

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: [11]: Ausgezeichnete Fusswege : die Preisträger des Flâneur d'Or 2011

Artikel: Wo früher Züge fuhren : der Hauptpreis geht nach Naters : gekonnt und resolut hat das Walliser Dorf ein Bahntrasse für den Fussverkehr umgenutzt
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287215>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

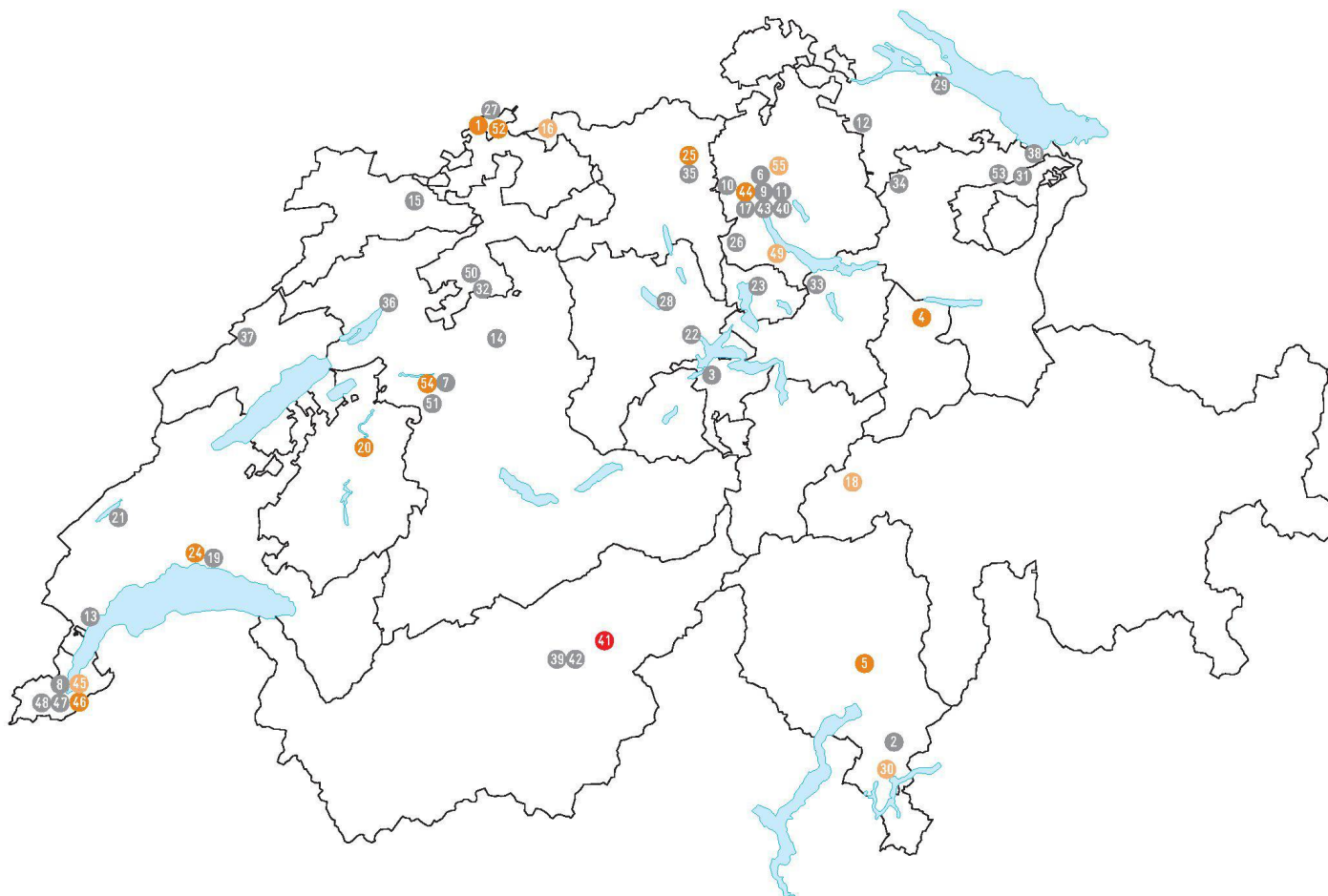
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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



