

Themenheft von Hochparterre, Dezember 2014 |
Cahier thématique de Hochparterre, décembre 2014

Flâneur d'Or 2014

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.*



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

**HOCH
PART
ERRE**

Stadtrenovierung

Bereits zum achten Mal wurde der Flâneur d'Or, der Fussverkehrspreis Infrastruktur, vergeben. Die neunköpfige Jury traf sich an zwei Sitzungen, um die Auszeichnungen und Erwähnungen zu bestimmen. Charakteristisch für diese Austragung ist die grosse Anzahl Eingaben aus der Romandie und dem Tessin; erstmals gingen mehr Dossiers aus der Westschweiz ein als aus der Deutschschweiz. Ein thematischer Schwerpunkt waren dabei die Plätze, wobei Genf mit einem ganzen Strauss von Neugestaltungen besonders auffiel.

In der ersten Sitzung wählte die Jury aus den 46 Eingaben 19 Projekte aus, die sie in der zweiten Runde abschliessend beurteilte. Zwischen den beiden Terminen war genügend Zeit, die Orte zu besichtigen, sodass für die Beratungen eine gute Basis vorhanden war.

Gewonnen haben die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung in der Stadt Zürich. Das ist nicht ein einzelnes Leuchtturmprojekt, vielmehr sind es Dutzende von kleineren und grösseren Interventionen, Platzgestaltungen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, schmalere Fahrbahnen und breitere Trottoirs, Bäume und vieles mehr – ein erstklassiges Stück Stadtrenovierung, das die Fussgängerbeziehungen im Quartier neu knüpft und die Lebensqualität aller verbessert. **Werner Huber**

Réhabilitation urbaine

Le Flâneur d'Or - Prix des aménagements piétons - a été décerné pour la huitième fois. Le jury, composé de neuf personnes, s'est réuni à deux reprises. Pour la première fois, les candidatures romandes ont été plus nombreuses que celles venant de Suisse alémanique. Les places constituaient l'un des grands thèmes de ces projets, et Genève s'est particulièrement fait remarquer en présentant un véritable florilège de nouveaux aménagements.

*Lors de la première réunion, le jury a choisi 19 projets parmi les 46 dossiers soumis. L'évaluation finale a eu lieu quant à elle lors de la seconde réunion. Entre les deux dates, le jury a eu suffisamment de temps pour visiter les lieux. Finalement, les mesures d'accompagnement du contournement ouest à Zurich l'ont emporté. Il ne s'agit pas d'un seul projet phare, mais plutôt de dizaines d'interventions plus ou moins importantes: aménagements de places, mesures de modération du trafic, rétrécissements de la chaussée ou élargissement des trottoirs, arborisation et végétalisation, etc. Le projet constitue par conséquent une réhabilitation urbaine réussie, qui crée de nouvelles liaisons pour les piétons dans le quartier et offre une meilleure qualité de vie. **Werner Huber***

Inhalt | Sommaire

4 Stadtrenovierung im Wohnquartier | *Urbanité retrouvée dans un quartier*

Dank Westumfahrung bekamen die Zürcher Fussgänger mehr Platz. | *Grâce au contournement ouest, les piétons zurichois ont plus d'espace.*

16 Wohnzimmer statt Korridore | *Remettre le piéton au centre*

Beispiele aus dem Ausland – von New York bis Moskau. | *Exemples de l'étranger – de New York à Moscou.*

20 Auszeichnungen | *Distinctions*

Acht vorbildliche Massnahmen – quer durch die Schweiz. | *Huit mesures exemplaires – dans toute la Suisse.*

28 Erwähnungen | *Mentions*

Rundweg, Zentrumsgestaltung, öffentlicher Raum, Temporeduktion und eine verkehrsfreie Dorfstrasse. | *Tour de ville, aménagement d'un centre-ville, nouvel espace public, vitesse réduite et rue piétonne dans un village.*

Impressum | Impressum

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

Verleger und Chefredaktor | *Directeur des publications et rédacteur en chef* Köbi Gantenbein Verlagsleiterin | *Directrice des éditions* Susanne von Arx

Konzept und Redaktion | *Conception et rédaction* Werner Huber Fotografie | *Photographie* Marc Latzel, www.marclatzel.ch Übersetzung | *Traduction et édition française*

Nicole Viaud, Mario Giacchetta Art Direction und Layout | *Direction artistique et mise en page* Antje Reineck Produktion | *Production* René Hornung

Korrektur | *Correction* Lorena Nipkow, Elisabeth Sele, Mario Giacchetta Lithografie | *Lithographie* Team media, Gurtellen Druck | *Impression* Somedia Production, Chur / Coire

Herausgeber | *Editeur* Hochparterre in Zusammenarbeit mit Fussverkehr Schweiz | *Hochparterre en collaboration avec l'association Mobilité piétonne Suisse.*

Bestellen | *Commandes* shop.hochparterre.ch, Fr. 15.–



Flâneur d'Or 2014

Eingereichte Projekte | *Projets soumis*

■ Hauptpreis | *Premier prix*

■ Auszeichnungen | *Distinctions*

■ Erwähnungen | *Mentions*

■ übrige | *autres*

Verkehrskonzepte und -planungen,
Leitbilder | *Concepts et planifications
de mobilité, schémas directeurs*

- 1 Kanton St. Gallen: Gemeinde bewegt
- 2 Lausanne: bancs «Lausanne»
- 3 Le Locle: espaces publics en réseau – passages et déambulations
- 4 Neuchâtel: promenade numérique
- 5 Olten: Neue Wege gehen – Experimentelle Orientierungshilfen
- 6 Schaffhausen: Erlebniskarte «Vom Rauschen zur Stille»
- 7 Zürich: Aktion «Schon entdeckt?»
- 8 Zürich: Flankierende Massnahmen Westumfahrung

Infrastrukturen auf Kantonsstrassen |
Réaménagements de routes cantonales

- 9 Céligny: cheminement piétonnier Crans-Céligny
- 10 Ebikon: Schachenbrücke – eine innovative Quartierverbindung über eine Kantonsstrasse
- 11 Gossau SG: Zentrumsgestaltung Ortsdurchfahrt St. Galler- und Herisauerstrasse
- 12 Lausanne: passerelle de la Sallaz
- 13 Saint-Imier: ConviviaCité
- 14 Sumvitg: Ina zona da tempo 30 per Sumvitg!

Infrastrukturen auf Gemeindestrassen,
Wegen und Plätzen | *Réaménagements
de routes communales, chemins et places*

- 15 Basel: Gestaltung des Altstadtbereichs am Münsterhügel
- 16 Brütten: Umgestaltung Dorfstrasse im Dorfkern
- 17 Burgdorf: Zwei Brücken für den Langsamverkehr
- 18 Canobbio: Il Salotto di Canobbio
- 19 Chur: Neubau Rad- und Fussweg Stampaweg
- 20 Domat/Ems: Aufwertung Ortsdurchfahrt im Dorfkern
- 21 Fribourg: liaison mixte entre la rue de l'Hôpital et Saint-Léonard
- 22 Genève: axe rue de l'Ecole-de-Médecine / pont Hans-Wilsdorf
- 23 Genève: chemin des Coudriers
- 24 Genève: place de Longemalle
- 25 Genève: place Simon-Goulart
- 26 Genève: plaine de Plainpalais
- 27 Genève: rue de Saint-Jean
- 28 Grand-Saconnex: parc du Pommier
- 29 Langenthal: Wuhrplatz
- 30 Lausanne: aménagement de l'espace public du Rôtillon
- 31 Lausanne: installation temporaire Scuba Sallaz-Plage
- 32 Lugano: Passeggiata pedonale-ciclabile lungo il fiume Cassarate
- 33 Lumino: Lumino Bridge
- 34 Martigny: réaménagement de la place Centrale
- 35 Neuchâtel: passerelle du Millénaire
- 36 Olten: Umgestaltung Neue Kirchgasse / Begegnungszone Innenstadt

37 Paradiso: Riqualifica del Centro Comune nell'ambito del Piano particolareggiato del Centro Comune

- 38 Pura: adeguamento urbanistico lavatoio cimitero
- 39 St. Gallen: Neugestaltung der südlichen Altstadt zum Bijou
- 40 Wallisellen: Richti-Arkade Wallisellen
- 41 Winterthur: Rundweg Winterthur
- 42 Yverdon-les-Bains: aménagement paysager et d'espace public à Y-Parc et passage inférieur de la Sallaz
- 43 Zürich: Sechseläutenplatz

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr |
Interfaces de transports publics

- 44 Genève: passerelle de la Paix
- 45 Gland: place de la Gare
- 46 Rorschach: Aufzug beim Bahnhof

Jury

- Gabrielle Bakels, dipl. Ing., Bundesamt für Strassen ASTRA, Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern
- Yves Delacrétaz, professeur en mobilité et transport, Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud
- Werner Huber, dipl. Architekt ETH, Redaktor Hochparterre
- Manuel Peer, Département Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Leiter Siedlungs- und Freiraumentwicklung
- Jordi Riegg, M.Sc. Spatial Development and Landscape Architecture, présidente Mobilità Attiva
- Michael Rytz, dipl. phil. II Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- Milena Scherrer, Dr., dipl. Ing. ETH, Tiefbauamt Stadt Luzern
- Thomas Schweizer, dipl. phil. II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
- Roman Widmer, lic. phil. hist., Schweizerischer Städteverband, Leiter Verkehrspolitik und Politmonitoring

Weitere Informationen | *Informations complémentaires*

Ausführliche Dokumentation aller Eingaben | *Documentation détaillée sur les dossiers soumis*: www.flaneurdor.ch
Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz | *Pour en savoir plus sur l'association Mobilité piétonne Suisse*: www.fussverkehr.ch

Stadtreparatur im Wohnquartier | *Urbanité retrouvée dans un quartier*

Die Westumfahrung und der Uetlibergtunnel ermöglichten in Zürich den Rückbau von Strassen und Plätzen. Fussgängerinnen und Fussgänger haben viel Platz gewonnen. |

A Zurich, le contournement ouest et le tunnel de l'Uetliberg ont permis de réhabiliter rues et places. Les piétons y ont ainsi gagné beaucoup d'espace.

Text | Texte:
Werner Huber

Die Gäste des Cafés du Bonheur sitzen hinter ihrem Cappuccino, blinzeln in die herbstliche Morgensonne und ins Wasserspiel des grossen Brunnens in der Platzmitte. Fussgänger gehen ihres Wegs, Velofahrerinnen kurven über den Platz, dann und wann fährt ein Auto vorbei. Auf der Asphaltfläche vor dem Café manifestieren improvisierte Pflanztröge und eine Schar von Blumentöpfen, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger den Platz in Besitz genommen haben und ihn nicht mehr hergeben werden. Alltag in der Begegnungszone am Bullingerplatz, mitten im Zürcher Stadtkreis 4. Nach Süden öffnet sich die Perspektive der Sihlfeldstrasse, eine breite, städtische Strasse, beidseitig bebaut mit meist älteren Wohnhäusern.

Wenige hundert Meter weiter liegt der Anny-Klawaplatz, der – wie so mancher Zürcher Platz – eigentlich gar kein Platz, sondern eine vierteilige Strassenkreuzung ist. Das tut der Qualität des Ortes mit Bäumen, Kiesflächen und Stadtgrün keinen Abbruch. Man verlangsamt die Schritte, hält inne und sieht, wie sich an der linken Flanke die Hochhausscheibe des Locherguts ins Blickfeld schiebt. Die Stadt als Konglomerat von Bauten unterschiedlicher Epochen, mit Strassen, die zum Flanieren, und Plätzen, die zum Ruhen einladen.

Les clients du Café du Bonheur, assis devant leur cappuccino, clignent des yeux à la lumière du soleil de ce matin d'automne en regardant le jeu d'eau de la grande fontaine qui trône au milieu de la place. Les piétons vont leur chemin, tandis que les cyclistes font un grand virage autour de la place que, de temps à autre, une voiture traverse. Devant le café, sur l'asphalte, des bacs à plantes improvisés et une multitude de pots de fleurs indiquent que les piétons ont pris possession de la place et ne comptent pas y renoncer. Une journée ordinaire dans la zone de rencontre de la Bullingerplatz, au cœur du 4^e arrondissement de Zurich. Au sud s'ouvre une vue en perspective sur la Sihlfeldstrasse, une rue large et urbaine, bordée de chaque côté par d'anciens immeubles d'habitation.

Quelques centaines de mètres plus loin se trouve la place Anny-Klawaplatz qui – comme tant d'autres places zurichoises – n'en est pas une, mais plutôt un carrefour qui ressemble à un puzzle. Cela n'enlève rien à la qualité du lieu, avec ses arbres, ses surfaces de gravier et ses espaces verts. Vous ralentissez le pas, vous vous attardez et vous voyez apparaître dans votre champ de vision la tour du Lochergut, sur le flanc gauche. C'est la ville avec des rues qui invitent à flâner et des places propices à la détente.



