

«Das Auto hat den öffentlichen Raum privatisiert.»

Lorenzo Custer zufolge hat das Auto den öffentlichen Raum «privatisiert». Es ging also darum, den durch die Autos besetzten Raum für die Gemeinschaft zurückzuerobern. Dank der Massnahmen seines Büros konnte die Hierarchie zwischen Autos und Zufussgehenden umgekehrt werden: eine beträchtliche Anzahl Parkfelder wurde abgebaut und zur öffentlichen Nutzung freigegeben. Das Strassenasphalt wurde durch einen speziellen Belag von Fassade zu Fassade grösstenteils ersetzt. Innerhalb des Belags erhielten Pflastersteine als gestalterische Elemente einen Ehrenplatz, wodurch der architektonische Wert des Dorfkerns unterstrichen und die Priorisierung der Zufussgehenden signalisiert wurde. Zusätzlich brachte Custer farbige Bodenbeläge auf verschiedenen zentralen Plätzen aus, um die Geselligkeit dieser urbanen «Salons» zum Ausdruck zu bringen, daher auch der Projektname «Salotto di Canobbio» (Das Wohnzimmer von Canobbio).

«Man sollte nicht gegen das Auto, sondern für die Zufussgehenden sein.»

Trotz seiner klaren Priorisierung des Fussverkehrs empfiehlt Lorenzo Custer, «nicht gegen die Autos zu sein, sondern für die Zufussgehenden». In Canobbio ist es entsprechend immer noch möglich, mit dem Auto in den Dorfkern zu fahren. Es besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h und die Menschen zu Fuss haben gegenüber dem Auto den Vortritt. Der Standort der Parkfelder wurde neu organisiert, sodass sie heute hauptsächlich an Stellen zu finden sind, wie beispielsweise am Dorfeingang, wo sie besonders gefragt sind und den Aufenthalt im öffentlichen Raum am wenigsten beeinträchtigen.

Die Schlüsselrolle des Gemeindepräsidenten und seiner «Leitidee»

Die Neugestaltung des Dorfkerns von Canobbio war nicht Custers erstes Projekt in einem Tessiner Dorf. Davor hatte er in anderen Dörfern bereits ähnliche Projekte realisiert. Dennoch stellt Canobbio für ihn ein besonderes Projekt dar, da es sich ungewöhnlich schnell umsetzen liess. Dem Architekten zufolge ist dieser Erfolg dem Engagement und dem politischen Geschick des Gemeindepräsidenten von Canobbio, Roberto Lurati, geschuldet. Dieser habe es verstanden, das Projekt voranzutreiben und die Bevölkerung davon zu überzeugen: «Auch er ist Architekt. Die Leitidee stammte von ihm», so Custer.

Lurati ist seit 30 Jahren Gemeindepräsident. Die Idee, dass der Dorfkern der Gemeinschaft zurückgegeben werden sollte, wuchs allmählich in ihm heran: «Ich hatte dieses Projekt seit vielen Jahren. Ich glaube, dass öffentliche Räume zentrale Pfeiler einer Gemeinschaft bilden. Dank ihnen können Menschen niederschwellig zusammenfinden. Wenn man den öffentlichen Raum den Autos überlässt, können sich Menschen weniger leicht versammeln und es entsteht keine Gemeinschaft.»

«Es ist besser, wenigstens etwas zu erreichen, als gar nichts zu erreichen.»

Um seine Idee durchzusetzen, ging Lurati in Etappen vor: Zunächst richtete er in den Hauptstrassen von Canobbio ein Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde ein. Dann ging er dazu über, die Parkfelder und mit ihnen die Autos etwas aus dem Dorfkern heraus zu verschieben. Damit bestanden zwar nach wie vor Parkmöglichkeiten, aber die Autos besetzten nicht mehr den öffentlichen Raum. Diese sanfte Vorgehensweise erforderte eine Kompromissbereitschaft vonseiten von Lurati: «Wenn man ein zu ambitioniertes Projekt durchsetzen will, geht man das Risiko ein, dass gewisse Menschen sich dagegen sperren und alles blockieren. Es ist besser, wenigstens etwas zu erreichen, als gar nichts zu erreichen.» So war es der «richtige Moment» seine Vision zu präsentieren und das Projekt von Custer der Bevölkerung zu unterbreiten.