EINGEREICHTE PROJEKTE FÜR FLÂNEUR D'OR 2011 VERKEHRSKONZEPTE/PLANUNGEN/LEITBILDER

- 1_Basel: Auf Augenhöhe 1,20 m, Auszeichnung
- 2_Capriasca: Fussgängerwege (meglio a piedi)
- 3_Stans: Underwäx in Stans!
- 4_Mollis: Wege als Ziel, Auszeichnung
- 5_Kanton Tessin: Mobilitätsplan für Schulen, Auszeichnung
- 6_Zürich: Schulwegsicherheit an Verkehrsregelungsanlagen
- 7_Bern: Behindertengerechte Querungen, Trottoirabsenkungen
- 8_Genf: Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- 9_Zürich: Routenplaner für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr
- 10_Schlieren: Mobilitätsplan Schlieren
- 11_Zürich: Züri z'Fuess
- 12_Frauenfeld: Fuss- und Velocheck
- 13_Nyon und Agglomeration: Chantier 3 des Agglomerationsprogramms
- 14_Burgdorf: Lebensraum Quartier Nord
- 15_Delémont: Hochwasserschutz der Sorne
- 16_Rheinfelden: Plan Lumière, Erwähnung
- 17_Zürich: Verkehrskonzept Innenstadt

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE INFRASTRUKTUREN AUF KANTONSSTRASSEN

- 18_Disentis/Mustér: Tempo-30-Zone, Erwähnung
- 19_Lausanne: Umgestaltung Zentrum Vers-chez-les-Blancs
- 20_Freiburg: Begegnungszone Square des Places, Auszeichnung
- 21_L'Abbaye: Fussweg zwischen Les Bioux und L'Orient
- 22_Luzern: Neugestaltung Schweizerhofquai
- 23_Zug: Nordzufahrt Feldstrasse Zug

FUSSGÄNGERFREUNDLICHE INFRASTRUKTUREN AUF GEMEINDESTRASSEN

- 24_Renens: Cœur de Ville, Auszeichnung
- 25_Baden: Umgestaltung Schlossbergplatz, Auszeichnung
- 26_Affoltern am Albis: Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 27_Basel: St.-Johanns-Rheinweg
- 28_Sempach: Umgestaltung Stadtstrasse
- 29_Kreuzlingen: Begegnungszone Hauptachse
- 30_Massagno: Verkehrsführung Piazza del Comune, Erwähnung
- 31_Speicher: Gestaltung Kalabrinthstrasse
- 32_Gerlafingen: Parkierungsbewirtschaftung und Tempo 30
- 33_Feussisberg: Sanierung Dorfstrasse
- 34_Kirchberg: Verkehrsberuhigung Dorfzentrum-Husenstrasse
- 35_Baden: Fussgängersignaletik
- 36_Biel: Fussgängerinformation und -signaletik
- 37_Le Locle: Fussgängersignaletik
- 38_Rorschach: Orientierungssystem
- 39_Visp: Fussgängerleitsystem
- 40_Zürich: Wegleitsystem Zürich-Oerlikon
- 41_Naters: Neugestaltung FO-Trassee, Hauptpreis
- 42_Visp: Neue Fussgängerpromenade
- 43_Zürich: Lettenviadukt
- 44_Zürich: Gleisbogen Zürich West, Auszeichnung
- 45_Genf: Der grüne Weg der Agglomeration, Erwähnung
- 46_Genf: Parc des Chaumettes, Auszeichnung
- 47_Genf: Pont de la Machine

SCHNITTSTELLEN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

- 48_Genf: Place Cornavin
- 49_Horgen: Begegnungszone Bahnhof, Erwähnung
- 50_Solothurn: Neugestaltung Bahnhofplatz
- 51_Köniz: Erschliessungstürme Niederwangen
- 52_Basel: Karl-Barth-Platz, Auszeichnung