Autobahnnetz rund um Zürich | Réseau autoroutier autour de Zurich
 --- bestehend | existant
 --- neue Westumfahrung | nouveau contournement ouest
 — Achse Schimmelstrasse-Seebahnstrasse (Zweirichtungsverkehr) | axe Schimmelstrasse-Seebahnstrasse (circulation bidirectionnelle)
 — Achse Sihlfeldstrasse-Weststrasse (verkehrsberuhigt) | axe Sihlfeldstrasse-Weststrasse (circulation réduite)

Vierzig Jahre provisorisch

Alles ganz gewöhnlich, denkt man. Und man mag sich fragen: Flâneur d'Or – weshalb? Dies aber nur, wenn man nicht weiss, wie es früher hier war: Zweispurig brauste der Verkehr vom Hardplatz her quer durch die Stadt, nur ein Ziel hatten die Lenker vor Augen: die letzte Ampel beim Sihlhölzli, wo endlich die Autobahn begann und die Fahrt frei war – bis zum nächsten Stau. «Westtangente» hiess dieses Verkehrsungetüm, und der Begriff verklärte dessen Brutalität. Eine Tangente berührt eine Kurve an einem Punkt, so haben wir es gelernt. Doch die Westtangente hat die Stadt nicht an einem Punkt berührt, sondern rücksichtslos entzweigeschnitten – und dies gleich doppelt. Denn die Achse Sihlfeldstrasse-Weststrasse hatte ein Gegenstück: die Achse Schimmelstrasse-Seebahnstrasse, wo der Verkehr in der Gegenrichtung floss.

Fast vierzig Jahre lang fuhren täglich 40 000 Fahrzeuge in beiden Richtungen durch das Wohnquartier, und es war für die Bewohner zunächst ein schwacher und dann gar kein Trost mehr, dass die Westtangente bloss als Provisorium deklariert war – bis die drei Expressstrassen-Äste beim Platzspitz zum Ypsilon zusammengeschlossen wären. Das hatten die Planer in den Sechzigerjahren im Sinn, doch liessen die hohen Kosten, das komplizierte Projekt und bald auch der schwindende Fortschrittsglaube der Bevölkerung den Bau des Ypsilons in immer weitere Ferne rücken. Also richtete man Anfang der Siebzigerjahre als Notmassnahme und als Provisorium die Westtangente ein. Damals begrüsst dies viele noch als Rettung vor dem Verkehrskollaps – mehr Lärm und Gestank in den Quartieren waren allerdings der Preis dafür. Bald regte sich der Widerstand, gegen das Ypsilon und auch gegen die Westtangente. Doch mehr als ein Nachtfahrverbot für die Weststrasse, eingeführt 1973, war nicht zu erreichen.

Einen Häuserblock hinter der einstigen Barriere, die Nacht für Nacht dort niederging, wo die Westtangente von der Sihlfeld- in die Weststrasse mündete, liegt heute der Brupbacherplatz. Die eine Hälfte ist dem Arzt und Sozialisten Fritz Brupbacher, die andere Hälfte seiner zweiten Frau Paulette Brupbacher-Raygrodski gewidmet. Auch dieser Stadtraum ist nicht neu. Doch wem wäre es früher in den Sinn gekommen, hier innezuhalten, um die prächtigen Jugendstilfassaden an der Sihlfeldstrasse zu betrachten? Niemandem! Heute gibt es auch hier Bänke, die unter Bäumen zum Sitzen einladen. →

Du provisoire durant quarante ans

Rien d'exceptionnel, direz-vous. Alors, pourquoi avoir obtenu le Flâneur d'Or? Seuls ceux qui ne savent pas à quoi ressemblait le lieu auparavant se posent la question... Depuis la Hardplatz, les voitures déferlaient à travers la ville sur deux voies. Les conducteurs n'avaient qu'un objectif: le dernier feu rouge près du Sihlhölzli, là où l'autoroute commençait enfin, et où la voie était libre – jusqu'au prochain embouteillage. La «tangente ouest», tel était le terme employé pour désigner ce trafic monstrueux et enjoliver la réalité brutale du lieu. Une tangente touche une courbe en un seul point: c'est ce que nous avons appris. Or, la tangente ouest ne touchait pas la ville en un seul point, mais la coupait impitoyablement en deux – et même à deux reprises. Car l'axe Sihlfeldstrasse-Weststrasse avait un pendant: l'axe Schimmelstrasse-Seebahnstrasse, où les véhicules circulaient en sens inverse.

Durant près de quarante ans, 40 000 véhicules ont traversé chaque jour ce quartier d'habitation dans les deux sens. Pour les habitants, ce fut d'abord une maigre consolation quand la tangente ouest fut déclarée provisoire – jusqu'à ce que les trois axes routiers express soient reliés entre eux et forment une bifurcation en Y au Platzspitz. Tel était le projet que les urbanistes avaient en tête dans les années 1960. Toutefois, en raison des coûts élevés ainsi que de la complexité du projet, et bientôt aussi de la perte de confiance de la population dans le progrès, l'idée de construire cette bifurcation en Y s'éloigna de plus en plus. La tangente ouest fut donc créée au début des années 1970 comme une mesure d'urgence provisoire. A l'époque, de nombreuses personnes saluèrent cette décision qui devait sauver les quartiers concernés de la paralysie du trafic – toutefois, le prix à payer était davantage de bruit et de gaz d'échappement. La résistance s'éleva bientôt contre la bifurcation en Y ainsi que contre la tangente ouest. Mais elle ne parvint à obtenir qu'une interdiction de la circulation de nuit dans la Weststrasse, introduite en 1973.

La Brupbacherplatz se trouve aujourd'hui à un bloc d'immeubles derrière l'ancienne barrière qui était abaissée chaque nuit, là où la tangente ouest débouchait de la Sihlfeldstrasse dans la Weststrasse. Une moitié de la place est dédiée au médecin socialiste Fritz Brupbacher et l'autre moitié à sa deuxième femme, Paulette Brupbacher-Raygrodski. Cet espace urbain n'est pas nouveau. →

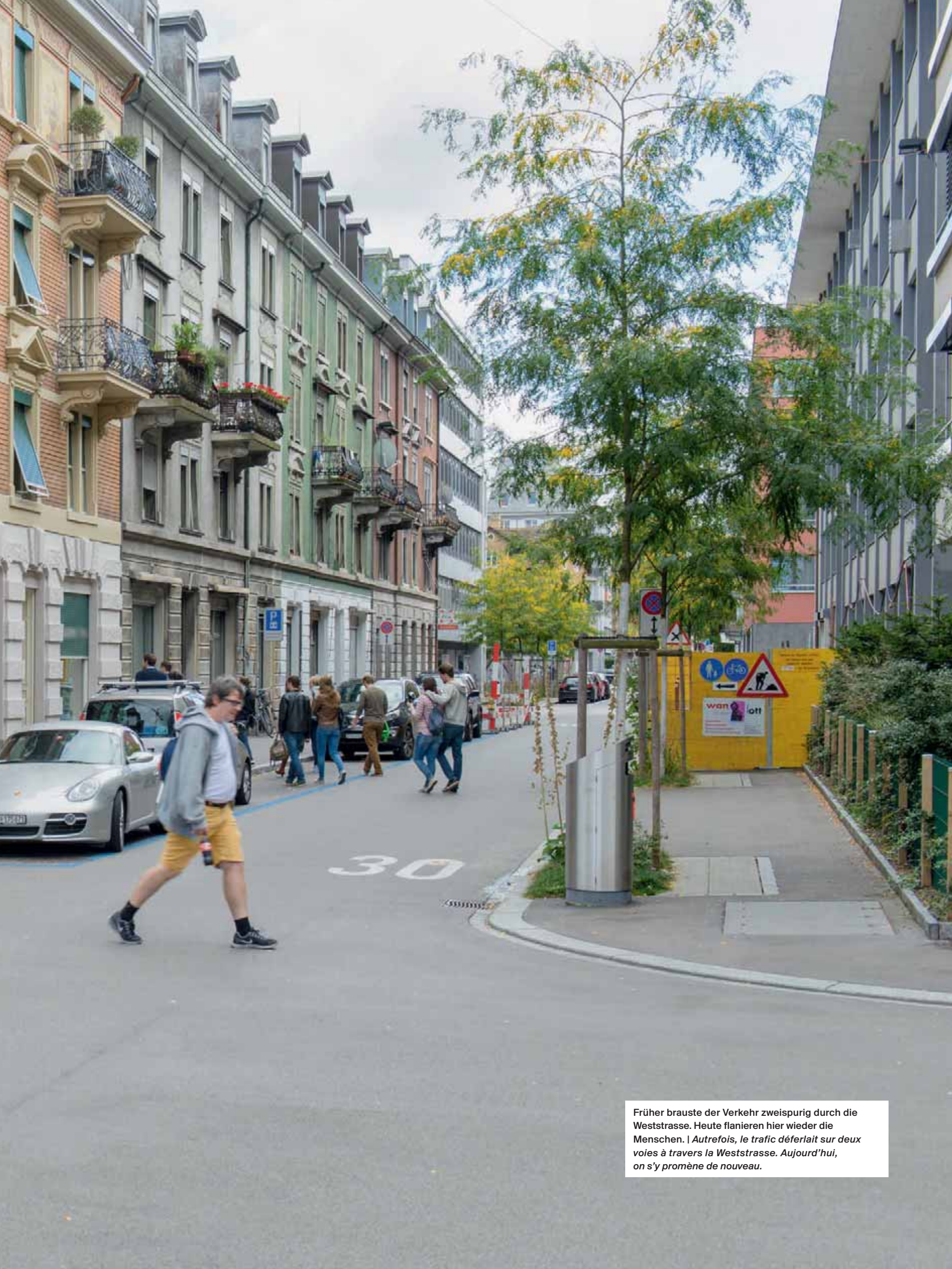


Weststraße



— GUTEN GLÜCK

— GUTEN GLÜCK
WAFFELN
PFANNKUCHEN
GLACE
KAFFEE & BIER
ZIMMER



Früher brauste der Verkehr zweiseitig durch die Weststrasse. Heute flanieren hier wieder die Menschen. | *Autrefois, le trafic déferlait sur deux voies à travers la Weststrasse. Aujourd'hui, on s'y promène de nouveau.*

→ Dass dies möglich wurde, haben Aussersihl und das Sihlfeld dem Bau der Westumfahrung samt Uetlibergtunnel zu verdanken. Die neuen Strassen eröffneten endlich die Chance zur dauerhaften Verkehrsberuhigung. Das war nicht selbstverständlich. Erst ein Bundesgerichtsentscheid verpflichtete den Kanton Zürich, zusammen mit dem Bau der Westumfahrung flankierende Massnahmen festzulegen und bis zur Inbetriebnahme der neuen Autobahnabschnitte zu verwirklichen.

Die Suche nach der Lösung

Dass beim Thema Strassenverkehr die Meinungen der Behörden der Stadt Zürich und des Kantons auseinandergehen, ist bekannt und führt auf politischer Ebene auch immer wieder zu Konflikten. «Diese Spannung war auch in der Arbeitsgruppe aus kantonalen und städtischen Fachleuten zu spüren, die Massnahmen erarbeiteten, um die Stadt vom Verkehr zu entlasten», erinnert sich Pascal Kern. Er arbeitet heute beim Amt für Verkehr des Kantons Zürich, war aber Ende der Neunzigerjahre Projektleiter beim Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner, als es um die Definition des künftigen Verkehrsregimes ging.

Der Rückbau von Sihlfeld- und Weststrasse war unbestritten, der verbleibende Autoverkehr sollte im Gegenverkehr über die Seebahnstrasse geführt werden. Um rund ein Drittel werde der Verkehr mit der Eröffnung der Westumfahrung zurückgehen, rechneten die Planer, und um genauso viel sollte auch die Kapazität der Strassen reduziert werden. Doch wie? Die Reduktion von zwei auf eine Spur würde auch die Kapazität halbieren. Kern erinnert sich, wie es für den Kanton undenkbar gewesen sei, die Seebahnstrasse nur zweispurig zu führen. Für die Stadt hingegen war es klar, dass es so und nicht anders sein musste.

