

Themenheft von Hochparterre, Dezember 2017 |
Cahier thématique de Hochparterre, décembre 2017 |
Quaderno tematico di Hochparterre, dicembre 2017

Flâneur d'Or 2017

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



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

**HOCH
PART
ERRE**



Die Insel als Weg

Alle drei Jahre zeichnet der Flâneur d'Or fussgängerfreundliche Projekte und Konzepte aus – nun schon zum neunten Mal. Mit 51 Eingaben konnte die Jury aus Urbanisten, Architekten, Ingenieurinnen, Journalisten, Geografinnen und Landschaftsarchitekten aus dem Vollen schöpfen. Nach der ersten Beurteilungsrunde blieben 21 Projekte im Rennen. Diese hat die Jury zu Fuss erkundet, um deren Qualität und Praxistauglichkeit zu überprüfen. Am Ende bestimmten die neun Jurorinnen und Juroren einstimmig den Gewinner, vergaben acht Auszeichnungen und vier Erwähnungen. Der Sieger und somit Träger des Flâneur d'Or 2017 ist die Schüssinsel in Biel. Dort hat sich Wundersames getan: Mit der neuen Insel erhielt die Bevölkerung der Uhrenmetropole einen Park, der gleichzeitig eine wichtige Lücke im Fusswegnetz schliesst. Werner Huber

Une île sur la bonne voie

Tous les trois ans, le Flâneur d'Or récompense des projets et concepts favorables aux déplacements à pied. Pour cette neuvième édition, le jury composé d'urbanistes, d'architectes, d'ingénieurs, de journalistes, de géographes et de paysagistes avait l'embaras du choix: 51 dossiers ont été soumis. Après une première sélection, 21 projets restaient en lice. Le jury les a explorés à pied afin d'en évaluer les qualités et les aspects pratiques. Au final, les neuf membres du jury ont désigné le premier prix à l'unanimité et attribué huit distinctions et quatre mentions. Le lauréat du Flâneur d'Or 2017 est l'Île-de-la-Suze à Bienne. Ce projet réussit un petit miracle: offrir aux habitants de la métropole horlogère un parc qui comble en même temps une lacune importante du réseau de chemins piétons.

L'isola pedonale

Ogni tre anni il concorso Flâneur d'Or premia idee e progetti favorevoli alla mobilità pedonale, e quest'anno per la nona volta! Con i 51 progetti presentati la giuria, composta da urbanisti, architetti, ingegneri, giornalisti, geografi e architetti paesaggisti, ha potuto scegliere tra un'ampia gamma di idee. Dopo una prima valutazione, sono rimasti in lizza 21 progetti di realizzazioni, che la giuria ha visitato a piedi per verificarne dal vivo la praticità e la qualità. I nove giurati hanno infine scelto all'unanimità il progetto vincitore, che ha ottenuto otto riconoscimenti e quattro menzioni. Ha vinto il primo premio del concorso Flâneur d'Or 2017 l'isola della Suze di Bienne. Si tratta di un progetto che ha fatto miracoli: grazie alla nuova isola, la popolazione della metropoli orologiera può usufruire di un parco, che colma finalmente una grande lacuna nella rete viaria pedonale.

4 Flanieren auf der Insel | *Flânerie sur l'île* | *A spasso sull'isola*

Dank einem geschickten Landtausch konnte die Stadt eine neue Insel samt Park bauen. | *Grâce à un habile échange de terrains, la Ville de Bienne a pu créer une nouvelle île et un parc.* | *Grazie a un'intelligente permuta di terra, la città ha potuto costruire una nuova isola dotata di un parco.*

16 Dreissig Jahre auf goldenen Wegen | *Trente ans sur des chemins dorés* | *Da trent'anni a spasso sulle vie pedonali*

Frühere Preisträger im Rückblick. | *Rétrospective des lauréats précédents.* | *I vincitori delle edizioni precedenti.*

22 Auszeichnungen | *Distinctions* | *Distinzioni*

Acht vorbildliche Massnahmen – quer durch die Schweiz. | *Huit mesures exemplaires – dans toute la Suisse.* | *Otto misure esemplari – attraverso la Svizzera.*

30 Erwähnungen | *Mentions* | *Menzioni*

Drei Plätze und ein Bahnhof. | *Trois places et une gare.* | *Tre piazze e una stazione.*

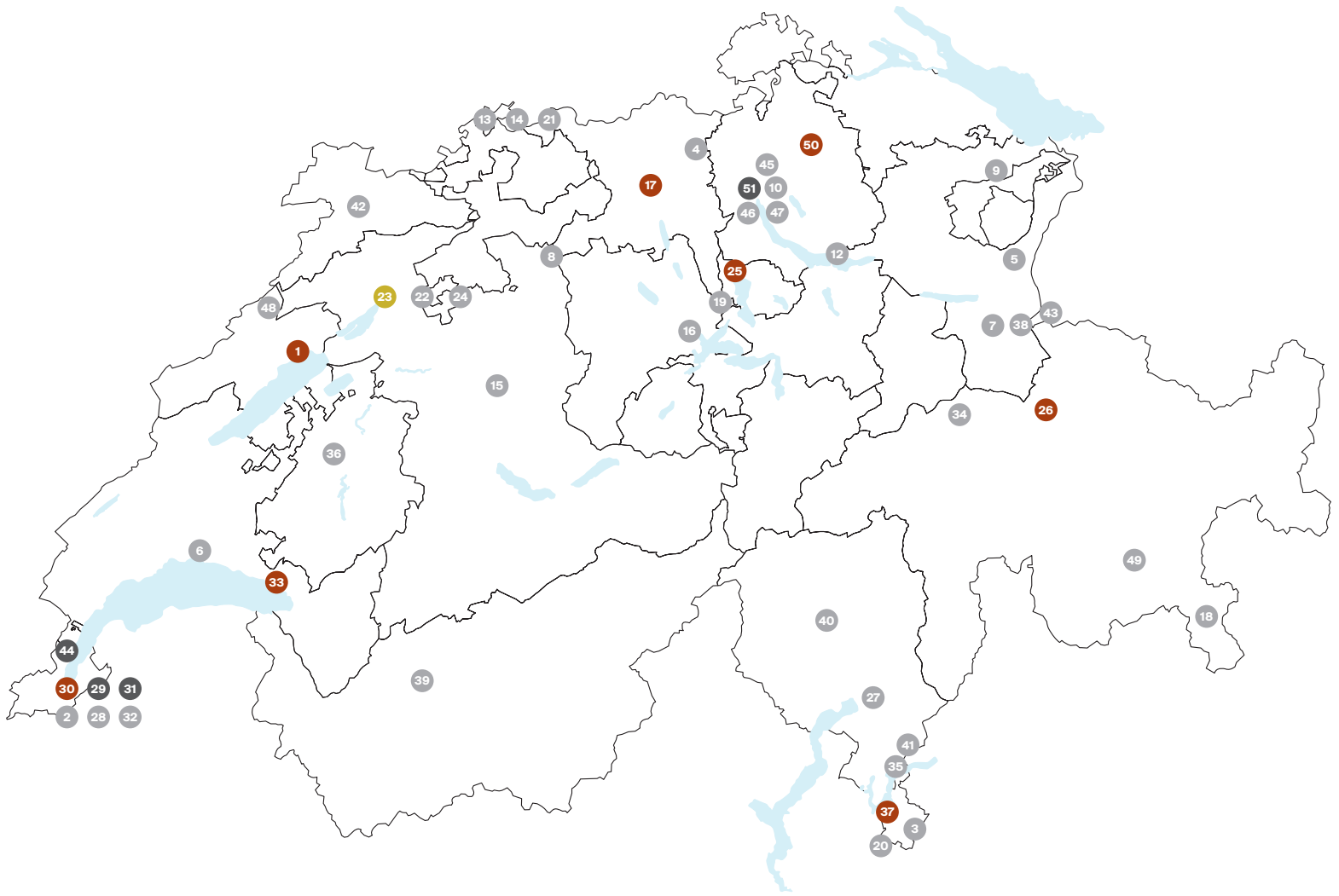
Impressum | *Impressum* | *Colofone*

Verlag | *Edition* | Casa editrice Hochparterre AG Adressen | *Adresses* | *Indirizzi* Ausstellungsstrasse 25, CH-8005 Zürich, Telefon 044 444 28 88, www.hochparterre.ch, verlag@hochparterre.ch, redaktion@hochparterre.ch

Verleger und Chefredaktor | *Editeur et rédacteur en chef* | *Editore e caporedattore* Köbi Gantenbein Verlagsleiterin | *Directrice des éditions* | *Direttrice editoriale* Susanne von Arx Konzept und Redaktion | *Conception et rédaction* | *Progettazione e redazione* Werner Huber Fotografie | *Photographie* | *Fotografia* Jon Naiman, www.jonnaiman.com

Art Direction | *Conception graphique* | *Direzione artistica* Antje Reineck Layout | *Mise en pages* | *Impaginazione* Michael Adams Produktion | *Production* | *Produzione* René Hornung Korrekturen | *Correction* | *Correzioni* Elisabeth Sele, Lorena Nipkow Traduction | *Traduzione* Mario Giacchetta | *Traduzione* Giuliana Soldini Lithografie | *Lithographie* | *Litografia* Team media, Gurtellen Druck | *Impression* | *Stampa* Somedia Production, Chur

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



Flâneur d'Or 2017

Eingereichte Projekte | *Projets soumis* | *Progetti presentati*

Hauptpreis | Premier prix | *Primo premio*

Auszeichnungen | Distinctions | *Distinzioni*

Erwähnungen | Mentions | *Menzioni*

Übrige | Autres | *Altro*

Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder | *Concepts et planifications de mobilité, schémas directeurs* | *Progetti e pianificazione della mobilità, linee direttive*

- 1 Canton de Neuchâtel: Plan directeur des rives du lac
- 2 Carouge: Plan lumière «de fil en aiguille»
- 3 Castel San Pietro: Percorso Cuntitt
- 4 Ennetbaden: Öffentliche Räume Bäderquartier
- 5 Gams: Fuss- und Radverkehrskonzept
- 6 Lausanne: Etude stratégique d'évolution; paysage de l'Est lausannois
- 7 Mels: Gestaltungskonzept Begegnungszone Dorfkern
- 8 Roggwil-Melchnau: Rottaler Bahntrail
- 9 St. Gallen: Stägstadt
- 10 Zürich: Leitbild innerer Kreis 5; Josefstrasse und Dennerplatz
- 11 Verein zur Förderung der Schweizer Bankkultur (nicht auf Plan markiert)
- 12 Zebrastreifen-Safari: Digitale Infrastruktur für Fussgänger (Hochschule Rapperswil)

Infrastrukturen auf Kantonsstrassen | *Réaménagements de routes cantonales* | *Riassetto viario di strade cantonali*

- 13 Basel: Tempo-30-Wechsel-signalstrecken
- 14 Basel: Lichteinfall in Fussgängerunterführung
- 15 Biglen: Einbezug von Kantonsstrassen in Tempo-30-Zonen
- 16 Luzern: Gestaltungsansatz für urbanstes Stadtquartier
- 17 Niederlenz: Sanierung Hauptstrasse mit flankierenden Massnahmen
- 18 Poschiavo: Via pedonale Bernina
- 19 Risch-Rotkreuz: Begegnungszonen Kreuzplatz / Bahnhof Nord
- 20 Stabio: Via Segeno

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen | *Réaménagements de routes communales, chemins et places* | *Riassetto viario di strade comunali, vie e piazze*

- 21 Basel: Rheinuferpromenade St. Johann
- 22 Biel-Bienne: Esplanade des Kongresshauses | *Esplanade du Palais des Congrès*
- 23 Biel-Bienne: Schüssinsel | *Ile-de-la-Suze*
- 24 Biel-Bienne: Uferweg, Abschnitt Beau-Rivage | *Chemin de rive, tronçon Beau-Rivage*
- 25 Cham: Lorzenweg Cham-Hagendorn
- 26 Chur: Fussgängerzone Bahnhof- bis Martinsplatz
- 27 Cugnasco-Gerra: passerella pedonale
- 28 Genève: Promenade de l'Aire
- 29 Genève: Place du Rhône
- 30 Genève: Place du Vélodrome
- 31 Genève: Square de Chantepoulet

32 Genève: Chemin Eugène-Rigot

- 33 La Tour-de-Peilz: Place publique des Anciens-Fossés
- 34 Laax: Fuss- und Radwegbrücke «Punt Staderas»
- 35 Lugano: Pavimentazioni e arredo del centro storico; Piazza Bernardino Luini
- 36 Neyruz: Voies Tinguely
- 37 Riva San Vitale: Riqualifica urbana di Piazza Grande e moderazione del traffico
- 38 Sargans: Gestaltung Städtchenstrasse
- 39 Sion: Cours Roger-Bonvin
- 40 Sonogno: Sistemazione Piazza Principale
- 41 Sonvico: Riqualifica urbana e moderazione del traffico
- 42 Saint-Ursanne: Réaménagement des espaces publics
- 43 Triesen: Dorfpark
- 44 Versoix: A l'ombre de la Treille; aménagement des espaces publics
- 45 Wallisellen: Richti-Arkade
- 46 Zürich: Seeuferweg Wollishofen, Cassiopeiasteg
- 47 Zürich: Röschiachplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr | *Interfaces de transports publics* | *Collegamenti con il trasporto pubblico*

- 48 La Chaux-de-Fonds: Réaménagement de la place de la Gare
- 49 St. Moritz: Bahnhof
- 50 Winterthur: Gleisquerung Stadtmitte
- 51 Zürich: Ausbau Bahnhof Oerlikon

Jury | Jury | Giuria

- Yves Delacrétaz, Prof. für Verkehrsplanung und Mobilität, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- Werner Huber, Redaktor Hochparterre
- Marcel John, Kantonsingenieur SG
- Heidi Meyer, Geografin, Bundesamt für Strassen ASTRA, Langsamverkehr
- Jasmine Montel-Cambou, Verkehrsingenieurin, Amt für Mobilität Kanton Freiburg, Fachstelle Langsamverkehr
- Michael Rytz, Geograf und Raumplaner, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- Enrico Sassi, Architekt, Studio Enrico Sassi, Redaktor Zeitschrift «archi»
- Thomas Schweizer, Geograf und Verkehrsplaner, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
- Peter Wullschlegler, Landschaftsarchitekt, Geschäftsführer Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen (BSLA)

Weitere Informationen |

Informations complémentaires |

Maggiori informazioni
Ausführliche Dokumentation aller Eingaben | *Documentation détaillée sur les dossiers soumis* | *Documentazione dettagliata sui progetti presentati*: www.flaneurdor.ch

Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz | *Pour en savoir plus sur l'association Mobilité piétonne Suisse* | *Per saperne di più sull'Associazione Mobilità pedonale Svizzera*: www.fussverkehr.ch | www.mobilitapietonne.ch | www.mobilitapedonale.ch



Situation mit Schüssinsel. | Situation avec l'Ile-de-la-Suze.