Lurati war es wichtig, möglichst viele Menschen in Canobbio von seinem Projekt zu überzeugen. Zu diesem Zweck versammelte er nach und nach drei Gruppen von Akteurinnen und Akteuren um sich: zunächst seine Kolleginnen und Kollegen der Gemeinde, dann den Gemeinderat und schliesslich die Vereine und die Bevölkerung von Canobbio. Der Gemeindepräsident ist überzeugt, dass Projekte selten auf Widerstand stossen, wenn Politiker imstande sind, ihre Zweckmässigkeit und Bedeutung gut zu erklären. Beim «Salotto von Canobbio» gab es nur in einem Fall eine Einsprache eines unzufriedenen Einwohners, der sich gegen die Aufhebung von Parkfeldern vor seinem Grundstück wehrte. Um diese Person ins Boot zu holen, hat Lurati das Gespräch gesucht und ihr das Projekt erklärt, das sie zu diesem Zeitpunkt noch schlecht kannte. Auch hat er sie beruhigt, dass es weiterhin Parkfelder geben würde.

«Kompromisse sind die besten Lösungen zu einem bestimmten Zeitpunkt unter gegebenen Umständen.»

Luratis lange Amtszeit als Gemeindepräsident trug sicherlich dazu bei, dass es ihm gelang, ein solches Projekt, das eine beträchtliche «Reifezeit» erforderte, umzusetzen. Für Lurati ist der «Salotto» nicht das Ziel, sondern nur eine Etappe eines Prozesses, der sich in Zukunft noch weiter entwickeln könnte. Das sei typisch für Kompromisse, dass sie keine endgültigen und idealen Lösungen darstellen, sondern eben «die besten Lösungen zu einem bestimmten Zeitpunkt und gegebenen Umständen sind», so Luratis Fazit.

Die Bedeutung der Cafés und Restaurants für das Dorf

In den Verhandlungen zur Neugestaltung des Dorfkerns spielten die Cafés und Restaurants als Schnittstelle zwischen öffentlichen und privaten Räumen eine zentrale Rolle. Gleichzeitig mit der Neugestaltung des Piazza Colombaro und der Auslegung des farbigen «Tepich»-Belags hat ein Restaurant einen neuen Eingang zum Platz hin gebaut und den «Tepich» als Terrasse für sein Etablissement zu nutzen begonnen. Das Restaurant konnte also von der Neugestaltung profitieren. Umgekehrt trägt die Gaststätte dazu bei, dass der Platz belebt ist, was die Aufenthaltsqualität des Platzes steigert.

Auch wenn das Beispiel des Restaurants auf der Piazza Colombaro zeigt, dass die Aufwertung des öffentlichen Raumes auch für das Gewerbe einen Gewinn bedeuten kann, bleibt es gemäss Lurati schwierig, privaten Akteuren und Akteurinnen verständlich zu machen, dass ihr privater Grundbesitz einen Wert für die Gemeinschaft darstellt. So bedauert der Gemeindepräsident von Canobbio, dass es ihm nicht gelungen ist, die ansässigen Restaurateure davon zu überzeugen, eine Boccia-Bahn auf ihrem privaten Grundstück einzurichten. Die Überwindung der Grenze zwischen öffentlich und privat zur Ermöglichung dieses typischen Tessiner Spiels wird vielleicht die nächste Etappe in der Aufwertung des öffentlichen Raumes von Canobbio bilden.