Die politischen Differenzen spielten auf fachlicher Ebene eine untergeordnete Rolle; man suchte gemeinsam nach einer tragfähigen Lösung. Diese war gefunden, als die Planer nachweisen konnten, dass mit Massnahmen an den Knoten – insbesondere mit Abbiegespuren – die vom Kanton geforderte Kapazität erreicht würde. Der Bericht zu den flankierenden Massnahmen Westumfahrung (FlaMaWest) bildete 2001 den Grundstein für die Umgestaltung der Strassen. Das Herzstück war zweifellos der Rückbau der Weststrasse und der Umbau der Seebahnstrasse, doch die Massnahmen umfassten ein grösseres Gebiet, in der Stadt etwa die Birmensdorferstrasse, aber auch die Ortsdurchfahrt in Schlieren. «Der Bericht, der das alles vorschlug, war noch stark <strassenlastig>», stellt Pascal Kern im Rückblick fest: «Es ging darin um den Verkehrsfluss, der Städtebau kam erst später ins Spiel.»

Ein normales Stück Stadt

Am Tag der Eröffnung der Westumfahrung reduzierte die Stadt Zürich die Kapazität der bisherigen Verbindungen. Doch natürlich fuhren die Automobilisten wie gewohnt auf der Sihlhochstrasse in die Stadt und blieben dann stecken. Diese sofortige Reduktion der Kapazität war eine unerlässliche Massnahme, einerseits um zu verhindern, dass sich die entlasteten Strassen gleich wieder auffüllten, andererseits aber auch um ein starkes Signal an die Bevölkerung zu senden. Nach sechs Wochen hatte sich das neue Regime eingespielt.

Mit der Abklassierung der Achse Sihlfeldstrasse-Weststrasse fiel die Zuständigkeit für diese Strecken vom Kanton an die Stadt. Das Tiefbauamt beauftragte die Ingenieurgemeinschaft Heierli-Metron-Müller mit der Ausarbeitung eines Gestaltungskonzepts. Als Projektleiter hat Rupert Wimmer das Vorhaben bis zum Schluss betreut. In einem ersten Schritt analysierten die →

→ *Mais qui aurait autrefois imaginé s'y arrêter pour admirer les façades Art nouveau de la Sihlfeldstrasse? Personne! Aujourd'hui, on trouve ici des bancs qui invitent à s'asseoir sous les arbres.*

Si une telle chose a été possible, c'est à la construction du contournement ouest et du tunnel de l'Uetliberg que les quartiers d'Aussersihl et de Sihlfeld le doivent. Elle a enfin offert la possibilité de modérer durablement le trafic, ce qui n'allait pas de soi. C'est un arrêt du Tribunal fédéral qui obligea le canton de Zurich à prévoir des mesures d'accompagnement pour la construction du contournement ouest et à les appliquer jusqu'à la mise en service du nouveau tronçon d'autoroute.

Recherche d'une solution

On sait que les autorités de la Ville de Zurich et celles du canton ont des opinions divergentes sur la question du trafic routier, ce qui débouche régulièrement sur des conflits au niveau politique. On pouvait aussi ressentir ces tensions dans le groupe de travail constitué de spécialistes cantonaux et municipaux qui élaborèrent les mesures destinées à décharger la ville du trafic routier, se rappelle Pascal Kern. Ce dernier travaille aujourd'hui au Service des transports du canton de Zurich, mais, à la fin des années 1990, il était chef de projet au bureau d'ingénieurs Ernst Basler + Partner lorsqu'il s'est agi de définir le futur régime des transports.

Le démantèlement de la Sihlfeldstrasse et la Weststrasse n'était pas contesté: le trafic routier restant devait passer par la Seebahnstrasse, dans le sens de circulation opposé. Les urbanistes avaient calculé qu'avec l'ouverture du contournement ouest, la circulation diminuerait d'un tiers, de même que la capacité des rues. Mais comment? Le passage de deux à une voie aurait aussi réduit la capacité de moitié. Pascal Kern se rappelle qu'il était alors inconcevable, pour le canton, de ne prévoir que deux voies pour le réaménagement de la Seebahnstrasse. Pour la Ville, il était en revanche parfaitement clair qu'il ne pouvait pas en être autrement.

Les divergences politiques ont joué un rôle secondaire sur le plan technique; on a recherché ensemble une solution viable. Celle-ci a été trouvée quand les urbanistes ont pu prouver qu'il était possible d'atteindre la capacité de trafic exigée par le canton en prenant des mesures au niveau des intersections – en particulier au moyen de voies de présélection. En 2001, le rapport sur les mesures d'accompagnement du contournement ouest (FlaMaWest) posera les bases du réaménagement des rues. L'élément central était sans aucun doute la réduction du trafic dans la Weststrasse et la rénovation de la Seebahnstrasse, toutefois, les mesures englobaient un espace plus vaste, notamment la Birmensdorferstrasse, ainsi que la traversée de Schlieren. Le rapport était encore très favorable à la route, constate Pascal Kern rétrospectivement: «Il s'agissait dans ce rapport de la fluidité du trafic, l'aménagement urbain ne sera pris en compte que plus tard.»

Un quartier urbain normal

Le jour de l'ouverture du contournement ouest, la Ville de Zurich avait bel et bien réduit la capacité des anciennes voies de circulation. Mais, naturellement, les automobilistes continuèrent d'emprunter la Sihlhochstrasse pour aller en ville et y restèrent bloqués. Cette réduction immédiate de la capacité du trafic était indispensable pour empêcher que les rues déchargées du trafic se remplissent à nouveau, mais également pour envoyer un signal fort à la population. Au bout de six semaines, le nouveau régime avait fait ses preuves.

→



Gestaltungskonzept FlaMaWest |

Concept d'aménagement FlaMaWest

Das Gestaltungskonzept im Bereich der flankierenden Massnahmen bezeichnet die wichtigen Stadträume und ihre Qualitäten. |

Le concept d'aménagement pour les mesures d'accompagnement décrit les principales zones urbaines et leurs qualités.

- Städtischer Strassenraum mit hoher kommerzieller Dichte | *Espace-rue urbain à forte densité commerciale*
 - Strassenraum mit ruhigerem, grünem Charakter | *Espace-rue plus tranquille et vert*
 - Städtischer Strassenraum mit niedriger kommerzieller Dichte | *Espace-rue urbain à faible densité commerciale*
 - Baumallee (dicht, mitteldicht, locker) | *Allée d'arbres (dense, moyennement dense, espacée)*
 - Urbaner Platz mit Torsituation | *Place urbaine, accès au quartier*
 - Wichtiger Quartierplatz mit hoher Nutzungsdichte | *Importante place de quartier à forte densité d'utilisation*
 - Quartierplatz | *Place de quartier*
 - Grünräume | *Espaces verts*
 - Wichtige Gebäude | *Bâtiments importants*
 - Schulhäuser | *Ecoles*
- Plan | Plan: Metron





Ein Kran über der ruhigen Weststrasse kündigt von den Veränderungen, die die neue Ruhe auch bringt. | *La grue qui se dresse au-dessus de la tranquille Weststrasse annonce les changements que le calme retrouvé va entraîner.*



מִתּוֹ מִי אֱהוּיָהּ אֵלֶיךָ מִשְׁכַּנְתֶּיךָ יִשְׂרָאֵל



117



Wo heute die Gäste des Cafés und Bistros Salon sitzen, war früher ein Moloch des Verkehrs. |
Là où les clients du café-bistro Salon sont tranquillement assis, la circulation était autrefois colossale.

→ Planer die vorhandenen Stadträume – die Strassen und Plätze – und erarbeiteten daraus ein städtebauliches Konzept. Zwei neue Plätze wurden definiert: der Brupbacher- und der Anny-Klawka-Platz.

Trottoirüberfahrten unterbrechen den Verkehrsfluss der einstigen Transitachse, die Trottoirs sind breiter geworden, Bäume begleiten die verbliebene Fahrbahn, dazwischen sind Parkplätze angelegt. Die Gestaltung ist zurückhaltend und mit dem in Zürich üblichen Repertoire umgesetzt. Das ist richtig, denn die Weststrasse ist immer eine ganz gewöhnliche Quartierstrasse gewesen, nichts Spezielles – bis zu dem Moment, als darauf der Transitverkehr zu brausen begann.

Ein grosser Gewinn für die Fussgänger ist aus Sicht des Planers nicht allein der Rückbau der Transitachse, sondern die Ausstrahlung darüber hinaus: Früher bildeten die parallel verlaufenden Verkehrsströme in der Seebahnstrasse und der Weststrasse eine breite Barriere innerhalb der Stadt. Die Baublocks dazwischen waren tote Räume, oft eigentliche Angsträume. Heute sind diese Querbeziehungen wieder stark, und das Stadtgefüge, obschon es baulich immer vorhanden war, wächst nun auch funktional wieder zusammen.

Christoph Suter, der Fussverkehrsbeauftragte beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, zieht eine positive Bilanz. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger haben sich zwar keine grundlegend neuen Wege ergeben, doch die Qualität der Verbindungen hat sich markant und grossflächig verbessert. Die neue Lebensqualität entlang der Weststrasse manifestiert sich auch in zahlreichen Baustellen. Etliche Häuser erstrahlen in frischen Farben, Altbauten mussten Neuem weichen. Die Mieten steigen, und viele, die zu günstigem Zins an der lauten Strasse gelebt haben, können die Ruhe nicht mehr geniessen, weil sie sich die Wohnung nicht mehr leisten können. Verhindern kann man das nicht, und es wäre zynisch, Lärm und Gestank zu bewahren, um günstige Mieten zu erhalten.

→ Avec le déclassement de l'axe Sihlfeldstrasse–Weststrasse, la responsabilité de ce tronçon est passée du canton à la Ville. L'Office des ponts et chaussées a mandaté la communauté d'ingénieurs Heierli-Metron-Müller d'élaborer un concept d'aménagement. En tant que chef de projet, Rupert Wimmer a conduit les travaux jusqu'à la fin. Dans un premier temps, les urbanistes avaient analysé les espaces existants – rues et places – puis élaboré sur cette base un concept de développement urbain. Deux nouvelles places furent alors créées: la Brupbacherplatz et l'Anny-Klawka-Platz.

Les trottoirs continus interrompent désormais le trafic sur cet ancien axe de transit. Ils ont été élargis, le reste de la chaussée est bordé d'arbres, et des places de stationnement ont été créées entre les deux. L'aménagement a été réalisé avec retenue, en recourant à la panoplie habituelle des urbanistes zurichois. Cette approche se justifie, car la Weststrasse a toujours été une rue de quartier ordinaire, qui n'avait rien de spécial jusqu'au moment où le trafic de transit a commencé à déferler.

Du point de vue de l'urbaniste, le gain pour les piétons va bien au-delà du simple démantèlement de l'axe de transit. Autrefois, le trafic dans la Seebahnstrasse et la Weststrasse, dont les flux étaient parallèles, formait une large barrière au cœur de la ville. Les blocs de bâtiments entre ces rues étaient des espaces morts, voire cauchemardesques. Aujourd'hui, ces interactions sont de nouveau fortes et le tissu urbain, même s'il a toujours existé sur le plan architectural, se développe de nouveau de manière fonctionnelle.

Christoph Suter, délégué piéton à l'Office des ponts et chaussées, tire un bilan positif. Des voies vraiment nouvelles n'ont pas été créées pour les piétons, mais la qualité des liaisons s'est sensiblement améliorée, et ce à grande échelle. La nouvelle qualité de vie le long de la Weststrasse se manifeste aussi par la présence de nombreux chantiers. Beaucoup de bâtiments ont été fraîchement repeints, cer-



Hier floss der Verkehr aus der Weststrasse um die Ecke zum Sihlhölzli. Es war die letzte Ampel vor der Autobahn. | Ici, la circulation débouchait au Sihlhölzli, à l'angle de la Weststrasse. C'était le dernier feu rouge avant l'autoroute.

Ein markanter Neubau steht an einem der einst meistbelasteten Abschnitte der Westtangente, wo sich die Autos vor der Ampel beim Sihlhölzli stauten: das Hochhaus an der Ecke Weststrasse–Werdstrasse. Hier bieten Wohnungen Lebensraum, und im Erdgeschoss lädt das Café-Bistro Salon zu Speis und Trank ein. Es ist das Gegenstück zum Café du Bonheur am Bullingerplatz und eine gute Gelegenheit, den Stadtbummel abzuschliessen – mit Blick auf die Grünanlage gegenüber und den Uetliberg im Hintergrund.

