



Jurybericht

FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Patronat: Verband öffentlicher Verkehr



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Patronat: Verband öffentlicher Verkehr

FLUX – Goldener Verkehrsknoten

Der «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» ist ein Preis, der jährlich von der PostAuto Schweiz AG und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) verliehen wird. In diesem Jahr findet die fünfte Verleihung statt. Mit dem Preis werden Verkehrsknoten ausgezeichnet, die sowohl aus Sicht der Kunden als auch aus betrieblicher und gestalterischer Sicht überzeugen. Der FLUX hebt den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette zwischen den Verkehrsmitteln hervor. Ein jedes Jahr neu bestimmter Themenschwerpunkt garantiert die Darstellung von Verkehrsknoten in all ihren Facetten.

Der FLUX wird von der PostAuto Schweiz AG (Trägerschaft) und dem VöV (Patronat) verliehen. Für die Selektion des Gewinners wird eine Fachjury beigezogen. Die Fachjury berücksichtigt transparente Beurteilungskriterien und entscheidet unabhängig und neutral. Der FLUX betont die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätskultur und unterstreicht die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Ein jährlich neu definierter Themenschwerpunkt berücksichtigt die vielen Facetten des übergeordneten Themas Verkehrsknoten und trägt dazu bei, die Konzeption und Funktionsweise eines zeitgemässen Verkehrsknotens genauer zu beleuchten.

Für den FLUX kommen einerseits bereits realisierte Projekte, die innerhalb der letzten fünf Jahre entstanden sind, in Frage. Andererseits können auch Projekte in Planung ausgezeichnet werden. Darüber hinaus sind Provisorien zugelassen, die von mindestens sechs Monaten Dauer sind. Der FLUX ist ein nationaler Preis. Die Projekte müssen in der Schweiz realisiert oder geplant sein. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich war.

Der Preisträger erhält eine originalgetreue Kopie der Skulptur «FLUX – Goldener Verkehrsknoten», ausserdem einen Beitrag von 5'000 Franken für einen festlichen Anlass/Ausflug. Schliesslich darf die hinterlegte Marke «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» unentgeltlich verwendet werden. Der FLUX wird am «Movimento – Forum für Mobilität» verliehen.

Bisherige Preisträger

2007 **Bahnhof Visp VS** Schwerpunktthema: Verkehrsknoten – Qualität und Innovation für einen attraktiven öffentlichen Verkehr
2008 **Bahnhof Baden AG** Wirtschaftliche Entwicklungspotenziale an Verkehrsknoten
2009 **Bahnhof Frauenfeld TG** Inter- und Multimodalität bzw. Kombinierte Mobilität
2010 **Bahnhof Horgen ZH** In der Nacht

Themenschwerpunkt 2011

Der FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011 hat den Themenschwerpunkt **Langsamverkehr**.

Immer häufiger auftretende Kapazitätsengpässe auf den Strassen, insbesondere in Agglomerationsgebieten, sowie negative Externalitäten wie Flächenverbrauch, Lärm,

Luftverschmutzung und Unfälle sind das Ergebnis eines allgemein gestiegenen Verkehrsaufkommens, verursacht durch die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik ist es, diese Bedürfnisse heute schon und erst recht in naher Zukunft möglichst effizient und umweltgerecht bewältigen zu können. Die Förderung des Langsamverkehrs, das heisst die gleichgewichtige Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs in einer optimierten Verkehrsplanung, leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Zum einen kann der platzintensive motorisierte Individualverkehr eingedämmt werden, was die Umwelt- und Lärmbelastung reduziert und somit die Lebensqualität im Siedlungsraum steigert. Zum andern ergeben sich wirtschaftliche Vorteile durch Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität sowie eine Entlastung des Gesundheitssystems infolge steigender Gesundheit und höherem individuellen Wohlbefinden.