- 53_St. Gallen: Passerelle Böschmühle-Kantonsspital
- 54_Bern: Tram Bern West, Auszeichnung
- 55_Glattal (Opfikon, Wallisellen, Dübendorf, Zürich): Glattalbahn, vernetzter Langsamverkehr, Erwähnung

- _Hauptpreis
- _Auszeichnung
- _Erwähnung

JURY

- > Lorenzo Custer, dipl. Architekt ETH/SIA/SVI, Vertreter GMT-SI, Officina della Costruzione, Ponte Tresa
- > Gabrielle Gsponer, dipl. Ing., Bundesamt für Strassen (Astra), Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern
- > Werner Huber, dipl. Architekt ETH, Redaktor Hochparterre
- > Monique Keller, dipl. Architektin ETH, Schweizer Heimatschutz, Projektleiterin Wakkerpreis
- > Michael Rytz, dipl. phil. II Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrsclub der Schweiz VCS
- > Thomas Schweizer, dipl. phil. II Geograf, Verkehrsplaner SVI, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz
- > Stefan Studer, dipl. Kulturing. EPFL, Kantonsoberingenieur Kanton Bern
- > Dominique Von Der Mühl, architecte-urbaniste, Laboratoire Chôros, ENAC-EPFL, Lausanne
- > Rolf Wegmann, Raumplaner FH/FSU, Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden

LINKS

- Ausführliche Dokumentation aller Eingaben
- > www.flaneurdor.ch
- Dokumentation der Begegnungszonen
- > www.begegnungszonen.ch
- Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz
- > www.fussverkehr.ch

WO FRÜHER ZÜGE FUHREN

Der Flâneur d'Or 2011 geht nach Naters. Die Walliser Gemeinde hat ein altes Bahntrasse gekonnt und resolut für den Fussverkehr umgenutzt.

Text: Werner Huber, Fotos: Michel Bonvin

New York hat die High Line, Paris den Viaduc des Arts und Naters das FO-Trasse: ehemalige Bahnstrecken, die zu Fussgängerwegen umgestaltet wurden. Die hängenden Gärten der High Line im Westen Manhattans sind zu einer neuen Sehenswürdigkeit in New York geworden, und in der französischen Hauptstadt haben sich unter den Bögen des Viadukts, auf dem die Fussgänger flanieren, Geschäfte und Cafés eingenistet. Einen steinernen Viadukt gibt es in Naters zwar nicht, das Zeug zur Touristenattraktion hat der Fussgänger- und Veloweg auf dem früheren Trasse der Furka-Oberalp-Bahn (FO) aber durchaus.

Am 30. November 2007 rollte der Zug von Brig her kommend das letzte Mal über die eingleisige Strecke talabwärts, schlug den grossen Bogen nördlich über die Rhone nach Naters, um dann mitten durchs Nachbardorf Richtung Oberwallis und Furkatunnel talaufwärts zu fahren. Seit dem darauffolgenden Tag fahren die meterspurigen Züge vom Briger Bahnhofplatz geradeaus nach Osten und weiter in direkter Linie Richtung Furka. Nun muss die Matterhorn-Gotthard-Bahn, entstanden 2003 aus der Fusion der Furka-Oberalp- mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, in Brig die Lokomotive nicht mehr wechseln. Zudem konnten auf einen Schlag zwanzig Niveauübergänge in Naters aufgehoben werden.

