

<b>Zeitschrift:</b>	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
<b>Herausgeber:</b>	Hochparterre
<b>Band:</b>	24 (2011)
<b>Heft:</b>	[11]: Ausgezeichnete Fusswege : die Preisträger des Flâneur d'Or 2011
 <b>Artikel:</b>	 Neue Fusswege und Inseln des Glücks : zehn ausgezeichnete Mobilitätskonzepte und Infrastrukturprojekte mit Vorbildcharakter
<b>Autor:</b>	Huber, Werner
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-287217">https://doi.org/10.5169/seals-287217</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## 12/13 // AUSZEICHNUNGEN

## BASEL: VON UNTEN BETRACHTET

«Auf Augenhöhe 1,20 m» ist ein Leitfaden, der die Ziele einer kinderfreundlichen Quartier- und Stadtentwicklung und die Bedingungen für kinderfreundliche Räume definiert. Der Leitfaden zeigt, wie der öffentliche und private Raum kindergerecht entwickelt werden kann und präsentiert eine Reihe von gelungenen Beispielen aus der Praxis. Mit einem separaten Fragenkatalog und Checklisten gibt das Handbuch prozessorientiert und themenübergreifend Anhaltspunkte für eine Entwicklung der kindlichen Lebensräume. «Auf Augenhöhe 1,20 m» weist dabei auf den Perspektivenwechsel hin, den die Erwachsenen vollziehen müssen, wenn sie sich ernsthaft mit Kinderanliegen auseinandersetzen.

Das Instrument baut auf den Grundlagen des Projekts «J0! St.Johann» auf, in dem die Kantons- und Stadtentwicklung zusammen mit dem Kinderbüro Basel zwischen 2006 und 2008 das Basler Quartier St.Johann untersuchten. Rund 600 Kinder zeigten seinerzeit, wo ihre Lieblings- und Konfliktorte liegen und welche Wege durch das Quartier sie nutzen, zudem formulierten sie Wünsche und Anregungen. In der Folge sind mehrere Anliegen umgesetzt oder in Planungen aufgenommen worden. Die positiven Erfahrungen führten zum Wunsch, aus diesen Erkenntnissen einen Leitfaden für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung zu erarbeiten. Der Basler Regierungsrat beauftragte das Präsidialdepartement mit dem Projekt.

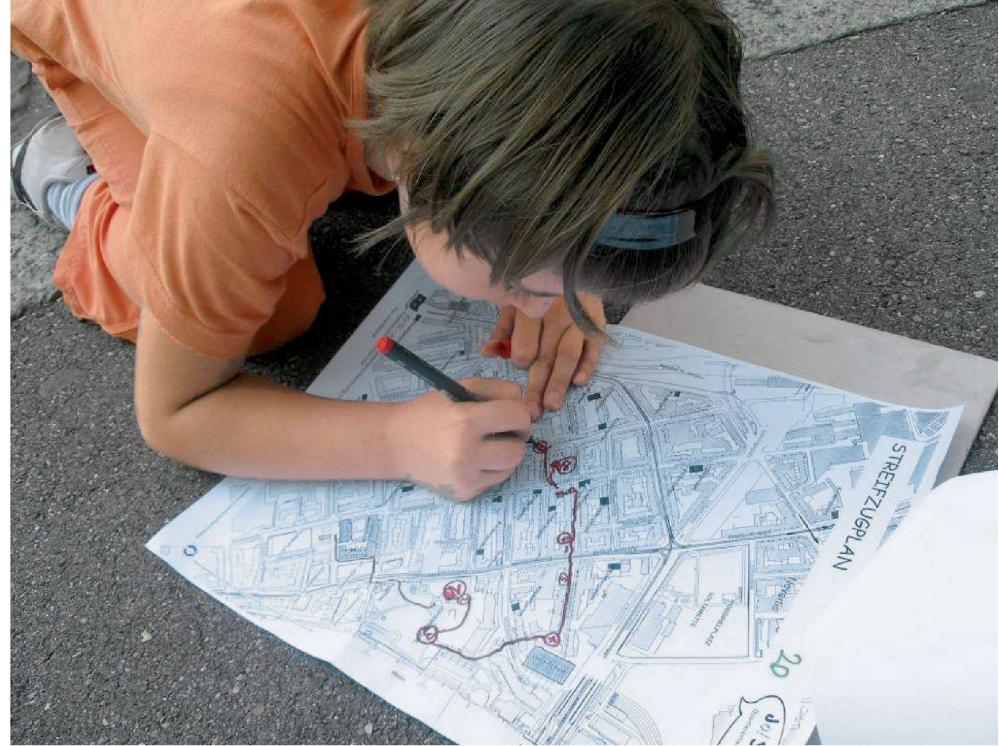
Die Jury erachtet «Auf Augenhöhe 1,20 m» als innovatives, gut strukturiertes und dokumentiertes Arbeitsinstrument. Eine kindgerechte Quartier- und Stadtentwicklung hat automatisch einen engen Bezug zum Thema Fussverkehr, sind doch Kinder in ihren Lebensräumen hauptsächlich zu Fuß unterwegs.

Der Einbezug in die Planungs- und Entscheidungsprozesse stärkt die Rolle der Kinder. Mit geringen Kosten wurde ein Produkt entwickelt, das einen grossen Nutzen und Modellcharakter hat: Bereits haben verschiedene Gemeinden und Kantone die Idee aufgenommen und angewendet, etwa Stans mit dem Projekt «Underwäch in Stans!». WH