Wer früher über die Weststrasse spazierte oder quer durchs Quartier ging, wollte so schnell wie möglich von A nach B kommen. «Augen zu und durch» war das Motto. Heute ist das Gebiet rund um die einstige Transitachse ein Quartier wie jedes andere auch – und gerade darin liegt die grosse Qualität der «flankierenden Massnahmen Westumfahrung» – eines Wortungetüms, das eine ganz einfache Bezeichnung verdient hätte: Stadtreparatur. ●

Flankierende Massnahmen Westumfahrung, 2012 | Mesures d'accompagnement pour la construction du contournement ouest, 2012

Auftraggeber | Maître d'ouvrage:
Tiefbauamt Stadt Zürich; Amt für Verkehr
Kanton Zürich; Bundesamt für Strassen
Verkehrskonzept | Concept de mobilité:
Ernst Basler + Partner, Zürich
Projekt | Projet: Metron, Brugg
Verkehr / Tiefbau | Transports / Travaux
publics: Heierli Ingenieurbureau
Verkehrstechnik | Technique des transports:
Ingenieurbüro Roland Müller
Kosten | Coûts: Fr. 100 Mio.

tains immeubles anciens ont dû laisser place à de nouveaux. Les loyers augmentent et beaucoup de gens qui avaient bénéficié durant des années de loyers bas dans la rue bruyante ne peuvent pas profiter du calme revenu – ils n'ont plus les moyens de se loger ici. On ne peut pas empêcher cela, mais il serait cynique de ne pas remédier aux nuisances sonores et aux gaz d'échappement pour préserver les loyers bas.

Un nouveau bâtiment se dresse sur un tronçon du contournement ouest qui était autrefois l'un des plus fréquentés et où les voitures formaient des bouchons au feu rouge situé près du Sihlhölzli: la tour à l'angle de la Weststrasse et de la Werdstrasse. Aux étages supérieurs, les logements offrent de nouveaux lieux de vie, tandis qu'au rez-de-chaussée, le café-bistro invite à boire un verre et à manger quelque chose. C'est le pendant du Café du Bonheur de la Bullingerplatz et une bonne occasion de terminer là une balade en ville – avec vue sur l'espace vert d'en face et l'Uetliberg à l'arrière-plan.

Autrefois, lorsque l'on passait dans la Weststrasse, le long de la Sihlfeldstrasse ou dans le quartier, on voulait se rendre le plus rapidement possible d'un point à un autre. Avancer les yeux fermés, telle était la devise. Aujourd'hui, les alentours de l'ancien axe de transit sont devenus un quartier comme un autre – et c'est précisément là que réside la grande qualité des «mesures d'accompagnement du contournement ouest», qu'on aurait pu tout simplement appeler «réhabilitation urbaine». ●



Brupbacherplatz
1861 Brupbacher 1874 - 1883
Zürcher Architekturreferat und Politiker.
In Anlehnung an den ursprünglichen Namen der heutigen Strasse
und in der Hoffnung auf Wertschöpfung

DEMONT REKLAM

**TURICUM
BÄCKEREI**

Hier ist's
Gut zu leben

Lycamobile
Call the world for less

200%
Entree und Ethos Spezialitäten

SPIELRAUM

Lycamobile





Der Brupbacherplatz ist einer von zwei neuen Plätzen, die im Rahmen der flankierenden Massnahmen Westumfahrung entstanden. | *La Brupbacherplatz est une des deux nouvelles places créées dans le cadre des mesures d'accompagnement du contournement ouest.*

Wohnzimmer statt Korridore | *Remettre le piéton au centre*

Der Fussverkehr gewinnt an Bedeutung. Strategien bilden die Basis für die Rückeroberung der Stadt, doch konkrete Beispiele sind unerlässlich. | *Les déplacements à pied gagnent en importance. Bien que la reconquête de la ville passe par de nouvelles stratégies, les exemples concrets sont indispensables.*

Text | Texte:
Werner Huber

Bestrebungen, Städte fußgängerfreundlicher zu gestalten, gibt es weltweit, und bei vielen Beispielen gibt es Parallelen zur Schweiz. So ist die «High Line» in New York, der Fußgängerweg auf einem aufgegebenen Hochbahntrasse, eine Verwandte des Wegs auf dem Lettenviadukt in Zürich oder des Wegs auf dem ehemaligen Trasse der Furka-Oberalp-Bahn in Naters (Flâneur d'Or 2011). Doch oft sind es die unspektakulären Projekte, die die Lebensqualität der Fußgänger verbessern: Informationssysteme wie in London, übergeordnete Konzepte wie in Strassburg oder Brüssel. Auch kleine Schritte führen zum Ziel, wie die sommerliche Umnutzung der Hochleistungsstrasse in eine Fußgängerzone am rechten Seineufer in Paris zeigt. Selbst im Verkehrsmoloch Moskau erhalten die Fußgängerinnen mehr Lebensraum zurück.

Einer der renommiertesten Städteplaner ist Jan Gehl. Er begann seine Karriere als «Stadtflücker» 1965 auf einer Studienreise in Italien, seine Heimatstadt Kopenhagen war sein erstes Versuchslabor. Sein Credo: «Wo gegangen, geredet, gestoppt, geschaut, gegessen und gespielt wird, dort ist eine Stadt lebendig.» Das heisst nichts anderes, als dass die Fußgängerinnen und Fußgänger in einer Stadt die Hauptrolle spielen sollen – so, wie dies bis vor der Massenmotorisierung der Fall war. Sie waren es auch, die über Jahrhunderte das Geflecht von Strassen und Plätzen bestimmt haben. Wenn Jan Gehl und seine Kollegen wieder diesen Massstab ins Zentrum rücken, ist dies ein Zurück zu den Wurzeln unserer Städte.

Diese Rückeroberung der Städte ist ein langwieriger Prozess, der nur gelingt, wenn er breit abgestützt ist. Dazu braucht es eine strategische Grundlage, die das Ziel und den Weg dorthin festhält, aber es braucht auch Schlüsselprojekte, die den Gewinn erlebbar machen – Strategien allein sind zu abstrakt. Oft steht die Umgestaltung von Plätzen am Anfang dieser Entwicklung, Barcelona und Lyon sind Pioniere, die vor über zwanzig Jahren Impulse gegeben haben. Immer mehr Strassenräume, Kreuzungen und Parkplätze werden nun als Erlebnis- und Aktionsräume ausgestaltet. Denn wenn in einer Stadt die öffentlichen Räume nur als Verkehrswege genutzt werden, dann ist das wie ein Haus, das nur aus Korridoren besteht. Aber wir brauchen auch, und vor allem, Wohnzimmer, Küchen und Schlafzimmer – im Haus wie in der Stadt. ●

Dans le monde entier, des efforts sont déployés afin de rendre les villes plus favorables aux piétons, et de nombreux exemples présentent des parallèles avec la Suisse. C'est ainsi que la High Line de New York, dont la construction s'est achevée en septembre, est apparentée à la voie piétonne et cyclable du viaduc du Letten à Zurich ou à celle qui emprunte l'ancien tracé de la ligne ferroviaire Furka-Oberalp à Naters (Flâneur d'Or 2011). Toutefois, ce sont souvent des projets peu spectaculaires qui améliorent la qualité de vie des piétons: des systèmes d'information comme à Londres ou des concepts globaux comme à Strasbourg ou Bruxelles. Souvent, des petites mesures permettent aussi d'atteindre l'objectif, comme le montre la transformation en zone piétonne, pendant l'été, de la voie express rive droite à Paris. Les piétons acquièrent même plus d'espace au sein du trafic moscovite.

Jan Gehl est un des urbanistes les plus renommés. Il a commencé sa carrière comme «rafistolleur urbain» en 1965. Copenhague, sa ville natale, lui a servi de premier laboratoire d'expérimentation. Son credo: «C'est là où les gens se promènent, parlent, s'arrêtent, regardent, mangent et jouent que la ville est vivante.» Autrement dit, ce sont les piétons qui devraient jouer le rôle principal dans la ville – comme cela était le cas avant l'avènement du «tout motorisé». Ce sont aussi les piétons qui, durant des siècles, ont décidé du réseau des rues et des places. Lorsque Jan Gehl et ses collègues replacent ce critère au centre, il s'agit d'un retour aux racines de nos villes.

Cette reconquête des villes est un processus de longue haleine, qui ne peut aboutir que s'il bénéficie d'un large soutien. Cela exige une base stratégique qui définit l'objectif ainsi que la voie à suivre pour y parvenir. Mais il faut aussi des projets clés pour rendre les progrès tangibles – les stratégies à elles seules sont trop abstraites. Ce développement commence souvent par le réaménagement de places, impulsé par des villes pionnières comme Barcelone et Lyon. Un nombre toujours croissant de rues et de parkings sont transformés en zones de découverte et d'action. Car lorsque les espaces publics urbains ne servent qu'à la circulation, c'est comme si une maison était uniquement composée de corridors, alors que nous avons aussi et surtout besoin de salons, de cuisines et de chambres à coucher – dans les habitations comme dans les villes. ●



Wien zu Fuss

Um die Akzeptanz der Fussgängeranliegen breit abzustützen, braucht es eine gute Kommunikation. Vorbildlich agiert die Mobilitätsagentur Wien mit «Wien zu Fuss». Unter diesem Label sind Aktionen zusammengefasst, die die Bevölkerung zum Zufussgehen animieren. Spazierrouten lenken den Blick auf die unbekannteren Aspekte der Stadt. Die «Geh-Cafés» sind geführte Stadtrundgänge, in deren Anschluss bei Kaffee diskutiert wird – auch über Vorschläge aus der Bevölkerung. Dafür steht die «Wunschbox» zur Verfügung, wo Anliegen für das eigene Quartier übers Internet eingebracht werden können. Das «Streetlife Festival» zeigt jeweils im September, dass die Strasse nicht nur Verkehrs-, sondern auch Lebensraum ist. Schliesslich wurde kürzlich der Prototyp eines Leitsystems aufgestellt, der die Wege durch Wien nach dem Vorbild von «Legible London» lesbarer macht. Foto: C. Fürthner / MA 28

Vienne à pied

Une bonne communication est nécessaire pour que l'acceptation des piétons soit largement étayée. Avec «Vienne à pied», l'Agence de la mobilité agit de façon exemplaire. Plusieurs opérations visant à inciter la population à se déplacer à pied sont regroupées sous ce label. Dans le cadre de visites guidées, des itinéraires choisis attirent le regard sur des aspects méconnus de la ville. Les «Geh-Cafés» sont des visites guidées qui se terminent par une discussion – portant aussi sur les idées proposées par les habitants – autour d'un café. Une «boîte à idées» a été prévue à cet effet: on peut y déposer des idées pour son propre quartier. Chaque mois de septembre, le Streetlife Festival montre que la rue constitue également un espace de vie. Enfin, un prototype de système de signalisation, qui doit rendre plus lisibles les rues de Vienne, a été mis en place récemment. Photo: C. Fürthner / MA 28



Neue Wege in New York

In der amerikanischen Metropole hat sich die Lebensqualität der Fussgängerinnen und Fussgänger in jüngster Zeit spürbar verbessert. Weltweite Schlagzeilen machte die «High Line», der Fussweg auf dem ehemaligen Eisenbahnviadukt im Südwesten Manhattans. Auf grosses Echo stösst auch die Sperrung von Abschnitten des Broadways für den Autoverkehr. Unter Einbezug der Bevölkerung realisiert das «Department of Transportation» unterschiedliche Massnahmen mit Zeithorizonten von zehn Monaten bis zehn Jahren. Das Ziel: Jede New Yorkerin gelangt

in höchstens zehn Minuten Fussweg zum nächsten hochwertigen öffentlichen Raum. Ausserdem reduziert die Stadt auf vielen Strassenabschnitten die Höchstgeschwindigkeit um fünf auf 25 Meilen pro Stunde. Dies, um die erschreckend hohe Zahl von Verkehrstoten zu senken.

Nouvelles voies à New York

La qualité de vie des piétons s'est sensiblement améliorée dernièrement dans la métropole américaine. La High Line, ce parc suspendu créé sur une voie ferrée désaffectée à Manhattan, a fait les gros titres des journaux dans le monde entier.

La fermeture à la circulation de certains tronçons de Broadway a aussi rencontré un large écho. En collaboration avec la population, le Department of Transportation prévoit et met en œuvre différentes mesures, petites et grandes, avec un horizon de dix mois à dix ans. Objectif visé: chaque New-Yorkais doit pouvoir rejoindre à pied, en dix minutes au plus, l'espace public de qualité le plus proche. En outre, la Ville a abaissé la vitesse maximale autorisée dans de nombreuses rues de 30 à 25 miles à l'heure, pour réduire le nombre effarant de morts dus aux accidents de la route.