- Uferweg entlang der Schüss | Chemin de rive le long de la Suze**
- Definitiv gestaltet | Aménagé de manière définitive
 - Aufzuwerten | A valoriser
 - Geplant | Projeté
 - Neuer Weg auf der Insel | Nouveau chemin sur l'île
 - Schüssinsel | Ile-de-la-Suze

Flanieren auf der Insel | *Flânerie sur l'île*

Dank einem geschickten Landtausch konnte die Stadt Biel nicht nur eine Lücke im Uferweg der Schüss schliessen, sondern gleich eine neue Insel samt Park bauen. Ein beispielhaftes Projekt, meint die Jury. | Grâce à un habile échange de terrains, la Ville de Bienne a pu combler une lacune du chemin de rive le long de la Suze tout en créant une nouvelle île et un parc. Un projet exemplaire, selon le jury.

Text | Texte:
Werner Huber

Am Anfang war eine rote Linie. Zwischen längeren gelben und grünen Abschnitten markierte diese rote Linie auf dem Stadtplan von Biel das fehlende Stück des Uferwegs, der entlang des Flüsschens Schüss von der Taubenlochschlucht quer durch die Stadt bis zum See führen soll. Dieser Uferweg – grün für die definitiv gestalteten Abschnitte, gelb für die noch aufzuwertenden – ist das Rückgrat des Bieler Fusswegnetzes. Der rote Abschnitt aber lag just an einer neuralgischen Stelle. Hier nämlich war das Gewässer von beiden Seiten hart bedrängt, einerseits von Gewerbebauten beim Güterbahnhof, andererseits von einer Gärtnerei und von der Omega-Fabrik.

Von dieser Bedrängung ist heute hier nichts mehr zu spüren, und auf dem Stadtplan kann nun ein langes Stück der roten Linie grün umgefärbt werden. Die Stadt hat sich dabei nicht nur mit dem Lückenschluss entlang der kanalisierten Schüss begnügt, sondern gleich ein neues Naherholungsgebiet geschaffen: die Schüssinsel, eine veritable Oase im Stadtzentrum. Jogger drehen ihre Runden auf den mäandrierenden Wegen, Kinder trollen sich auf dem Spielplatz, Familien haben den neuen Park in ihren Sonntagsspaziergang eingebaut. Aber auch die Velofahrer haben die Insel schon für sich entdeckt, wobei sie sich auf den Hauptweg konzentrieren.

Au début, c'était une ligne rouge. Entre de longs tronçons jaunes et verts, cette ligne rouge sur le plan de Bienne marquait la portion manquante du chemin qui borde la Suze depuis les gorges du Taubenloch jusqu'au lac en traversant toute la ville. Ce chemin de rive – vert pour les tronçons aménagés de manière définitive, jaune pour les tronçons existants à valoriser – est l'épine dorsale du réseau de chemins piétons de Bienne. Or, le tronçon rouge se trouvait précisément à un point névralgique. Ici, en effet, le cours d'eau était de toutes parts soumis à de fortes contraintes, d'un côté par des bâtiments à usage industriel et artisanal près de la gare de marchandises, de l'autre par une jardinerie et l'usine Omega.

Aujourd'hui, ce carcan a disparu, et une grande partie du tronçon rouge peut être mise en vert sur le plan. Mais la Ville ne s'est pas contentée d'ajouter un maillon au chemin qui longe la rivière, elle en a profité pour créer une nouvelle zone récréative de proximité: l'Ile-de-la-Suze, véritable oasis en plein centre-ville. Les joggeurs y défilent sur des chemins ondoyants, les enfants batifolent dans l'aire de jeux, les familles ont inclus le nouveau parc dans leur promenade du dimanche. Quant aux cyclistes, ils ont eux aussi pris possession de l'île, tout en restant canalisés sur le chemin principal.



Verschiedene Wege laden zum Flanieren und Ausruhen ein. | *Différents chemins invitent à la flânerie et au repos.*

Die Hauptverbindung ist der Weg, der auf der Krete die Insel auf der gesamten Länge durchquert. Kleinere, mäandrierende Wege zweigen von der Hauptroute ab und schmiegen sich wieder an. Das eine Ufer der Insel folgt dem ehemaligen Schüsskanal, der nun aufgebrochen und renaturiert ist. Auf der anderen Seite der Insel fließt – je nach Wasserstand – der schmale Steblerkanal, der stellenweise bereits existierte und den man nun verlängert hat.

Eine Insel mit vielen Gesichtern

Drei Themen bestimmen das Leben auf der neuen, von Fontana Landschaftsarchitekten gestalteten Insel: Schlendern am Wasser entlang des flachen Ufers, der Spaziergang auf den Wegen zwischen den Bäumen und Spass auf dem Spiel- und Picknickplatz. Ein Wasserrad erinnert an die jahrhundertealte Nutzung der Schüss, eine von Jean Nouvels rostigen Kapellen erinnert an die Expo.02. Eine Buvette samt Toilettenanlage sorgt für das leibliche Wohl, und der Schüssstrand lädt zum Fläzen ein.

Sechs Brücken verbinden die Insel mit der Stadt, sodass man den Weg nicht nur in der Längsrichtung begehen kann, sondern auch die angrenzenden Quartiere gut erreichbar sind. Zwei weitere Brücken gehören eigentlich zum Konzept, doch insbesondere für eine davon ist der →

Ce chemin qui traverse l'île en parcourant la crête sur toute la longueur est l'artère principale du projet. Tout en courbes et en rondeurs, de nombreux sentiers plus étroits s'écartent de l'axe principal pour s'y unir à nouveau plus loin. L'une des rives de l'île suit l'ancien canal de la Suze, entre-temps décorseté et renaturé. De l'autre côté s'écoule l'étroit canal Stebler, qui existait déjà en partie et qui a été prolongé.

Une île aux multiples facettes

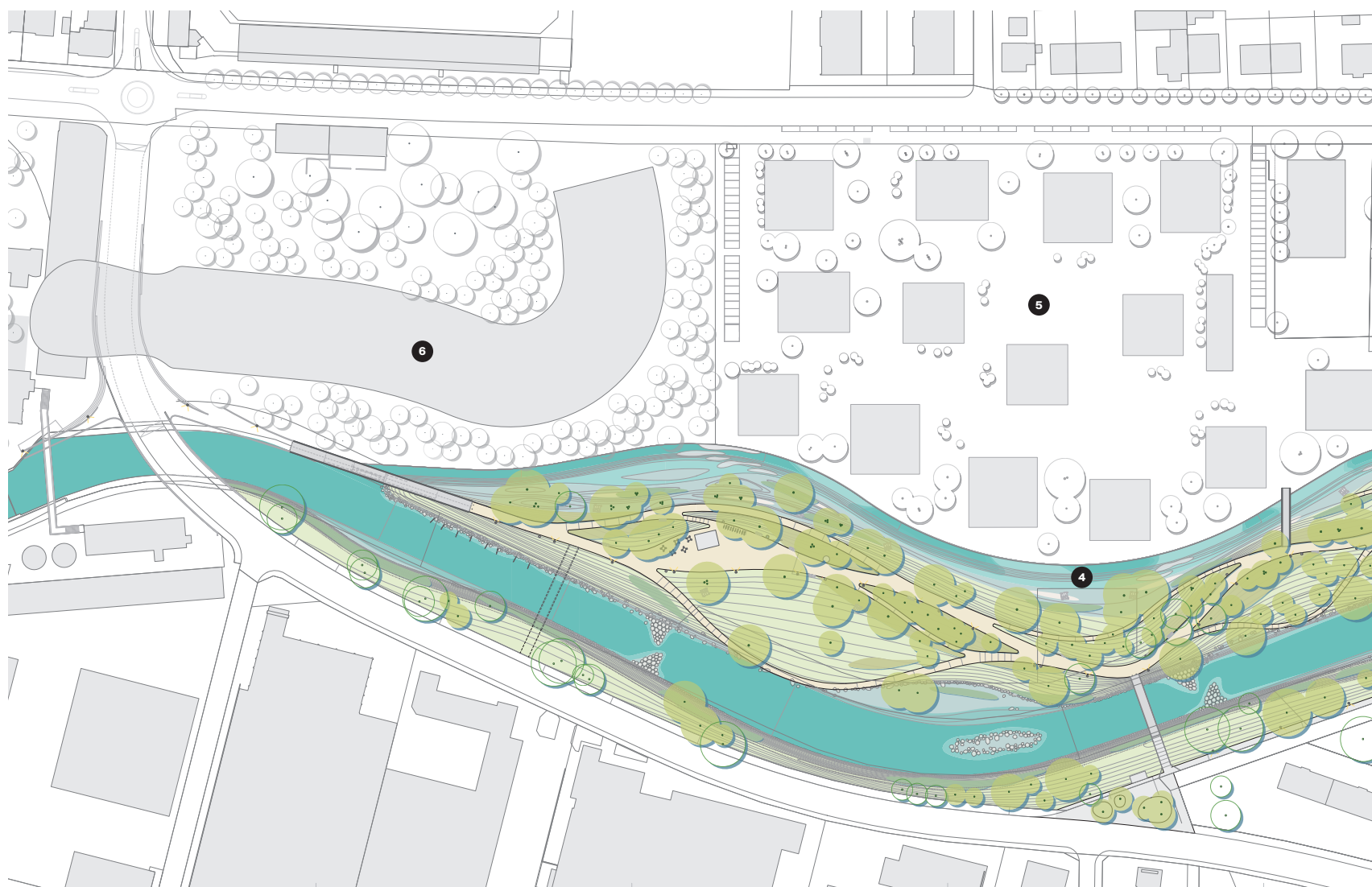
Sur la nouvelle île, aménagée par le cabinet d'architectes paysagistes Fontana, les activités s'articulent autour de trois thèmes: la flânerie au bord de l'eau, le long des berges plates; la promenade sur les sentiers qui ondulent entre les arbres; le divertissement dans l'aire de jeux et de pique-nique. Ici, une roue à aubes évoque l'exploitation hydraulique séculaire de la Suze, là, une chapelle rouillée de Jean Nouvel rappelle l'Expo.02. Une buvette équipée de toilettes est à disposition des usagers, tandis qu'une plage invite au farniente.

Six ponts relient l'île à la ville; le parc ne doit donc pas forcément être parcouru dans la longueur, il favorise aussi l'accès aux quartiers voisins. Deux autres ponts font partie du concept, mais comme leur nécessité ne →

Die Insel liegt zwischen dem verlängerten Steblerkanal links und der Schüss. | *L'île s'étend entre le canal Stebler prolongé à gauche et la Suze.*







→ Bedarf heute noch nicht vorhanden. Aus diesem Grund wurden diese Bauprojekte zurückgestellt, was ausserdem das Budget entlastete.

53 500 Quadratmeter misst der Perimeter des Gesamtprojekts, so viel wie siebeneinhalb Fussballfelder. 11 800 Kubikmeter Erde wurden abgetragen, 15 800 Kubikmeter aufgeschüttet. 4600 Tonnen Steinblöcke sichern die Ufer, und die erhöhten Dämme können ein Hochwasser aushalten, wie es statistisch nur alle hundert Jahre einmal vorkommt. Nicht weniger als 200 Bäume musste man zwar fällen, um die Insel zu bauen und die Schüss zu renaturieren. Dafür hat die Stadt 586 Bäume und 850 Sträucher neu gesetzt - man kann sich vorstellen, wie sie sich auf der Insel mit den Jahren zu einem Wald verdichten.

Ein Geben und Nehmen

Im griechischen Alphabet steht Omega ganz am Ende. Beim Projekt der Schüssinsel stand Omega jedoch ganz am Anfang, es ging zuerst um das Fabrikareal der gleichnamigen Uhrenmarke. 1882 nahm der aus La Chaux-de-Fonds kommende Louis Brand an der Schüss seine Uhrenfabrik in Betrieb, die 1894 erstmals ein Modell mit dem Namen Omega produzierte. Brand hatte seine Fabrik in einer stillgelegten Baumwollspinnerei und -weberei eingerichtet, die bereits seit 1825 die Wasserkraft genutzt hatte. Das heute noch bestehende Fabrikareal gab es also schon lange, bevor die Stadt Biel in Richtung Bözingen zu wachsen begonnen hatte. Über die Jahrzehnte wuchs die Omega-Fabrik zu einem grossen Areal heran. Entlang des anderen Schüssufers siedelten sich zunächst die Reparaturwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn und spä-

→ *s'impose pas pour l'instant (surtout pour l'un d'eux), ces ouvrages ont été remis à plus tard, ce qui a permis de soulager le budget.*

Le périmètre du projet global se déploie sur 53 500 mètres carrés (l'équivalent de sept terrains et demi de football), 11 800 mètres cubes de terre ont été emportés, 15 800 mètres cubes ont été déversés; 4600 tonnes de blocs de pierre consolident les berges, quant aux digues rehaussées, elles sont conçues pour résister à une crue comme il s'en produit statistiquement une fois tous les cent ans. Certes, pas moins de 200 arbres ont dû être abattus. Mais en contrepartie, la Ville a planté 586 nouveaux arbres et 850 arbustes. En s'étoffant au fil des ans, ils formeront un joli bosquet.