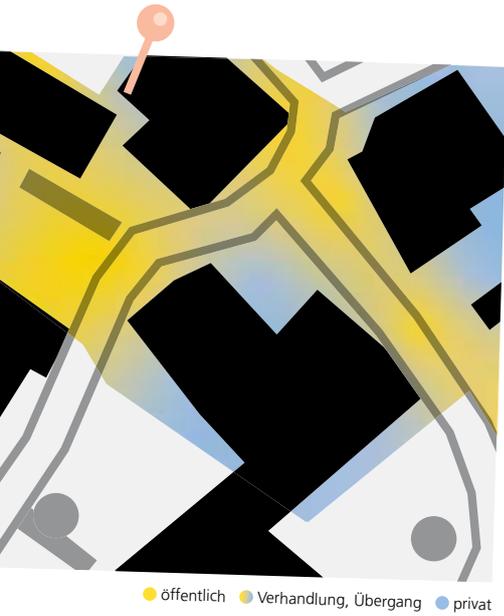
**Canobbio
Dorfkern**



**Koexistenz
Lebensraum
für alle**

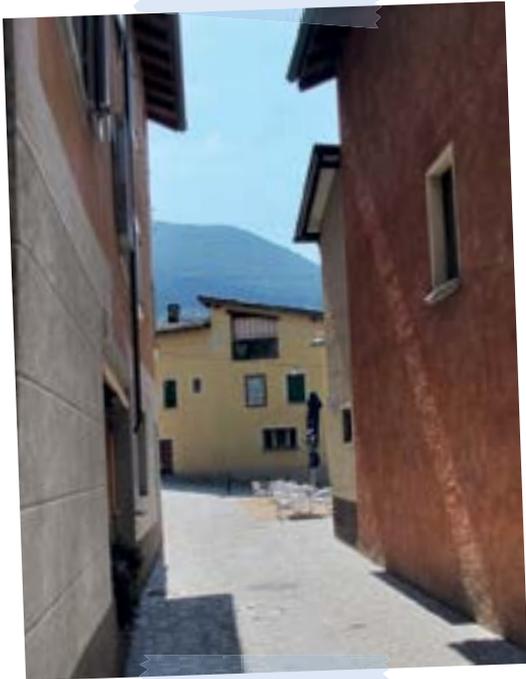


**Signalisation
Verkehrsregime**



Wie können wir den Kern von Canobbio vom Auto befreien und die Leute dafür gewinnen?

Leadership
 Einzelfiguren
 Kollektive
 «Kümmerer»



Der Europaplatz in Bern: vom «Unort» zum urbanen Verkehrsknotenpunkt

Der Europaplatz befindet sich im Westen Berns im Quartier Ausserholligen, dem lange Zeit die Reputation eines wenig attraktiven Stadtteils anhaftete. Bereits in den späten 1980er-Jahren sah die Stadt angesichts des oft im Volksmund als «Unort» bezeichneten Quartiers einen Handlungsbedarf und deklarierte Ausserholligen zum Entwicklungsschwerpunkt. Im Fokus lag dabei die einseitige gewerblich-industrielle Nutzung und das Fehlen eines attraktiven kulturellen Angebots. Zwei Entscheidungen trugen in den frühen 2000er-Jahren zur Aufwertung des Quartiers bei: Die Stadt Bern beschloss, in Ausserholligen das schon länger geplante Haus der Religionen (HdR) anzusiedeln und die bestehenden Busverbindungen ins Zentrum durch eine neue Tramlinie zu ersetzen. So sollte das HdR im Quartier einen kulturellen Kontrapunkt bilden, während das Tram Bern West Ausserholligen räumlich und symbolisch mit dem Stadtzentrum Berns verband und dadurch dem Aussenquartier eine urbane Note verlieh. Durch die neue Tramlinie, deren Haltestelle in Ausserholligen am Standort des heutigen Europaplatz eingerichtet wurde, etablierte sich der zweitwichtigste Umsteigeort der Stadt Bern mit zunehmender strategischer Bedeutung.

«Wir sahen im Haus der Religionen ein grosses Identitätspotenzial. Gerade der schwierige Standort versprach, dem Projekt einen unverwechselbaren Charakter zu verleihen.»

Das Aufeinandertreffen des neuen kulturellen Zentrums und des Verkehrsknotenpunkts legte die Schaffung eines öffentlichen Platzes nahe, der dem Transitcharakter des Ortes entgegenwirken sollte. Die Parzelle, die sich dafür anbot, bildete indessen in städtebaulicher Hinsicht einen schwierigen Ort, da die Infrastruktur, die ihn rahmte, für den Autoverkehr konzipiert war und den Bedürfnissen der Menschen zu Fuss kaum Rechnung trug: Rund zwei Drittel der für den Platz vorgesehenen Fläche ist von der Autobahnbrücke überdacht und längsseitig ist der Platz von der stellenweise vierspurigen Freiburgstrasse gesäumt. Insgesamt dominieren der Autoverkehr und seine Infrastruktur im Quartier. Dass die Lage anspruchsvoll war, zeigte sich auch bei der Suche nach Investoren für das Gebäude, in welches das HdR untergebracht werden sollte. Das Immobilienunternehmen Halter, das ab 2008 als Zwischeninvestor und Entwickler in das Projekt einstieg, sah indessen nicht nur die Herausforderungen, sondern auch Chancen: «Wir sahen im Haus der Religionen ein grosses Identitätspotenzial. Gerade der schwierige Standort des Europaplatzes versprach, dem Projekt einen unverwechselbaren Charakter zu verleihen», erklärt Markus Mettler, der CEO von Halter.