→



Lesbares London

Das Londoner Strassennetz ist ein Labyrinth. Für ihre Fusswege zogen selbst 45 Prozent der Londoner das dafür untaugliche U-Bahn-Schema zu Hilfe. Basierend auf Erhebungen, auf der Analyse der Stadtstruktur und den Bedürfnissen der Fussgänger entwickelte die Designagentur Applied das Fussgängerleitsystem «Legible London» (Lesbares London). Desse zentralen Element sind Stelen, auf denen Stadtplanausschnitte in unterschiedlichen Massstäben die nähere und weitere Umgebung zeigen. Diese Pläne sind in Laufrichtung orientiert, und sie informieren darüber, was in fünf-, zehn- oder zwanzigminütiger Fussdistanz erreichbar ist. 2007 wurde der Prototyp aufgestellt, und für die Olympischen Spiele im Sommer 2012 führte man «Legible London» in der Innenstadt ein. Eine Evaluation Ende 2013 zeigte, dass das System auf grosse Akzeptanz stösst.

Londres lisible

Le réseau des rues londoniennes est un vrai labyrinthe. Pour se déplacer à pied, 45% des Londoniens préfèrent avoir recours au plan du métro, pourtant inadéquat. En s'appuyant sur des sondages, une analyse de la structure de la ville et les besoins des piétons, l'agence de design Applied a développé le système d'information pour les piétons Legible London (Londres lisible). Des bornes où sont affichés des plans à échelles variables des environs plus ou moins éloignés en sont l'élément principal. Ces cartes sont orientées dans le sens de la marche et indiquent les lieux que l'on peut atteindre à pied en cinq, dix ou vingt minutes. Le prototype a été testé en 2007, et Legible London a été mis en place dans le centre-ville au cours de l'été 2012, à l'occasion des Jeux olympiques. En 2013, une enquête a montré que le système était très bien accueilli.



Fussgängerprozent in Strassburg

Wie andere Städte, hat auch Strassburg einen Fussverkehrsplan ausgearbeitet. Er umfasst zehn Punkte und hat einen Zeithorizont bis 2020. Bemerkenswert ist ein Vorschlag, der sich mit dem oft schwierigen Verhältnis der beiden Langsamverkehrsteilnehmer Velo und Fussgänger befasst: Die Konflikte, die hier oft entstehen, will die Stadt mit verschiedenen Massnahmen – Sensibilisierung, Ausbau der Velowege, bessere Abstellmöglichkeiten – entschärfen. Bei Projekten des öffentlichen Verkehrs will

Strassburg ein «Fussgängerprozent» einführen. Mit dem Geld sollen zum Beispiel Haltestellen und Bahnhöfe für Fussgängerinnen und Fussgänger besser erreichbar gemacht werden.
Foto: Philippe de Rexel, Office de Tourisme de Strasbourg et sa Région

Le 1% piéton à Strasbourg

A l'instar de nombreuses autres villes, Strasbourg a élaboré un Plan piéton. Celui-ci comprend dix points et doit être réalisé d'ici 2020. Il se distingue par une proposition visant à régler le rapport

piétons-cyclistes qui pose souvent problème: la ville veut prendre plusieurs mesures pour désamorcer les conflits dans ce domaine – sensibilisation, développement des pistes cyclables, meilleures possibilités de garer les vélos. Pour les projets portant sur les transports publics, Strasbourg compte instaurer le 1% piéton. Cette part de budget devrait notamment servir à rendre les arrêts de transports publics et les gares plus facilement accessibles aux piétons. Photo: Philippe de Rexel, Office de Tourisme de Strasbourg et sa Région



Brüssels grüne Promenade

Die «Promenade Verte» ist ein Rundweg für Fussgänger und meist auch Velofahrerinnen von über 60 Kilometern Länge. Er durchquert Parks, Naturschutzgebiete und weitgehend unberührte Landschaften. Einzelne Abschnitte des Weges existieren bereits und müssen nur hergerichtet werden, andere Teile sind noch zu bauen. Der «Bois de la Cambre» im Süden ist ein beliebtes Naherholungsgebiet der Brüsseler Bevölkerung und ein wichtiges Glied des in sieben Abschnitte unterteilten Wegs. Sie sind einheitlich signalisiert. Piktogramme geben auch Hinweise zum Miteinander von Fussgängerinnen und Velos.

Promenade verte à Bruxelles

Longue de plus de 60 kilomètres, la Promenade Verte est un circuit pour les piétons et, en grande partie aussi, pour les cyclistes. Elle traverse des parcs, des zones protégées et des paysages largement intacts. Certains tronçons existaient déjà et ont simplement dû être réaménagés, alors que d'autres doivent encore être construits. Au sud, le bois de la Cambre est une zone de loisirs de proximité très appréciée des Bruxellois et un important maillon de cette promenade subdivisée en sept tronçons, qui sont signalés de façon homogène. Des pictogrammes renseignent aussi sur la cohabitation entre promeneurs et cyclistes.

Therapie für Moskau

Seit dem Zusammenbruch des Kommunismus hat das Auto in Moskau hemmungslos vom öffentlichen Raum Besitz ergriffen. Dabei wären in der Innenstadt die meisten Ziele bequem zu Fuss zu erreichen. Während andernorts Bürgerinitiativen am Anfang der Rückeroberung des öffentlichen Raums stehen, sind in Russland solche partizipativen Prozesse weitgehend unbekannt. Hier sind es die Behörden, die der Stadt mehr Fussgängerfreundlichkeit verordnen: Als der für die Umwelt zuständige Stadtrat an einer Tagung ein Referat von Jan Gehl hörte, wusste er: Diesen Mann brauchen wir! Gehl erkannte das grosse Potenzial der Stadt. Bereits kleine Massnahmen können viel bewirken: Trottoirs wurden von parkierten Autos geräumt und Parkverbote nicht nur eingeführt, sondern auch durchgesetzt.

Thérapie pour Moscou

Depuis l'effondrement du communisme, la voiture s'est appropriée sans scrupule l'espace public, alors que la plupart des destinations pourraient être atteintes à pied dans le centre-ville. Ailleurs, des initiatives citoyennes annoncent le début de la reconquête de l'espace public, mais de tels processus participatifs sont largement inconnus en Russie. Ici, ce sont les autorités qui ordonnent que la ville devienne plus favorable aux piétons. Lors d'un congrès, le conseiller municipal préposé à l'environnement avait entendu un exposé de Jan Gehl. Il a tout de suite su que c'était l'homme de la situation! Jan Gehl a reconnu le potentiel de la ville. De petites mesures peuvent déjà avoir un fort impact: les trottoirs ont été débarrassés des voitures et des interdictions de stationner ont non seulement été introduites, mais elles sont appliquées.



Strand auf dem Pariser Pflaster

«Sous les pavés la plage» («Unter dem Pflaster der Strand»), skandierten die Pariser Studierenden an ihren Demonstrationen im Mai 1968. Heute liegt der Strand nicht unter, sondern auf dem Pflaster: Jeden Sommer wird die «Voie Georges Pompidou», die Hochleistungsstrasse am rechten Seineufer, für einen Monat zum Stadtstrand. Sand, Holzdecks und Liegestühle sorgen für Ferienstimmung, Cafés und Bars laden zum Verweilen ein, und es gibt viel Platz für verschiedene Freizeitaktivitäten. «Paris Plages» heisst diese Aktion, die seit 2002 durchgeführt wird. Deren Vorläufer war ab Mitte der Neunzigerjahre die zunächst sonntägliche Sperrung der Uferstrasse. Seit den frühen Neunzigerjahren gibt es Bestrebungen, die Ufer neu zu gestalten. 2010 wurde dazu ein Konzept verabschiedet, dessen erster Teil 2012 – die bessere Zugänglichkeit am rechten Ufer – realisiert war. Foto: Joséphine Brueder

Du sable sur les pavés parisiens

«Sous les pavés la plage», criaient les étudiants parisiens lors de la révolte de mai 1968. Aujourd'hui, la plage ne se trouve pas sous, mais sur les pavés: chaque été, la voie Georges-Pompidou – la voie rapide qui longe la rive droite de la Seine – se transforme en plage urbaine pendant un mois. Sable, terrasses en bois et chaises longues créent une ambiance de vacances, des cafés et des bars invitent à s'attarder, et l'on peut y pratiquer diverses activités de loisirs. Cette opération baptisée Paris Plages a lieu depuis 2002. Elle avait été précéedée au milieu des années 1990 par la fermeture le dimanche de la voie sur berge. Depuis le début des années 1990, des efforts sont déployés pour réaménager les rives et à cette fin, un concept a été approuvé en 2010. Une première partie, portant sur un meilleur accès de la rive droite, a été réalisée en 2012. Photo: Joséphine Brueder

Auszeichnungen | Distinctions

Genève: Place de quartier

La place Simon-Goulart a été aménagée vers 1950, lors de la rénovation du quartier Saint-Gervais. Depuis 1962, elle servait de parking. La nouvelle place se base sur le revêtement qui couvre les trottoirs de Genève: un béton clair, compartimenté par une trame de joints. Il est complété par une longue surface en béton anthracite sans joints. Près de l'église, un bassin-fontaine apporte une touche particulière. Le long du rideau d'arbres et de la haie qui borde la rue s'étend une plateforme en bois, sur laquelle se dressent des bancs, des tables et des «sofas».

L'idée de supprimer le parking pour y réinstaller une place de quartier a convaincu le jury. Située à l'intersection de plusieurs axes piétons du centre-ville, elle permet diverses affectations grâce à son design différencié. La zone de rencontre adjacente offre une transition entre le trafic motorisé et la place.

Quartierplatz

Die Place Simon-Goulart entstand in den 1950er-Jahren im Rahmen des Umbaus des Quartiers Saint-Gervais. Seit 1962 war da ein Parkplatz. Basis für die Neugestaltung ist der Belag der Genfer Trottoirs: eine helle, mit einem Fugenraster unterteilte Betonfläche. Darin ist eine lange, fugenlose Fläche aus anthrazitfarbenem Beton eingelassen. Gegen die Kirche hin setzt ein grosses Wasserbecken einen Akzent. An die Baum- und Heckenreihe gegen die Strasse schmiegt sich ein Holzdeck an, aus dem die Sitz- und Liegemöbel herauswachsen.

Die Rückführung des Parkplatzes in einen Quartierplatz hat die Jury überzeugt. Der Platz liegt an einem Schnittpunkt verschiedener Fussverkehrsachsen im Zentrum und lässt dank der differenzierten Gestaltung unterschiedliche Aktivitäten zu. Die seitlich angrenzende Begegnungszone stimmt den motorisierten Verkehr auf den Platz ein und bremst ihn ab.

Place Simon-Goulart, Genève, 2013

Maître d'ouvrage | Bauherrschaft: Ville de Genève
Projet | Projekt: Atelier Descombes Rampini, Genève;
B. Ott & C. Uldry, bureau d'ingénieurs civils, Genève;
LEA Eclairagistes, Lyon
Coûts | Kosten: Fr. 4,56 Mio.
Photos | Fotos: Alain Grandchamp



La fontaine de la place Simon-Goulart constitue une attraction à Genève. | Der Brunnen ist eine Attraktion auf der Place Simon-Goulart in Genf.



Une plateforme en bois avec des tables, des bancs et des «sofas» invite à la détente. | Ein Holzdeck mit Tischen, Bänken und «Sofas» lädt zum Verweilen ein.



Plan de situation | Situationsplan

Martigny: Nouveau cœur

La place Centrale à Martigny a été aménagée en 1818. Au fil du temps, ce lieu convivial était devenu un parking. A la suite de deux concours, elle a retrouvé ce qui faisait son charme: les platanes, les terrasses des restaurants et l'ambiance méditerranéenne. Un revêtement en granit unifie le tout, tandis que les différents espaces qui la composent – le pavage rouge là où l'on peut flâner devant les magasins, les terrasses et aires de repos sous les platanes, la fontaine et le jeu d'eau – sont différenciés. La surface réservée au trafic motorisé a été fortement réduite.

Le jury salue le fait que les arbres et le mobilier urbain permettent de percevoir la place comme une juxtaposition de petits espaces, mais trouve le kiosque à musique trop imposant. Quant au trafic automobile, il reste présent. Or, en été, la place est déjà interdite aux véhicules pour certaines manifestations; une transformation en zone piétonne serait donc possible. La place Centrale pourrait gagner en importance si l'avenue de la Gare était rénovée. Le processus participatif a impressionné le jury: le projet a fait l'unanimité.



La place Centrale à Martigny est redevenue un lieu calme. | Die Place Centrale in Martigny ist ein Ort der Ruhe geworden.



L'ambiance méditerranéenne prédomine. | Südländisches Flair bestimmt die Atmosphäre.

Neues Herz

Die Place Centrale in Martigny wurde 1818 angelegt. Im Lauf der Zeit verkam dieser Ort des sozialen Austausches zum Parkplatz. Nach zwei Wettbewerben sind die charakteristischen Elemente wieder da: die schattenspendenden Platanen, die Restaurantterrassen und das mediterrane Flair. Ein Granitbelag bindet den Raum zusammen, Teilräume sind differenziert: die rote Pflasterung im Flanierbereich vor den Läden, Terrassen und Ruhebereiche unter den Platanen, Brunnen und Wasserspiel. Die Fläche für die Motorfahrzeuge wurde stark reduziert.