## ① AUF AUGENHÖHE 1,20 M, 2009

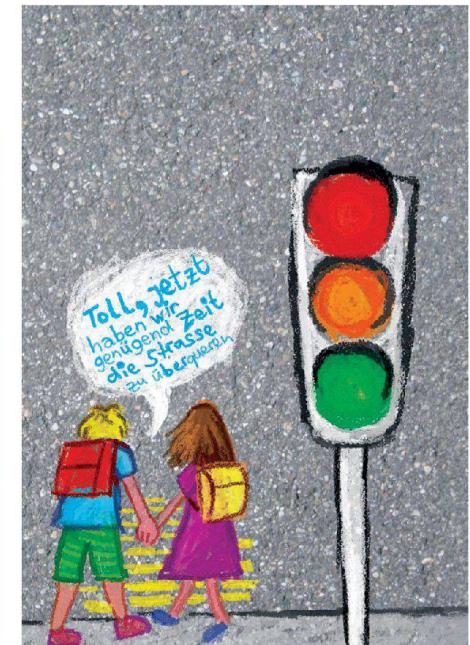
Leitfaden Kanton Basel-Stadt

- > Federführung / Konzept: Präsidialdepartement Kanton Basel-Stadt, Kantons- und Stadtentwicklung, Sebastian Olloz
- > Mitarbeit: Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt (Generalsekretariat / Planungsamt / Stadtgärtnerei / Mobilität); Erziehungsdepartement Kanton Basel-Stadt (Jugend, Familie und Sport)
- > Partner: Kinderbüro Basel; Fachhochschule Nordwestschweiz (Hochschule für Soziale Arbeit)
- > Gestaltung: Zweifel & Chistlett Productions, Basel
- > Chronik: 2006–2008 Projekt «J0! St.Johann»; 2009 Leitfaden; 2010 Leitfaden als Arbeitsinstrument
- > Kosten: CHF 67'800.–



^Im Projekt «J0! St.Johann», das die Basis für «Auf Augenhöhe 1,20 m» bildete, erkundeten Kinder ihr Quartier.

✓ «Auf Augenhöhe 1,20 m» ist ein Leitfaden zur Förderung einer kinderfreundlichen Stadtentwicklung.



<Das Plakat zu «Auf Augenhöhe 1,20 m» hat seine Augenhöhe natürlich auf 1,20 Metern.

>In Neubauquartieren werden die Fusswege konsequent in die Planung integriert.



## MOLLIS: WEGE ALS ZIEL

Das Glarner Dorf Mollis hat ein Ortsbild von nationaler Bedeutung, das in seiner Geschlossenheit, mit seinem Ensemble von Gassen und der gut erlebbaren architektonischen und räumlichen Vielfalt einzigartig ist. Die 1975 gegründete Ortsbildstiftung «Pro Mollis» hat sich nicht nur mit Bauten, sondern auch intensiv mit der Freiraumgestaltung auseinandergesetzt, vorab den Wegen und Gassen. Basis für das engmaschige Wegennetz sind die Winterwege. Sie dienten einst der Landwirtschaft, um das im frühen Winter geschlagene Holz – zum Teil auf Schlitten – durchs Dorf zu transportieren. Die Eigentümer der tangierten Grundstücke mussten diese Wege in den Wintermonaten durchgehend begehbar halten.

«Pro Mollis» wurde zur aktiven Trägerin eines langjährigen Planungs- und Realisierungsprozesses, der das Fusswegnetz und die Gestaltung der Strassenräume mit dem Prinzip des Miteinanders integrativ behandelte. Ein Meilenstein war das Verkehrskonzept, das 1993 von der Gemeindeversammlung gutgeheissen und in der Folge schrittweise umgesetzt wurde. Außerdem gelang es, die Erhaltung des dichten Fusswegnetzes als Grundsatz zu verankern.

Auf Antrag einer Bürgerinitiative entwickelte die Gemeinde Mollis anschliessend das Projekt für einen Ganzjahresfussweg, teils auf dem Trassee eines Winterwegs, teils mit abgeändertem Wegverlauf. Die Finanzierung erfolgte durch die Aktion «Schoggitaler» 1998 des Schweizer Heimatschutzes und einen Gemeindekredit. Später gelang die Realisierung des Jahreszeitenwegs 2000, für den die Gemeinde Land erwarb. Das Wegsystem eröffnete auch neue Möglichkeiten im Strassenraum; so wurde die Dorfstrasse zwischen 2003 und 2005 neu gestaltet.

Modellhaft und mit viel persönlichem Engagement sei in Mollis eine langjährige, sorgfältige Planung der Gesamtheit der öffentlichen Räume erfolgt, hält die Jury fest. Mit scheinbar kleinen Eingriffen sei viel für eine orts- und fussgängergerechte Gestaltung erreicht worden. Als herausragendes Beispiel nennt das Fachgremium den Jahreszeitenweg, einen schmalen Fussweg, der hinter der Hauszeile der Hauptgasse durch Felder und entlang von Gärten verläuft und nun als Schul- und Spazierweg dient. Der Weg ist Signal und Aufforderung zugleich, unterbrochene und vergessene Fussgängerverbindungen neu zu entdecken und zu aktivieren. **tom**

<In verschiedenen Belägen ausgeführt ordnen sich die Fusswege harmonisch ins Ortsbild ein.

>Manchmal führen die Wege praktisch durch die erweiterte Wohnstube



### ④ REAKTIVIERUNG ALTER FUSSWEGE, 1993–2005 Mollis GL

- > Bauherrschaft: Gemeinde Mollis, Stiftung pro Mollis
- > Konzept: Stiftung «Pro Mollis» in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat
- > Chronik: 1993 Verkehrskonzept; 1999–2001 Umsetzung Jahreszeitenweg; 2003–2005 Gestaltung Strassenraum der Dorfstrasse
- > Projekt Jahreszeitenweg: Beglinger Grünplanung, Mollis
- > Realisierung Jahreszeitenweg: Bauamt der Gemeinde
- > Kosten Jahreszeitenweg: CHF 395 000.–

## 14/15 // AUSZEICHNUNGEN TESSIN: INSELN DES GLÜCKS

Die Unsitte mancher Eltern, ihre Sprösslinge mit dem Auto bis direkt vor die Schulhaustür zu chauffieren und dort aussteigen zu lassen, kann gefährliche Auswirkungen haben. Sie halten mittleren auf Fußgängerstreifen oder an anderen ungeeigneten Stellen an und gefährden so die zu Fuß ankommenden Kinder. Abhilfe schafft das Tessiner Projekt «zu Fuß zur Schule» (Piano di mobilità scolastica – Meglio a piedi sul percorso casa-scuola), ein Instrument zur Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen. Es bezweckt Verhaltensänderungen, aber auch – wo nötig – die Umsetzung von baulichen Massnahmen. Ziel ist, dass mehr Kinder die Schulwege selbstständig und gefahrlos zu Fuß zurücklegen. Ein Mittel dazu ist die Definition der näheren Umgebung eines Schulhauses als «glückliche Insel» (Isola felice), in der keine Elterntaxi erlaubt sind. Mit solchen «Rayonverboten» allein ist es nicht getan, und so werden Elternhaltestellen außerhalb des Sperrgebiets definiert, die ein sicheres Anhalten ermöglichen.