Une stratégie donnant-donnant

Si la lettre oméga clôt l'alphabet grec, elle apparaît dès le début dans le projet de l'Ile-de-la-Suze. Tout a commencé en effet avec le site de l'usine de la marque horlogère du même nom. C'est en 1882 que Louis Brand, venu de La Chaux-de-Fonds, a inauguré sa fabrique de montres au bord de la Suze. Le premier modèle portant le nom d'Omega date de 1894. Louis Brand avait installé sa manufacture dans une ancienne usine de filature et de tissage de coton, qui avait commencé à exploiter la force motrice du cours d'eau dès 1825. Ce site industriel existait donc bien avant que la ville de Bienne n'entame son extension en direction de Boujean. Au fil des décennies, un vaste site s'est développé autour de l'usine Omega. La rive opposée de la Suze a d'abord accueilli les ateliers de réparation de la Schweizerische Centralbahn, puis la gare de mar-



- Schüssinsel |
Ile-de-la-Suze**
- 1 Schüss | Suze
 - 2 Bestehender Abschnitt Steblerkanal | Tronçon existant du canal Stebler
 - 3 Bestehende Mühleinsel mit Spielplatz | Ile-du-Moulin existante avec aire de jeux
 - 4 Verlängerung Steblerkanal | Prolongement du canal Stebler
 - 5 Überbauung «Jardin du Paradis» | Lotissement «Jardin du Paradis»
 - 6 Swatch-Hauptsitz im Bau | Siège social de Swatch en construction



ter der Güterbahnhof der SBB an, direkt neben der Fabrik baute die Gärtnerei Gygax, später Wyss, ihre Treibhäuser. Neben der Gärtnerei legte die Stadt Sport- und Tennisplätze an, und ganz in der Nähe war schon 1913 das Gurzelen-Stadion entstanden. Die Gegend war also lange Zeit nicht der ideale Ort für ein Naherholungsgebiet.

Die Initialzündung zur grossen Veränderung gab der Wegzug der Gärtnerei und der Verkauf des eingezonten Areals an die Stiftung Previs, die Pensionskasse der bernischen Gemeinden. Diese wollte auf dem Areal nicht gärtnern, sondern Wohnungen bauen. Das wollte auch die Swatch Group, die Besitzerin von Omega, doch besass sie kein Land. Mit dem Neubau der Tissot-Arena zeichnete sich das Ende der Sportplätze und des Gurzelen-Stadions und ein Wandel des Quartiers ab. Also legte die Stadt eine Planungspflicht auf das Gebiet und spielte ihren Trumpf aus: die Sport- und Tennisplätze.

Schritt für Schritt zum neuen Park

Geschick nutzte sie ihren Grundbesitz, um eine Rochade einzufädeln. So konnte sie in mehreren Tausch- und Verkaufsschritten die Bedürfnisse der Swatch Group und der Stiftung Previs befriedigen und entlang der kanaliserten Schüss einen breiten Streifen für eine künftige Grünzone sichern. Der clevere Deal war nur möglich, weil die Stadt auch Grundbesitzerin war.

Der einzige Wermutstropfen: Entgegen ihrer üblichen Praxis konnte die Stadt das Grundstück nicht im Baurecht abgeben, denn Swatch beharrte auf einem Kauf. Ende November 2008 sagte die Bieler Bevölkerung Ja zur angepassten Planung Gurzelen, Omega-Areal und →

chandises des CFF, tandis que la jardinerie Gygax, plus tard Wyss, installait ses serres juste à côté de l'usine. A quelques encablures de là, la Ville a aménagé des terrains de sport et de tennis. Quant au stade de la Gurzelen, il a été construit à proximité immédiate en 1913 déjà. Pendant longtemps, le secteur n'était donc pas vraiment propice à une zone de détente de proximité.

Tout a changé avec le départ de la jardinerie et le rachat du site, mis en zone à bâtir, par la Fondation Previs, la caisse de pension des communes bernoises. Sur ce site, Previs ne comptait pas jardiner, mais construire des logements. Bâtit, c'est aussi ce que souhaitait faire le Swatch Group, propriétaire d'Omega, mais il ne possédait pas de terrains. La construction de la Tissot Arena laissant présager la fin des installations sportives et du stade de la Gurzelen et une transformation du quartier. La Ville a ainsi classé le secteur en zone à planification obligatoire et joué son atout: les terrains de sport et de tennis.

Un parc en plusieurs étapes

Habilement, elle s'est servie de son bien-fonds pour orchestrer un grand chassé-croisé. Grâce à une série d'échanges et de ventes de terrains, elle a pu répondre aux besoins du Swatch Group et de la Fondation Previs tout en s'assurant une large bande le long de la Suze canalisée afin d'y créer une zone verte. Cette opération astucieuse n'a été possible que parce que la Ville était également propriétaire de terrains. Seule ombre au tableau: contrairement à sa pratique usuelle, la Ville n'a pas pu céder son bien-fonds en droit de superficie, Swatch tenant à un achat. Fin novembre 2008, les citoyens biennois ont →

→ Gygax-Areal. Diese basiert auf einer städtebaulichen Parallelstudie, die das Bieler Büro :mlzd gewonnen hat. Previs machte sich an die Überbauung ihres Areals mit 279 Mietwohnungen, das sie «Jardin du Paradis» taufte. Diese Wohnungen werden zurzeit fertiggestellt. Die Swatch Group schrieb einen Wettbewerb für ein neues Produktionsgebäude für Omega und den neuen Hauptsitz der Marke Swatch aus. Shigeru Ban gewann und wird die Gebäude bis 2018 realisieren.

Parallel dazu nahm die Stadt die Planung der neuen öffentlichen Grünfläche an die Hand. Dabei beschloss sie, die bereits bestehende Mühleinsel und das südliche Schüssufer in die Planung mit einzubeziehen. So konnte sie im gleichen Projekt den sanierungsbedürftigen Spielplatz auf der Mühleinsel ersetzen, die kanalisierte Schüss revitalisieren, den Hochwasserschutz verbessern und am Forellenweg ein neues Trottoir bauen, ohne Parkplätze aufheben zu müssen. Dass dies ein vernünftiges Paket ist, attestierten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger 2013 mit ihrem eindeutigen Ja zum Projektkredit. Bei archäologischen Grabungen bestätigten sich die Vermutungen der Fachleute, dass das Gebiet Gurzelen schon im Mittelalter besiedelt war. Um die archäologischen Funde nicht zu gefährden, passten die Landschaftsarchitekten um Massimo Fontana ihr Projekt leicht an und erhöhten das Terrain. Damit bleiben die Kulturschichten unangetastet und sind so am besten für die Zukunft gesichert.

Einstimmiger Juryentscheid

Eine Frage, die die Jury des Flâneur d'Or an etlichen Projekten diskutierte, stellte sich auch hier: Wie kommen Fussgänger und Velofahrerinnen aneinander vorbei? Der neue Hauptweg auf der Insel ist auch eine beliebte Veloroute geworden. Werden da die Fussgänger nicht an den Rand gedrängt? Die Stadt ist sich des möglichen Problems bewusst, denn die Stadtplanerin Florence Schmoll hat festgestellt, dass hier mehr Velofahren als erwartet. Man sei jedoch überzeugt, dass eine Koexistenz für das Gesamtsystem einen Mehrwert darstelle. Im Bieler Veloplan ist der Weg als Komfortroute bezeichnet, also als gemütliche Freizeitverbindung. Die schnelle Alltagsroute führt über die benachbarte Jakob-Stämpfli-Strasse, die neu gestaltet wird.

Die Jury war bereits in der ersten Sitzung vom Projekt beeindruckt und diskutierte es in der zweiten, entscheidenden Sitzung intensiv. Schliesslich setzte sie es einstimmig auf den ersten Platz. Allein schon die Anlage eines Parks dieser Grösse im Zentrum einer Stadt ist aussergewöhnlich, und das wird beim Schüssspark durch die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den privaten Grundeigentümern noch akzentuiert.

Der Park ist mehr als eine Fusswegverbindung. Er erfüllt nicht nur ein Kernanliegen des Flâneur d'Or, sondern ist gleichzeitig ein attraktiver Erholungsort für die umliegenden Quartiere. Die unterschiedlichen Bereiche decken verschiedene Bedürfnisse ab, und zahlreiche Bänke bieten auch älteren Menschen, die sich häufiger ausruhen müssen, ein Spazierangebot. Die Schüssinsel ist eine starke Motivation, auch die letzte noch bestehende rote Linie auf dem Bieler Fusswegplan zu eliminieren – bis 2019 soll es so weit sein. ●

→ *approuvé la nouvelle planification de la Gurzelen, de l'aire Omega et de celle de Gygax, qui s'appuyait sur un mandat d'études parallèles d'urbanisme remporté par le bureau biennois :mlzd. Previs s'est attelée à la construction de son lotissement baptisé «Jardin du Paradis», qui totalise 279 appartements locatifs. Ceux-ci sont actuellement en cours d'achèvement. Quant au Swatch Group, il a lancé un concours portant sur un nouveau bâtiment de production pour Omega et le nouveau siège social de Swatch. Ces édifices, dessinés par le lauréat Shigeru Ban, seront mis en service en 2018.*

En parallèle, la Ville s'est penchée sur la planification du nouvel espace vert public. Elle a choisi d'y inclure l'Ile-du-Moulin existante et la rive sud de la Suze. Ce faisant, elle pouvait, au sein du même projet, remplacer l'aire de jeux de l'Ile-du-Moulin, qui avait besoin d'être assainie, revitaliser la Suze canalisée, améliorer la protection contre les crues et construire un nouveau trottoir au chemin de la Truite sans devoir supprimer de places de stationnement. Un train de mesures judicieux, comme l'atteste le «oui» net des citoyens au crédit de projet en 2013. Des fouilles archéologiques ont confirmé l'hypothèse des experts selon laquelle le secteur de la Gurzelen était déjà peuplé au Moyen Age. Pour ne pas nuire aux découvertes, les architectes paysagistes réunis autour de Massimo Fontana ont légèrement adapté leur projet et rehaussé le terrain, ce qui laisse intactes les couches archéologiques et les protège pour l'avenir.

Décision unanime du jury

Comme pour plusieurs projets, le jury du Flâneur d'Or s'est posé la question suivante: comment fonctionne la coexistence entre piétons et cyclistes? Le chemin principal qui court sur la crête de l'île est devenu un itinéraire cyclable très prisé. Les piétons ne se retrouvent-ils pas évincés? La Ville est consciente de ce conflit potentiel: l'urbaniste municipale Florence Schmoll a bien constaté un nombre de vélos supérieur aux prévisions, mais à la Ville, on reste convaincu qu'une mixité des usages représente une plus-value pour l'ensemble du système. Le chemin figure sur la carte du réseau cyclable de Bienne comme itinéraire de confort, soit une liaison de loisirs agréable. L'itinéraire rapide pour la circulation quotidienne emprunte, lui, la rue Jakob-Stämpfli voisine, qui sera réaménagée.

Dès sa première séance, le jury a été impressionné par le projet, qui a fait l'objet de débats approfondis lors de la séance suivante, décisive. La première place lui a été décernée à l'unanimité. La création d'un parc de cette taille au cœur d'une ville est déjà extraordinaire en soi. La collaboration entre pouvoirs publics et propriétaires fonciers privés est elle aussi tout à fait remarquable.

Plus qu'une simple liaison piétonne – une exigence centrale du Flâneur d'Or –, le parc est aussi un lieu récréatif attrayant pour les quartiers environnants. Les différents secteurs répondent à différents besoins, dont ceux des aînés qui apprécient trouver de nombreux bancs pour se reposer. L'Ile-de-la-Suze constitue une forte motivation à supprimer le dernier tronçon rouge du réseau pédestre biennois. D'ici à 2019, voilà qui devrait être chose faite. ●



Am Ufer der Schüss wird ein Wald wachsen. | *Un bosquet voit le jour au bord de la Suze.*



Die Verlängerung des Steblerkanals ist naturnah gestaltet. | *L'aménagement du canal Stebler prolongé est proche de l'état naturel.*



Breites Freizeitangebot auf der Insel. | *L'île offre une large palette d'activités de loisirs.*



Der bestehende Spielplatz wurde neu konzipiert. |
L'aire de jeux existante a été entièrement repensée.

A spasso sull'isola

La via che si diparte dalla Gola del Taubenloch costeggiando la Suze e che attraversa la città è l'asse principale della rete di percorsi pedonali di Bienne. Buona parte di questi percorsi è già stata realizzata. Ora si è riusciti a colmare un'ulteriore lacuna in un punto nevralgico e la città si è dotata di una nuova area di svago di prossimità: l'isola sulla Suze, un'oasi nel centro cittadino.

Il percorso principale attraversa l'isola sull'intera lunghezza. Da esso si dipartono alcune viuzze tortuose, che poi convergono nuovamente. Una delle rive dell'isola segue l'antico canale della Suze, che è stato allargato e rinaturalizzato. Dall'altro lato scorre il sottile canale Stebler, parzialmente preesistente e che ora è stato prolungato.

La vita sull'isola, il cui assetto è stato affidato agli architetti del paesaggio Fontana, è caratterizzata da tre tematiche: girovagare accanto all'acqua, passeggiare lungo i percorsi e divertirsi nell'area di svago e di picnic. Qui una ruota idraulica rammenta lo sfruttamento industriale della Suze, là una delle cappelle arrugginite di Jean Nouvel all'Expo 02. Un'area ristoro dotata di toilette garantisce il benessere fisico degli avventori. Sei ponti collegano l'isola alla città per consentire l'accesso da più punti e non solo in senso longitudinale. Il progetto prevede altri due ponti, per i quali tuttavia non sussiste finora una reale esigenza.

Il perimetro dell'intero progetto racchiude 53500 metri quadrati, 4600 tonnellate di blocchi di pietra proteggono le rive. Purtroppo si sono dovuti abbattere 200 alberi, ma la città ne ha piantati altri 586, che andranno a costituire un bosco.