Seine grösste volkswirtschaftliche Effizienz entfaltet der Langsamverkehr bei der Vernetzung mit dem öffentlichen und dem motorisierten Individualverkehr. Besondere Bedeutung kommt dabei den Zu-, Aus- und Umsteigeorten zu, den Verkehrsknoten. Nebst einer übersichtlichen Knotengestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität und kurzen, komfortablen Umsteigebeziehungen auf die anderen Verkehrsträger erhöhen vor allem attraktive, sichere und zusammenhängende Wegnetze von und zum Verkehrsknoten sowie qualitativ hochwertige Veloabstellmöglichkeiten an demselben die Attraktivität und Popularität der «Human Powered Mobility». Sie fördern so eine nachhaltige Mobilitätskultur.

Mitglieder der Fachjury

Dr. Peter Vollmer, Jury-Präsidium, ehemaliger Direktor Verband öffentlicher Verkehr, **Daniel Landolf**, PostAuto Schweiz AG, **René Böhlen**, PostAuto Schweiz AG, **Caroline Beglinger**, Verkehrs-Club der Schweiz VCS, **Esther Gingold**, Procap (ehemals Invaliden-Verband), **Dr. Hans Naef**, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen GSP AG, **Robert Riesen**, LineUp, Kommunikationsagentur, **Prof. Ulrich Weidmann**, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme ETH Zürich, **Andreas Wirth**, Kontur Projektmanagement AG

Nominationsverfahren

Für den FLUX 2011 nominierten die Mitglieder der Jury insgesamt 28 preiswürdige Verkehrsknoten. Die eingegangenen Vorschläge wurden von einem Ausschuss der Jury qualitativ bewertet und hinsichtlich ihrer Eignung zum Themenschwerpunkt 2011 überprüft. In einem nächsten Schritt wurden die Standortgemeinden angeschrieben mit der Bitte, ein Kurzdossier zu ihrem Knoten auszufüllen. Aufgrund dieser ersten Bewertung und den eingegangenen Kurzdossiers kamen folgende fünf Knoten in die engere Wahl für den FLUX 2011:

Bahnhof Burgdorf BE

Bahnhof Renens, Chavannes/Crissier/Ecublens/Renens VD

Bahnhof Riazino, Locarno TI

Bahnhof Solothurn SO

Bahnhof Wil SG

Beurteilungskriterien

Grundlage für die Jurierung bildeten die Dossiers der Kandidaten sowie die Besichtigung der fünf Standorte. Anlässlich der Besichtigung war es den Mitgliedern der Jury möglich, sich vor Ort selber ein Bild zu machen und direkt mit Verantwortlichen ein Gespräch zu führen. Um eine transparente und nachvollziehbare Entscheidung zu gewährleisten, stützt sich die eigentliche Beurteilung der Verkehrsknoten auf nachvollziehbare, transparente Kriterien ab. Auf diesen beruht auch die Dossierstruktur, die sich in die folgenden drei Dimensionen gliedert:

Verkehr

- Öffentlicher Verkehr (unter anderem Takt und Verbindungen)
- Langsamverkehr (unter anderem Wegführung im Nahbereich, Sicherheit)
- Motorisierter Individualverkehr

Raumentwicklung

- Orts- oder Stadtentwicklung (unter anderem Nutzungsstruktur am Verkehrsknoten)
- Städtebau und Architektur (unter anderem Aufenthaltsqualität)

Prozess

- Organisation
- Verfahren
- Innovation

Preisträger 2011

Als Sieger aus dem Jurierungsprozess gingen ausnahmsweise zwei Verkehrsknoten hervor: **der Bahnhof Wil SG und der Bahnhof Renens VD**. In der Auseinandersetzung der Jury mit den Kriterien zeigte sich, dass sich vier der fünf Verkehrsknoten – eine Ausnahme bildet Riazino – trotz vergleichbarer Grösse und Funktion bezüglich Gestaltungswille und Projektstand zum Teil erheblich unterscheiden. Die Diskussion machte deutlich, dass die Bahnhöfe von Wil und Renens in der Gesamtbewertung am besten abschneiden und sie trotz sehr unterschiedlichem Projektstand in der Bewertung gleichauf liegen. Die beiden Verkehrsknoten zeichnen sich insbesondere durch den sichtbaren Willen der Standortgemeinden aus, die Entwicklung aktiv zu gestalten und voranzutreiben. Während Wil in unermüdlicher Kleinarbeit und mittels kontinuierlicher Investitionen das Angebot am Verkehrsknoten auch für den Langsamverkehr laufend optimiert, wagen die Standortgemeinden des Bahnhofs Renens seine komplette Neugestaltung, einschliesslich der angrenzenden Plätze. Die konsequente Bevorzugung des Langsamverkehrs zeichnet die beiden Verkehrsknoten besonders aus.