Die «Isola felice» sind nur ein Teil eines ganzen Bündels von Massnahmen im Plan zur Schulwegsicherheit, der vom «Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana» (GMT-SI) entwickelt und in einem Handbuch zusammengefasst worden ist. Darin enthalten sind auch das Vorgehen und die Massnahmen für sichere und angenehme Schulwegverbindungen sowie Vorschläge für publikumswirksame Information und Sensibilisierung. Überzeugend am Projekt ist seine kantonsweite Koordination, die breite Einbindung von Anspruchsgruppen und der innovative Ansatz mit den Rayons und Elternhaltestellen, der auf das Mobilitätsverhalten einwirkt. Mit der Auszeichnung würdigt die Jury auch das ebenfalls für den Flâneur d'Or eingegebene Pilotprojekt in der Gemeinde Capriasca. Auf Basis des Konzepts «Isola felice» wurde dort die Planungsarbeit und die Sensibilisierung an die Hand genommen. Die breite Abstützung in der Gemeinde, eine detaillierte Analyse der Ausgangslage sowie ein umfassendes Set von Massnahmen waren wichtige Bausteine für den Erfolg. **TOM**

### 5 PROJEKT ZU FUSS ZUR SCHULE, 2009–2010

Handbuch / Mobilitätskonzept, Kanton Tessin

- > Projektkoordination und -leitung: Kanton Tessin und Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana (GMT-SI)
- > Finanzierung: Kanton Tessin mit Unterstützung der Gesundheitsförderung Schweiz
- > Umsetzung: Das Projekt wendet sich an Akteure im Bereich der Schülermobilität wie Gemeinde- und Schulbehörden (inklusive Lehrkräfte) sowie Elternvereinigungen. Es will die Koordination stärken, Kinder und Eltern in den Prozess zur Verbesserung der Schulwegmobilität einbinden und die Zahl der Elterntaxifahrten zu den Schulhäusern senken.



^Auf spielerische Weise verbannen die Kinder die Autos von ihrem Schulweg.



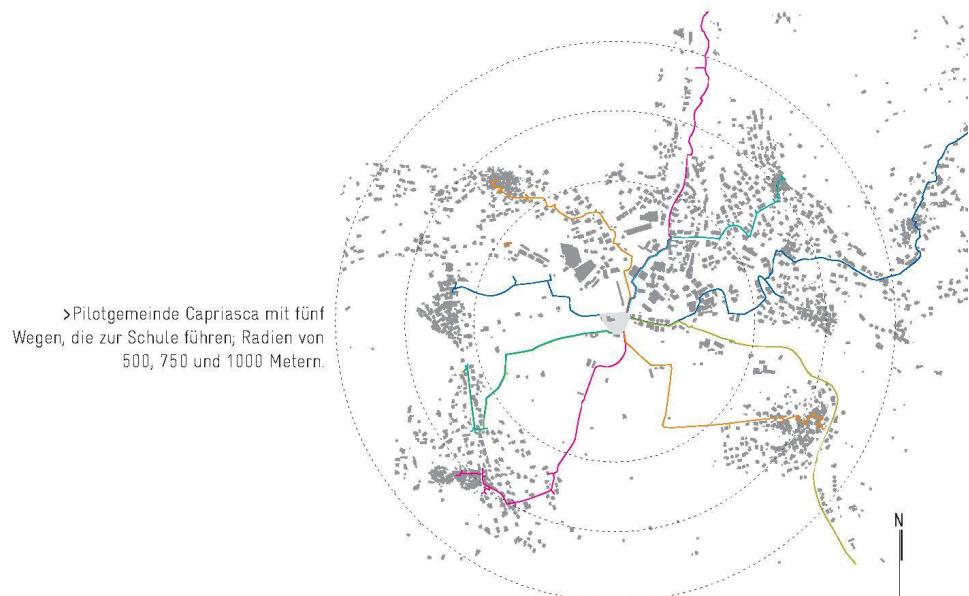
›Zu Fuß ist es schöner, sagt das Transparent.



^So zeichnet ein Kind, das mit dem Auto zur Schule gebracht wird, seinen Schulweg.



^Geht ein Kind zu Fuß zur Schule, zeichnet es seinen Schulweg so.



> Pflasterungen markieren den Anfang der Begegnungszone und bremsen die Autos.



## FREIBURG: MUTIGE IDEE

Die Ausgangslage im Herzen der Stadt Freiburg war knifflig: links eine Fussgängerzone, rechts eine Fussgängerzone und mittendrin eine viel befahrene Strasse, über die täglich 9000 Fahrzeuge brausen. Die beiden Fussgängerzonen galt es zu verbinden, sie sind sowohl für den Detailhandel als auch für den Tourismus substanzell und zugleich Teil einer Fussverkehrshauptachse, die den Bahnhof und universitäre Einrichtungen mit der Altstadt verknüpft.

Die Wahl fiel auf eine Begegnungszone. Ausschlaggebend waren dabei städtebauliche Überlegungen und Aspekte der Verkehrssicherheit. Zunächst erarbeitete das Amt für Mobilität der Stadt Freiburg zusammen mit dem kantonalen Raumplanungsamt und dem Tiefbauamt ein Gestaltungskonzept. Die Einrichtung der Begegnungszone wurde grösstenteils von der Stadt ausgeführt, ein vom kantonalen Tiefbauamt beauftragtes Unternehmen war ebenfalls daran beteiligt. Die Begegnungszone dient als Querungshilfe über die stark befahrene Strasse, optisch lehnt sie sich an das Gestaltungskonzept der Fussgängerzone an, zum Beispiel mit der Art des Belags. Damit wird visuell rasch erfassbar, dass nun der Fussverkehr Vortritt hat.

