

Auszeichnungen : von Bremgarten bis Uster : sechs Ortschaften haben vorbildhafte Lösungen realisiert

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft [2]: **Ausgezeichnete Fusswege : die Preisträger des Flâneur d'Or 2008**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123738>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

8/9 // AUSZEICHNUNGEN BREMgarten BE: MUTIG

Die Topografie teilt die Gemeinde Bremgarten bei Bern in drei Ebenen auf: Oben liegt das Birchi mit dem Blick auf die Berner Alpen, unten die Aare mit einem Naherholungsgebiet und in der Mitte der Dorfkern mit den Schulen, der Post und den Läden. Hier führt auch die Kalchackerstrasse – eine Kantonsstrasse – als markante Hauptachse durch das Dorf. Zwar verkehren darauf pro Tag nur rund 2000 Fahrzeuge, doch weil die Strasse einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet war, konnte sie ihre Funktion als Ortszentrum nicht wahrnehmen. Schäden auf dem Trottoir und im Strassenbelag und erneuerungsbedürftige Werkleitungen lösten eine Sanierung aus.

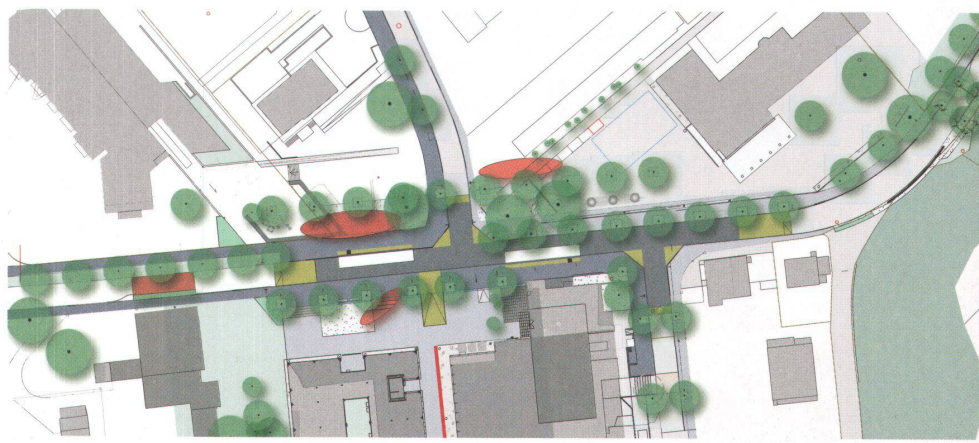
Der Kanton Bern und die Gemeinde erarbeiteten gemeinsam ein Projekt, das den Bedürfnissen des Verkehrs gerecht wird und zugleich Bremgartens Zentrum stärkt. Ein 200 Meter langes Stück der Kantonsstrasse wurde als Begegnungszone signalisiert. Nun herrscht hier Tempo 20; die Zebrastrifen sind verschwunden, denn die Fussgänger haben immer Vortritt. Zur Begegnungszone gehören auch zwei einmündende Strassen und die Bushaltestelle, die ohne Busbucht ausgeführt ist. Da sich die Umbauarbeiten nicht nur auf die Strasse beschränkten, sondern auch die angrenzenden Flächen bis zu den Hausfassaden umfassten, ist der Charakter des Strassenabschnittes als Ortszentrum gut spürbar. Mit einer breiten Kommunikation machten die Behörden das Projekt und das neue Verkehrsregime bekannt, und die Gemeinde veranstaltete zur Einweihung im vergangenen August ein Dorffest.

Bemerkenswert ist in den Augen der Jury der Mut der mit knapp 4000 Einwohnern relativ kleinen Berner Gemeinde, sich für den Langsamverkehr zu engagieren. Dass die angrenzenden Flächen bis zu den Hausfassaden mit einbezogen wurden, machte aus dem Strassen- ein Gesamtprojekt. Dadurch ist der Zentrumscharakter gut spürbar, obschon erst ein Teil der gesamten Zentrumsplanung realisiert worden ist. **WH**

BEGEGNUNGSZONE KALCHACKERSTRASSE, 2008
KALCHACKERSTRASSE, BREMGARTEN BE

- > Bauherrschaft: Kanton Bern und Gemeinde Bremgarten
- > Planer: SMT AG Ingenieure + Planer, Bern;
Markus Steiner, Landschaftsarchitektur, Lohnstorf
- > Chronik: Studienauftrag 2004 / 2005; Realisierung 2006–2008
- > Kosten: CHF 1,3 Mio.; Gemeindeanteil: CHF 500 000.–

> www.bremgarten-be.ch



^ Die Begegnungszone zeichnet Bremgartens Zentrum aus.