Il primo utilizzatore di quest'area sulla Suze è stata la fabbrica di orologi Omega. È qui che venivano fabbricati gli orologi, fin dal 1882. Sull'altra riva si erano insediate dapprima le officine di riparazione delle ferrovie e successivamente lo scalo merci, mentre vicino alla fabbrica di orologi era sorto un vivaio. Lì vicino c'erano anche i campi sportivi e da tennis della città, e vicinissimo già nel 1913 era stato costruito lo Stadio Gurzelen. La spinta iniziale per il cambiamento è venuta dalla chiusura del vivaio e dalla vendita dell'area azionata a Previs, la Cassa pensione dell'Associazione dei Comuni bernesi, che voleva costruirvi degli allog-

gi. Anche il Gruppo Swatch, proprietario di Omega, desiderava costruire, pur non possedendo terreno. La costruzione della Tissot Arena ha segnato la fine dei campi sportivi e dello Stadio Gurzelen. In modo intelligente, la città ha utilizzato le aree di sua proprietà per muovere contemporaneamente più pedine. Attraverso diverse operazioni di permuta e di compravendita è riuscita a soddisfare tutte le esigenze e ad assicurare la creazione di un spazio verde lungo la Suze canalizzata.

Alla fine di novembre 2008 gli abitanti di Bienne hanno detto di sì al progetto modificato sulla base di uno studio urbanistico di :mlzd, un gruppo di architetti di Bienne. Previs ha iniziato l'edificazione dell'area di sua competenza con 279 appartamenti da affittare, il Gruppo Swatch sta costruendo, su progetti di Shigeru Ban, un nuovo stabilimento di produzione Omega e una nuova sede centrale per il marchio Swatch.

In parallelo, la città si è occupata della progettazione degli spazi verdi. A tale scopo ha inserito nella pianificazione la Mühleinsel (isola del mulino) esistente e la riva sud della Suze. In questo modo è riuscita anche a ripristinare il parco giochi sull'isola, a rivitalizzare la Suze e a migliorare la protezione dalle inondazioni. Nel 2013, i cittadini hanno votato, esprimendosi chiaramente a favore del credito di costruzione. Per non danneggiare i ritrovamenti archeologici, gli architetti del paesaggio hanno leggermente modificato il loro progetto iniziale.

Anche in questo caso si è posto un interrogativo di cui la giuria del Flâneur d'Or discute in parecchi progetti: come viene gestito il passaggio ciclo-pedonale? Il percorso principale sulla cresta dell'isola è diventato anche una via ciclabile molto frequentata. Non c'è forse il rischio che i pedoni si trovino costretti al margine del percorso? La città è consapevole del potenziale problema.

Fin dalla prima riunione, la Giuria è rimasta molto favorevolmente colpita dal progetto e, nella seconda riunione, gli ha conferito all'unanimità il primo posto. Già solo la creazione di un parco di tali dimensioni nel centro di una città è una realizzazione straordinaria. La giuria ha inoltre ritenuto degna di attenzione la cooperazione tra la città e i proprietari fondiari privati. ●



Brücken verbinden nicht nur die Insel,
sondern auch Quartiere miteinander. |
*Des ponts relie non seulement
l'île à la ville, mais aussi les quartiers
les uns aux autres.*





Einer der ersten Preise ging vor dreissig Jahren nach Widen AG:
Die Erschliessung des Wohnquartiers ist bis heute vorbildlich.

Dreissig Jahre auf goldenen Wegen

Der Flâneur d'Or zeichnet Projekte aus, die für den Fussverkehr optimal geplant und realisiert wurden. Dieser Preis ist aber auch ein Indikator für die politische und gesellschaftliche Sensibilisierung im Bereich Fussverkehr. Ein Rückblick auf bisherige Preisträger.

Text:
Marco Guetg
Fotos:
Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz – damals noch «ARF – Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger» – schrieb 1987 erstmals den «Fussgängerschutzwettbewerb» aus. Die etwas sperrige Bezeichnung hatte durchaus tiefere Bedeutung. Denn Mitte der 1980er-Jahre stand bei der Planung im öffentlichen Raum vor allem der rasch wachsende Autoverkehr im Zentrum. Die Verkehrssicherheit der Fussgänger wurde deshalb als «Fussgängerschutz» bezeichnet. Es war aber auch schon damals Ziel, die Öffentlichkeit für fussgängerfreundliche Planungsansätze und eine gestalterisch attraktive Umsetzung zu sensibilisieren.

Beim ersten Wettbewerbsreigen vor dreissig Jahren gab es zwei Hauptpreise. Einer ging nach Widen AG, der andere nach Monthey VS. Widen liegt am Mutschellen, im Sog des Zürcher Agglomerationsgürtels, und beschäftigte sich bereits früh mit der flächendeckenden Verkehrsberuhigung. Die zentrale Frage lautete: Wie erschliesst man neue Quartiere sowohl genügend für den motorisierten Verkehr als auch attraktiv und sicher für den Fussverkehr? Die Antwort wurde im Neubauquartier Kelleracker umgesetzt, wo keine lineare Erschliessungsachse gebaut wurde, sondern eine Strasse mit Einengungen und Versätzen, die sich da und dort zu Plätzen weitet.

Auch in Monthey wurde ein neuartiger Ansatz ausgezeichnet. Dort ging es um die Place Centrale und um die angrenzenden Strassen, die mit gesamtheitlich geplanten Massnahmen verkehrsberuhigt und so sicherer gemacht

wurden. Die Jury lobte – in der Hoffnung auf Signalwirkung – an beiden Orten besonders, dass zuerst Überlegungen zu einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung erfolgt waren, bevor gebaut wurde. Das war damals neu und ist auch heute noch nicht selbstverständlich.

Rückeroberung der Ortskerne

Zur Voraussicht der Planer und zur Verkehrssicherheit gesellte sich bei der nächsten Prämierung ein weiterer Aspekt: die Rückeroberung der Ortskerne für den Fussverkehr. Um Breitenwirkung bemüht adelte die Jury 1992 gleich sechs Objekte. Exemplarisch dafür sind Uitikon ZH und Sursee LU. In beiden Orten war ein Verkehrskonzept die Basis für eine grössere Umgestaltung. Schritt um Schritt wurden in der Folge verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt und diesen mit Neugestaltungen die Krone aufgesetzt. Die Uitiker bauten die stark befahrene Verkehrsachse Richtung Zürich zu einer Dorfstrasse zurück, und im Verkehrskonzept von Sursee lag der Kern in der Zukunft. Wichtig dort: Das Konzept verstaubte nicht in den Schubladen. Der Verkehr in den Quartieren wie im Zentrum wurde beruhigt, und im Laufe der Jahre wurden mehrere Wohnstrassen realisiert.

Noch tiefer ins Herz von Orten und Städten blickte die Jury beim Wettbewerb von 1995, in dem gleich zehn Objekte prämiert wurden. Die Rue du Seyon in Neuenburg illustriert den Geist jener Zeit exemplarisch: Die Strasse führte



Eine beispielhafte Planung: die Place Centrale in Monthey VS.

in den bereits früher vom motorisierten Verkehr befreiten Stadtkern und durfte ab Anfang der 1990er-Jahre nur noch von Bussen und vom Anlieferungsverkehr befahren werden. Der Strassenraum wurde von Fassade zu Fassade neu gestaltet, ein Bach ans Licht geholt. Wo früher der Verkehr dominierte, entstand eine attraktive Flaniermeile. Die Neuenburger Fussgängerinnen und Fussgänger erhielten einen Teil ihrer Stadt zurück.

Tiefe Geschwindigkeiten, Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden auch auf stark befahrenen Strassen und die Möglichkeiten zum Flanieren, unterstützt durch Kommunikation, waren die Ansprüche des Fussverkehrs Ende der 1990er-Jahre und zu Beginn des neuen Jahrhunderts. Das zeigen die Träger der Hauptpreise der Jahre 2001 und 2004 deutlich. Nicht ohne politisches Kalkül änderte die «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger» den eigenen Namen in «Fussverkehr Schweiz», und die Auszeichnung hiess nun «Innovationspreis Fussverkehr».

Genfer Richtplan für den Fussverkehr

Preisträgerin im Jahr 2001 war die Stadt Genf. Sie hatte bereits Mitte der 1990er-Jahre einen «Plan directeur des chemins pour piétons» erarbeitet und diesen nach und nach umgesetzt. Kernanliegen sind Verbindungen für das ganze Stadtgebiet mit einem langfristig angelegten Aktionsprogramm zur Förderung des Zufussgehens im städtischen Raum. Dieser Richtplan aus dem Jahr 2000 schuf dafür die Rahmenbedingungen. Und er entfaltet seine Wirkung bis heute – einerseits bei der Umsetzung der definierten Massnahmen, andererseits über publikumswirksame Kampagnen. Genf hat die Lichtsignale fussgän-

gerfreundlicher geregelt und einladende Räume für Begegnungen oder Einkaufsmeilen geschaffen. Erfolgsrezept des Plans ist das enge Zusammenwirken aller beteiligten städtischen Stellen, der Einbezug von Anwohnern, Eltern von Schulkindern, Fussgänger- und Veloorganisationen sowie des Gewerbes. Mit Publikationen, Aufklebern, einem Stadtführer, Strassenaktionen oder Wettbewerben hat die Stadt auch professionell kommuniziert. Genf hatte eine Fürsprecherin im Stadtrat und eine Person in der Verwaltung, die für den Fussverkehr verantwortlich waren, und damit früh schon realisiert, was sich Fussverkehr Schweiz für das ganze Land wünscht: dass in jeder Stadt politischer Wille für die Förderung des Fussverkehrs besteht und eine entsprechende Fachstelle geschaffen wird.

Der «Innovationspreis Fussverkehr» ging 2004 an die Stadt Grenchen SO. Noch im Frühling 2002 durchquerten dort täglich über 14 000 Fahrzeuge das Stadtzentrum. Die vierspurige Strasse hatte eine stark trennende Wirkung. Die Fussgängerinnen und Fussgänger wurden durch eine 75 Meter lange Unterführung geschleust. Nach der Eröffnung der Autobahn A5 wurde eine tiefgreifende Umgestaltung möglich. Nur: Ein solcher Rückbau hätte Grenchen aus eigenen Mitteln nicht finanzieren können. Doch seit einer Bundesgerichtsentscheidung zur Autobahnwestumfahrung Zürich sind flankierende Massnahmen auf dem entlasteten Strassenstück Teile von Umfahrungsprojekten und werden deshalb durch den Bund teilweise mitfinanziert.

Grenchen nutzte diese Chance, hob die Unterführung im Zentrum auf und realisierte eine platzartige Begegnungszone. Die Ladengeschäfte – vorher mit Leerstand und schwierigen Nutzungen – hatten wieder eine ökonomische Basis, →



In Uitikon ZH wurde die stark befahrene Verkehrsachse zu einer Dorfstrasse zurückgebaut. Ursprünglich war die Fahrbahn gepflästert.



In Neuenburg hat man die Rue du Seyon von Fassade zu Fassade neu gestaltet; ein Bach verläuft wieder unter freiem Himmel.



In Grenchen SO wurde mit Autobahngeldern die Hauptachse neu gestaltet und verkehrsberuhigt.

→ wurden renoviert und veränderten das Nutzungskonzept. Fussgänger bewegen sich heute frei von Geschäft zu Geschäft, ohne dass das Auto aus Grenchen verbannt wäre. Aber das Verkehrsaufkommen auf der Zentrumsdurchfahrt konnte um zwei Drittel gesenkt werden.

Vom Fussverkehrspreis zum Flâneur d'Or

Seit zehn Jahren heisst der Fussverkehrspreis nun Flâneur d'Or. Mit dieser sprachlichen Veredelung lässt sich leichter werben. Seinen ersten Halt machte der goldene Flanierer am Limmatufer in Baden, an der Grenze zu Ennetbaden. Bis 2007 waren die beiden Orte über die historische Holzbrücke und die schiefe Brücke im Bäckerquartier nur am Rand miteinander verbunden. Heute führt zwischen den beiden alten Übergängen ein neuer Steg über den Fluss. Er ist mit einem Lift direkt mit dem Bahnhof Baden verbunden. Die Badener erhielten einen schnellen Zugang zum Naherholungsgebiet an der Limmat, die Ennetbadener einen Anschluss an den Bahnhof. Die Nebenwirkung: Das Limmatufer und das Bäckerquartier sind besser an die beiden Ortskerne angebunden. Dieser «Quantensprung in der Entwicklung des Wegnetzes der Stadt Baden und der Gemeinde Ennetbaden», so die Jury, ist nach wie vor einer der Fussverkehrs-Leuchttürme.

Ebenso ehrgeizig war auch das 2012 ausgezeichnete Projekt «Fil rouge» auf dem stillgelegten Trasse der Furka-Oberalp-Bahn in Naters VS. Die 2,5 Kilometer lange Verbindung bildet das neue Rückgrat für den Fuss- und Veloverkehr im Siedlungsgebiet und erlaubt es der Bevölkerung, die Gemeinde Naters auf ihrer gesamten Länge ungestört von Autos zu durchqueren und zu «erfahren».

Sie verbindet, was jahrzehntelang getrennt war. Das mit rotem Belag versehene ehemalige Bahntrasse ist Erholungs- und Begegnungsraum, Spazier- und Radweg und ein attraktiver Blickfang. Die Jury lobte den Mut der Gemeinde für eine visionäre Idee und die gestalterisch hochstehende Umsetzung: «Die Gemeinde Naters hat eine günstige Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Fusswegnetzes beispielhaft resolut beim Schopf gepackt und konsequent umgesetzt», schrieb die Jury und rief: «Chapeau!»

Meilenstein der Stadtreparatur

Auch Zürich nutzte nach der Eröffnung der Westumfahrung die Autobahngelder des Bundes für flankierende Massnahmen. Von den zahlreichen Umgestaltungen wurde die Umgestaltung der ehemaligen Transitachse West-/Sihlfeld-/Bullingerstrasse zu einer verkehrsberuhigten Quartierstrasse hervorgehoben. Das Resultat ist ein Meilenstein der Stadtreparatur. Neue Plätze haben zu einer deutlichen Zunahme des Fussverkehrs geführt. Gelobt wurde auch die Umgestaltung der Seebahnstrasse, die trotz hoher Verkehrsbelastung nun besser überquert werden kann, sowie der Rückbau der Birmensdorferstrasse zu einer zweispurigen Stadtstrasse. Was hier geschah, sei «ein Schritt weg von der autogerechten Stadt hin zu einem Stadtraum, der sich am Quartierleben, der Aufenthaltsqualität und den Bedürfnissen der Fussgänger und Fussgängerinnen orientiert», schrieb die Jury.