Auf dieser stark befahrenen Strasse eine Begegnungszone quasi als Querungshilfe einzurichten, sei ein ebenso mutiger wie ungewöhnlicher Vorschlag, hält die Jury in ihrem Bericht fest. Dank einer guten Kooperation zwischen der Stadt und dem Kanton habe der ungewöhnliche Vorschlag zügig umgesetzt werden können. Auch gestalterisch überzeugt die Begegnungszone, indem sie die beiden Fussgängerzonen nicht nur organisatorisch, sondern auch räumlich verbindet. Leider wurde versäumt, die Fahrbahn zu den Zonen für die Fussgängerinnen hin ertastbar abzugrenzen. Für Blinde und Sehbehinderte ist es daher schwierig, sich zu orientieren. Grundsätzlich funktioniert die neue Einrichtung aber gut. Die moderat ausgebildeten Vertikalversätze eingangs der Begegnungszone animieren die Autolenker, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Dem querenden Fussverkehr gewähren sie nun in den allermeisten Fällen den Vortritt. Und: Trotz des hohen Verkehrsaufkommens bei Fussgängerinnen und Autos entstehen keine Rückstaus. tom

---

### 20 BEGEGNUNGSZONE, 2010

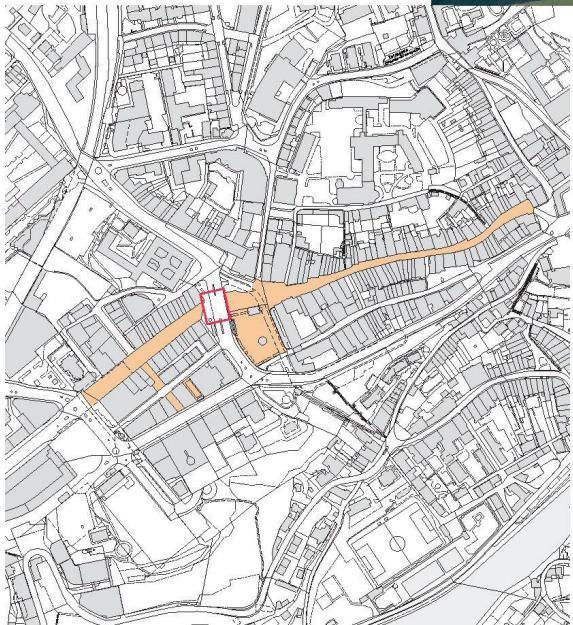
Square des Places, Freiburg

> Bauherrschaft: Stadt Freiburg

> Konzept: Architekturbüro Michel Waeber, Barberêche  
> Planung: Amt für Mobilität der Stadt Freiburg in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt und Raumplanungsamt

> Chronologie: Mai 2008 bis Januar 2009 Datenerhebung und Gutachten; Januar bis April 2009 Beschluss des Gemeinderats und der Abteilung Straßen und Brücken des Kantons; April 2009 bis Februar 2010 Veröffentlichung der Massnahmen und Diskussion der Details mit den Industriellen Betrieben und den Transports Publics Fribourgeois; Mai 2010 Abschluss der Bauarbeiten

> Kosten: CHF 340 000.-



< Die Begegnungszone verbindet zwei Fussgängerachsen der Altstadt miteinander.



^ Der Belag lehnt sich optisch an die beiden Fussgängerachsen an.

## 16/17 // AUSZEICHNUNGEN RENENS: AGGLO MIT HERZ

Wie andere Agglomerationsgemeinden kämpfte auch Renens ab den späten Sechzigerjahren mit dem zunehmenden Verkehr im Zentrum, der den Einkaufs- und Begegnungsort beeinträchtigte. Bereits 1977 zeigte der Umbau der Rue Neuve und der Anlage des Place du Marché in eine Fussgängerzone das Potenzial dieses Orts. Anfangs des neuen Jahrhunderts gaben private Entwicklungsprojekte den Impuls, sich erneut mit dem Ortszentrum auseinanderzusetzen.

Das Ergebnis dieses Planungsprozesses ist das Projekt «Cœur de Ville», ein städtebauliches Vorhaben im Grossmassstab, das das Leben und die Gestaltung der öffentlichen Räume im Zentrum von Renens umfasst. Exemplarisch für den partizipativen Ansatz ist der Wettbewerb für die Gestaltung des Place du Marché, bei dem die Projekte öffentlich präsentiert und juriert wurden. Darüber hinaus wurden Vertreter der politischen Parteien, des Gewerbes, der Jugend- und Seniorenvereinigungen sowie Behindertenorganisationen einbezogen.

Der Place du Marché und die Rue Neuve wurden als öffentliche Begegnungsräume gestaltet und als Fussgängerzonen signalisiert. Die zubringenden Strassen sind hingegen eine Begegnungszone, in der Fussgängerinnen, Velofahrer und der motorisierte Individualverkehr den Strassenraum gemeinsam nutzen. Kleinere Wege und Durchgänge sind dem Fussverkehr vorbehalten; sie machen Renens' Zentrum durchlässig.

Am Projekt «Cœur de Ville» überzeugten die Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raums, die neu gewonnene Attraktivität der Verbindungen für den Fussverkehr und der partizipative Planungsprozess die Jury. Das Ortszentrum hat an Aufenthaltsqualität gewonnen. Insbesondere der neu gestaltete Place du Marché, einst ein eher trostloser Platz, wird mittlerweile von der Bevölkerung rege benutzt. Die zu Fussgänger- oder Begegnungszonen umgewandelten Strassen sind sicherer geworden und laden zum Flanieren ein. Das Projekt besticht durch seine Konsequenz und Konsistenz. Es ist aber auch Ansporn, die städtebauliche Aufwertung – etwa mit einer Fussgängerbrücke über die Bahngleise hinweg als Verbindung zwischen Renens und Chavannes – fortzusetzen. WH

### 24 COEUR DE VILLE, 2011

Place du Marché, Rue du Midi, Renens VD

› Bauherrschaft: Gemeinde Renens

› Projektleitung und Landschaftsarchitektur:

Paysagegestion, Lausanne

› Architekt des Daches: Localarchitecture, Lausanne

› Bauingenieur: RLJ ingénieurs, Lausanne (Platz),

BG ingénieurs conseils, Lausanne (Dach)

› Beleuchtung: Aebischer & Bovigny, Lausanne

› Chronik: 2006 Wettbewerb; 2008 Volksabstimmung

Richtplan (76 Prozent Ja); 2009 Abstimmung

Baukredit; Februar 2010 Baubeginn; April 2011 Einweihung des Place du Marché

› Kosten: CHF 6,5 Mio.