^ Beläge und Markierungen gliedern die Flächen und kennzeichnen die Einmündungen.

< Die Gestaltung macht nicht am Strassenrand halt, sondern zieht sich bis an die Häuser.

> Eine Markierung und eine Tafel bilden den Auftakt zur Begegnungszone.



CROGLIO: TESSINER PIONIER

Die Gemeinde Croglio, hart an der Grenze zu Italien, besteht aus sieben historischen Dorfkernen. In den Sechzigerjahren mussten etliche Häuser dem Ausbau der Hauptstrasse weichen. Trotz des tiefen Verkehrsvolumens wurde die Strasse zu einem dominierenden Korridor. Als in den Achtzigerjahren im Ortsteil Beride ein kleiner Stall der Strasse weichen sollte, wehrte sich die Bevölkerung gegen den Abriss. Das Gebäude wurde zu einem kleinen Lokalzentrums umgebaut.

In Messungen wurden auf der Strasse Tempi von 45 bis 50 km/h gemessen – zu viel in der nach wie vor engen Situation ohne Fussgängerschutz. Zudem war die Strasse als Schleichweg vor allem für Grenzgänger attraktiv. Einzig beim ehemaligen Stall mussten die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit auf 25 km/h reduzieren. Die Bevölkerung nahm das Gebäude nicht mehr als Verkehrshindernis, sondern als beruhigendes Element wahr. Vor diesem Hintergrund liess der Gemeinderat ein Konzept erarbeiten, um die Ortskerne aufzuwerten. Damit wollte er nicht nur die Geschwindigkeiten reduzieren, sondern die räumliche Qualität verbessern und den Fussverkehr stärken.

Die ohnehin fällige Erneuerung des Belags bot die Möglichkeit, vorerst in drei Weilern das Konzept umzusetzen. Der Kanton Tessin bot Hand für die erste Tempo-30-Zone auf einer Kantonsstrasse. Ein helles Band – gepflästert oder aufgemalt – begrenzt die Fahrbahn und bietet den Fussgängerinnen und Fussgängern einen minimalen Schutz; Kieselsteine im Belag heben die Randbereiche zusätzlich hervor. An exponierten Stellen und bei Hauseingängen verstärken Pfosten den Schutz, ohne dass sie als Verkehrstrennung wirken, denn die Fahrbahn ist weiterhin auch Gehfläche für die Fussgänger, und mitunter weitet sich die Strasse zu kleinen Plätzen. Diese sind mit Bäumen, Bänken oder Brunnen als zentrale Orte ausgezeichnet. Die Parkplätze, die aufgehoben wurden, hat man am Ortseingang kompensiert.

Die mit geringem Aufwand realisierten wirkungsvollen Massnahmen könnten ein Vorbild für viele kleinere Ortschaften an schwach frequentierten Kantonsstrassen sein. Die Jury war sogar der Ansicht, dass hier auch eine Begegnungszone möglich gewesen wäre. wh

FUSSGÄNGERSCHUTZ UND TEMPO 30, 2007
KANTONSSTRASSE, BIOGNO-BARICO-PURASCA
INFERIORE (GEMEINDE CROGLIO)

- > Bauherrschaft: Gemeinde Croglio TI
- > Konzept, Projekt, Realisierung: Studi Associati SA, Lugano (Lorenzo Custer); Lucchini-David-Mariotta SA, Faido (Paolo Moschini)
- > Chronik: Gesamtkonzept für alle Weiler 2004; Umsetzung der ersten drei Weiler (Biogno, Purasca, Barico) 2007
- > Kosten: CHF 250 000.– (drei Weiler, ohne Belagsarbeiten)

> www.croglio.ch

✓ Barico: Pfosten schützen die Hauszugänge, von denen man an verschiedenen Orten direkt auf die Fahrbahn tritt.



✓ Purasca Inferiore: eine platzartige Ausweitung im Dorfkern. Kieselsteine im Belag markieren den Fussgängerbereich.



✓ Biogno: An der Piazza unterbricht ein Kreis den Fluss der Strasse.



< Stellvertretend für alle drei: der Ortskern von Purasca Inferiore.