Weniger ist mehr

Damit der Europaplatz in städtebaulicher Hinsicht genügend Kraft entwickelte, galt es Mettler zufolge, ihn zu priorisieren. Halter verteidigte deshalb die Idee, auf dem Grundstück nur einen Platz und nicht, wie ursprünglich geplant, einen zweiten an der Freiburgstrasse einzurichten. «Auf diese Weise stellten wir sicher, dass die Hauptenergie auf dem Europlatz lag», so Mettler.

Die Unterbringung von Coop im Gebäude, dessen Haupteingang sich direkt am Europaplatz befindet, unterstützte den gesetzten Schwerpunkt, da auf diese Weise neben den Fahrgästen der SBB und BLS auch die Kundinnen und Kunden des Grossverteilers für eine Belebung des Platzes sorgen. Der Laden bildet dabei eine halböffentliche Zone, welche das überwiegend privat genutzte Gebäude mit dem Europaplatz verbindet. Die Menschen verzehren zum Beispiel ihr Picknick, das sie zuvor gekauft haben, auf dem Platz.

«Ein Platz ist nur so stark wie seine Ränder.»

Für den Landschaftsarchitekten Simon Schöni, der mit seinem Büro Extra Landschaftsarchitekten die Gestaltung des Platzes entwarf, spielen die Ränder des Platzes, also die seitliche Hausfassade mit dem Coop, die SBB-Unterführung und das DEZA-Gebäude mit der Haltestelle der BLS-Bahn auf der anderen Seite des Platzes, eine zentrale Rolle. «Ein Platz ist nur so stark wie seine Ränder», ist Schöni überzeugt. Aus dieser Überlegung heraus schlug Schöni eine Absenkung des Platzes als homogene Schieflage vor, damit die SBB-Unterführung von der Freiburgstrasse aus sichtbar würde. Um die Sichtbeziehungen zwischen den Rändern sicherzustellen, planten Schöni und sein Team den Platz von Fassade zu Fassade. «Jemand sieht zum Beispiel am Abend vom Platz aus, dass bei der DEZA noch gearbeitet wird und fühlt sich dadurch nicht alleine», so Schöni. Tagsüber trägt das DEZA-Gebäude mit seiner homogenen und auf der Parterreebene nicht durchlässigen Fassade indessen wenig zu Sichtbezügen, Interaktion und damit zur Belebung des Ortes bei.

Ein Platz – viele Grundeigentümerinnen

Der Grundbesitz rund um den Europaplatz ist kompliziert. Unter der Autobahnbrücke gehört der Boden dem Bundesamt für Stassen ASTRA. Die restliche Platzfläche gehört teils dem Tiefbauamt der Einwohnergemeinde Bern und teils hat die Einwohnergemeinde die Baurechte. Die Immobilie, in welche unter anderem das HdR und der Coop untergebracht sind, ist im Stockwerkeigentum, der Boden gehört hingegen dem Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik der Einwohnergemeinde Bern. Die Freiburgstrasse untersteht wiederum bis zur Fassade des HdR dem Kanton Bern. Schliesslich gehört die Parzelle, welche an der Haltestelle der BLS grenzt, der privaten Bahngesellschaft.

So vielfältig die Eigentumsverhältnisse des Europlatzes sind, so unterschiedlich gestalteten sich die Verhandlungen bezüglich der Nutzung des Bodens und der Gestaltung des Platzes. Das ASTRA gab vor, dass die Autobahn Pfeiler nicht ausgegraben werden dürften und auch ansonsten nicht baulich verändert, etwa durch das Anbringen von Schrauben. Aufgrund dieser Vorgabe wurden die Betonpfeiler bei der Absenkung des Platzes mit stufenartigen «Krepis» verkleidet, die heute beliebte Sitzgelegenheit bieten. Im Falle der Parzelle der BLS einigten sich die Stadt Bern und die Bahngesellschaft auf eine sogenannte Gebrauchsleihe, bei welcher die BLS die Parzelle der Stadt für den Gebrauch unentgeltlich überliess und sich die Stadt dazu verpflichtete, sie instand zu halten. Die Parzelle blieb im Besitz der BLS.

Da die Auflagen der Parzellenbesitzenden ASTRA und BLS nicht nur die Neugestaltung des Platzes betrafen, sondern auch dessen Nutzung, hat die Stadt Bern eine Nutzungsvereinbarung mit den Grundeigentümerinnen abgeschlossen. Diese regelt, zu welchen Zwecken der Platz verwendet werden kann, und respektiert dabei die Auflagen von ASTRA und BLS. Zum Beispiel ist dort festgehalten, dass keine mit Helium oder Gase gefüllten Ballone oder Fahnen angebracht werden dürfen, welche das Niveau der Unterkante des Nationalstrassenviadukts übersteigen.