^Die Textur des Bodenbelags ist die Interpretation eines gepflügten Feldes in einer Luftaufnahme.



>Spielgeräte erfreuen die Kinder.



>Der Place du Marché ist das Herzstück des Projekts «Cœur de Ville» in Renens.



<Die Renanais haben ihren neuen Platz in Besitz genommen.



Der Schlossbergplatz in Baden ist nun dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten.

## BADEN: BLINDDARM OPERIERT

Ursprünglich verlief die Hauptstrasse von Zürich nach Basel quer durch die Badener Altstadt. Sie verengte sich am Stadtturm und führte weiter über die Gleise Richtung Brugg. Mit der «kleinen Bahnverlegung» (1958–1961) erhielt die Bahn einen neuen Tunnel, und die Strasse übernahm das Bahntrossée; der Bahnübergang Bruggerstrasse wurde durch eine Unterführung ersetzt. Mit der allmählichen Verdrängung des Autoverkehrs aus der Altstadt wurde die Unterführung zum «Blinddarm», einem dunklen Betonkanal. Mit der Neugestaltung der Oberen Altstadt hat die Innenstadt ein neues Verkehrskonzept erhalten. Der ehemalige «Blinddarm» steht nun nur noch dem Langsamverkehr zur Verfügung, der Schlossbergplatz, der vor dem Stadtturm die Schnittstelle zwischen der Altstadt und der Neustadt des 19.Jahrhunderts bildet, ist für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Diese Lösung ist das Resultat eines Projektwettbewerbs zur Aufwertung der öffentlichen Räume der Altstadt. Der Umbau klärte die städträumliche Situation: Der Platz wurde als Dreieck eingeschnitten und ein Geschoss nach unten geklappt. Eine gläserne Membran bildet die Schnittfläche, ein filigran wirkendes Geländer umschliesst den Einschnitt. Die einstige Betonunterführung wurde zur Ladenpassage. Der durchgehende Asphaltbelag bindet sie ins Wegennetz ein, die hölzerne Decke und die farbliche Gestaltung der Wände machen sie zum einladenden Innenraum. Als Verbindung von der Innenstadt ins Gebiet «Gstühl» und nach Baden Nord hat der Tunnel an Bedeutung gewonnen.

Der Umbau des Schlossbergplatzes und der anschliessenden Unterführung ist ein Stück Stadtreparatur, die ein Bauwerk nicht nur städtebaulich und gestalterisch verbessert, sondern auch den veränderten Bedürfnissen anpasst. Die Fußgängerinnen, die vorher an den Rand gedrängt waren, können nun die ganze Fläche in Anspruch nehmen. Die Buslinien führen vom Bahnhof her kommend tangential am Schlossbergplatz vorbei. Das Gebiet «Gstühl» hat auf diese Weise eine attraktive direkte Fußgängeranbindung an die Innenstadt erhalten. Eher problematisch ist jedoch die fehlende Orientierungsmöglichkeit für Sehbehinderte auf dem Platz. Insgesamt ist das Projekt aber eine bedeutende städtebauliche Aufwertung, das eine Lücke zwischen der Fußgängerzone und der Altstadt schliesst. wh

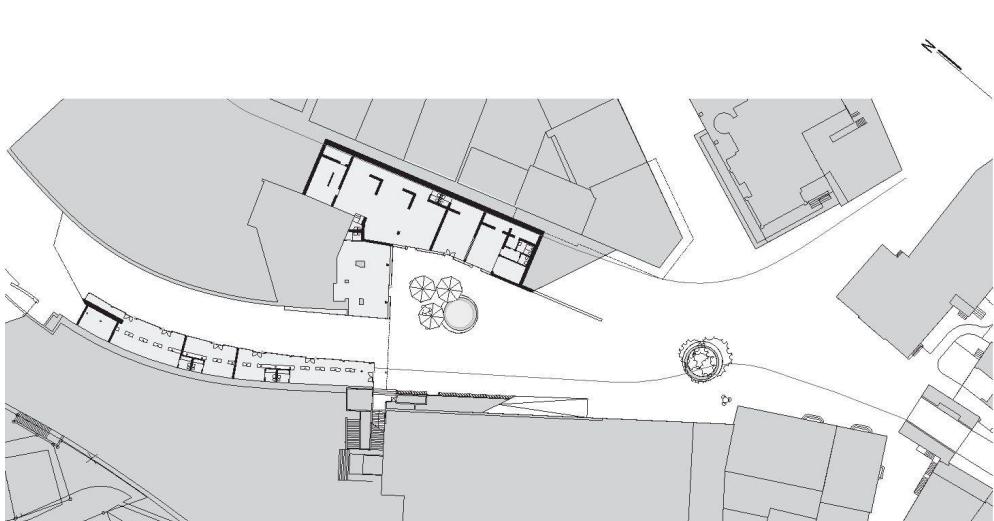
### 25 NEUGESTALTUNG SCHLOSSBERGPLATZ, 2009

Schlossbergplatz, Baden AG

- › Bauherrschaft: Stadt Baden und Regionalwerke Baden; Eglin Immobilien, Baden
- › Architektur: Schoop, Baden
- › Landschaftsarchitekten: Appert + Zwahlen, Cham
- › Lichtplaner: Mosersdler, Zürich
- › Kunst: Mayo Bucher, Seraina Feuerstein, Zürich
- › Chronik: 2002 / 2003 Wettbewerb; März 2008 Baubeginn; Juni 2009 Abschluss der Bauarbeiten
- › Kosten (ohne Nutzerausbauten): CHF 11,5 Mio.; Anteil Stadt Baden: CHF 8,2 Mio.



Im Winkel zweier Gebäude senkt sich der Schlossbergplatz zur Unterführung ab.



Grundriss des Schlossbergplatzes und der daran anschliessenden Unterführung.