10/11//AUSZEICHNUNGEN KÖNIZ: EIN NEUES ZENTRUM

Die Schwarzenburgstrasse, eine Kantonsstrasse mit täglich fast 20 000 Fahrzeugen, ist das Rückgrat von Köniz. Bei den Fussgängern sorgten zahlreiche Ampeln mit langen Wartezeiten für Unmut – selbst ältere Leute überquerten die Strasse, ohne auf Fussgängerstreifen oder Ampeln zu achten. Als die Gemeinde Mitte der Neunzigerjahre ihren zentral gelegenen Werkhof verlegte, wurde Platz an der Schwarzenburgstrasse frei, um für die weitverzweigte Gemeinde ein geschäftiges Zentrum zu schaffen. Dessen Herz ist der neu angelegte Bläuackerplatz, flankiert vom erweiterten Gemeindehaus, dem «Stapfemärit» aus den Neunzigerjahren und dem von der Migros neu erstellten Einkaufszentrum.

Auf einer Länge von 700 Metern sanierte man die Schwarzenburgstrasse und teilte die Strassenfläche zugunsten der Fussgänger neu auf; ein 300 Meter langer Abschnitt wurde von der Ortsdurchfahrt zur Tempo-30-Zone. Doch die neuen Läden und Restaurants liessen den Fussverkehr so stark ansteigen, dass der motorisierte Verkehr und damit auch das Bussystem in Spitzenstunden zu kollabieren drohten. Ein ausgeklügeltes Dosierungssystem sorgt heute für eine geordnete Abwicklung und wahrt die Attraktivität des Orts für die Fussgänger. Auf Ampeln kann nun im Zentrum verzichtet werden. «Koexistenz bei niedriger Geschwindigkeit» heisst das Prinzip. Dank einem breiten Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte kann man die Strasse an jeder beliebigen Stelle auch bei dichtem Verkehr überqueren; den Vortritt aber haben die Fussgänger verloren.

Da der Bläuackerplatz eine von Fassade zu Fassade durchgehende Fläche ist, entstand ein äusserst grosszügiger öffentlicher Raum. Niedrige Pfosten grenzen die Fahrbahn und den Kreislauf von den Gehflächen ab. Das verhindert zwar, dass Autos auf die Fussgängerflächen fahren, doch für Menschen mit einer Sehbehinderung sind die Pfosten ein Sicherheits- und ein Orientierungsproblem. Ein taktil erfassbarer Fahrbahnrand würde hier bessere Dienste leisten und die flächige Wirkung des Platzes nicht beeinträchtigen. Dennoch war die Wettbewerbsjury vom Projekt als Gesamtkonzept überzeugt. Sie erwartet jedoch, dass künftig die Anforderungen von Sehbehinderten berücksichtigt werden. **wh**

AUFWERTUNG DES ORTSZENTRUMS, 2006
SCHWARZENBURGSTRASSE, KÖNIZ

- > Auftraggeber: Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis II
- > Bearbeitung: Metron Bern AG; Rothpletz Lienhard (Jürg Hänggi, Jörg Wiederkehr)
- > Chronik: Wettbewerb Strasse 1995; Mitwirkung Strasse und Zentrumsplanung 1999; Bau Strasse und Zentrumsüberbauungen in Etappen 2001–2004; definitive Gestaltung 2006
- > Kosten Kantonsstrasse: CHF 16 Mio.
- > Kosten Gemeindestrasse: CHF 8,3 Mio.

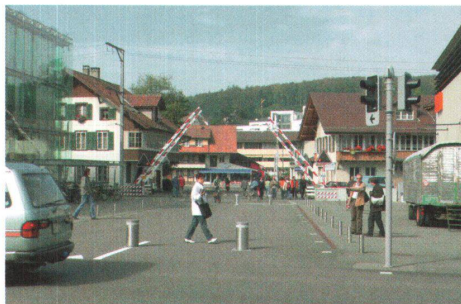
> www.koeniz.ch



^ Dass zwischen dem Haus links und den beiden Gebäuden hinten die Strasse verläuft, ist kaum zu sehen.

> Auf einer Länge von 700 Metern wurde die Schwarzenburgstrasse saniert. Davon sind 300 Meter mit Tempo 30 signalisiert.

∨ Dank dem Mittelbereich und den tiefen Geschwindigkeiten kann auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden. Dennoch ist es möglich, die hohen Fussgänger- und Fahrzeugfrequenzen zu bewältigen.