Die Jury lobt, dass die Bäume und das Mobiliar den Platz kleinteilig erlebbar machen, störte sich aber an der zu wuchtigen Wirkung des Musikpavillons. Der Autoverkehr ist weiterhin präsent. Im Sommer oder für Veranstaltungen ist der Platz aber schon jetzt verkehrsfrei, eine Umwandlung in eine Fußgängerzone wäre jederzeit möglich. Die Place Centrale könnte an Bedeutung gewinnen, wenn die Avenue de la Gare ebenfalls neu gestaltet würde. Die Jury war aber beeindruckt vom Partizipationsprozess: Das Projekt stiess auf keine Opposition.

Place Centrale, Martigny, 2012

Maitre d'ouvrage | Bauherrschaft:

Ville de Martigny

Projet | Projekt: Audigier & Pilet, Montreuil / Paris;

Aurel Design Urbain, Cassis (F)

Réalisation | Realisierung:

Bureau d'ingénieurs Moret & Associés, Martigny;

DT Architecture, Martigny; Alpatec Ingénieurs civils,

Martigny; Tecsa Ingénieurs-Conseils, Conthey

Coûts | Kosten: Fr. 8,8 Mio.



Plan de situation | Situationsplan

Saint-Imier: Traversée de ville

La route cantonale à Saint-Imier est un axe de communication suprarégional, mais elle fait aussi partie intégrante du centre-ville avec ses magasins et ses restaurants. Le projet ConviviaCité est convaincant. Il a conservé sa fonction d'axe de circulation tout en valorisant l'espace de la rue. Les façades ont été rénovées, la largeur de la chaussée réduite et les trottoirs élargis. De plus, les trottoirs continus ont été aménagés aux embranchements. Entre la place du Marché et la place du 16-Mars, une bande centrale permet de traverser la route en deux étapes. Les trottoirs ne présentent pas d'arête: on a préféré poser une bande en pierre naturelle dont l'angle d'inclinaison et la différence de niveau sont faibles.

Le jury constate que l'absence de bords de trottoir fait penser à un «shared space», un espace partagé. L'effet de porte, les îlots centraux et la chaussée à voie centrale banalisée permettent certes de réduire la vitesse. Mais du fait du faible niveau des trottoirs, les voitures peuvent facilement mordre sur la surface piétonne, et les trottoirs servir de parking.

Stadtdurchfahrt

Die Kantonsstrasse in Saint-Imier ist eine überregionale Verbindungsachse, aber auch Teil des Ortszentrums mit Läden und Restaurants. Das überzeugende Projekt «ConviviaCité» behält die Funktion der Verkehrsachse bei, wertet aber den Strassenraum auf. Dieser wurde von Fassade zu Fassade neu gestaltet. Die Fahrbahnbreite wurde reduziert, die Trottoirs sind verbreitert und im Bereich der Einmündungen durchgehend angelegt. Zwischen der Place du Marché und der Place du 16 Mars wurde ein Mittelstreifen erstellt, der es erlaubt, die Strasse in zwei Etappen zu überqueren. Anstelle einer harten Trottoirkante wurde ein Natursteinband mit geringem Neigungswinkel und kleinem Niveauunterschied verlegt.

Die Jury stellt fest, dass das Fehlen harter Bordsteinkanten an einen «Shared Space» erinnert. Eingangstor, Mittelinseln, Kernfahrbahn und eine durchgängige Reduktion der Fahrbahnbreite reduzieren die Geschwindigkeit. Ein Nachteil der sanften Trottoirkante ist, dass Autos leicht auf die Gehflächen ausweichen und diese zum Parkieren nutzen können.

ConviviaCité, Saint-Imier, 2011–2014

Maitre d'ouvrage | Bauherrschaft: Canton de Berne, Office des ponts et chaussées; Ville de Saint-Imier
Projet | Projekt: RWB Jura, Porrentruy
Coûts | Kosten: Fr. 11 Mio.



Plan de situation | Situationsplan



Le trafic reste important. | Der Verkehr ist nach wie vor erheblich.



Bandes centrales, bande en pierre naturelle, trottoir continu. | Mittelstreifen, Natursteinband, Trottoirüberfahrt.



A Saint-Imier, une bande centrale permet de traverser la route cantonale en deux étapes. | Ein Mittelstreifen soll es ermöglichen, die Kantonsstrasse in Saint-Imier in zwei Etappen zu überqueren.

Lumino: Gelbe Brücke

Die auffällig gelbe Fussgängerbrücke in Lumino, dem untersten Dorf an der Südflanke der San Bernardino-Route, verbindet die durch den Fluss Riale Grande getrennten Gemeindeteile, das Dorfzentrum mit Kindergarten und Schule im Westen und die Wohngebiete im Osten. Die 16 Meter lange und 2,5 Meter breite Brücke ist der Kern einer neuen Fuss- und Radwegachse. Sie verläuft parallel zur stark belasteten Kantonsstrasse und ermöglicht einen sicheren Schulweg.

Die Jury lobt die gelungene Kombination von Statik und Ästhetik. Erstaunlich kostengünstig ist ein neuer Raum mit hoher Aufenthaltsqualität entstanden, der mit Sitzgelegenheiten am Ufer zum Verweilen einlädt und der dem ländlichen Standort gerecht wird. Die Brücke wurde fertig angeliefert und mit einem Kran auf die Fundamente platziert. Das Bauwerk hat eine lange Geschichte: 1991 wurde die Verbindung mit einem Volksbegehren verlangt, 22 Jahre später konnte sie eingeweiht werden.

Un pont jaune

A Lumino, au pied du versant sud de la route du San Bernardino, une passerelle jaune vif relie les parties de la commune séparées par le torrent du Riale Grande: le centre, à l'ouest, avec son jardin d'enfants et son école, et les zones résidentielles, à l'est. Long de 16 mètres et large de 2,5 mètres, ce pont est le point névralgique d'un nouvel axe de circulation pédestre et cyclable. Il longe la route cantonale à fort trafic et permet aux écoliers d'accéder sans danger à l'école.

Le jury salue l'alchimie réussie entre statique et esthétique. Ainsi, un espace de séjour de qualité a vu le jour pour un prix étonnamment modique. Les bancs installés sur la rive invitent à musarder. Le pont, livré «clé en main», a été placé sur les fondations à l'aide d'une grue. Cet ouvrage a une longue histoire: réclamé en 1991 par une initiative populaire, il n'a été inauguré que vingt-deux ans plus tard.

**Fussgänger- und Velobrücke, Lumino, 2013 |
Pont pédestre et cyclable, Lumino, 2013**

Bauherrschaft | *Maitre d'ouvrage:*

Municipio di Lumino

Planung | *Conception:* Studi Associati, Lugano,

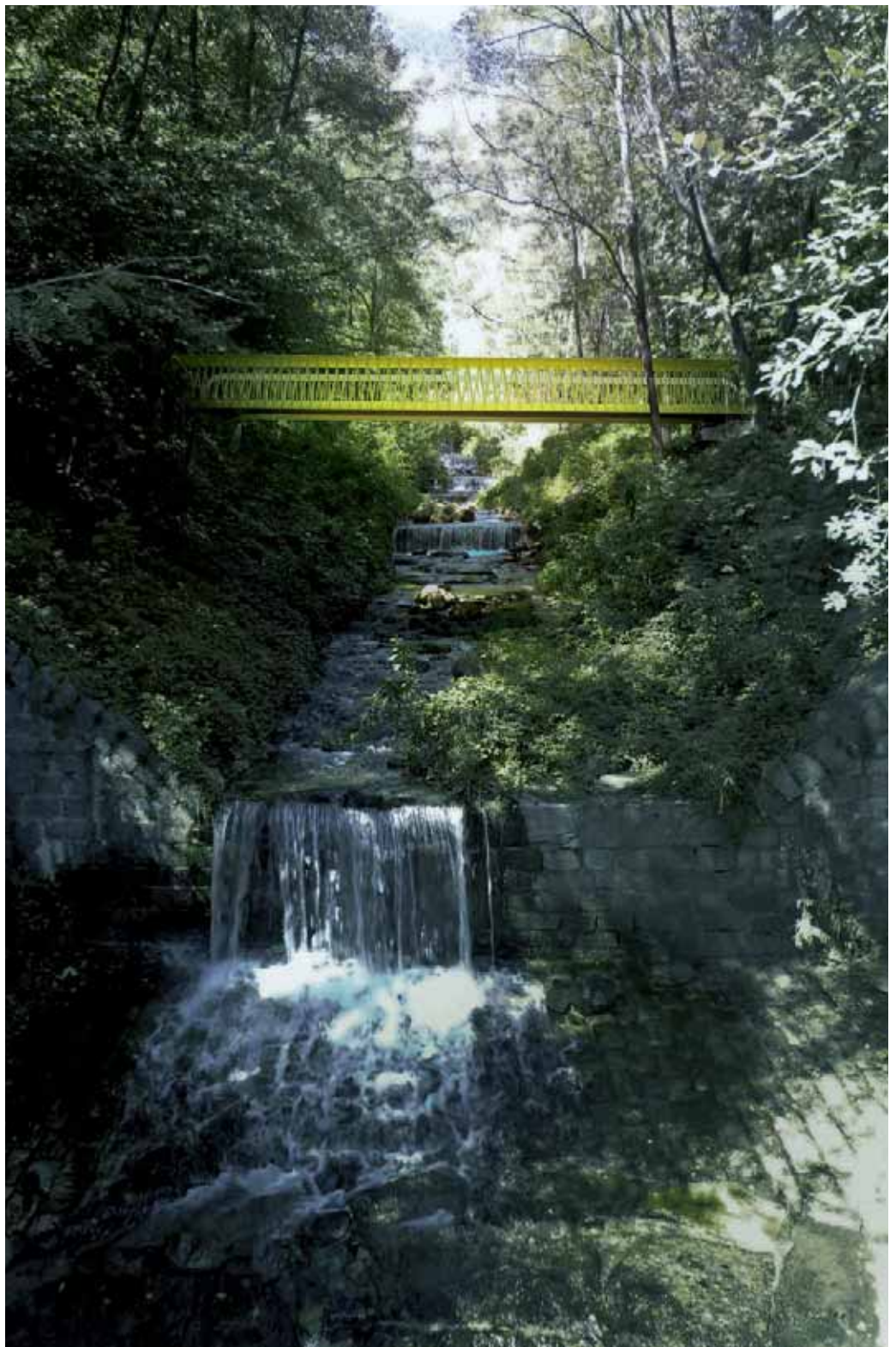
Paolo Della Bruna

Projekt | *Projet:* Blueoffice Architecture, Bellinzona;

Pini Swiss Engineers, Lugano

Konstruktion | *Construction:* Tuschmid, Frauenfeld

Kosten | *Coûts:* Fr. 75 255.–



Die Fussgängerbrücke in Lumino ist ein starkes Zeichen in der Landschaft. |
La passerelle de Lumino constitue un signal fort dans le paysage.



Kurz, aber effektiv: die gelbe Brücke. |
Petit mais bien visible: le pont jaune.

Zürich: Stadtsalon

Der Sechseläutenplatz ist Zürichs zentraler Veranstaltungsort. Der grösste Teil war eine Wiese, die sich aber meist als brauner Acker präsentierte, vor dem Opernhaus lag ein Parkplatz. Der Bau des Parkhauses Opéra gab den Anstoss, die Fläche neu zu gestalten. Ein Belag, bestehend aus 110 000 Valsen Quarzitquadern, bildet die Fläche, auf der zwei Pavillons stehen. Fünf Bauminseln mit 56 Bäumen fassen den Platz und sorgen für Schatten. Ein Wasserspiel belebt eine Ecke. Die Menschen nahmen den Platz sofort in Beschlag und liessen sich auf dem Steinparkett nieder. Hundert Stühle stehen zur Verfügung.

Die Jury betrachtet den Platz als grossen Gewinn für die Stadt. Sie lobt, dass der Parkplatz verschwunden und die Fläche offen und frei zugänglich ist. Dem edlen und angenehmen Stein ist es zu verdanken, dass sich so viele Menschen auf dem Platz niederlassen. Für die Flanierenden ist der Sechseläutenplatz ein fantastischer Salon, aber er erschliesst keine neuen Wege.