## 18/19 // AUSZEICHNUNGEN ZÜRICH: RÜCKERÖBERUNG

Im Entwicklungsgebiet Zürich West sind ehemalige Industriebauten modernen Wohn- und Dienstleistungsgebäuden gewichen. Das Trassee der Bahngleise, auf denen einst rote Rangierloks Güterwagen zu Fabriken und Werkhallen schoben, bietet sich für die Erschliessung des neuen Quartiers geradezu an. Dieser «Gleisbogen» ist zur Verbindung für Fussgänger und Radfahrer geworden. Er erschliesst als Flaniermeile und Erholungsraum das Gebiet vom Bahnhof Hardbrücke über die Pfingstweidstrasse bis zum Escher-Wyss-Platz und dient so der Rückeroberung der Stadt. Als rotes, 1,4 Kilometer langes Band zieht sich der Weg durch das Gebiet, über die Pfingstweidstrasse schwingt er sich in Form einer markanten Passerelle, die mit ihren flachen Rampen rollstuhlgängig ist.

Rund um die eigentliche Fussgänger- und Veloroute entsteht in Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privaten Grundeigentümern ein sich wandelnder und entwickelnder, öffentlich zugänglicher Raum. Es sind offene Freiflächen. Ursprünglich als Zwischenlager für die Baumaterialien vorgesehen laden sie nun zur Aneignung ein. Manche haben einen dauerhaften, parkartigen Charakter, andere sind mit ihrer temporären Ausstrahlung wandelbar und können im Laufe der Zeit unterschiedlich genutzt werden.

Der Gleisbogen hat gemäss Jury zu einem frühen Zeitpunkt in einem boomenden Stadtteil ein starkes Zeichen für die Vernetzung der Quartiere und den Fuss- und Veloverkehr gesetzt. Das Projekt ist spannend und grosszügig, es schafft Durchlässigkeit und einen räumlich wahrnehmbaren Korridor, an dem sich Erschliessung, Erholungsflächen und Lebensräume wie an einer Perlen schnur aufreihen. Es hilft, die Brüche im neuen Stadtteil zu überwinden. Das Wegband ist fünf bis zehn Meter breit, die umgebenden Schotter- und Kiesflächen bieten Freiraum. Roter Ort beton, eingefasst von den Schienen der nicht mehr genutzten Gleise – oder, wo die Gleise fehlen, von subtilen Anspielungen auf die Gleise –, macht die Fläche erfahrbare und begehbar. Die Anlage überzeugt bezüglich Hindernisfreiheit nicht restlos. Eine Trennung zwischen Velo- und Fussverkehr gibt es nicht. Wie diese Koexistenz funktioniert, muss der Praxistest noch weisen. **TOM**

### GLEISBOGEN ZÜRICH WEST, 2009–2011

Bahnhof Hardbrücke bis Escher-Wyss-Platz, Zürich  
 > Bauherrschaft: Grün Stadt Zürich  
 > Landschaftsarchitektur: Hager Partner, Zürich  
 > Architektur Passerelle: Huggenbergerfries, Zürich  
 > Bauingenieur: Aerni + Aerni, Zürich  
 > Kunst: Beat Zoderer, Wettingen  
 > Chronik: 2002/2003 Studienauftrag; 2007 Vertrag mit Grundeigentümern Maagareal Plus; 2008 Gemeinderatsbeschluss zum Objektkredit Gleisbogen; 2009/2010 Realisierung Passerelle und erster Wegabschnitt; 2011 Realisierung zweiter Wegabschnitt; 2011–2013 Realisierung restliche Abschnitte  
 > Kosten: CHF 19,46 Mio.



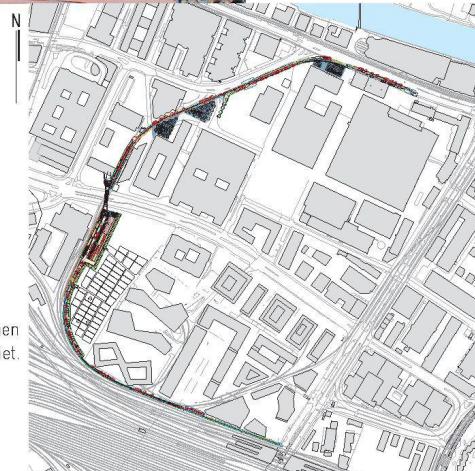
<Eine Passerelle überspannt die von Autos und dem neuen Tram befahrene Pfingstweidstrasse.



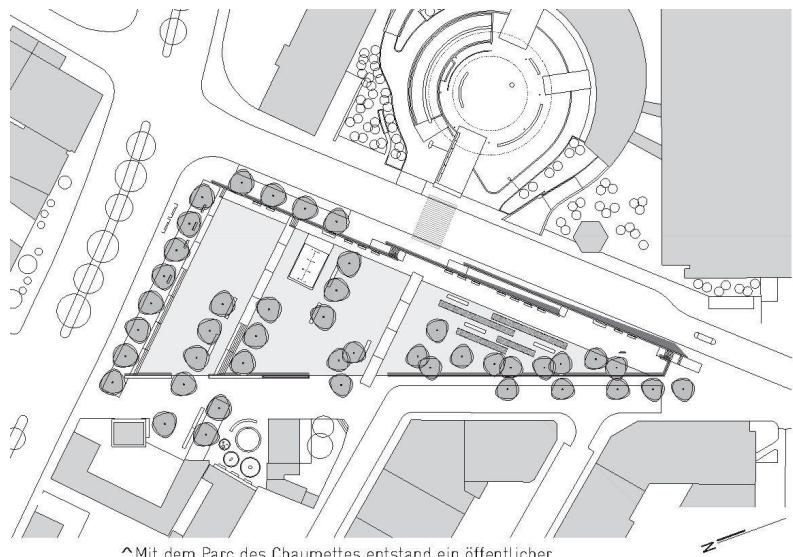
>Ein rotes Betonband ist das verbindende Herzstück des Gleisbogens.



^Der Gleisbogen ohne Gleise für die Fussgängerinnen und Velofahrer schmiegt sich an den Gleisbogen mit den Gleisen der SBB.



>Der Fussgänger- und Veloweg schlägt einen Bogen um das ehemalige Industriegebiet.



^ Mit dem Parc des Chaumettes entstand ein öffentlicher Grünraum vor dem Genfer Universitätsspital.



◀ Der neue Park ist auch ein Grünraum für das angrenzende Quartier.



^ Betonmauern fassen die terrassierten Grünflächen ein.