^ Die Fläche zwischen Gemeindehaus und Migros ist – tagsüber durch Poller geschützt – den Fussgängern vorbehalten. In Stosszeiten wird sie für den Fahrverkehr geöffnet.



LAUSANNE: DER BINDESTRICH

Chemin du Funiculaire, Chemin de la Ficelle: Die beiden schnurgeraden Wege, die in Lausanne vom Bahnhof zum See führen, erinnern an vergangene Zeiten. Schon vor fünfzig Jahren wurde das «Schnürchen», wie die Lausannois ihre Standseilbahn nannten, zur Zahnradbahn umgebaut und grossspurig «métro» getauft.

Der Quantensprung erfolgte vergangenen Herbst, als das ehemalige Ficelle-Trasse als Teil der Metrolinie M2 erweitert und umgebaut wurde. Aus der einspurigen Strecke, auf der die Zahnradbahn im begrünten Einschnitt gemütlich auf und ab zuckelte, wurde ein zweispuriges Trasse für die automatisierten Züge. Beton, Maschen- und Stacheldraht hätten das Bild beherrscht, weshalb man beschloss, zwischen den Stationen «Délices» und «Ouchy» einen Deckel über die Strecke zu legen. Das teilweise schon bestehende Wegnetz entlang der Bahn wurde zu einer durchgehenden Verbindung für Fussgänger zwischen dem Bahnhof und dem See ausgebaut.

Zwischen «Délices» und «Ouchy» liegt die Promenade direkt über den Gleisen, eingebettet in einen neu geschaffenen Grünraum. Eine Baumreihe aus Ginkgos begleitet den chaussierten Weg, Bänke laden zum Verweilen ein, und einfache Kandelaber sorgen nachts für Licht und Sicherheit. Magnolien und japanischer Ahorn vermitteln zu den angrenzenden Liegenschaften. Wo Quartierstrassen die von den Planern «Trait d'union» (Bindestrich) genannte Promenade kreuzen, sind platzartige Ausweitungen entstanden, meist mit einem Zugang zur unterirdischen Metrostation. Diese erhielten als Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr jeweils Veloabstellplätze.

Die Promenade über der Metrolinie ist eine gesundheitsfördernde Alternative zur Fahrt mit der Metro, sie ist aber auch ein wichtiges Glied im Fusswegnetz des Quartiers. Die Jury sah im Projekt ein sichtbares Bekenntnis von Lausanne, den markant ausgebauten öffentlichen Verkehr mit der Stadt zu verweben und zugleich auch das Zufussgehen zu fördern. **WH**

FUSSGÄNGERPROMENADE, 2008
PROMENADE DES DELICES, LAUSANNE

- > Auftraggeber: Ville de Lausanne (Direction des travaux, Direction de la sécurité sociale et environnement); Métro Lausanne-Ouchy SA
- > Landschaftsarchitektur: Hüster & Associés Sàrl, Lausanne, mit Pascal Amphoux
- > Chronik: Studienauftrag 2004 / 2005; Realisierung 2006-2008
- > Kosten: CHF 3,5 Mio.

> www.lausanne.ch
> www.t-l.ch

↳ Unter dem schnurgeraden Weg rollen die Waggons der Metro.



^ Bei den Haltestellen sind Aufenthaltsbereiche geschaffen worden.



< Der «Trait d'union» ergänzt das bestehende Fusswegnetz und verknüpft es mit der Metro.

SCHLIEREN: SÜDWÄRTS FLANIEREN

Nichtschlieremer kennen von Schlieren vor allem die beiden Ost-West-Achsen: Hauptstrasse und Bahnlinie. Sie führen mitten durch den Ort und doch am Kern vorbei. Wo das Zentrum sein müsste, beherrscht Brachland die Szene. Nicht mehr lange: Die Spurreduktion von Badener- und Zürcherstrasse ermöglicht eine bessere Anbindung des Bahnhofs ans Zentrum, der neue Stadtplatz markiert die Kreuzung der beiden wichtigen Achsen Ost-West und Nord-Süd.