2,5 Kilometer lang schlägt das rote Asphaltband der Fussgänger- und Velopromenade einen Bogen quer durchs Dorf. Sie beginnt am Rhoneufer bei der Eisenbrücke, die – auch gleislos – noch immer an die Blütezeit der Eisenbahn erinnert. «Verbindung» nennen die Architekten Vomsattel Wagner diesen Punkt in ihrem Wettbewerbsprojekt. Richtung Dorf legt sich das rote Band in die Kurve und fliesst an Vorgärten vorbei, zwischen den Häusern durch zu einer grossen, als Parkplatz genutzten Brache. Hier kommt dereinst der Aletsch-Campus zu stehen, das Informations- und Ausstellungszentrum des Unesco-Weltnaturerbes Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn. «Kultur» heisst denn auch dieser Punkt des FO-Trassees, das aber bald schon durch die Strasse brachial unterbrochen wird. Ein rotes Asphaltband quer über die Kantonsstrasse? Undenkbar für die Hüter des Strassenverkehrsgesetzes! Also schliesst ein gelber Fussgängerstreifen in Trassebreite die Lücke. «Begegnung» heisst die nächste Station der Flaneure auf dem roten Asphaltband beim ehemaligen Bahnhof, gefolgt vom «Konsum» in der Nähe des Dorfsentrums. Dann führt der Fussgänger- und Veloweg ein Stück weit geradeaus, beschreibt eine Rechtskurve und schmiegt sich an die Dorfstrasse. «Sport» haben die Architekten diesen Punkt beim Stadion getauft. Nach zwei weiteren Kurven und einem geraden Zwischenstück erreicht das Trasse den «Ausklang» – hundert Jahre nach dem Baubeginn der Bahnlinie hat sich das Dorfbild markant verändert.

DAS BAHNTRASSE IM ZEITRAFFER Der Spatenstich für die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) fand am 22. Juni 1911 in Naters statt. Die Lötschberglinie und der Simplontunnel hatten der Gemeinde einen grossen Aufschwung gebracht. Nicht zuletzt der Wunsch der Natischer, einen eigenen Bahnanschluss zu haben, führte zum Bau der Strecke durch das Dorf. Die BFD war im Jahr zuvor gegründet worden, hauptsächlich mit französischem Kapital. Deshalb trug die Gesellschaft auch einen stolzen französischen Namen: Compagnie de chemin de fer de la Furka; die Bauarbeiten wurden an die Société de Construction des Batignolles vergeben. Der erste Zug fuhr am 30. Juni 1914 von Brig quer durch Naters ins Obergoms. Die amtliche Abnahme der ersten Etappe der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD)

bis nach Gletsch fand jedoch erst ein Jahr später statt, und noch bevor die Strecke über den Furkapass fertiggestellt war, ging die Gesellschaft Konkurs. 1924 nahm die neu gegründete Furka-Oberalp-Bahn die Bauarbeiten wieder auf, sodass der durchgehende Betrieb zwischen Brig und Disentis im Sommer 1926 aufgenommen werden konnte. 1941 wurde die Strecke elektrifiziert, seit 1982 sichert der Furka-Basistunnel den ganzjährigen Betrieb. Einst hatte die zweigleisige Station in Naters einen richtigen Bahnhof: ein Aufnahmegebäude mit Dienstwohnung im Obergeschoss, daran angebaut ein hölzerner Güterschuppen. Im Herbst 1997 setzten Jugendliche, die mit Feuer spielten, diesem Idyll ein Ende. Der Bahnhof brannte ab. Seither muss sich die Natischer Bevölkerung mit einem Torso begnügen, denn bloss das Erdgeschoss des steinernen Gebäudes wurde wieder hergerichtet und mit einem Zeltdach gedeckt.

Als sich die Verlegung der Bahn abzeichnete, schloss die Gemeinde bereits 2002 mit der Bahngesellschaft eine Kaufvereinbarung für das frei werdende Bahntrasse ab: 2,75 Millionen Franken für 25 500 Quadratmeter. In einer Befragung der Hochschule Wallis wünschten achtzig Prozent der Natischerinnen und Natischer, dass aus der Bahnlinie ein Naherholungsgebiet werde. Grosse Mehrheiten erzielte ausserdem die Nutzung als Fuss- und Veloweg. Der Möglichkeit, das lang gestreckte Areal einfach in die angrenzenden Nutzungszonen zu integrieren, erteilte die Bevölkerung eine klare Absage. Die Gemeinde war in ihrer Absicht bestätigt.