Vielseitig genutzter Transitort

Der Europaplatz wurde zu Beginn der Jahres 2014 fertiggestellt. Seither trägt das sichere und ruhige Passieren von Zufussgehenden und Velofahrenden, die ab und zu einen Konsumstopp einlegen, zur Belebung und Aufwertung des Quartiers bei. Regelmässig finden Veranstaltungen im HdR statt und auch auf dem Europaplatz. So verwandelte das HdR den Europaplatz im Juni 2019 anlässlich des 6. Fête KultuRel in ein buntes Festgelände mit Kinderprogramm, Konzerten und Streetfood. Die Stadt Bern hat zudem Bodenmarkierungen auf dem Platz angebracht, die zum Spielen oder einfach Verweilen einladen.

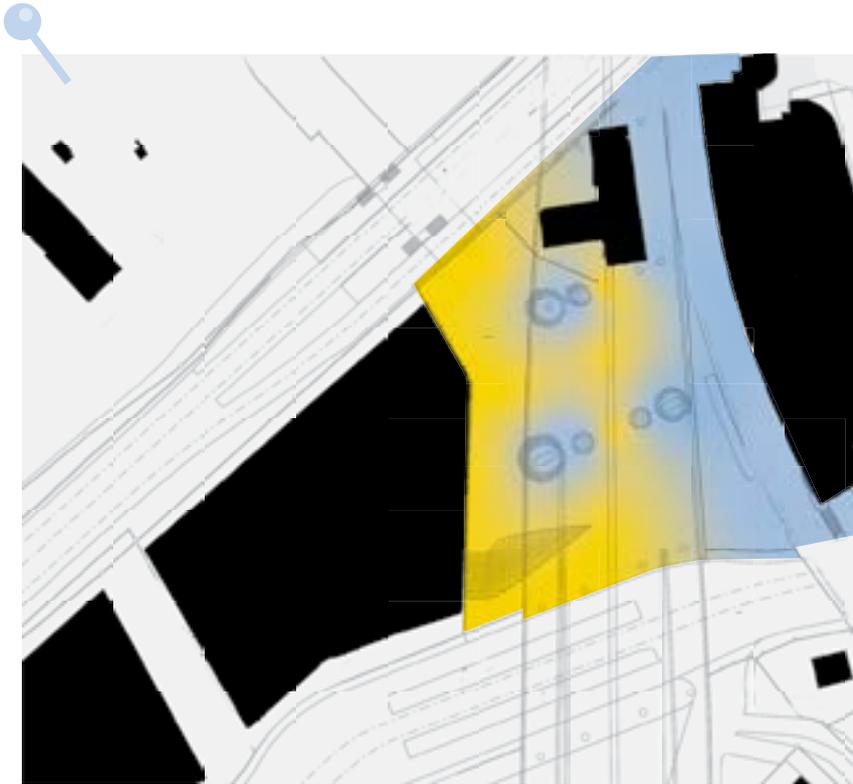
Aus Sicht des früheren Projektleiters vom Tiefbauamt der Stadt Bern, Adrian Guggisberg, ist einzig die Asphaltierung des Platzes aus der Zeit gefallen: «Heute würde man das nicht mehr so machen, einen ganzen Platz, ohne jede Begrünung, durchwegs zu asphaltieren.» Dadurch aber, dass der Platz wie schon vor seiner Umgestaltung zum Skaten genutzt wird und dank einer Leitlinie auch auf die Bedürfnisse von Sehbehinderten abgestimmt ist, sieht Guggisberg in der Asphaltierung auch positive Aspekte.

«Mit der Besucherfrequenz ist der Platz inzwischen fast zu belebt und gepflegt für Vandalismus.»

Durch die Schlichtheit der Gestaltung und dem weitgehenden Verzicht auf Mobiliar halten sich auch die Kosten der Instandhaltung in Grenzen. «Mit der Besucherfrequenz und den regelmässigen Reinigungen haben auch die Sprayereien abgenommen. Der Platz ist inzwischen fast zu belebt und gepflegt für Vandalismus», freut sich Guggisberg.