Gemäss Stadtentwicklungskonzept soll die Nord-Süd-Achse aufgewertet werden. Mit der Umgestaltung von Stadthausplatz und Salmenkreuzung hat Schlieren den ersten Schritt bereits getan. Der schlechte Zustand der Sägestrasse und der Neubau von vier Mehrfamilienhäusern der Baugenossenschaft Limmattal (GBL) waren Anlass, einen weiteren Teil des Konzepts umzusetzen. Mühlen und Brunnen säumten die einst landwirtschaftlich geprägte Strasse. Hier knüpften die Planer an. Sie organisierten die Strassenfläche als niveaugleiche Mischfläche für alle Verkehrsteilnehmer, an drei Stellen aufgeweitet zu kleinen, mit Brunnen bestückten Plätzen. Das Herzstück aber ist der «Dorfplatz». Er wurde dank einer im Baurechtsvertrag vereinbarten Zusammenarbeit mit der GBL möglich.

Aus dem angrenzenden Stadthausplatz wurden die Kandelaber und die Betonrinne im Verlauf des einstigen Mühlebachs als Gestaltungselemente weitergeführt. Zwölf Bäume brechen den linearen Blick, und selbst für vier Parkplätze fand sich Platz. Damit die baulichen Qualitäten ihre Wirkung entfalten können, signalisierte die Gemeinde die Sägestrasse als Begegnungszone.

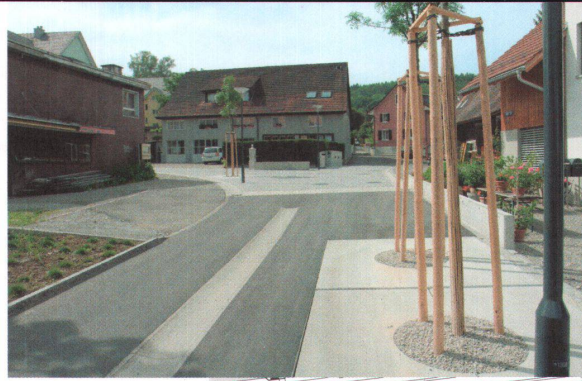
Die Jury würdigte insbesondere, dass das Projekt Sägestrasse Teil eines übergeordneten Stadtentwicklungskonzepts und nicht eine isolierte Massnahme ist. Die Gestaltung nimmt subtil die Eigenheiten des ursprünglichen Dorfkerns auf und interpretiert sie entsprechend den heutigen Anforderungen. Die mit einem Brunnen ausgestatteten Plätze schaffen attraktive Aufenthaltsbereiche, und sie beruhigen den rollenden Verkehr. wh

BEGEGNUNGSZONE SÄGESTRASSE, 2008

SÄGESTRASSE, SCHLIEREN ZH

- > Bauherrschaft: Stadt Schlieren, Gemeinnützige Baugenossenschaft Limmattal GBL
- > Gestaltungskonzept Strassenraum, gestalterische Begleitung: Zschokke & Gloor Landschaftsarchitekten, Jona
- > Projektierung, Ingenieurarbeiten, Oberaufsicht, Projektbegleitung: Technisches Büro der Stadt Schlieren
- > Chronik: Feststellung Sanierungsbedarf, Auftrag für Projektierung an Technisches Büro 2004; Erstes Gestaltungskonzept verworfen, Beizug von Rafael Gloor 2006; Genehmigung von Strassensanierung und -gestaltung durch den Stadtrat 2007; Bauvollendung 2008
- > Kosten: CHF 1,1 Mio.; davon CHF 192 600.- für Strassenraumgestaltung

> www.saegestrasse-faescht.ch



^ Die Betonrinne zeichnet den Verlauf des früheren Mühlebachs nach.



^ An drei Stellen markieren Brunnen kleine Plätze.



> Die Sägestrasse (rot markiert) gehört zur Nord-Süd-Achse, die den Bahnhof mit dem alten Dorfkern verbindet.

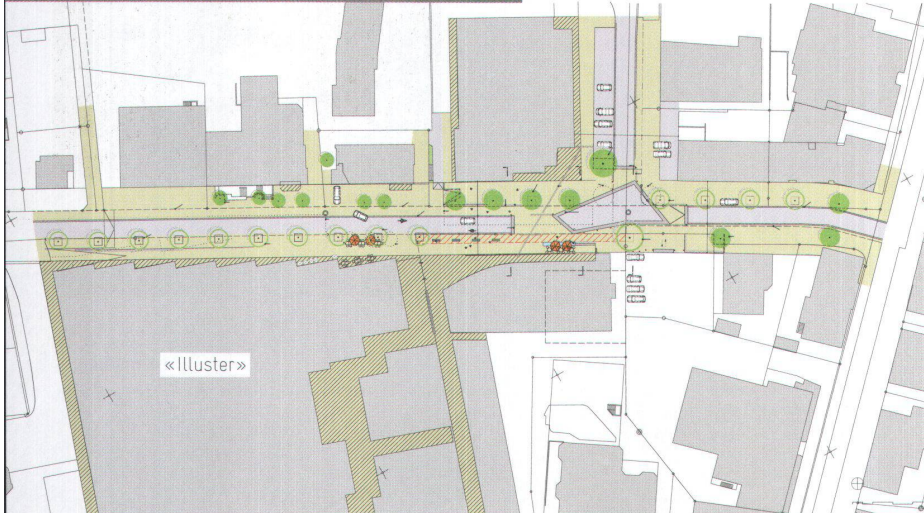
∨ In Zusammenarbeit mit der angrenzenden Baugenossenschaft konnte der zentrale Bereich als «Dorfplatz» ausgestaltet werden.