Salon urbain

A Zurich, la Sechseläutenplatz accueille de nombreux événements. On y trouvait jusqu'ici une pelouse souvent brunâtre et un parking devant l'Opéra. La construction du parking souterrain de l'Opéra a fourni l'occasion de réaménager cet espace. Le revêtement de la place est composé de 110 000 blocs de quartzite de Vals. Deux pavillons s'y dressent aujourd'hui. Cinq îlots plantés de cinquante-six arbres ont été créés en bordure et apportent de l'ombre, tandis qu'un jeu d'eau vient animer un angle de la place. Les habitants se sont immédiatement approprié cet espace en s'asseyant par terre, cent chaises étant par ailleurs à disposition.

Le jury considère que cette nouvelle place est un grand atout pour la ville de Zurich. Il apprécie la disparition du parking extérieur ainsi que le côté ouvert et librement accessible de cet espace. Si autant de gens viennent s'y asseoir, c'est grâce au choix d'une pierre noble et agréable. Pour les promeneurs, la Sechseläutenplatz est comme un fantastique salon, mais elle ne crée pas de nouveaux liens dans la ville.

Sechseläutenplatz, Zürich, 2014

Bauherrschaft | *Maître d'ouvrage:*
Stadt Zürich, Tiefbauamt
Projekt | *Projet:* Generalplanerteam Opus One
(Zach + Zünd Architekten, Heyer Kaufmann Partner
Bauingenieure; Vetschpartner Landschafts-
architekten, Perolini Baumanagement;
Amstein + Walther Gebäudetechnik)
Kosten | *Coûts:* Fr. 17 Mio. (Platzgestaltung)
Fotos | *Photos:* Michael Haug



Zürich hat einen neuen Ort zum Verweilen: den Sechseläutenplatz. | Zurich possède un nouveau lieu où flâner: la Sechseläutenplatz.



Ein Café belebt den Rand des Platzes. | Un café anime le bord de la place.



Ein leichtes Relief kennzeichnet den Ort des Wasserspiels. | L'emplacement du jeu d'eau est marqué par un léger relief.



Situationsplan | Plan de situation

Neuchâtel: Passerelle

L'ouverture du quartier Gare / Crêt-Taconnet aux piétons et aux vélos était déjà ancrée dans le plan directeur de la Ville de Neuchâtel en 1994. Le projet figurait aussi dans le projet d'agglomération de 2010. Le nom de la passerelle du Millénaire fait référence aux mille ans de la ville, fêtés en 2011. Cet ouvrage en acier, en béton et en verre enjambe la rue de Gibraltar, située en contrebas, et relie la gare et l'Espace de l'Europe, où se trouvent les bâtiments de la Haute Ecole spécialisée, à l'UniMail dans le quartier de Bel-Air.

Le jury salue cette construction exigeante, qui s'inscrit harmonieusement dans une topographie difficile. Il a été impressionné par la planification à long terme, qui a débouché sur sa réalisation. Grâce à une intégration précoce des propriétaires fonciers, une solution sans obstacles a pu être trouvée. Le jury regrette que le trottoir de la rue de Gibraltar soit toujours aussi étroit et aurait aimé une meilleure séparation des zones de circulation au carrefour.

Passerelle

Schon 1994 wurde im Richtplan für die Stadt Neuenburg die Erschliessung des Gebiets Bahnhof / Crêt-Taconnet für den Langsamverkehr verankert, und im Agglomerationsprogramm von 2010 war das Projekt auch aufgeführt. Zwei Jahre nach der Millenniumsfeier der Stadt wurde 2013 die 40 Meter lange Passerelle eröffnet. Die Konstruktion aus Stahl, Beton und Glas überspannt die in einem Einschnitt verlaufende Rue de Gibraltar. Sie verbindet den Bahnhof und den Espace de l'Europe mit seinen Bauten der Fachhochschule mit der Universität im Quartier Bel-Air.

Die Jury lobt die ansprechende Konstruktion, die sich gut in die nicht einfache Topografie einfügt. Sie war auch von der langfristigen Planung beeindruckt. Dank frühem Einbezug der Grundeigentümer wurde eine hindernisfreie Lösung gefunden. Bedauert wird, dass das Trottoir entlang der Rue Gibraltar zu schmal bleibt, und auf der Carrefour Gibraltar wünschte sich die Jury eine bessere Trennung der Verkehrsflächen.

Passerelle du Millénaire, Neuchâtel, 2013

Maître d'ouvrage | Bauherrschafft:
Direction de l'urbanisme de la Ville de Neuchâtel,
avec prise en compte des différentes
propriétaires fonciers | Planungsamt der Stadt
Neuenburg unter Einbezug verschiedener
Grundeigentümer
Projet | Projekt: Bauart Architectes, Neuchâtel;
GVH Ingénieurs civils, Saint-Blaise
Coûts | Kosten: Fr. 1,555 Mio.



A Neuchâtel, la passerelle relie l'Espace de l'Europe près de la gare au quartier de Bel-Air. | Die Passerelle in Neuenburg verbindet den Espace Europe beim Bahnhof mit dem Quartier Bel-Air.



La passerelle est située à mi-parcours du chemin piéton qui longe les voies ferrées. | Der Fussweg verläuft parallel zu den Gleisen, die Passerelle sitzt in der Mitte.

Pura: Verkehrsfreie Insel

Pura liegt auf einer Sonnenterrasse oberhalb von Caslano. Die Via Poschiesa, die von der Kantonsstrasse zum Friedhof, zum Schulhaus und zur Kirche führt, wurde für den Verkehr gesperrt und umgestaltet. Der neue Fussweg führt um die Kirche herum zum Friedhof. Ein mittiges Band aus grossformatigen Granitplatten und die Pflasterung am Rand prägen das Bild. Auch die Umgebung zwischen Kirche, Friedhof und Schule wurde umgestaltet. So entstand ein verkehrsfreies Dorfzentrum mit einem Brunnen und einer grossen Pappel, die den Kinderspielplatz beschattet.

Die Jury lobt die Materialwahl, das Handwerk und den Mut, den Ort grundlegend neu zu gestalten. Beeindruckt war sie vom geschickten Umgang mit den Höhendifferenzen. Sorgfältig eingefügte Natursteinmauern – die Friedhofsmauer diente als Vorbild – und der differenzierte Granitbelag bilden einen edlen Raum. Mauern grenzen auch die zwei Parkierungsebenen deutlich ab und setzen das Thema der in Tessiner Bergdörfern typischen engen Gassen in einer modernen Form um. Störend ist die aus groben Granitblöcken gefertigte Wand unterhalb der grossen Pappel.

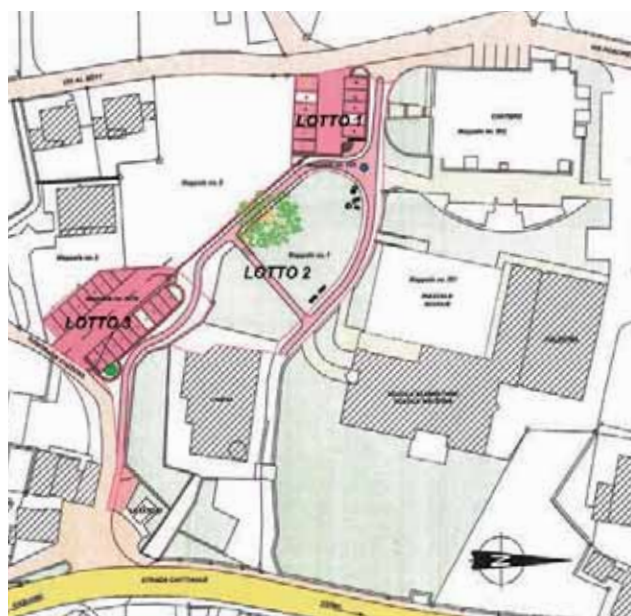
Ilot sans voitures

Pura est situé sur un plateau ensoleillé au-dessus de Caslano. La Via Poschiesa, qui conduit de la route cantonale au cimetière, à l'école et à l'église, a été transformée en voie piétonne. Celle-ci mène jusqu'au cimetière en contournant l'église. Elle se distingue par sa bande centrale en dalles de granit et son pavage latéral. Les alentours ont aussi été réaménagés. C'est ainsi qu'est née, au centre du village, une zone piétonne avec une fontaine et un grand peuplier qui donne de l'ombre à la place de jeu.

Le jury salue le choix des matériaux, le métier des artisans et la transformation radicale du lieu. Il a été impressionné par l'habile utilisation des dénivellations. Des pierres naturelles soigneusement insérées – le mur du cimetière a servi d'exemple – et le revêtement de différents types de granit forment un ensemble élégant; des murs délimitent clairement les deux zones de stationnement et confèrent un aspect moderne aux étroites ruelles typiques des villages de montagne tessinois. En revanche, le mur en blocs de granit grossier sous le grand peuplier dérange.

Adeguamento urbanistico lavatoio cimitero, Pura, 2011

Bauherrschaft | *Maître d'ouvrage*: Municipio di Pura
Projekt | *Projet*: Marco Bausch, Pura; Studio BRC, Agno
Revitalisierung | *Revitalisation*: Pedrazzini Costruzioni, Lugano; Pavinord, Bellinzona;
Implenia, Bioggio; Montemarano Donato, Pura
Kosten | *Coûts*: Fr. 1,1 Mio.



Situationsplan | *Plan de situation*



Das Tessiner Dorf Pura hat ein neues Zentrum erhalten. | *Le village tessinois de Pura a un nouveau centre.*



Ein Band aus grossformatigen Granitplatten ist von einer Pflasterung eingefasst. | *Une bande centrale en dalles de granit grand format est bordée par un pavage.*



Ein Brunnen ergänzt die Gestaltung. | *L'aménagement est complété par une fontaine.*

Yverdon-les-Bains: Epine dorsale

Avec ses 50 hectares, l'Y-Parc à Yverdon est l'un des premiers et des plus vastes parcs technologiques de Suisse. Un axe de mobilité douce long d'un kilomètre, la promenade des Sciences, traverse le site, longeant le canal du Buron. Elle est constituée d'une bande en béton bordée d'une surface argilo-calcaire. Les arbres dispensent de l'ombre, et les bancs et les tables invitent à s'y attarder. Le passage inférieur de la Sallaz permet aux piétons et aux cyclistes de rejoindre la ville en toute sécurité.

Ce concept de desserte est exemplaire aux yeux du jury, notamment parce que l'axe central a été déjà entièrement réalisé, bien que seuls quelques bâtiments aient été construits. Les collaborateurs des entreprises qui s'y installeront jouiront, dès le premier jour, d'un cadre attrayant. La liaison avec la ville doit encore être améliorée.



L'environnement favorable aux piétons est déjà là; le parc technologique doit encore s'agrandir. | Die fussgängerfreundliche Umgebung ist schon da, der Technologiepark wird erst noch wachsen.

Rückgrat

Der Y-Parc in Yverdon ist mit 50 Hektaren einer der ersten und grössten Technologieparks der Schweiz. Durchs Areal verläuft eine fast einen Kilometer lange Langsamverkehrsachse entlang des Buron-Kanals, die Promenade des Sciences. Sie besteht aus einem Betonband und einer daran anschliessenden Ton-Kalkstein-Fläche. Bänke und Tische laden zum Aufenthalt ein, Bäume spenden Schatten. Die Unterführung La Sallaz gewährleistet eine sichere Fuss- und Veloverbindung Richtung Stadt.

Dieses Erschliessungskonzept ist in den Augen der Jury vorbildlich, insbesondere weil die zentrale Achse bereits vollumfänglich erstellt wurde, obschon erst wenige Gebäude gebaut sind. Die Mitarbeitenden der Firmen, die sich hier ansiedeln werden, geniessen vom ersten Tag an eine attraktive Umgebung. Noch verbesserungswürdig ist die Verbindung in die Stadt.