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Bahnhof Burgdorf BE

Verkehr

Das Bus- und Bahnangebot sowie die Konnektivität werden von der Jury als gut eingestuft. Die Jury bewertet die kurzen Wege für den Langsamverkehr positiv. Burgdorf ist auch nach Ablauf des Projekts Fussgänger- und Velomodellstadt (1996 – 2006) eine attraktive Stadt für den Langsamverkehr geblieben.

Die Umnutzung des alten Kopfbahnhofs der ehemaligen Regionalverkehr Mittelland AG (RM) zum Bushofprovisorium hat die Wege verkürzt und ermöglicht neu ein witterungsgeschütztes Warten auf den Bus. Diese Nutzung von Synergien lobt die Jury ausdrücklich. Das Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr auf dem Gebiet des Bushofprovisoriums trägt wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr bei. Der Anschluss und die Zugänglichkeit zum Bahnhof sind für den motorisierten Verkehr nach Ansicht der Jury trotzdem gut.

Die Jury ist beeindruckt vom breiten Angebot und der Multifunktionalität der Velostation (Velokurier, Heimlieferdienst, Veloverleih etc.). Zudem bringt sie ihre Freude darüber zum Ausdruck, dass das heutige Zelt mit der Velostation in absehbarer Zeit durch einen Neubau ersetzt werden wird.

Als gelungene Realisierung bewertet die Jury zudem die 2009 entstandene Velohochstrasse, die den Westen Burgdorfs besser an das Zentrum anbindet und eine schnelle und hindernisfreie Verbindung zum Bahnhof schafft.

Das heutige Angebot an Veloabstellplätzen hinkt der Nachfrage hinterher. Die Jury könnte sich gerade in diesem, für die Förderung des Langsamverkehrs wichtigen Punkt einen aktiveren Ausbau des Angebots vorstellen.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als durchschnittlich eingestuft. Die Stadt Burgdorf verfügt mit dem Bahnhofareal als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt über zahlreiche Baufelder, die auf eine Inwertsetzung warten. Dass mit dem Richtplan ESP Bahnhof Burgdorf die Grundlage hierfür geschaffen wurde, würdigt die Jury ausdrücklich.

Der Bau einer eingeschossigen Velostation an der strategisch wichtigen Lage direkt neben dem Bahnhof bewertet die Jury nicht als ideale Ausnützung dieser Fläche. Die Jury könnte sich auch einen mehrgeschossigen Bau mit einer ebenerdigen Velostation vorstellen.

Die Gestaltung und Materialisierung des Bahnhofs und seiner Umgebung wirken eher bescheiden und auch etwas zufällig. Die gestalterischen Konzepte werden zu wenig konsequent umgesetzt, sodass sie oft nicht mehr zu erkennen sind. Sie widerspiegeln die offenbar finanziell begrenzte Situation der Stadt. Um dem Bahnhof und insbesondere dem Langsamverkehr den Stellenwert zu geben, den er verdient und seine Attraktivität auch in Zukunft zu fördern, empfiehlt die Jury, bei zukünftigen Planungen und Bauten eine gewisse Grosszügigkeit bei den Dimensionen und der Qualität der Materialien walten zu lassen. Dass die Absicht besteht, das Bahnhofareal aufzuwerten, zeigt der geplante Neubau des Bushofs, der leider zurzeit sistiert ist.