▼ Ein Natursteinpolygon zeichnet die Mischverkehrsfläche aus.



◀ Die Gestaltung der Strasse würde auch die Signalisation als Begegnungszone zulassen.



USTER: WEG VOM HINTERHOF

In den Siebzigerjahren wurde die Zürichstrasse mehrspurig ausgebaut und mit den beiden Einkaufszentren «Illuster» und «Uster 77» bestückt. Die Gerichtsstrasse, eine Quartierstrasse im Rücken des «Illusters», fristete ein Schattendasein, geprägt von parkierten Autos und uneinheitlichen Belägen. Ende der Achtzigerjahre machte sich Uster daran, seine Zukunft zu planen. Schritt für Schritt wurden aus den Verkehrsschneisen stadtvträgliche Strassen, und der öffentliche Raum gewann an Bedeutung. Die Erweiterung des Einkaufszentrums «Illuster» um den Neubau «Mittim» bot den Anlass, die sanierungsbedürftige Gerichtsstrasse neu zu gestalten. Aus der verkehrsberuhigten Erschliessungsstrasse, die Teil einer Tempo-30-Zone ist, wurde ein Begegnungsort mit städtischem Gepräge.

Das Herzstück der neuen Strasse ist der Knoten bei der Einmündung der Weberstrasse. Hier zeichnet ein Natursteinpolygon die Mischverkehrsfläche aus und macht die Strasse vom leicht höher gelegenen Bahnhof her sichtbar. Nachts markiert eine wechselfarbige Lichtlinie das Polygon und streicht die neue Bedeutung des Ortes heraus. Realisiert worden ist die Lichtlinie im Rahmen des städtischen Lichtkonzeptes, das anliegende Gewerbe hat sie mitfinanziert.

Ein wichtiges Element der Planung war der Einbezug der privaten Vorzonen, um die Strasse möglichst flächig von Fassade zu Fassade zu gestalten. So konnten die privaten Interessen mit der Aufwertung des öffentlichen Raums in Übereinstimmung gebracht werden. Die Ustermer Gerichtsstrasse ist für die Jury ein Beispiel dafür, wie sich aus einer Hinterhofsituation ein gut funktionierender städtischer Raum machen lässt. Fussgängerinnen und Fussgänger nehmen mit einer grossen Selbstverständlichkeit von ihm Besitz. Um dem Fussverkehr offiziell den Vortritt zu erlauben, könnte auch eine Begegnungszone signalisiert werden – die Gestaltung würde das durchaus zulassen. Geplante taktil-visuelle Markierungen weisen darauf hin, dass sich Menschen mit Sehbehinderung im Bereich des Knotens nur schwierig orientieren können. WH, Fotos: Roman Keller

GESTALTUNG TEMPO-30-ZONE, 2008
GERICHTSSTRASSE, USTER

- Auftraggeber: Stadtplanung Uster
- Konzept: Arbeitsgemeinschaft Klaus Zweibrücken, Raum- und Umweltplaner, Verkehrsplaner, Zürich; Stadt Raum Verkehr Birchler + Wicki, Zürich
- Ausführungsplanung, Bauleitung: ASA, Rapperswil; DSP Bauingenieure, Greifensee
- Lightline Lichtinstallation: Gramazio & Kohler Architekten, Zürich
- Chronik: Planung / Projektierung 2003–2005; Realisierung in zwei Etappen 2005–2008

► www.uster.ch

◀ Die Gestaltung der Strasse betont die Wichtigkeit der Fussgänger und gibt dem «rückwärtigen» Zugang zum Rücken des Einkaufszentrums ein neues Gesicht.