

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 30 (2017)  
**Heft:** [11]: Flâneur d'Or 2017

**Artikel:** Dreissig Jahre auf goldenen Wegen  
**Autor:** Guetg, Marco  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-731066>

#### **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:** 13.01.2026

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



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

# Dreissig Jahre auf goldenen Wegen

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

Text:  
Marco Guetg  
Fotos:  
Fussverkehr Schweiz

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

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

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

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

## Rückeroberung der Ortskerne

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

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



Eine beispielhafte Planung: die Place Centrale in Monthei VS.

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

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

#### Genfer Richtplan für den Fussverkehr

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

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

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

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



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



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



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

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

#### Vom Fussverkehrspreis zum Flâneur d'Or

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

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

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

#### Meilenstein der Stadtreparatur

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

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



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

## «Von Grossprojekten bis zu kleinen Interventionen»

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

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

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

**Wie viele Projekte werden jeweils zur Beurteilung eingereicht?**

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

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

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

### Sind alle Auszeichnungen der letzten dreissig Jahre heute noch gültig?

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

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

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

### Wie steht es um das Verhältnis zwischen Fussgängern und Velofahrern?

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

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

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



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

## Trente ans sur des chemins dorés

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

## Da trent'anni a spasso sulle vie pedonali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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