Seit dem ersten «Fussgängerschutzpreis» sind dreissig Jahre vergangen. In dieser Zeit wurde eine etwas exotische Nischenveranstaltung ein in der Fachwelt breit anerkannter Preis. ●



Ein Lift verbindet den Bahnhof Baden AG mit dem Limmatufer und über eine Brücke mit Ennetbaden. Foto: Tino Sand

«Von Grossprojekten bis zu kleinen Interventionen»

Im Gespräch zieht der Geschäftsleiter des Verbands Fussverkehr Schweiz Bilanz über die Auszeichnungen der letzten Jahre, und er äussert sich zur Zukunft des sogenannten Langsamverkehrs.

Seit 1987 wird ein Fussverkehrspreis verliehen. Wie hat sich in dieser Zeit der Stellenwert des Fussverkehrs im öffentlichen Bewusstsein verändert?

Thomas Schweizer: Der grosse Wechsel kam nach dem Jahr 2000. Nach und nach sind die Anliegen des Fussverkehrs viel stärker ins Bewusstsein von Behörden und Politik gerückt. Das zeigt sich vor allem darin, dass in grösseren Städten Strategien und Konzepte für den Fussverkehr entwickelt wurden. Ein frühes und wegweisendes Beispiel ist die Stadt Genf mit ihrem «Plan directeur des chemins pour piétons», der 2001 mit dem «Innovationspreis Fussverkehr» ausgezeichnet wurde.

Wie viele Projekte werden jeweils zur Beurteilung eingereicht?

Jeweils rund fünfzig. Viele grössere Projekte sind uns schon aus der Planungsphase bekannt. Es sind aber auch einige, die wir nicht auf dem Radar hatten und die uns in ihrer Qualität dann überraschen. Wichtig ist uns eine möglichst breite Ausschreibung, von Grossprojekten bis zu kleinen Interventionen, denn für den Fussverkehr sind oft auch die Details wichtig.

Nach welchen Kriterien wird juriert, und welchen Stellenwert hat die Ästhetik?

Es muss sich um ein realisiertes Projekt handeln, das man vor Ort anschauen kann. Gelegentlich genügt es, wenn nur eine erste Etappe zu sehen ist. Dann werden einzelne Aspekte genauer angeschaut. Dabei steht die Optik des Fussgängers im Zentrum: Wie ist die Aufenthaltsqualität, die Materialisierung, die Dimensionierung, die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden, und ist das Projekt behindertengerecht? Die Jury achtet explizit auch auf die gestalterischen Qualitäten eines Projekts. Deshalb sitzen im Beurteilungsgremium ja immer auch Architektinnen und Landschaftsarchitekten.

Sind alle Auszeichnungen der letzten dreissig Jahre heute noch gültig?

Grundsätzlich schon. Gewisse ausgezeichnete Projekte sind in die Jahre gekommen und brauchten eine Auffrischung oder Neugestaltung. Das ist auch richtig so. Ein Strassenraum ist stets in Bewegung, die Nutzung, die Ansprüche und die Prioritäten ändern sich. Deshalb gilt: Was ausgezeichnet wird, ist «best practice». Wenn sich die Situation verändert, braucht es Anpassungen.

Was wird Fussverkehr Schweiz in den nächsten Jahren vor allem beschäftigen?

Die Stadt- und Siedlungsreparatur. Das betrifft Gebiete, die in den 1960er- und 1970er-Jahren und aufgrund einer autoorientierten Planungsphilosophie realisiert wurden. Dort wurde viel an Fussgängerinfrastruktur zerstört. Eine unserer Hauptaufgaben besteht weiterhin darin, die Planerinnen und Planer zu sensibilisieren, damit an diesen Orten neue Lebensqualität geschaffen wird.

Wie steht es um das Verhältnis zwischen Fussgängern und Velofahrern?

Auf Verbandsebene treffen wir uns regelmässig. Wir haben ein gemeinsames Positionspapier verabschiedet, und wir setzen uns auch gemeinsam mit den Veloverbänden dafür ein, dass die Veloinfrastruktur optimiert wird – im gegenseitigen Interesse. Velofahrende wollen nicht um die Fussgänger Slalom fahren müssen, und Fussgängerinnen wollen keine Slalomstangen sein.

Bringt der E-Bike-Boom eine neue Dimension in die Diskussion?

Ja, denn heute wird vielerorts gemischter Fuss- und Veloverkehr auf der gleichen Fläche signalisiert. Im Siedlungsgebiet bewährt sich dieses Miteinander auch ohne E-Bikes nicht. Mit dem E-Bike-Boom verstärkt sich der Konflikt, einerseits wegen der Zunahme der Fahrräder. Andererseits verstärkt sich das Gefährdungspotenzial wegen der zunehmenden Motorisierung. Es besteht dringender Handlungsbedarf, die gesetzlichen Bestimmungen und Normen an diese neue Entwicklung anzupassen. Trottoirs und Gehflächen sind den Fussgängern vorbehalten. Fahrräder gehören auf die mit geeigneten velofreundlichen Infrastrukturen ausgestattete Fahrbahn. Ich befürchte aber, dass es noch Jahre dauern wird, bis diese Erkenntnis in entsprechende Regelungen einfliesst. ●



Auf dem ehemaligen Trasse der Furka-Oberalp-Bahn spaziert man heute quer durch Naters VS.
Foto: Michel Bonvin

Trente ans sur des chemins dorés

En 1987, l'Association droits du piéton (ADP) lance pour la première fois un «Concours sur la protection du piéton». Un titre qui en dit long, car à l'époque, la planification de l'espace public porte avant tout sur le trafic automobile urbain en plein boom. Mais au-delà des aspects de protection, l'objectif est aussi déjà de sensibiliser le public à des approches de planification favorables aux piétons et à des réalisations attrayantes.

Deux lauréats – Widen (AG) et Monthey (VS) – sont désignés lors de la première édition du concours. Widen, commune gravitant dans l'orbite de Zurich, a aménagé une route de desserte non linéaire, avec des rétrécissements et des décrochements de chaussée. A Monthey, on a modéré la circulation sur la place Centrale et amélioré la sécurité par des mesures planifiées de façon globale. Lors de la deuxième édition en 1992, un nouvel aspect entre en jeu: la reconquête des centres pour la mobilité piétonne. Six objets se voient décerner un prix principal, dont Uitikon (ZH) et Sursee (LU), exemples emblématiques de localités où un concept de mobilité a servi de base à un réaménagement d'envergure.

En 1995, pas moins de dix objets sont primés. Le réaménagement de la rue du Seyon à Neuchâtel illustre bien l'esprit de l'époque: les piétons se voient restituer une partie de la ville, où un ruisseau urbain s'écoule désormais à ciel ouvert.

Au tournant du millénaire, les préoccupations portent sur les réductions de vitesse, la coexistence de tous les usagers sur les routes, même très fréquentées, et les possibilités de flânerie. L'ADP prend le nom de Mobilité piétonne (aujourd'hui Mobilité piétonne Suisse), et la distinction est rebaptisée «Prix de l'innovation de la mobilité des piétons». En 2001, celui-ci va à Genève, qui a peu à peu mis en œuvre son plan directeur des chemins pour piétons, élaboré dès le milieu des années 1990. Ce plan continue de déployer ses effets à ce jour.

Trois ans plus tard, le prix revient à Granges (SO). L'ouverture de l'autoroute A5 y a permis de détourner le trafic de transit et d'apaiser les rues du centre-ville. En vertu d'un arrêt du Tribunal fédéral, les mesures d'accompagnement sur les tronçons délestés font désormais partie intégrante du projet de contournement et leur financement est partiellement assuré par le budget des routes nationales. Granges en a profité pour supprimer un sous-voie devenu inutile au centre et réaliser une zone de rencontre

ayant le caractère d'une place. Depuis dix ans, le prix porte le nom de Flâneur d'Or. En 2008, il est attribué à Baden pour le réaménagement des berges de la Limmat aux confins de la commune d'Ennetbaden. Une nouvelle passerelle y enjambe la rivière, reliée directement à la gare par un ascenseur. Les habitants de Baden bénéficient ainsi d'un accès rapide à la zone de détente au bord de l'eau, et ceux d'Ennetbaden d'un raccordement à la gare.

Tout aussi ambitieux, le projet «Fil rouge» primé en 2012 transforme le tracé désaffecté de la ligne ferroviaire Furka-Oberalp à Naters (VS) en une liaison piétonne et cycliste de 2,5 kilomètres, nouvelle épine dorsale de la mobilité douce du village.

Comme Granges avant elle, Zurich a bénéficié de fonds issus du budget des routes nationales pour financer les mesures d'accompagnement du contournement ouest de la ville. Parmi les nombreux aménagements réalisés, le Flâneur d'Or 2014 récompense la transformation de l'ancien axe de transit West-/ Sihlfeld-/ Bullingerstrasse en une rue de quartier tranquille – un jalon majeur en matière de réhabilitation urbaine.

Thomas Schweizer, directeur de Mobilité piétonne Suisse, constate une prise de conscience accrue des autorités et des politiques envers les déplacements à pied depuis l'an 2000. A chaque appel de candidatures du Flâneur d'Or, une cinquantaine de projets sont soumis, certains d'une qualité étonnante jusque dans les détails. L'évaluation prend en compte tous les critères de la «marchabilité», la sécurité mais aussi la qualité. A l'avenir, l'accent sera mis sur les réhabilitations urbaines et l'amélioration de la qualité de vie dans l'espace public. S'agissant des rapports piétons/cyclistes, Thomas Schweizer note que la mixité piéton/vélo en localité et sur des surfaces étroites (ex. trottoirs, ruelles) ou répondant à une fonction de détente (ex. rives de lac) n'a pas fait ses preuves et que les conflits sont même appelés à se multiplier vu la popularité croissante des vélos électriques. La place des cyclistes est sur la chaussée, mais encore faut-il qu'une infrastructure adéquate soit mise à leur disposition. «Or les moulins de l'administration tournent lentement, et je crains qu'il faille attendre encore des années avant que cet état de fait soit intégré dans de nouveaux règlements», conclut-il. ●



Wo früher der Verkehr mitten durch Zürich-Wiedikon brauste, treffen sich die Anwohner heute auf neu gestalteten Plätzen. Foto: Marc Latzel

Da trent'anni a spasso sulle vie pedonali

Nel 1987, l'Associazione diritti del pedone (ADP) lanciò per la prima volta il «concorso mirato alla protezione dei pedoni». Se il titolo anticipava i contenuti, va tuttavia considerato che la pianificazione degli spazi pubblici verteva principalmente sul traffico veicolare in forte crescita. L'obiettivo adottato già allora, tuttavia, era quello di sensibilizzare il pubblico ad approcci pianificatori e a realizzazioni che fossero attrattive e favorevoli ai pedoni.

Nel primo concorso il premio principale fu conferito a due progetti, quello di Widen (Argovia) e quello di Monthey (Vallese): il comune di Widen sul passo del Mutschellen fece costruire una strada con restringimenti della carreggiata e deviazioni, sull'onda dell'espansione dinamica dell'agglomerato di Zurigo. Nella Place Centrale di Monthey, invece, il traffico fu ridotto e reso più sicuro con l'adozione di misure pianificatorie globali. I progetti premiati al secondo concorso del 1992 erano focalizzati su un altro aspetto, e cioè sulla riconquista dei centri urbani da parte dei pedoni. In quell'occasione la giuria conferì il premio principale a sei progetti: quelli di Uitikon (Zurigo) e Sursee (Lucerna) erano esemplari per le località, in cui il concetto di mobilità fungeva da base per una riqualificazione importante del tessuto viario esistente.

Nel 1995 la giuria assegnò un premio a dieci progetti: la Rue du Seyon di Neuchâtel è un esempio dello spirito che regnava a quel tempo. Il piano stradale fu ridisegnato, un ruscello riportato alla luce e una parte della città restituita ai pedoni.

Intorno all'anno 2000 ci fu una particolare sensibilità alle questioni legate alla velocità ridotta, alla coesistenza di tutti gli utenti della strada - anche sulle strade trafficate - e alle opportunità di fare delle passeggiate. L'ADP trasformò il suo nome in Mobilità pedonale Svizzera e si concorreva per il «Premio per l'innovazione nel traffico pedonale». Nel 2001 il premio fu conferito a Ginevra, che già a metà degli anni '90 aveva elaborato il Piano direttore degli itinerari pedonali della città di Ginevra, che poi aveva progressivamente attuato. Un piano che si rivela efficace ancora oggi.

Tre anni più tardi il premio è stato conferito a Grenchen, dove l'apertura dell'autostrada A5 ha consentito il trasferimento del traffico veicolare di passaggio, riducendo e fluidificando il traffico delle strade cittadine. Grazie a una decisione del Tribunale federale sulla tangenziale ovest di Zurigo, oggi le misure integrative sul tratto di strada sgravato fanno parte del progetto delle circonvallazioni,

finanziato in parte dal budget delle strade nazionali. Grenchen ha approfittato di quest'opportunità e ha tolto il sottopassaggio, realizzandovi una zona d'incontro con il carattere di una piazza.

Da dieci anni il premio del concorso porta il nome di Flâneur d'Or. Nel 2008 il riconoscimento è andato alla città di Baden per la nuova sistemazione delle rive della Limmat, al confine con Ennetbaden: una passerella pedonale attraversa il fiume e, tramite un ascensore, consente l'accesso diretto alla stazione. Gli abitanti di Baden hanno così ottenuto un accesso rapido a una zona di villeggiatura limitrofa al centro urbano, mentre gli abitanti di Ennetbaden un collegamento diretto alla stazione di Baden.