DER ALTE BAHNHOF IST DAS HERZ Nachdem der letzte Zug durchs Dorf gefahren war, demonitierte die Bahn die Fahrleitung (ohne die Masten) und entfernte Schienen und Schwellen. Die Architekten gliederten das ehemalige Bahntrasse der Länge nach in drei Streifen, die sie mit Stahlwangen voneinander trennten: in der Mitte das drei Meter breite, rote Asphaltband für die Fussgängerinnen und Velofahrer, rechts und links ein meterbreiter Schotterstreifen. Das Asphaltband zieht sich kontinuierlich über die ganze Strecke von 2,5 Kilometern, unterbrochen nur durch die Kantonsstrasse. Die Schotterstreifen hingegen sind stellenweise unterschiedlich gestaltet: An einigen Orten gibt es kleine, mit Sickerasphalt belegte Plätze mit Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten, die der Künstler Pascal Seiler aus Stahlrohren mit weissem Schattenwurf gestaltet hat, an anderen Stellen sind Betonelemente mit Sitzbänken in den Schotter eingelassen. An einigen Abschnitten grenzt auch eine Hecke das FO-Trasse von der parallel dazu verlaufenden Strasse ab. Die bestehenden Oberleitungsmasten tragen die neuen Leuchten, und sie sind dank der LED-Technik selbst zu Leuchtoobjekten geworden, die den Verlauf des Trassees »

NEUGESTALTUNG FO-TRASSE, 2009–2012

Naters VS

› Bauherrschaft: Gemeinde Naters

› Architektur und Bauleitung: Vomsattel Wagner, Visp

› Spielgeräte, künstlerische Begleitung: Pascal Seiler, Steg

› Bauingenieur: Ingenieurbüro Weder, Naters

› Elektroplanung: EnBAG, Brig

› Lichtplanung: Neuco, Zürich

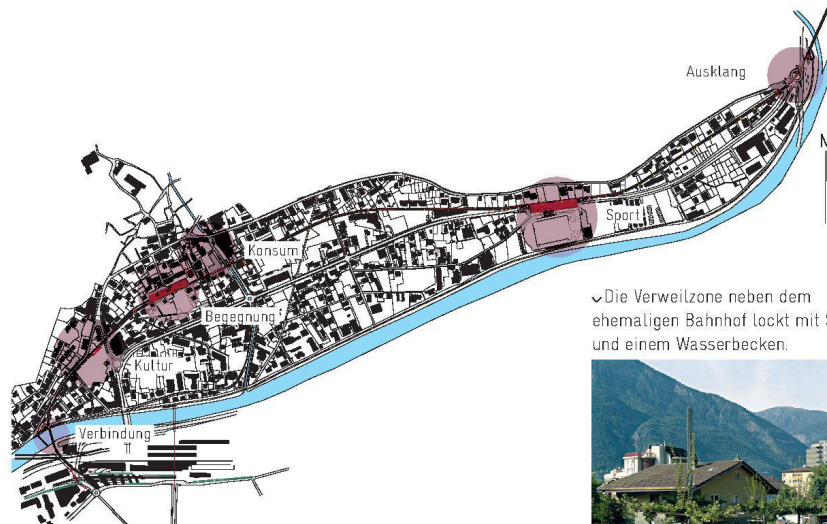
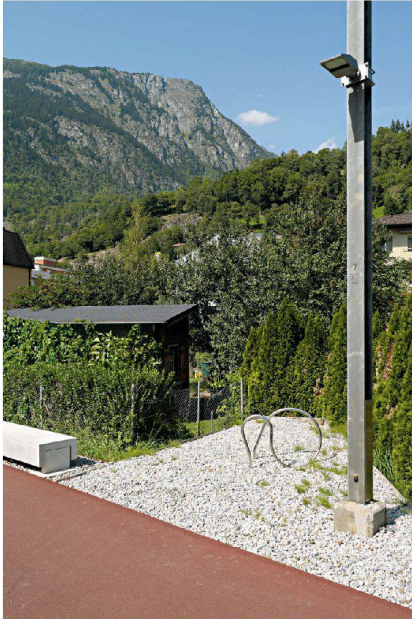
› Chronik: 2006 Landerwerb; 2007 Studienauftrag; 2009 erste Etappe; 2010 zweite Etappe; 2011 dritte und vierte Etappe; 2012 fünfte Etappe; später sechste Etappe