Die Sanierung der Personenunterführung Ost ist wichtig, um das heute geringe Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Dass dieser Sachverhalt erkannt wurde, wird von der Jury gelobt. Die Jury anerkennt, dass der Stadt der Handlungsbedarf im Bereich öffentlicher und Langsamverkehr bekannt ist.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als durchschnittlich eingestuft. Das Projekt Fussgänger- und Velomodellstadt und die daraus entstandenen Ideen haben neue Massstäbe im Bereich Langsamverkehr gesetzt. Die Stadt Burgdorf verfügt heute noch immer über zahlreiche gute und innovative Ideen zur Stärkung des Langsamverkehrs. Kostengünstige und ressourcenschonende Planungen und Realisierungen zeigen sich insbesondere beim Bushofprovisorium sowie bei der Velohochstrasse, bei der der Gleisusbau als Chance für die Realisierung wahrgenommen wurde. Die Nutzung von Synergien wird von der Jury anerkennend gewürdigt. Mit der Realisierung der Velohochstrasse ist es Burgdorf gelungen, das Langsamverkehrsnetz mit einem weiteren, innovativen Element zu ergänzen. Auch der Rückbau des Kopfbahnhofs der RM wurde in Koordination mit der SBB und der BLS genutzt, um dem Busbetrieb eine sinnvolle Übergangslösung bereitzustellen.

Als innovativen Ansatz würdigt die Jury zudem den Parkplatzfonds zur Förderung von Mobilitätsprojekten. Aus diesem können Projekte wie die neue Velostation mitfinanziert werden, was deren Bau trotz angespannter Finanzlage ermöglicht.

Im Allgemeinen wird die Jury jedoch den Eindruck nicht los, dass die Stadt Burgdorf bei der Umsetzung ihrer Ideen nicht im gewünschten Tempo voran kommt und könnte sich ein entschlosseneres Vorgehen vorstellen.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Bahnhof Burgdorf ist zentraler Umsteigeort im Langsamverkehrs- und ÖV-Netz der Stadt Burgdorf und der Region Emmental. Die Stadt hat über Jahre hinweg neue Massstäbe im Bereich Langsamverkehr gesetzt. Sie muss jedoch weiter aktiv bleiben, um von der Entwicklung nicht abgehängt zu werden.

- + Gute Umsteigebeziehungen mit kurzen Wegen
- + Innovative Ansätze zur Förderung des Langsamverkehrs (Velohochstrasse, Parkplatzfonds)
- + Verbesserung der Ankunftssituation und der Wegführung ist geplant
- Infrastrukturausbau (zum Beispiel Veloabstellplätze) hinkt der Entwicklung hinterher
- Die Ausgestaltung und Materialisierung wirken zufällig und bescheiden
- Zu wenig konsequente und grosszügige Umsetzung der Konzepte im Gelände



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Bahnhof Renens, Chavannes/Crissier/Ecublens/Renens VD

Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als sehr gut eingestuft. Bereits heute ist der Bahnhof Renens ein wichtiger Verkehrsknoten. Der geplante Ausbau wird ihn zum drittgrössten Bahnhof der Westschweiz machen. Heute ist die Situation für den Langsamverkehr aufgrund fehlender Rampen, Lifte, geringer Anzahl B+R-Plätzen etc. unbefriedigend. Insbesondere für Mobilitätsbehinderte ist der Bahnhof zurzeit praktisch unzugänglich. Durch den Umbau wird diese Situation auf einen Schlag markant verbessert werden. Die Jury zeigt sich angetan von der ganzheitlichen Planung, die insbesondere für den Langsamverkehr grosse Verbesserungen bringen wird. Neu wird sich das Umsteigen in einem städtebaulich und gestalterisch aufgewerteten Raum abspielen. Positiv bewertet die Jury zudem den weiteren Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs.

Mit der Umgestaltung werden die Wege zu den einzelnen Verkehrsträgern (Bahn, Metro, Tram, Bus) sowie für den Langsamverkehr verkürzt. Die geplante Anbindung des Bahnhofs an das innerstädtische Strassen- und Wegenetz beurteilt die Jury als sehr gelungen. Einen Eindruck von der angestrebten gestalterischen und architektonischen Qualität vermittelt der neugestaltete Place du Marché.

Etwas skeptischer beurteilt die Jury die geplante Passerelle, die die Bahnhof-Nordseite mit der Südseite verbinden soll. Aufgrund ihrer Grösse und mangelnder Übersichtlichkeit könnte das Sicherheitsempfinden der Passanten gerade in den Abendstunden gesenkt werden. Mit einer publikumsorientierten Nutzung könnte die Passerelle belebt werden. Denkbar ist auch, mit gestalterischen Massnahmen – beispielsweise mehr Transparenz – dieser Gefahr entgegenzuwirken.