Auch Markus Mettler von Halter zieht eine positive Bilanz: «Der Europaplatz und das Zentrum Haus der Religionen haben sich genauso entwickelt, wie wir es erwartet haben.» Nur die Parkplätze lassen sich gemäss Markus Metter nicht alle vermieten. «Wir fanden drei Untergeschosse Parkraum von Beginn an zu viel. Angesichts der guten ÖV-Anbindung ist die geringe Nachfrage nach Parkplätzen keine grosse Überraschung», so Mettler. Der Europaplatz etablierte sich innerhalb von wenigen Jahren zu einem vielseitig genutzten, urbanen Transit- und Umsteigeort. Angesichts der Entwicklungsvorhaben der Stadt Bern in Ausserholigen dürfte er in Zukunft noch zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

**Bern
Europaplatz**



● öffentlich ● Verhandlung, Übergang ● privat



**Richt-,
Nutzungs-
und
Gestaltungs-
plan**



Verkehrsknotenpunkte
Mobilitätsketten

Wie schaffen wir aus einem unwirtschaftlichen Transitort einen Platz und eine attraktive Fussverbindung?



Nutzungsmanagement

Europlatz

Ziel und Zweck

Das Nutzungsmanagement wurde auf Basis der Nutzungsanforderungen (zusammengefasst in der Projektcharakteristika) entwickelt. Es umfasst die Planung, die mit der Umsetzung des Projekts einhergeht, die Umsetzung des Nutzungsmanagements in den verschiedenen Phasen des Projekts und die Umsetzung des Nutzungsmanagements in den verschiedenen Phasen des Projekts.

1.2 Nutzungsziele

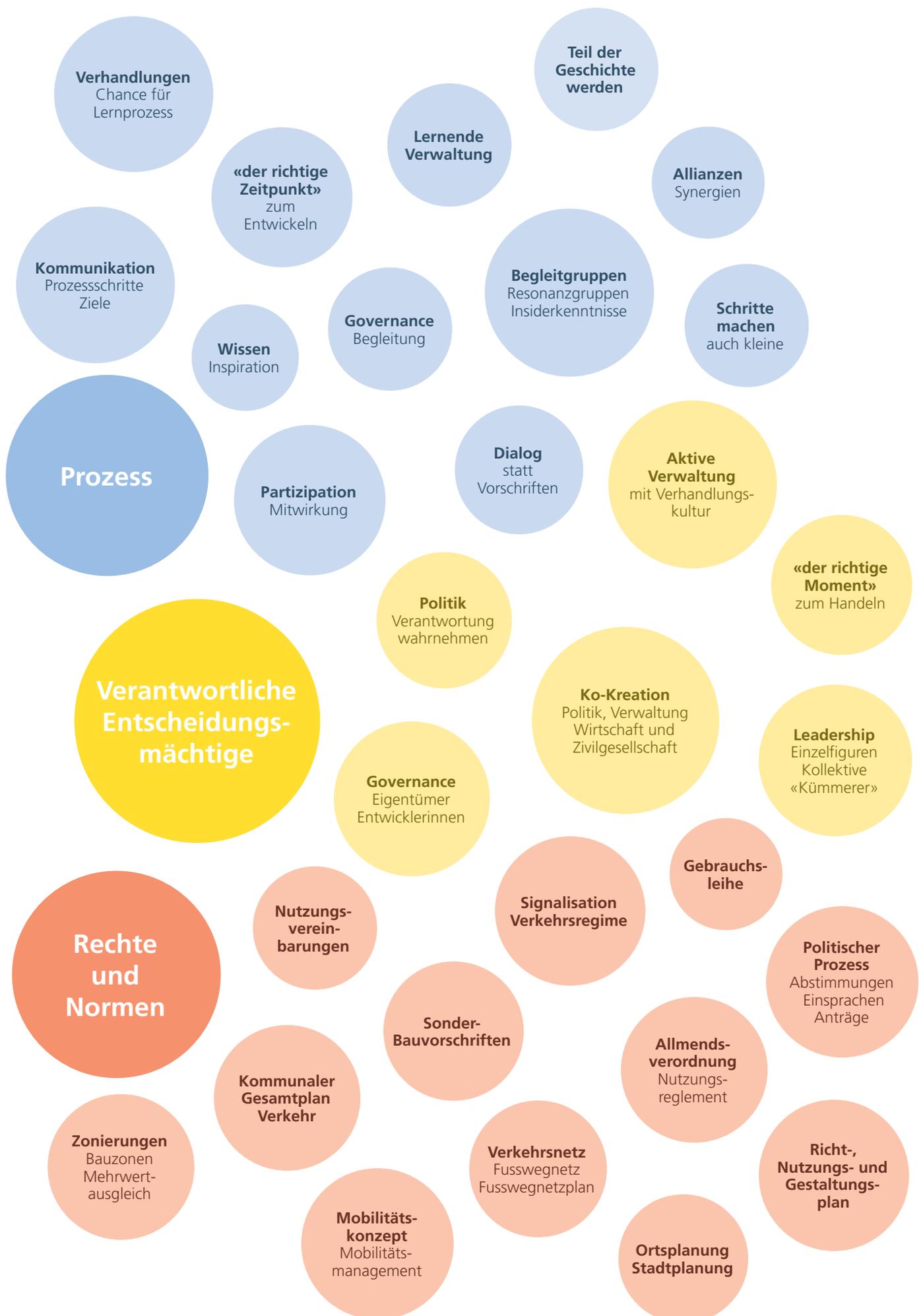
Das Nutzungsmanagement Europlatz gilt für den gesamten öffentlichen Platzbereich und stellt die verschiedenen Nutzungsanforderungen dar.