› Kosten: CHF 7,4 Mio.

› Die alten Oberleitungsmasten des FO-Trassees tragen nun die Beleuchtung des neuen Wegs.



✓Intervention mit Stahlrohr des
Künstlers Pascal Seiler.

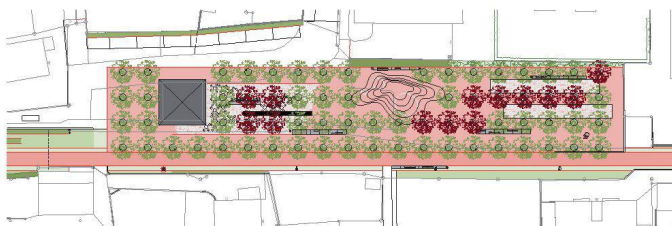


^Der Verlauf des F0-Trassees durch
Naters mit den sechs Stationen
von «Verbindung» bis «Ausklang».

✓Die Verweilzone neben dem
ehemaligen Bahnhof lockt mit Sitzbänken
und einem Wasserbecken.



>Das rote Asphaltband schlängelt
sich auf einer Länge
von 2,5 Kilometern durchs Dorf.



<Der ehemalige Bahnhofplatz ist das
Herzstück des neuen F0-Trassees.





» nachts in der dritten Dimension ablesbar machen. Die Überreste des Bahnhofsgebäudes stehen immer noch an ihrem Platz. Die Architekten haben den kleinen Bau saniert, mit zwei neuen, grossen Öffnungen versehen und darin ein Café eingebaut. Es markiert am einstigen Bahnhofplatz das Herzstück des FO-Trassees, das zu einem Begegnungsort geworden ist: Das rote Asphaltband weitet sich zu einem grosszügigen Platz, über den die noch jungen Blutpflaumen und Ahorne ein schattenspendendes Blätterdach legen. Ein rot asphaltierter Hügel animiert die Kinder zum Besteigen, zwei Bocciabahnen laden zum Spiel ein. Vor dem Café ruht eine massive Stehbar aus Beton, daneben liegt eine bodenbündige, nur gerade zwei Zentimeter tiefe Wasserfläche. Für die Gemeinde ist der Platz ein willkommener Ort für Feste und Anlässe.

Die Architekten beschränkten sich in der Gestaltung auf den roten Asphalt – auf dem Platz als Sickerasphalt ausgebildet – sowie auf den Beton der Stehbar und des als Sitzbank dienenden Sockels. Ein dunkler Anstrich veredelt das Gebäude, und Bodenteuchten erhellen die Baumkronen.

DIE NÄCHSTEN ETAPPEN FOLGEN Bislang wurden vom FO-Trassee vier Etappen realisiert. Spektakulär ist insbesondere die östliche Ausfahrt aus Naters, wo das Bahntrasse die Kantonsstrasse samt Kreisel unterquert. Das rote Band senkt sich zunächst leicht ab und mündet in einen Betontunnel; fünf neue Öffnungen in der Decke bringen Tageslicht in diese künstliche Welt. In einer nächsten Etappe wird das Trassee bis nach Bitsch verlängert. Gleich hinter dem kurzen Tunnel wird es auf einer Eisenbrücke – das gleiche Modell wie jene am Ortseingang – die Rhone überqueren und sich schliesslich dem neuen Bahntrasse anschmiegen.