## GENF: GRÜNES DREIECK

Bereits in den Siebzigerjahren liess der Kanton Genf gegenüber dem Haupteingang des Universitätsspitals eine Häusergruppe abreißen, um einen Park anzulegen. 1985 wurde das Grundstück der Grünzone zugeteilt, genutzt wurde es jedoch als Parkplatz. 1998 schlossen sich Quartierbewohner, Interessenverbände, kantonale und städtische Fachstellen und die Spitalverwaltung in der Arbeitsgruppe «Ecomobilité à Cluse-Roseraie» zusammen. Analysen zeigten zwei Bedürfnisse auf: die Verbesserung der Situation für die kleinräumige Mobilität zu Fuß oder mit dem Velo und die Schaffung eines öffentlichen Grünraumes. Ein Architekturwettbewerb schuf die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Gestaltung, doch verzögerten Einsprachen gegen die komplexe Neuorganisation der Verkehrsführung die Realisierung. 2009 konnte der Parc des Chaumettes fertiggestellt werden.

Der Park hat die Form eines spitzwinkligen, grünen Dreiecks. «Altitude 385.0», der Name des Siegerprojekts des Architekturwettbewerbs, war Programm: Die Hauptebene des schrägen Grundstücks wurde auf diese Höhe angehoben und der Park mit Betonscheiben begrenzt, die die Treppen und Rampen aufnehmen. Leichte Terrassierungen verstärken die perspektivische Wirkung. Ein «Jardin médical» bildet ein Scharnier zwischen Spital und Quartier. Ein Teil des Boulevard de la Cluse wurde zur Fussgängerzone und ist an den Park angebunden. Davon profitieren die Kinder der nahen Schule, die ohne Strassenquerung in den Park gelangen können.

Nach Ansicht der Jury ist der Parc des Chaumettes inmitten des heterogenen, vom motorisierten Verkehr dominierten Quartiers Cluse-Roseraie eine Stadtreparatur im besten Sinne. Das Spital ist besser an seine Umgebung angebunden, die Bevölkerung hat eine gut zugängliche Grünfläche erhalten. Der hindernisfreien Gestaltung wurde jedoch zu wenig Rechnung getragen: Viele Wege sind mit Stufen unterbrochen, ein grosser Teil des Parks ist so weder mit Rollstuhl noch für Gehbehinderte zugänglich. Doch insgesamt zeigt der Parc des Chaumettes, dass sich Quartierinitiativen – hier für eine öffentliche Grünfläche – lohnen können. WH

- 
- 46 PARC DES CHAUMETTES, 2009**  
 Boulevard de la Cluse, Rue Gabrielle-Perret-Gentil,  
 Rue Lombard, Genf  
 ▶ Bauherrschaft: Stadt Genf  
 ▶ Projektierung: Manzoni & Schmidig Architectes, Genf,  
 in Zusammenarbeit mit Tobias Pauli Landschaftsarchitekten, St. Gallen, und Jacqueline Kissling, Architektin, Rorschach  
 ▶ Bauingenieur: Sanice (Bürogemeinschaft Sansonens und ICE Ingénieurs civils et Environnement, Meyrin)  
 ▶ Verkehrsplaner: Citec, Genf  
 ▶ Chronik: 1998 Projektierungsbeschluss durch die Stadtregierung; 2001 Architekturwettbewerb; 2003/2006 Bewilligung Baukredit durch Stadtregierung; Oktober 2003 Baubeginn; 12. Juni 2009 Einweihung  
 ▶ Kosten: CHF 11,92 Mio. (Kanalisation und Strasse: CHF 5,65 Mio.; Parkanlage: CHF 6,04 Mio.)
-

**BASEL: TRAM AM PARK**

Der Karl-Barth-Platz ist ein Quartierplatz mit einer Tramhaltestelle im Basler Quartier St. Alban-Gellert. Die Verkehrssituation war unbefriedigend und teilweise gefährlich, insbesondere in den Spitzzeiten, wenn sich viele Schülerinnen und Schüler auf den schmalen Traminseln drängten, um die Fahrbahn zu überqueren. Der Grünraum in der Platzmitte war klein und ohne Aufenthaltsqualität. Anwohner forderten die Stadt auf, diese Situation zu verbessern, mussten sich aber gedulden. Aus Spargründen wurde die Umgestaltung erst an die Hand genommen, als die Erneuerung der Tramgleise anstand. Um die Sicherheit für die Fussgänger zu erhöhen, schlug die Koordinationskommission Verkehr Kaphaltestellen vor. Zusätzliche Massnahmen sollten den Karl-Barth-Platz zu einem fussgängerfreundlichen Quartierplatz machen.

Mit den Kaphaltestellen für das Tram benutzt der Individualverkehr dieselben Fahrspuren wie der öffentliche Verkehr. Eine Mittelinsel erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr zusätzlich. Die Urs-Graf-Strasse wurde im Platzbereich für den Fahrverkehr gesperrt, die Parkplätze zugunsten der Parkanlage aufgehoben. Die grüne Mitte des Platzes besteht aus einzelnen, von bekiesten Wegen begrenzten und von Hecken eingefassten Flächen. Der saisonale Blumenschmuck ist in drei gewölbten Flächen eingestreut.

Die Umgestaltung des Platzes ist für die Jury ein Vorbild in verschiedener Hinsicht: Die Kaphaltestelle des Trams schafft Raum für grosszügige und sichere Wartebereiche, die Überlagerung von Tramtrasse und Fahrspur verkürzt die Querungsdistanzen. Die Ausstattung der Haltestellen erfüllt die Anforderungen an das behindertengerechte Bauen. Die Fahrbahnen der Strassen, die im Platz zusammenlaufen, sind auf die minimalen Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs reduziert. Hervorstechend ist die Umwidmung der Urs-Graf-Strasse mit der direkten Anbindung der Wohnbauten an den Park. Das Projekt überzeugt insgesamt durch eine gelungene Verknüpfung von Fussverkehr und öffentlichem Verkehr sowie durch seine unspektakuläre, aber präzise Rückeroberung und Inwertsetzung von öffentlichem Raum im Quartier. WH

**52 UMGESTALTUNG QUARTIERPLATZ, 2009**

Karl-Barth-Platz, Basel

› Bauherrschaft: Kanton Basel-Stadt

› Projektverfasser: Planungsamt Gestaltung Stadtraum Verkehr, Basel

› Weitere Beteiligte: Basler Verkehrsbetriebe, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Industrielle Werke, Amt für Umwelt und Energie, Sicherheitsdepartement

› Chronik: Januar 2001 Vorstoss der Anwohner; 2001 Variantenentscheid für Kaphaltestelle; 2001 Zurückstellung aus Spargründen; 2004 Verkehrsbetriebe melden Notwendigkeit einer Gleisanierung; 2004–2008 Planung und Genehmigung; 2009 Realisierung

› Kosten: CHF 1,1 Mio. (Parlamentsbeschluss), CHF 635 000.– (Aktionsprogramm Stadtentwicklung)



^Bekieste, von – noch zarten – Hecken begrenzte Wege führen durch den grünen Platz.