Legende

- Personen Europlatz
- Personen Euro Platz
- Personen Euro Platz
- Personen Euro Platz

Win-Win
Gewinn für alle zeigen

Kataly- satoren



Anhang

Literatur

Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu): Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen. Fakten und Argumente, Bern 2020.

Bundesamt für Strassen ASTRA / Fussverkehr Schweiz: Fusswegnetzplanung, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 14, 2015.

Bundesamt für Strassen ASTRA / Fussverkehr Schweiz: Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, Vollzugshilfen Langsamverkehr Nr. 16, 2019.

Gehl, Jan: Cities for people, Washington 2010.

Gehl, Jan: How to study public life, Washington 2013.

Hillnhütter Helge. Stimulating urban walking environments – Can we measure the effect? In: Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. March 2021.

Neue Leipzig Charta 2020, https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020_node.html

Project for Public Spaces, <https://www.pps.org>

Willener, Alex/ Friz, Anina (Hrsg.): Integrale Projektmethodik für Innovation und Entwicklung in Quartier, Gemeinde und Stadt, Luzern 2019.

Rechtsgrundlagen, Normen und Richtlinien

SR 101 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (Art. 88 BV): Fuss- und Wanderwegartikel

SR 151.3 Behindertengleichstellungsgesetz BehiG

SR 700 Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG)

SR 704 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)

SR 741.01 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

SN 640 070 Fussgängerverkehr Grundnorm

SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum

Bildmaterial

Umschlag	© Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen
S. 18	oben © Gemeinde Fislisbach, unten © Fussverkehr Schweiz
S.19	alle © Fussverkehr Schweiz, ausser links mittig © Gemeinde Fislisbach
S. 26–27	Visualisierungen © Stadt Schlieren / Metron Abstimmungsplakat © gabrielkessler.ch und begegnungszone-schlieren.ch
S. 32–33	© Stauffenegger + Partner AG
S. 38–39	© Fussverkehr Schweiz
S. 44–45	alle © Matthieu Gafsou, ausser rechts oben © Fussverkehr Schweiz und rechts unten © Paysagegestion
S. 50–51	© Fussverkehr Schweiz
S. 56	oben © Fussverkehr Schweiz, unten © Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen
S. 57	oben © Hartmut Haas / Haus der Religionen – Dialog der Kulturen, unten © Fussverkehr Schweiz

Schriftenreihe Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

Vollzugshilfen Langsamverkehr

Nr.	Titel	Jahr	Sprachen			
			d	f	i	e
1	Richtlinien für die Markierung der Wanderwege (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 6	1992	x	x	x	
2	Holzkonstruktionen im Wanderwegbau (Hrsg. BUWAL)	1992	x	x	x	
3	Forst- und Güterstrassen: Asphalt oder Kies? (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch. Nr. 11	1995	x	x		
4	Velowegweisung in der Schweiz → ersetzt durch Nr. 10	2003		d / f / i		
5	Planung von Velorouten	2008		d / f / i		
6	Signalisation Wanderwege	2008	x	x	x	
7	Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb	2008	x	x	x	
8	Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe	2008	x	x	x	
9	Bau und Unterhalt von Wanderwegen	2009	x	x	x	
10	Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte	2010		d / f / i		
11	Ersatzpflicht für Wanderwege – Vollzugshilfe zu Artikel 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)	2012	x	x	x	
12	Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	2012	x	x	x	
13	Wanderwegnetzplanung	2014	x	x	x	
14	Fusswegnetzplanung	2015	x	x	x	
15	Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen – Leitfaden	2017	x	x	x	
16	Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch	2019	x	x	x	
17	Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch Infrastruktur	2021	x	x		