Altrettanto ambizioso è stato il progetto premiato nel 2012 «Fil rouge» che prevedeva il riuso del dismesso tracciato ferroviario Furka-Oberalp di Naters (Vallese). Il percorso, lungo 2,5 chilometri, costituisce il nuovo fiore all'occhiello del traffico ciclo-pedonale della zona urbana.

Dopo diversi anni, anche la città di Zurigo ha potuto approfittare di ciò che è stato fatto a Grenchen: i fondi per le misure integrative sulla circonvallazione ovest A20 sono stati stanziati dal budget delle strade nazionali. Di tutte le misure di risanamento adottate per le strutture urbane, Flâneur d'Or ha riconosciuto in particolare la riorganizzazione dell'ex asse di transito Weststrasse / Sihlfeldstrasse / Bullingerstrasse in una strada di quartiere poco trafficata - una pietra miliare della rigenerazione urbana.

A colloquio con Thomas Schweizer, il direttore di Mobilità pedonale Svizzera costata che, dopo il 2000, l'importanza che autorità e politici attribuiscono al traffico pedonale è aumentata in modo significativo. Ad ogni concorso di Flâneur d'Or sono stati presentati circa cinquanta progetti, alcuni dei quali hanno mostrato una qualità eccelsa proprio nei dettagli. I progetti sono stati valutati dalla giuria partendo dall'ottica dei pedoni. Si trattava di sicurezza, ma anche di qualità architettoniche. I progetti più vecchi hanno talvolta richiesto l'adeguamento a situazioni nel frattempo mutate. In futuro si tratterà soprattutto di rigenerazione urbana e di miglioramento della qualità della vita negli spazi pubblici. Intervistato sul rapporto pedoni-ciclisti, Schweizer ha confermato che le aree utilizzate in comune non hanno successo e in futuro i conflitti, generati soprattutto dall'aumento delle biciclette elettriche, non potranno che aumentare. Le biciclette dovrebbero poter circolare sulle strade, che però dovrebbero offrire un'infrastruttura favorevole alla viabilità dei ciclisti. «Ma i mulini dell'amministrazione macinano lentamente e temo che ci vorranno ancora degli anni, prima che queste cognizioni siano inserite e implementate in nuove normative», conclude Schweizer. ●

Cham: Lorzenweg

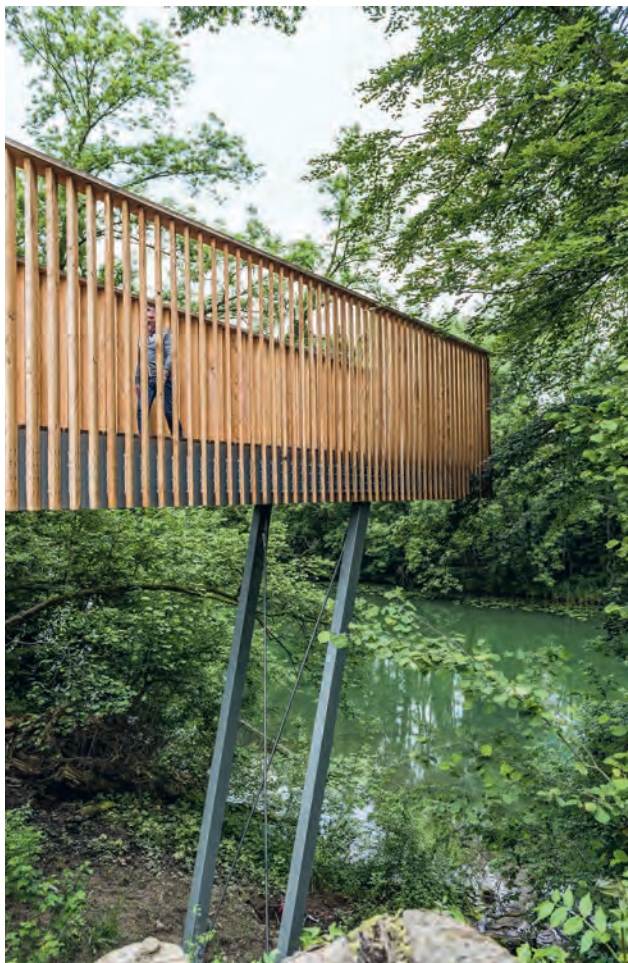
Vor zehn Jahren verankerte der Chamer Gemeinderat den 3,5 Kilometer langen Lorzenweg als Fusswegverbindung zwischen Cham und Hagendorn in seinen Legislaturzielen. 2010 bewilligte das Stimmvolk den Kredit, und im Mai 2015 konnte der Weg eingeweiht werden. Er ist eine attraktive Verbindung, aber auch ein Naherholungsgebiet: Zugänge ermöglichen einen Bezug zum Wasser, eine Kanzel bietet einen Ausblick auf den Stausee, und ein Spielplatz oberhalb der Schönau bietet sich als Treffpunkt für Familien an. Der Weg dient ausschliesslich Fussgängerinnen und Fussgängern. Dank der stufenlosen Gestaltung und dem minimierten Gefälle ist er auch für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen zugänglich. Bereits hat sich hier eine Flaniermeile und Joggingroute etabliert, und der Weg ist Teil des Industriepfades Lorze, der die Geschichte der industriellen Nutzung dokumentiert.

Das Gesamtkonzept und die zurückhaltende, sorgfältige Gestaltung überzeugten die Jury. Sie lobt die ausgezeichnete Einbettung in die örtlichen Verhältnisse, den sensiblen Umgang mit den naturnahen Räumen und das Bemühen um die behindertengerechte Ausgestaltung.

Le Lorzenweg, un chemin pédestre de 3,5 kilomètres qui relie Cham à Hagendorn dans le canton de Zoug, est aussi une zone récréative. Il est accessible pour les fauteuils roulants et les poussettes. Une attention particulière a été accordée à l'environnement naturel. Le concept global et le soin apporté à l'aménagement ont convaincu le jury, qui salue l'intégration du projet dans son contexte, le traitement des espaces naturels et les efforts en matière d'accessibilité aux personnes handicapées.

Il Lorzenweg tra Cham e Hagendorn, con i suoi 3,5 km di lunghezza, non è solo un collegamento pedonale, ma anche un'area di svago di prossimità. L'accesso è riservato esclusivamente ai pedoni, ma il percorso è indicato anche per chi si sposta in sedia a rotelle e per passeggini e carrozzine. Fin dall'inizio è stata riservata un'attenzione particolare all'ambiente naturale. La giuria ha apprezzato il progetto nel suo complesso e la cura con cui è stato realizzato. Ne ha lodato l'integrazione nel contesto, l'approccio agli spazi naturali e l'attenzione ad una riqualificazione che tenesse conto delle esigenze delle persone diversamente abili.

Lorzenweg, Cham ZG, 2015
Auftraggeber: Einwohnergemeinde Cham
Landschaftsarchitektur: ASP, Zürich
Ingenieure: Synaxis Bauingenieure, Zürich
Brücke: Eduard Imhof, Luzern
Kosten: Fr. 3 Mio.



Am Lorzenweg in Cham lädt eine Aussichtskanzel zum Verweilen ein.
Fotos: Andreas Busslinger



Holzplattformen ermöglichen einen direkten Zugang zum Wasser.



Der Lorzenweg zwischen Hagendorn und Cham.

Chur: Fussgängerzone

Die Verbindung vom Bahnhof über den Post- bis zum Martinsplatz ist das Rückgrat der Churer Innenstadt. 1989 nahmen die Stimmbürger das Gesetz für eine verkehrsfreie Altstadt an, doch erst 2008 war die Fussgängerzone in der Altstadt fertiggestellt und der neue Bahnhof inklusive Bahnhofplatz umgestaltet. Das Bindeglied zwischen Bahnhof und Altstadt – die Bahnhofstrasse – wurde danach in zwei Etappen bis 2016 zur Fussgängerzone umgebaut. Ein Plattenbelag aus Andeerer Granit macht die Bahnhofstrasse inzwischen zu einem freundlichen Salon unter offenem Himmel. Sind in der 2012 vollendeten unteren Bahnhofstrasse die Bäume linear angeordnet, so sind sie in der danach realisierten Etappe der oberen Bahnhofstrasse zu Gruppen zusammengefasst. Landibänke, ein Wasserspiel und die «Lotusblüten» des Künstlers Not Vital erzeugen eine lebendige Atmosphäre. Am Postplatz geht der Plattenbelag schrittweise in eine Pflasterung über, die in der Altstadt verlegt ist.

Die Materialisierung und die Möblierung sind für die Jury ein gelungenes Beispiel für eine attraktive Flanierzone. Insbesondere ist sie beeindruckt von der Beharrlichkeit, solch langjährige Realisierungsprozesse konsequent weiterzuvollziehen, und vom Mut der Stadt, die untere Bahnhofstrasse nachträglich von einer Begegnungsinne in eine Fussgängerzone umzuwandeln.

La liaison entre la gare et la Martinsplatz, dans la vieille ville, forme l'épine dorsale du centre-ville de Coire. Le réaménagement de la gare et de la vieille ville a été achevé en 2008, la piétonnisation de la Bahnhofstrasse en 2016. Un dallage en granit d'Andeer, des îlots arborés, des bancs, un jeu d'eau et les «fleurs de lotus» de l'artiste Not Vital créent une atmosphère conviviale. Les aménagements de qualité et le mobilier, choisi avec soin, sont pour le jury un exemple réussi de rues et places où il fait bon flâner.

Il collegamento fra la stazione e Martinsplatz (piazza San Martino) nella città vecchia è l'asse portante del centro di Coira. Nel 2008 è stata completata la zona pedonale della città vecchia e della stazione, che ha il suo punto di collegamento nella Bahnhofstrasse, i cui lavori di riqualificazione sono terminati nel 2016. È stata creata un'atmosfera vivace con il rivestimento di lastre di granito di Andeer, con isole alberate, panchine, un gioco d'acqua e con i «fiori di loto» dell'artista Not Vital. L'attenzione con cui sono stati selezionati i materiali e gli arredi rappresenta per la giuria un esempio riuscito di realizzazione di una zona di passeggio esteticamente riuscita.

Fussgängerzone, Chur GR, 2016

Auftraggeber: Stadt Chur
Projekt: Planergemeinschaft
Ghielmetti / Gemperli / Brunner, Igis
Landschaftsarchitektur: Müller Illien, Zürich (Postplatz)
Kosten: Fr. 6,46 Mio.



Der Plattenbelag aus Andeerer Granit in der Churer Bahnhofstrasse. Fotos: Andrea Badrutt



Bäume und Bänke bilden erholsame Inseln.



Situation

Niederlenz: Kantonsstrasse

Der Aabach und die Kantonsstrasse teilen Niederlenz in zwei Teile. Seit Langem waren die Strasse und die Bachmauern sanierungsbedürftig. Zudem akzentuierte der Strassenraum die Dominanz des motorisierten Verkehrs. Ein erstes, vor über zwanzig Jahren schubladisiertes Projekt war nicht mehr zeitgemäss, weshalb ein neues Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet wurde. Das umfassende Projekt konnte nach einer relativ kurzen Planung genehmigt und die Strasse 2016 in Betrieb genommen werden. Die Strassenbreite wurde im zentralen Abschnitt auf 6,2 Meter reduziert, der Bach stellenweise etwas verschoben. So konnte man grosszügige Vorbereiche schaffen, die den Fussgängern mehr Platz bieten und das Ortsbild aufwerten. Gleichzeitig hat die Gemeinde auch den Dorfplatz neu gestaltet, der nun ein einladender Raum ist.

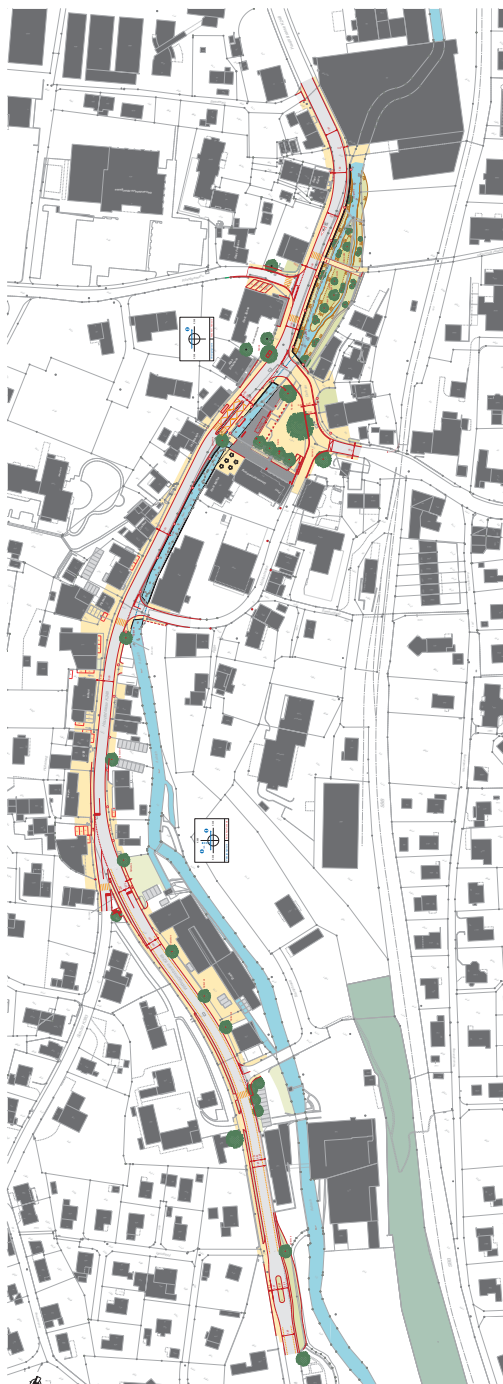
Nach wie vor durchqueren rund 10 000 Fahrzeuge das Dorf; dennoch ist die Jury überzeugt, dass die Attraktivität und die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich erhöht werden konnte. Der Umbau teilte den beschränkten Raum mutig und mit ästhetischem Fingerspitzengefühl neu auf. Dank dem Zusammenspiel von reduzierter Fahrbahn, aufgeweiteten Fussgängerbereichen, der Gestaltung von Fassade zu Fassade und des Einbezugs der Einfallachsen hat die Mitte von Niederlenz heute wieder das Gesicht eines Dorfes.