Ungewiss ist die Fortsetzung Richtung Brig, insbesondere wegen der Forderungen des Hochwasserschutzes. Zurzeit ist die Brücke um 1,5 Meter angehoben, um den Hochwassermassen genügend Raum zu bieten. Das Projekt der dritten Rhonekorrektur rechnet jedoch mit Jahrtausendhochwassern. Nach diesen Vorgaben müsste die Brücke um weitere 3,5 Meter angehoben werden – eine Höhendifferenz, die weder für Fussgänger noch für Velofahrerinnen zu überwinden ist. Ob das FO-Trassee dereinst seinen Schwung fortsetzen und elegant nach Brig führen kann oder ob es weiterhin abrupt am Geländer der alten Brücke endet, hängt also vor allem von den Behörden in Sitten ab.



Jurybericht VISIONÄRE UMGESTALTUNG

Lange Zeit wurde die separate Führung des Fussverkehrs abseits vom übrigen Verkehr als Ideal der Netzplanung propagiert. Dieses Prinzip wurde zunehmend neu überdacht, wenn sich die Ziele der Fussgängerinnen an belebten und oft auch befahrenen Strassenräumen befanden. Hier sind solche Trennungen in vielen Fällen nicht möglich und nicht wünschbar. Zu wichtig ist es, dass die Arbeitsplätze, die Einkaufsgeschäfte oder die Freizeiteinrichtungen über sinnvolle und direkte Verbindungen auch entlang der Strasse erreicht werden können. Zusätzlich können aber neue, separate Netzelemente für den Fussverkehr abseits des Strassenverkehrs auch ganz neue Perspektiven und Qualitäten für das Fusswegnetz und die damit verbundene kleinräumige Mobilität zu Fuss eröffnen. Dies ist beim neu gestalteten FO-Bahntrasse zweifellos gegeben.

Mit der Vergabe des Flâneur-d'Or-2011-Hauptpreises an Naters für seine neue Fuss- und Veloachse würdigt die Jury einerseits das Engagement der Gemeinde für die Förderung des Fussverkehrs, andererseits aber auch die Umsetzung einer visionären Idee, die erst noch mit einer hochstehenden Gestaltung verbunden worden ist. Bemerkenswert ist, dass eine relativ kleine Gemeinde mit rund 8000 Einwohnern den Mut und die finanziellen Mittel für dieses nicht ganz günstige Vorhaben gefunden hat. Naters zeigt modellhaft, dass die Planung und Umsetzung wegweisender Fussverkehrsvorhaben nicht alleine die Aufgabe grösserer Städte ist.

Die rund 2,5 Kilometer lange Verbindung stellt ein neues Rückgrat im Siedlungsgebiet dar. Sie erlaubt es der Bevölkerung, die Gemeinde auf ihrer gesamten Länge ungestört zu durchqueren. Eine gute Anbindung der Quartiere an die neue Achse dient gleichzeitig der kleinräumigen Vernetzung. Das mit Referenz an seine alte Funktion umgestaltete FO-Trassee ermöglicht nicht nur praktische und zielgerichtete Verbindungen, sondern bietet auch neuen Raum für Entspannung im Herzen der Gemeinde. Exemplarisch sind das sorgfältig zum Bistro umgebaute Bahnhofsgebäude und der dazugehörige Platz, die – als Begegnungsorte konzipiert – zum Verweilen und Spielen einladen.

Die Jury ist sich bewusst, dass sich nur selten die Möglichkeit zur Umgestaltung eines nicht mehr benötigten Bahntrassees mitten im Siedlungsgebiet ergibt. Dennoch können sich in anderen Gemeinden vergleichbare günstige Konstellationen zu einer markanten Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den Fussverkehr ergeben. Naters hat eine Gelegenheit zur Weiterentwicklung des Fusswegnetzes beispielhaft resolut beim Schopf gepackt und konsequent umgesetzt. Die Jury zieht den Hut: Chapeau!