Materialien Langsamverkehr

Nr.	Titel	Jahr	Sprachen			
			d	f	i	e
101	Haftung für Unfälle auf Wanderwegen (Hrsg. BUWAL) → ersetzt durch Nr. 15	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Leitbild Langsamverkehr (Entwurf für die Vernehmlassung)	2002	x	x	x	
105	Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Konzept Langsamverkehrsstatistik	2005	x	r		r
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs, Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen	2007	x	x	x	
113	Qualitätsziele Wanderwege Schweiz	2007	x	x		

114	Erfahrungen mit Kernfahrbahnen innerorts (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005	2008	x	r		r
116	Forschungsauftrag Velomarkierungen – Schlussbericht	2009	x	r	r	
117	Wandern in der Schweiz 2008 – Bericht zur Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008» und zur Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2009	x	r	r	
118	Finanzhilfen zur Erhaltung historischer Verkehrswege nach Art. 13 NHG – Ausnahmsweise Erhöhung der Beitragssätze: Praxis des ASTRA bei der Anwendung von Art. 5 Abs. 4 NHV	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Baukosten der häufigsten Langsamverkehrsinfrastrukturen – Plausibilisierung für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung	2010	x	x	x	
121	Öffentliche Veloparkierung – Anleitung zur Erhebung des Angebots (2. nachgeführte Auflage)	2011	x	x	x	
122	Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) – Verordnung; Erläuternder Bericht	2010	x	x	x	
123	Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz - Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen	2010	x	x	x	
124	Ökonomische Grundlagen der Wanderwege in der Schweiz	2011				
125	Zu Fuss in der Agglomeration – Publikumsintensive Einrichtungen von morgen: urban und multimodal	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209)	2012	x			
127	Velostationen – Empfehlungen für die Planung und Umsetzung	2013	x	x	x	
128	Übersetzungshilfe zu den Fachbegriffen des Bundesinventars	2013		d / f / i		
129	Konzept Ausbildungsangebot Langsamverkehr	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	r
134	Kantonale Fachstellen Fussverkehr, Aufgaben und Organisation	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		r
136	Velobahnen – Grundlagendokument	2016	x	x		
137	Abgrenzung Wanderweg-Kategorien – Entscheidungshilfe für Wanderwegverantwortliche	2017	x	x	x	
138	Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz: Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht	2018	x			
139	Langsamverkehr entlang Gewässern – Empfehlungen und Praxisbeispiele zur Koordination des Langsamverkehrs mit Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekten	2019	x	x		
140	Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen	2019	x	x		
141	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Veränderungen zwischen 1994 und 2015, Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr»	2019	x	r	r	r
142	Wandern und Mountainbiken – Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung	2019	x	x		
143	Winterwanderwege und Schneeschuhrouen – Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information	2020	x	x	x	
144	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2018	2019		x		
145	Langsamverkehr und Naherholung	2020	x	x	x	
146	Die Velozählung in den Schweizer Agglomerationen – 2019	2020		x		
147	«Schritt für Schritt» Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur. Jubiläumsschrift zur zehnten Austragung	2021	x	x	x	
148	Wandern in der Schweiz 2020 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2021	x	x	r	r

149	Velofahren in der Schweiz 2020 – Auswertung Veloland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	r
150	Mountainbiken in der Schweiz 2020 – Auswertung Mountainbikeland-Befragung 2019 und Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2020»	2021	x	x	r	r
151	Le vélo chez les jeunes: pratiques, images et trajectoires cyclistes – une étude des cas à Yverdon-les-Bains	2021	r	x		
152	Zaundurchgänge für Wandernde und Mountainbikende – Praxishilfe	2021	x	x	x	
153	Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten – Merkblatt für die Praxis	2021	x	x	x	

x = Vollversion
r = Kurzfassung

Materialien zum Inventar historischer Verkehrswege IVS: Kantonshefte

Bezugsquelle und Download: www.ivs.admin.ch

Jedes Kantonsheft stellt die Verkehrsgeschichte sowie einige historisch baulich, landschaftlich oder aus anderen Gründen besonders interessante und attraktive Objekte vor. Informationen zu Entstehung, Aufbau, Ziel und Nutzen des IVS runden die an eine breite Leserschaft gerichtete Publikation ab.