L'Aabach et la route cantonale coupent le village de Niederlenz (AG) en deux. La route et les berges avaient grand besoin d'être assainies. On en a profité pour rétrécir la chaussée et déplacer par endroits le cours de la rivière, ce qui a permis de dégager des espaces généreux qui valorisent le site. En même temps, la commune a réaménagé la place du village. Certes, 10 000 véhicules continuent de traverser la localité, mais l'attractivité et la sécurité à pied ont été améliorées.

L'Aabach e la strada cantonale dividono Niederlenz in due parti. Sia la strada che gli argini del corso d'acqua necessitavano di un intervento di risanamento. Sulla base del progetto operativo e di riassetto, si è deciso di ridurre la larghezza della strada e in alcuni punti di deviare il corso del torrente. In questo modo sono stati creati ampi spazi a disposizione dei pedoni che hanno riqualificato la località. Contemporaneamente il Comune ha anche provveduto al rifacimento della piazza del paese. Anche se Niederlenz continua ad essere attraversata da circa 10 000 veicoli, è diventata molto più attrattiva e sicura per i pedoni.

Hauptstrasse, Niederlenz AG, 2016

Bauherrschaft: Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Aargau, Gemeinde Niederlenz
Projekt: Metron Verkehrsplanung, Metron Architektur,
Metron Landschaftsarchitektur, Brugg
Kosten: Fr. 13 Mio.



Situation



Zusammen mit der Strasse gestaltete die Gemeinde Niederlenz auch den Dorfplatz neu.



Trotz weiterhin starken Verkehrs ist der Strassenraum für die Fussgänger sicherer geworden.

Riva San Vitale: Piazza Grande

La Piazza Grande nel nucleo di Riva San Vitale è un complesso storico. Con i suoi cinque esercizi pubblici è anche il centro sociale della località. È inoltre censito dall'ISOS, l'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale. Questa località situata all'estremità meridionale del Lago di Lugano è però anche un importante nodo di traffico automobilistico, con conseguenti difficoltà per i pedoni. Con i lavori di riassetto portati a termine nell'autunno del 2015, il Comune ha voluto rendere il centro della cittadina più attrattivo, introducendo il limite di velocità di 30 km/h e riqualificando gli spazi per offrire più sicurezza ai pedoni e indurre gli automobilisti ad una maggiore prudenza. Sono state impiegate due pavimentazioni diverse che rimandano a utilizzi diversi: l'asfalto per il traffico, la pietra naturale per l'area pedonale. La priorità viene data all'uomo e non alla macchina: la pavimentazione in pietra naturale si relaziona perfettamente con le facciate degli edifici storici e crea una continuità tra le zone pedonali, che si raccordano – alternandosi – con le zone di percorrenza veicolari pavimentate in asfalto, cosicché gli automobilisti devono avanzare su questi tracciati con grande cautela.

La giuria ha apprezzato l'utilizzo di queste due pavimentazioni diverse, in particolare poiché le aree pedonali risultano chiaramente identificabili. Sono inoltre stati apprezzati la geometria dei rivestimenti e l'uso congiunto dei due materiali. In questo modo, si è riusciti a realizzare in modo semplice una zona 30 km/h su una strada cantonale.

Die Piazza Grande in Riva San Vitale ist ein historisches Ensemble, aber auch ein Knoten für den Autoverkehr. Die Neugestaltung macht den Dorfkern attraktiver, bietet den Fussgängern mehr Sicherheit und verleitet die Automobilisten zur Vorsicht. Eine Pflästerung geht von Fassade zu Fassade, darin eingelegt ist der Asphalt, jedoch nicht als durchgehendes Band, sondern als einzelne Flächen. So wurde eine Tempo-30-Zone realisiert, bei der die Jury insbesondere der Umgang mit den Belägen überzeugt.

A Riva San Vitale, la Piazza Grande constitue à la fois un ensemble historique et un nœud de circulation important. Le nouvel aménagement renforce l'attrait du centre du village, améliore la sécurité des piétons et incite les automobilistes à la prudence. Dans le pavage qui s'étend de façade à façade ont été insérées des surfaces asphaltées sous forme non pas de ruban continu mais d'îlots. Une zone 30 km/h a ainsi vu le jour, dont le traitement des revêtements, notamment, a convaincu le jury.

Piazza Grande, Riva San Vitale TI, 2015

Committente: Comune di Riva San Vitale
Progettisti: Studio d'Urbanistica Planidea, Canobbio;
Studio d'Ingegneria Lepori, Tesserete
Costo dell'opera: Fr. 1 mio.



La riqualificazione della Piazza Grande di Riva San Vitale rilancia il nucleo storico del paese e offre ai pedoni una sicurezza maggiore.



Situazione



L'adozione di due diverse pavimentazioni induce il traffico motorizzato a moderare la velocità e a prestare maggiore attenzione.

Genève: Place du Vélodrome

Typique des années 1960, la Cité-Jonction comprend une barre d'immeubles avec des magasins et des cafés donnant sur la rue et, à l'arrière, des tours posées sur une dalle. Sur la place triangulaire attenante à la rue du Vélodrome, une route flanquée d'un étroit trottoir bordait autrefois les commerces, alors que le reste servait d'aire de stationnement. Aujourd'hui, un muret en béton divise l'espace en deux: d'un côté, la rue du Vélodrome suit son tracé d'origine, de l'autre, entre le muret et la rangée d'immeubles, s'étend un espace dévolu aux piétons. Une allée piétonne longe les commerces, tandis qu'une place revêtue de gravillons clairs occupe la surface restante. A l'un des angles, une rampe hélicoïdale permet d'accéder à l'esplanade située en toiture. A l'autre extrémité, une surface circulaire en béton, avec sa fontaine et son grand arbre, forme un contrepoids à la rampe.

Le nouvel aménagement est un succès. Preuve en est l'intense fréquentation du site, qui illustre l'importance de l'espace public pour la population, tout particulièrement dans un quartier périphérique aussi dense que celui-ci. Il est remarquable que l'on ait réussi à supprimer la station-service pour agrandir la place. Cet exemple parmi d'autres témoigne de la valeur que la Ville de Genève accorde à l'espace public.

Auf dem Platz vor der Cité Jonction verlief früher eine Erschliessungsstrasse mit einem schmalen Trottoir, der Rest war ein Parkplatz. Heute ist der Platz den Fussgängern vorbehalten und von der Rue du Vélodrome durch eine kniehohe Betonmauer abgetrennt. Am einen Ende des Platzes windet sich eine spiralförmige Rampe empor, am anderen bildet eine runde Betonterrasse mit Brunnen und grossem Baum das Gegenstück zur Rampe. Die intensive Nutzung zeigt: Die Place du Vélodrome ist ein Erfolg.

Un tempo, davanti ai negozi della piazza antistante alla Cité Jonction, si snodava una strada di accesso dal marciapiede esiguo, il resto della piazza era adibito a parcheggio. Oggi la piazza, destinata ai pedoni, è separata da Rue du Vélodrome grazie a un muretto di cemento ad altezza di ginocchio umano. A un'estremità della piazza si apre una rampa a spirale, dall'altra parte le viene contrapposta una terrazza rotonda di cemento con tanto di fontana e albero imponente. Un uso ampio e intensivo di queste aree dimostra che Place du Vélodrome è un elemento urbano di successo.

Place du Vélodrome, Genève, 2017

Maître d'ouvrage: Ville de Genève

Architecte paysagiste: Pascal Heyraud, Neuchâtel

Architectes: Frédéric Perone, Raphaël Nussbaumer, Genève

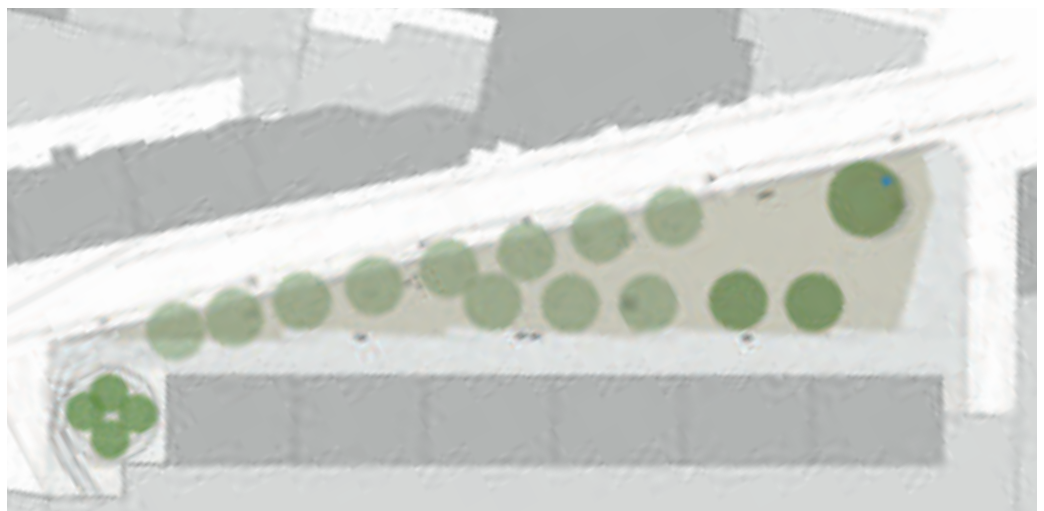
Ingénieurs civils: Michel Buffo; Thomas Jundt, Carouge

Eclairage: Les Eclairagistes Associés, Lyon

Coûts: Fr. 2,5 mio



La place du Vélodrome s'étend entre la barre d'immeubles et un muret en béton. Photo: Didier Jordan



Situation

Winterthur: Gleisquerung

Bei der Unterführung Zürcherstrasse direkt beim Bahnhof Winterthur treffen einer der meistbefahrenen Bahnkorridore der Schweiz, eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt und – im Untergrund – der Flusslauf der Eulach aufeinander. Die Umnutzung des Sulzer-Areals von einem Industriegebiet in einen vielfältig genutzten Stadtteil machte den unattraktiven Kreuzungspunkt zu einem Scharnier zwischen der Altstadt und dem neuen Quartier. Die 2016 eingeweihte Gleisquerung Stadtmitte löst den gordischen Knoten überzeugend: Die Planer führten auf beiden Seiten der Bahn das ursprüngliche Terrain an das Gleisfeld heran. In diese Ebene schnitten sie messerscharf die Rampen für die Unterführung Zürcherstrasse, die Treppen und Lifte für die Fussgänger und die Rampen für die Velos. Beidseits der Bahnlinie entstanden so zwei Plätze, die zum Verweilen einladen, aber auch intensive Bewegungsströme ermöglichen. Zwei Dächer schützen die Abgänge vor dem Regen und verbinden die beiden Plätze über die Gleise hinweg.

Der Jury gefallen die Verbesserungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie erachtet die Plätze, aber auch die Passagen unter den Gleisen als gelungen, obschon es dort wegen des intensiven Fuss- und Veloverkehrs stellenweise zu Konflikten kommen kann. Angesichts der komplexen Situation ist das eine gelungene Stadtreparatur.

La réaffectation de la Sulzer-Areal en un quartier polyvalent a transformé l'intersection entre les voies ferrées et la route, juste à côté de la gare, en une importante zone charnière. Afin d'améliorer la situation insatisfaisante pour les piétons et les cyclistes, les planificateurs ont réhaussé le terrain à la hauteur des rails, procurant suffisamment d'espace pour créer deux places de part et d'autre des rails. Les accès piétons et cyclistes au passage sous voie sont désormais clairs, attractifs et directs.

Il cambiamento di destinazione d'uso dell'area Sulzer in una parte della cittadina, caratterizzata da una pluralità di utilizzi, ha fatto sì che l'incrocio tra strada e ferrovia in prossimità della stazione diventasse uno snodo importante. Per migliorare la situazione, che risultava insoddisfacente sia per i pedoni che per i ciclisti, i progettisti hanno ripristinato l'assetto precedente, inserendo due piazze, una su ogni lato della ferrovia. Sulle piazze si innestano le rampe di accesso alla strada e i punti di partenza ciclo-pedonali. Per la giuria si tratta di un intervento di riqualificazione urbana ben riuscito.

Gleisquerung Stadtmitte, Winterthur ZH, 2016

Bauherrschaft: Stadt Winterthur, SBB, Private
Architektur: Müller & Truniger Architekten, Zürich
Landschaftsarchitektur: Krebs und Herde, Winterthur
Bauingenieure: Lüchinger + Meyer; Gruner + Wepf, Zürich
Verkehr: Stadt Raum Verkehr, Zürich
Kosten: Fr. 30,3 Mio.



Die beiden Plätze der neuen Gleisquerung beim Bahnhof Winterthur, der Salzhausplatz ...



... und der Kesselhausplatz, sind belebte öffentliche Räume.
Fotos: Dominique Marc Wehrli



Situation

Canton de Neuchâtel: Plan directeur

Le canton de Neuchâtel a précisé dans son plan directeur des rives du lac les objectifs, mesures, priorités et responsabilités pour le développement à moyen et long terme du rivage. Ce plan formule des propositions dans les domaines de la nature, de la protection du paysage et du patrimoine, de l'urbanisation et du tourisme, ainsi que des mobilités douces et de la navigation de plaisance. Le sentier du lac, qui existe déjà par endroits, longe les rives dans les lieux d'intérêt touristique; dans les secteurs à vocation naturelle, il se trouve à l'écart des berges. Après des analyses détaillées, un processus participatif a été convenu de préserver la diversité des paysages et des activités. Le nouveau plan directeur vise à optimiser et compléter le réseau pédestre et cyclable, en accordant une importance particulière à la qualité des sentiers.

Grâce à une procédure à large échelle, on a pu trouver un équilibre entre les différentes attentes. Les besoins de loisirs et de protection sont ainsi soigneusement mis en balance. Les communes disposent d'un instrument clair et concret pour la mise en œuvre de ces objectifs ambitieux. Pour en arriver là, il a fallu beaucoup d'intelligence et de compétence – et une bonne dose de persévérance. Avec le plan directeur des rives du lac, le canton, en collaboration avec les onze communes concernées, a accompli un travail de planification exemplaire.