Y-Parc, Yverdon-les-Bains, 2011

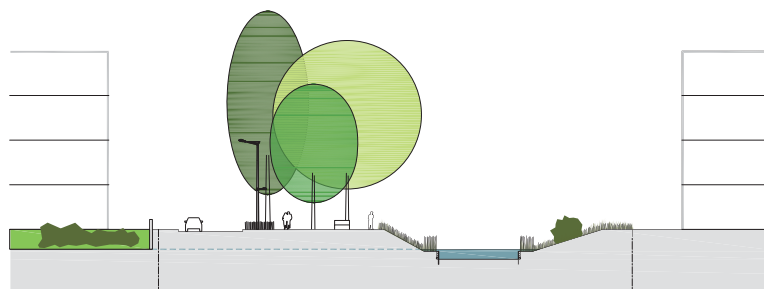
Avenue des Sciences, passage inférieur de la Sallaz
Maître d'ouvrage | Bauherrschaft:

Ville d'Yverdon-les-Bains

Projet | Projekt: Atelier Descombes Rampini,
Genève (architectes en chef);

Perret-Gentil + Rey & Associés, ingénieurs civils,
Yverdon-les-Bains

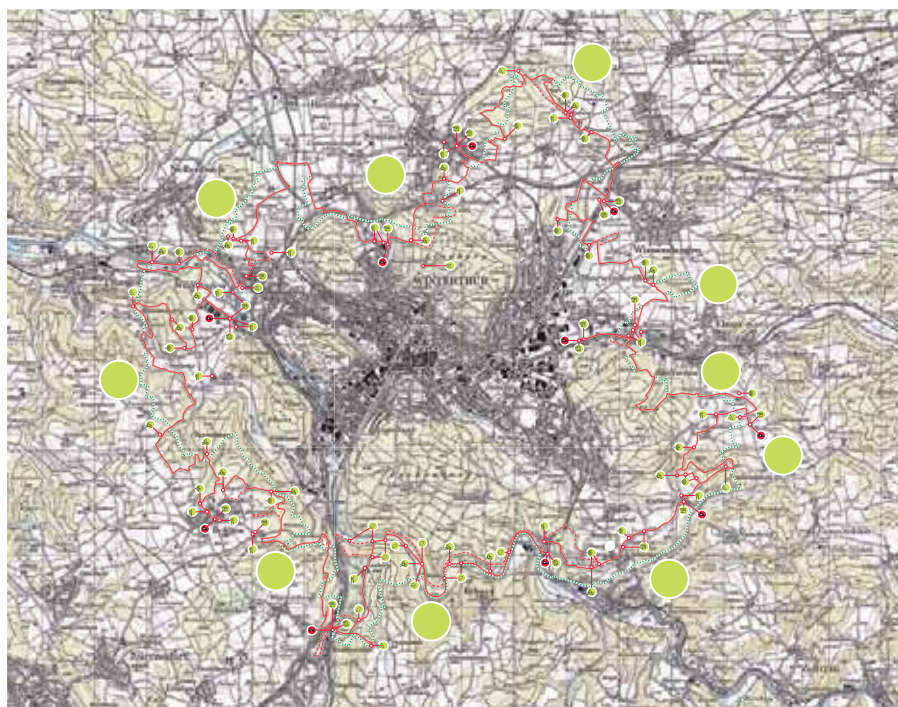
Coûts | Kosten: Fr. 6,8 Mio. (avenue des Sciences),
Fr. 3,1 Mio. (Y-Parc), Fr. 2,53 Mio. (passage inférieur
de la Sallaz)



Coupe transversale de l'axe piéton. |
Querschnitt durch die Fussverkehrsachse.



Plan de situation | Situationsplan



Winterthur: Grenzerlebnis

Hervorragend konzipiert, gemeindeübergreifend erarbeitet, pragmatisch auf das Machbare fokussiert: Der Rundweg, der zum 750-Jahr-Jubiläum des Stadtrechts von Winterthur im Mai 2014 eröffnet wurde, ist ein attraktives Angebot mehr für Wanderer als für Flaneure. Die zusammenhängende Strecke führt über zehn Etappen entlang der Grenze rund um die Stadt. Sie macht den Grenzverlauf erlebbar und führt durch das vielfältige Naherholungsgebiet der Umgebung. 300 Wegweiser und 20 Tafeln informieren. Zum Weg gibt es eine Karte und eine App. Entlang der Strecke wurden neue Sitzbänke, Rastplätze und Feuerstellen eingerichtet.

Tour de ville

Conçu avec brio, supracommunal et pragmatiquement axé sur ce qui était faisable: le circuit inauguré en mai 2014 pour le 750^e anniversaire de la ville de Winterthour offre aux flâneurs une nouvelle attraction. Ce parcours fait le tour de la ville en dix étapes. Il rend tangible le tracé de ses frontières et traverse la zone de loisirs de proximité. Trois cents panneaux indicateurs et vingt panneaux d'information renseignent les usagers. Il existe une carte de l'itinéraire et une appli. De nouveaux bancs et des aires de pique-nique et de repos ont été installés le long du parcours.

Rundweg, Winterthur, 2014

Auftraggeber | Maître d'ouvrage: Stadt Winterthur
Konzeption | Conception: Stadt Winterthur
Kosten | Coûts: Fr. 600 000.—
Plan | Plan: Stadt Winterthur



Sumvitg: Tempo 30 erstritten

Eine Gruppe von engagierten Bürgerinnen und Bürgern hat mutig und hartnäckig auf dem juristischen Weg mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger im Ort erstritten. In einem wegweisenden Urteil hat das Bundesgericht entschieden, dass angesichts des fehlenden Trottoirs und der engen Verhältnisse ausser Tempo 30 keine anderen Massnahmen infrage kommen. Es wäre – so das Gericht – «ermessensmissbräuchlich, unter diesen Umständen den Interessen am möglichst ungehinderten Durchgangsverkehr Vorrang vor der physischen Integrität der Bewohner von Sumvitg zu geben».

30 km / h par voie juridique

Un groupe de citoyennes et de citoyens engagés a courageusement et résolument obtenu, par voie juridique, plus de sécurité pour les piétons de Sumvitg, dans les Grisons. Dans un arrêt qui devrait faire date, le Tribunal fédéral a décidé que, en raison de l'absence de trottoir et de l'étroitesse de la route, aucune autre mesure que la limitation de la vitesse à 30 km / h n'entraîne en ligne de compte. Selon le tribunal, «faire passer la fluidité du trafic avant l'intégrité physique des habitants de Sumvitg serait un abus de pouvoir dans ces circonstances».

Tempo 30 auf der Hauptstrasse, Sumvitg, 2013

Beteiligte | Participants: Initiativgruppe (5 Personen); Gemeindevorstand; Peter Hartmann (Hartmann & Sauter, Chur); VCS-Sektion Graubünden; Rechtsanwalt Andrea Bianchi, Malix

Gossau: Gepunktet

Durch die Stadt Gossau SG fahren täglich 18 000 bis 20 000 Fahrzeuge. Der Verkehr ist zwar im Moment nicht wegzubringen, aber der Strassenraum wurde neu gestaltet, und den Fussgängerinnen und Fussgängern wurde über mehrere hundert Meter mehr Platz zur Verfügung gestellt. Die farbigen Punkte auf dem Strassenbelag sind auffällig und mutig, fanden aber bei der Jury keine einhellige Zustimmung. Viele Details sind gut gelöst, darunter die Poller, die nicht ingenieurmässig, sondern künstlerisch bearbeitet wurden. Obwohl das Konzept auf Tempo 30 ausgerichtet ist, bot der Kanton keine Hand für diese tiefere Geschwindigkeitslimite.

Points et bornes

Chaque jour, 18 000 à 20 000 véhicules traversent la ville saint-galloise de Gossau. Pour le moment, le trafic ne peut pas être supprimé, mais l'espace routier a été réaménagé, et plusieurs centaines de mètres supplémentaires ont été octroyés aux piétons. Les points colorés qui parsèment le revêtement sautent aux yeux et sont «courageux», mais n'ont pas obtenu l'approbation unanime du jury. De nombreux détails ont pourtant été bien résolus, comme les bornes pour lesquelles l'aspect esthétique l'a emporté sur l'aspect technique. Bien que le concept repose sur une vitesse de 30 km/h, cette limitation n'a pas été retenue par le canton.

Zentrumsgestaltung und Ortsdurchfahrt, Gossau, 2012

Auftraggeber | Maître d'ouvrage:

Kanton St. Gallen, Stadt Gossau

Konzept | Conception: Metron Verkehrsplanung, Brugg

Gestaltung | Aménagement: Fürer + Gastrau Architektur,

Gossau; Lüthi Landschaftsarchitekten, Wittenbach

Kosten | Coûts: Fr. 5,5 Mio.



Canobbio: Öffentliche Stube

In den 1970er-Jahren bekam Canobbio eine Umfahrungsstrasse. Der freigespielte Platz im Ort wurde lange als Autoparkplatz gebraucht. Nun wurde im Rahmen eines Gesamtkonzeptes der ganze Ort aufgewertet. Die sorgfältige Gestaltung erfolgte von Fassade zu Fassade und nimmt die Bauphasen des Dorfes auf. In den neuen Quartieren wurde das Trottoir leicht verbreitert, und es ist durch Beleuchtungsmasten und Betonband von der Fahrbahn getrennt. Im engen Ortskern wurde eine Mischzone eingeführt. Nach historischem Vorbild wurde die Entwässerung in die Mitte der Gasse gelegt. Der Hauptplatz dient der Öffentlichkeit als Stube. Im ganzen Dorf gilt inzwischen Tempo 30. Im Ortskern wäre aber eine Begegnungszone wünschenswert.

L'agora du village

Une route de contournement autour de Canobbio a été construite dans les années 1970. La place du village ainsi libérée a longtemps servi de parking. Le village vient d'être valorisé dans le cadre d'un concept global. L'aménagement soigné de façade à façade teint compte des différentes phases de construction. Dans les nouveaux quartiers, les trottoirs ont été légèrement élargis et séparés de la chaussée par des lampadaires et une bande en béton. Dans le centre historique, une zone mixte a été créée. Les eaux s'écoulent, comme jadis, au milieu de la ruelle et la place principale fait office d'«agora» pour la population. Depuis, la vitesse a été limitée à 30 km/h dans l'ensemble du village, mais une zone de rencontre serait souhaitable au centre.

Umgestaltung Ortskern, Canobbio, 2014

Bauherrschaft | Maître d'ouvrage: Comune di Canobbio

Projekt | Projet: Lucchini-Mariotta e Associati,

Ponte Capriasca (Paolo Moschini);

Officina della Costruzione, Ponte Tresa (Lorenzo Custer)





Lausanne: Rôtillon

Ces dernières années, le quartier du Rôtillon à Lausanne, longtemps laissé à l'abandon, a connu une renaissance. La conception et l'aménagement des espaces publics ont fait partie du processus de valorisation. Ils prennent en compte le morcellement du quartier proche du centre. Trois objectifs ont été poursuivis: l'espace public devait être homogène et convivial, il devait répondre à des usages très divers, et l'héritage historique devait être associé à une architecture moderne. Dans les ruelles tortueuses présentant parfois d'importantes dénivellations, les piétons ont été le critère de référence pour ces valorisations.

Rôtillon

Das Quartier Rôtillon – lange dem Verfall überlassen – erlebte in den letzten Jahren eine Renaissance. Zum Aufwertungsprozess gehören Konzeption und Gestaltung der öffentlichen Räume. Sie nehmen die Kleinteiligkeit des zentrumsnahen Stadtteils auf. Drei Ziele wurden dabei verfolgt: Der öffentliche Raum sollte homogen und erlebbar werden, er sollte den vielfältigen Nutzungen entgegenkommen und das historische Erbe mit zeitgenössischer Architektur kombinieren. In den verwinkelten Gassen mit teilweise grossen Niveauunterschieden waren die Fussgängerinnen und Fussgänger der Massstab für die Aufwertungen.

Quartier du Rôtillon, Lausanne, 2014

Conception | Konzeption:

Structure espaces publics de la Ville de Lausanne

Réalisation | Umsetzung: *Ville de Lausanne*

Consultation | Beratung: *Déléguées piéton et vélo de la Ville de Lausanne* | *Delegation für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Lausanne*

Artiste | Künstler: *Nikola Zaric, Lausanne*

Photos | Fotos: *Ville de Lausanne*



Der Hinweis auf die Tankstelle ist ein Überbleibsel aus vergangenen Zeiten. | Le panneau indiquant la station-service est une relique du passé.

Flâneur d'Or

Der Rückbau einer Transitachse in eine fussgängerfreundliche Stadtstrasse, Wege und Plätze, die zum Flanieren einladen: die Palette der Projekte, die mit dem Flâneur d'Or ausgezeichnet wurden, ist breit. Zum achten 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 1975 und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr im Siedlungsgebiet.

Un axe de transit reconverti en rue accueillante pour les piétons, des itinéraires et des places qui invitent à flâner – la gamme de projets qui ont été distingués dans le cadre du concours du Flâneur d'Or est vaste. Ce prix qui récompense des projets favorisant la mobilité piétonne en Suisse était organisé pour la huitième fois. Sont admis à y participer des communes, des bureaux d'études ou d'ingénieurs, des organisations, des entreprises ou des groupes, et naturellement des spécialistes des aménagements piétons. Le concours est organisé par Mobilité piétonne Suisse. Active depuis 1975, l'association est reconnue par la Confédération comme centre de compétences pour les déplacements à pied en localité.

www.flaneurdor.ch, www.fussverkehr.ch



Flâneur d'Or 2014
Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali

mit freundlicher Unterstützung von |
avec l'aimable soutien de



VCS Verkehrs-Club der Schweiz
ATE Association transports et environnement
ATA Associazione traffico e ambiente