^Das Tram hält nun direkt am Trottoir, und die Grünfläche liegt unmittelbar vor dem angrenzenden Wohnhaus.

>Karl-Barth-Platz vor der Umgestaltung: wenig Grün, vom Verkehr umflossen.



>Karl-Barth-Platz nach der Umgestaltung: eine Insel im Stadtgefüge.



## BERN: GEPFLEGTE TRAMFAHRT

Die Stadt Bern wächst im Westen, insbesondere im Quartier Brünnen mit neuen Wohnüberbauungen und dem Freizeit- und Einkaufszentrum Westside, das täglich 10 000 Besucher anzieht. Mit gegen 40 000 Fahrgästen pro Tag stiessen die beiden Trolleybuslinien an Kapazitätsgrenzen und waren der Entwicklung nicht mehr gewachsen. Seit Ende 2010 bringen die Tramlinien 7 und 8 die Fahrgäste auf direktem und bequemem Weg aus dem Zentrum in Berns Westen.

Eine der Stärken dieses Projekts ist die sorgfältige bauliche Umsetzung und die Aufwertung der öffentlichen Räume für die Fußgängerinnen und Fußgänger, etwa beim Bachmätteli, am Ansermetplatz, an der Schloss- und Stathalterstrasse oder am Loryplatz. Die Qualität der Gestaltung «von Fassade zu Fassade» zeigt sich insbesondere bei den Tramhaltestellen. Bestehende Grünflächen, kleinere Parkanlagen, Bachläufe und die angrenzenden Quartiere wurden einbezogen und zu Quartierräumen aufgewertet. Die Reduktion der Fahrbahnbreite und neue Mittelinseln reduzieren die Trennwirkung und erleichtern das Queren. In der Nacht bildet die Beleuchtung ein Lichtdach im Haltestellenbereich.

Bei den Haltestellen wird deutlich, wie Sicherheit entsteht, wenn alle Verkehrsteilnehmerinnen erkennen, dass sie den Raum mit andern teilen müssen: Die dezenten Gestaltungselemente bewirken trotz signalisierter Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 eine deutlich langsamere, an die Situation angepasste Fahrweise des motorisierten Verkehrs. Die Einstiege der Haltestellen sind behindertengerecht gestaltet, allerdings konnte die Hindernisfreiheit nicht entlang der ganzen Tramlinie umgesetzt werden.

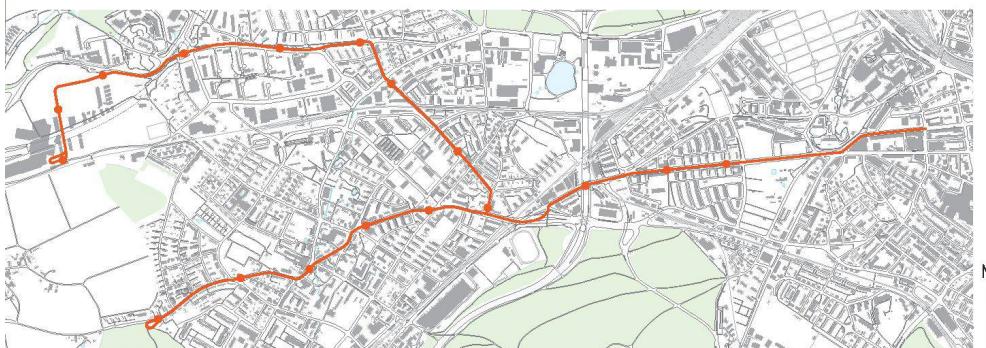
Die Verantwortlichen haben einen ganzheitlichen Ansatz im Schnittbereich von öffentlichem Verkehr, Individualverkehr, Fussverkehr sowie öffentlichem Raum verfolgt. Überzeugend ist der partizipative Planungsprozess. Unterschiedliche Interessengruppen waren schon in frühen Planungsphasen in den Prozess eingebunden worden. In der Abstimmungsphase wurde das Projekt zwar teilweise kontrovers diskutiert (und die erste Variante abgelehnt). Dass die Umsetzung des angepassten Projekts aber keine grossen Wellen mehr geworfen hat, ist sicherlich ein Resultat der breiten Mitwirkung. wh



>Das neue Tramtrasse, hier beim Tscharnergut, wurde zur Aufwertung der Fußgängerwege genutzt.



◀Leuchten bilden im Haltestellenbereich ein Dach – tagsüber mit dunklen, nachts mit angestrahlten Quadraten.



^Das Tram Bern West mit den beiden Ästen nach Bümpliz (unten) und Bethlehem-Brünnen.

### 54 TRAM BERN WEST, 2010

- ›Loryplatz-Bümpliz-Bethlehem-Brünnen, Bern
- ›Bauherrschaft: Kanton Bern (Auftraggeber); Tram Bern West (Realisierung); Bern Mobil, Stadt Bern, Energie Wasser Bern EWB (Bauherrschaften)
- ›Planungsteam: «Halte Bern West» (3B Architekten, Bern; Weber + Brönnimann, Bern; Metron, Bern)
- ›Chronik: 1995 Bewilligung Planungskredit für das Vorprojekt; 2000 Ideenwettbewerb; 2004 Volksabstimmung (abgelehnt); 2007 Volksabstimmung angepasstes Projekt (angenommen); April 2008 Spatenstich; Dezember 2010 Eröffnung Tram Bern West
- ›Kosten: CHF 152,4 Mio. (davon für Traminfrastruktur CHF 105,5 Mio.)