Der Richtplan präzisiert Ziele, Massnahmen und Prioritäten für die mittel- und langfristige Entwicklung des Seeufers. Der stellenweise schon vorhandene Uferweg führt an den touristisch interessanten Orten den See entlang. An naturbelassenen Abschnitten ist er aber vielfach davon abgerückt. In einem langen Prozess kam man überein, die Unterschiedlichkeit der Landschaften zu bewahren. Eines der Ziele ist es, das Fuss- und Velowegnetz zu ergänzen und zu optimieren, wobei die Qualität der Fusswege zentral ist.

Il piano regolatore precisa obiettivi, misure e priorità per lo sviluppo a medio e a lungo termine delle rive del lago. Il lungolago, in parte già esistente, conduce alle attrazioni di interesse turistico a bordo d'acqua. Ci sono tuttavia molti punti in cui ci si allontana dal lungolago per la presenza di tratti lasciati allo stato naturale. Dopo un lungo processo si è deciso di preservare la diversità del paesaggio. Uno degli obiettivi è quello di integrare e ottimizzare la rete di percorsi pedonali e ciclabili, attribuendo un ruolo centrale alla qualità delle vie pedonali.

Plan directeur, rives du lac, Canton de Neuchâtel, 2017

Maître d'ouvrage: Canton de Neuchâtel

Auteurs: Urbaplan; Aquarius

Coûts: Etude de base des paysages et atelier participatif

Fr. 61 000.–; Plan directeur Fr. 86 000.–



Sur les rives du lac de Neuchâtel.

Plan de synthèse

■ Nature, paysage et patrimoine

■ Urbanisation et tourisme

■ Mobilités douces et navigation

La Tour-de-Peilz: Anciens-Fossés

En tant qu'aire de stationnement, la place des Anciens-Fossés a longtemps connu le sort classique des ouvrages de fortification remblayés: bien que située au centre de la bourgade, elle se trouvait du «mauvais» côté et manquait d'attrait. La création d'un parking souterrain a permis de transformer cet espace en zone piétonne. Depuis le milieu de 2015, la cité dispose ainsi d'un lieu de rencontre accueillant dont profitent également les commerces du voisinage. Cet espace tout en longueur est organisé en trois parties: la placette du Temple, qui accueille un jeu d'eau et le marché hebdomadaire, la placette centrale avec un grand couvert et l'entrée du parking, et la placette devant la salle des Remparts où se déroulent spectacles et autres manifestations publiques. Des revêtements distincts soulignent les différentes fonctions, tandis qu'un dallage en pierre naturelle relie les éléments. Clin d'œil à l'ancien fossé, une rigole court sur toute la place. L'intégration de la cour du collège voisin apporte une respiration supplémentaire.

Le jury apprécie la transformation de la place en un élément de liaison dédié à la mobilité douce entre la gare et le lac. Il salue la conception intelligente et les trois séquences spatiales aux caractères distincts. Il relève toutefois les accès au parking particulièrement marquants aux deux extrémités.

Der Bau eines Parkhauses ermöglichte es, den Parkplatz auf der Rückseite des Städtchens als Fussgängerzone zu gestalten. Der lange Raum ist nun dreigeteilt: die Placette du Temple, die Placette Centrale und die Placette vor der Salle des Remparts, die auch als Veranstaltungsort dienen kann. Unterschiedliche Beläge signalisieren die unterschiedlichen Funktionen, wobei ein Natursteinbelag das verbindende Element ist. Zu Fuss dient die Place des Anciens-Fossés in Querrichtung nun auch als Bindeglied zwischen Bahnhof und See.

La costruzione di un autosilo ha consentito di convertire il parcheggio alle spalle della cittadina in zona pedonale. Lo spazio di forma allungata è suddiviso in tre parti: la Placette du Temple, la Placette Centrale e la Placette davanti alla Salle des Remparts, un luogo di manifestazioni. Diversi tipi di pavimentazione segnalano le diverse funzioni, tra cui spicca, come elemento di collegamento, la pavimentazione in pietra naturale. La Place des Anciens-Fossés è ora diventata un collegamento per la mobilità lenta tra la stazione e il lago.

Place des Anciens-Fossés, La Tour-de-Peilz VD, 2015
Maître d'ouvrage: Commune de La Tour-de-Peilz
Architecte paysagiste: Hüslér & Associés, Lausanne
Ingénieur trafic: Team+, Bulle
Ingénieur civil: Daniel Willi, Renens / Montreux
Architecte: Alp'Architecture, Le Châble / Lausanne
Coûts: Fr. 5 mio



La création d'un parking souterrain a permis de transformer la place des Anciens-Fossés en zone piétonne.



Situation



La placette du Temple avec son jeu d'eau et le marché hebdomadaire est devenue un lieu de rencontre accueillant.

Genève: une halte accueillante

Jusqu'à son réaménagement à l'été 2016, la place du Rhône – communément surnommée «place du Oui-Non» en raison de la sculpture qui s'y dresse – était dédaignée et utilisée comme aire de stationnement. Elle invite aujourd'hui à faire une halte sur l'importante liaison piétonne entre la gare, le Rhône et la vieille ville. Le grand banc circulaire, l'arborisation, la fontaine, le nouvel éclairage et le revêtement de sol différencié s'intègrent parfaitement dans le site urbain et créent un lieu de rencontre accueillant.

Bis zum Umbau im Sommer 2016 war die Place du Rhône – im Volksmund wegen einer Skulptur «Place du Oui-Non» genannt – vernachlässigt und als Parkfläche genutzt worden. Heute lädt der Platz an der wichtigen Fusswegverbindung zwischen Bahnhof, Fluss und Altstadt zum Zwischenhalt ein. Die runde Bank, Bäume, ein Brunnen, eine neue Beleuchtung und ein differenzierter Bodenbelag fügen sich gut ins Stadtbild ein und haben hier einen Treffpunkt geschaffen.

Fino alla sua riconversione, avvenuta nell'estate del 2016, la Place du Rhône a Ginevra, chiamata nel linguaggio popolare «Place du Oui-Non» per via della sua scultura, versava in stato di abbandono e veniva utilizzata come parcheggio. Oggi la piazza, situata a un'importante crocevia pedonale tra la stazione, il fiume e la città vecchia, è diventato un luogo di sosta invitante. La panchina rotonda, gli alberi, una fontana, una nuova illuminazione e la pavimentazione differenziata si inseriscono armoniosamente nella città, creando un punto di incontro molto frequentato.

Place du Rhône, Genève, 2016

Maître d'ouvrage: Ville de Genève

Auteurs du projet: Atelier Descombes Rampini, Genève

Coûts: Fr. 664 000.–



Le square de Chantepoulet.

Genève: une oasis en plein centre

Dissimulé derrière les façades des immeubles environnants, le square de Chantepoulet, en plein centre-ville, était une cour négligée qui servait de parking. Avec le réaménagement inauguré en 2015, la Ville a rendu l'endroit aux piétons. Une surface gravillonnée, des arbres supplémentaires et une buvette font de cette place une oasis de calme pour flâneurs urbains. L'assainissement de cette cour n'est qu'un exemple parmi de nombreuses réalisations similaires à Genève.

Der Square de Chantepoulet mitten im Zentrum, versteckt hinter den umliegenden Häusern, war ein zugedachter Hofraum. Mit der 2015 fertiggestellten Umgestaltung hat die Stadt den Ort den Fussgängerinnen und Fussgängern zurückgegeben. Eine Kiesfläche, zusätzliche Bäume sowie eine Buvette machen den Platz zu einer ruhigen Oase für Stadtfleaneure. Die Sanierung des Hofraums ist ein vorbildliches Beispiel für zahlreiche ähnliche Orte in Genf.

La Square de Chantepoulet, al centro della città, nascosta dietro le facciate delle case circostanti, era un cortile trascurato utilizzato come parcheggio. Con la riconversione conclusa nel 2015 la città ha restituito lo spazio ai pedoni. Una pavimentazione acciottolata, altri alberi e un'area di ristoro fanno di questo luogo un'oasi di tranquillità per chi ama passeggiare in città. Il risanamento di questo cortile è un buon esempio per numerosi luoghi analoghi a Ginevra.

Square de Chantepoulet, Genève, 2015

Maître d'ouvrage: Ville de Genève

Auteurs du projet: MSV architectes urbanistes, Genève

Coûts: Fr. 3,265 mio



La place du Rhône avec son banc circulaire. Photo: Nicole Zermatten



La treille en tant qu'élément de liaison.

Versoix: à l'ombre de la treille

Entre 2014 et 2016, Versoix s'est dotée d'un ensemble attrayant à côté de la gare. Le projet comprend plusieurs espaces publics qui favorisent les déplacements pédestres et offrent à la population de nouveaux lieux de rencontre: la place, la cour, le belvédère, le parc et la treille, bordée d'un canal ouvert. La treille relie habilement chacun des espaces et confère au lieu un caractère spécifique et convivial.

Zwischen 2014 und 2016 erhielt Versoix einen neuen attraktiven Ort neben dem Bahnhof. Zum Projekt gehören mehrere öffentliche Räume, die das Zufussgehen fördern und der Bevölkerung neue Treffpunkte bieten. Dank der differenzierten Gestaltung entsteht auf den Terrassen eine einladende Atmosphäre. Die fünf spezifischen Orte sind der Platz, der Hof, das Belvedere, der Park und – als verbindendes und prägnantes Element – die Pergola mit offener Wasserrinne.

Tra il 2014 e il 2016 Versoix si è dotata di un nuovo luogo attrattivo vicino alla stazione. Fanno parte del progetto diversi spazi pubblici che invitano a camminare e che offrono nuovi punti d'incontro agli abitanti. Le terrazze sono state differenziate in modo da creare un'atmosfera invitante. I cinque spazi specifici sono la piazza, il cortile, il belvedere, il parco e, come elemento pregnante e di collegamento, la pergola con un ruscello a cielo aperto.

Espaces publics, Versoix GE, 2016

Maîtres d'ouvrage: Ville de Versoix;
Aton Développement; HRS Real Estate
Mandataire pilote:
Ar-ter atelier d'architecture-territoire, Carouge
Direction des travaux:
CERA bureau d'ingénieurs civils, Genève
Coûts (aménagement de surface): Fr. 13 mio

Zürich-Oerlikon: grosser Bahnhof

Wegen der SBB-Durchmesserlinie musste praktisch der gesamte Bahnhof von Zürich-Oerlikon um- und ausgebaut werden. Dabei wurden die Zugänge von allen Seiten verbessert, die beiden Bahnhofsvorplätze neu gestaltet sowie die Umsteigebeziehungen von Tram und Bus auf die Bahn optimiert. Eine neue Unterführung verbindet Alt- und Neu-Oerlikon. Sie ist grosszügig dimensioniert und ermöglicht ein verträgliches Nebeneinander von Fussgängern und Velos.

La construction de la ligne ferroviaire diamétrale rendait nécessaire la transformation et l'extension de pratiquement l'ensemble de la gare de Zurich-Oerlikon. Les accès ont été améliorés de tous les côtés, les deux parvis réaménagés et les transbordements entre tram, bus et rail optimisés. Un nouveau sous-voie relie les quartiers d'Alt et de Neu-Oerlikon. De dimensions généreuses, il permet aux piétons et aux cyclistes de se côtoyer harmonieusement.

La costruzione della linea diametrale (Durchmesserlinie) ha praticamente reso necessario l'ampliamento e la riqualificazione dell'intera stazione di Zurigo Oerlikon. Nell'ambito di questo progetto sono stati migliorati gli accessi da tutti i lati, si è dato un nuovo assetto alle due piazze antistanti la stazione e sono state ottimizzate le condizioni di trasferimento dei passeggeri dal tram e dall'autobus alla ferrovia. I quartieri della zona vecchia e nuova di Oerlikon sono stati collegati da un nuovo sottopassaggio di notevoli dimensioni, che consente la convivenza pacifica di pedoni e biciclette.

Ausbau Bahnhof Oerlikon, Zürich, 2016

Auftraggeber: Stadt Zürich; SBB; SBB Immobilien
Architektur: 10:8 Architekten Zürich; Feddersen & Klostermann, Zürich; Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau SG; Allemann Bauer Eigenmann, Zürich
Bauingenieure: Locher Ingenieure, Zürich; Bänziger Partner, Zürich; Wild Ingenieure, Küssnacht am Rigi; Gruner Ingenieure, Basel
Kosten: ca. Fr. 450 Mio.



Die neue Quartierverbindung im Bahnhof Zürich-Oerlikon.

Flâneur d'Or

Zum neunten Mal wurde der Wettbewerb um die fussgängerfreundlichsten Projekte der Schweiz durchgeführt. Teilnehmen konnten Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen, Unternehmen sowie Gruppen und Fachleute. Organisator des Wettbewerbs war Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger. Er besteht seit 42 Jahren und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr im Siedlungsgebiet.

Le prix qui récompense des projets favorisant la mobilité piétonne en Suisse a été attribué pour la neuvième fois. Sont admis à y participer des communes, des bureaux d'études ou d'ingénieurs, des organisations, des entreprises ou des groupes, et des spécialistes des aménagements piétons. Le concours est organisé par Mobilité piétonne Suisse. Active depuis 42 ans, l'association est reconnue par la Confédération comme centre de compétences pour les déplacements à pied en localité.

Ha avuto luogo per la nona volta il concorso per la realizzazione dei progetti svizzeri più favorevoli alla mobilità pedonale. Il concorso era aperto ai comuni, agli uffici di pianificazione e di ingegneria, alle organizzazioni, alle aziende, ai gruppi professionali e agli specialisti del settore. Il concorso è stato organizzato da Mobilità pedonale Svizzera, l'associazione professionale dei pedoni. Riconosciuta dalla Confederazione, l'associazione esiste da 42 anni come centro di competenza per la mobilità pedonale nel territorio urbanizzato.

www.flaneurdor.ch



Flâneur d'Or 2017

Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

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