Die Absicht der involvierten Gemeinden, mit geeigneten Mitteln den Modalsplit zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs positiv zu beeinflussen – Parkplatzreduktion, Einführung von Begegnungszonen etc. – und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 20 bis 40 Prozent zu erlangen, bewertet die Jury als positiv. Trotzdem wird der Bahnhof mit den rund 60 P+R-Plätzen auch nach der Umbauphase für den motorisierten Individualverkehr gut erreichbar sein.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als gut bis sehr gut eingestuft. Der Umbau und die Neugestaltung des Bahnhofgebiets in Renens ist ein Puzzlestück in der Gesamtaufwertung der ganzen Region Lausanne West. Die geplante städtebauliche Aufwertung des Bahnhofareals mit den Verbindungswegen in die Quartiere bewertet die Jury als äussert positiv. Sie geht zudem von einer Stärkung des Umweltverbunds nach Abschluss der Umbauarbeiten aus.

Der Jury gefallen insbesondere die Durchgänge und Verknüpfungen zwischen den Quartieren nördlich und südlich des Bahnhofs, die neu geschaffen werden sollen. Die Verbindung der beiden Bahnhofseiten mit einer Passerelle lobt die Jury als spannende Idee, um die beiden heute funktional und räumlich getrennten Gebiete enger aneinander zu binden.

Die Beurteilung der städtebaulichen und architektonischen Lösungen ist bei einem Projekt in der Planungsphase auch mit aussagekräftigen Plänen und Visualisierungen schwierig. Trotzdem fragt sich die Jury, ob mit der Passerelle, wie sie heute geplant ist, nicht ein wenig belebter Raum mit Sicherheitsproblemen geschaffen werde.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als beispielhaft gelobt. Die Jury nimmt eine Aufbruchstimmung weit über das Bahnhofareal hinweg wahr. Der Wille, Veränderungen einzuleiten und am Bahnhof Renens ein neues Zentrum der Region Lausanne West zu schaffen, ist eindrücklich. Dadurch wird in einer vormals wenig einladenden Agglomeration eine neue Urbanität erzeugt. Das Konzept, nach dem vorgegangen wird, um die ganze Region und auch den Bahnhof städtebaulich aufzuwerten, bewertet die Jury als ausgezeichnet.

Die Jury ist weiter beeindruckt von der hervorragenden Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure – die Gemeinden Chavannes, Crissier, Ecublens und Renens, der Kanton Waadt sowie der Bund und die SBB. Sie setzt jedoch ein Fragezeichen hinter die Realisierung dieses riesigen Projekts. Hier fehlt ihr insbesondere noch die finanzielle Sicherheit in der Realisierung.

Erfreut zeigt sich die Jury schliesslich von der vorbildlich eingerichteten Ausstellung zum ganzen Projekt Lausanne West und zur Umgestaltung des Bahnhofs Renens. Sie hilft, die geplanten Projekte in einen grösseren Zusammenhang zu stellen, verständlich zu kommunizieren und kann somit als wichtiger Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit bezeichnet werden.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Bahnhof Renens vermag in allen drei untersuchten Themenfeldern zu überzeugen. Die geplanten Projekte zeugen von einer seltenen Weitsicht und dem Willen, die Zukunft aktiv mitzugestalten.

- + Der Ausbau des ÖV-Angebots wird zu einer spürbaren Attraktivitätssteigerung führen
- + Das grosszügig geplante Angebot an B+R-Plätzen wird eine Verlagerung des Agglomerationsverkehrs vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund zur Folge haben
- + Die städtebauliche und gestalterische Aufwertung wird die Aufenthaltsqualität merklich verbessern
- + Die vorbildliche Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure hilft, das Projekt voranzutreiben und eine Realisierung zu ermöglichen
- + Gesamtheitliche, mutige und zukunftsweisende Planung
- Realisierung in der geplanten Form und Dimension ist noch nicht gesichert



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Bahnhof Riazzino, Locarno TI

Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als gut eingestuft. Die Jury lobt den Mut der beteiligten Akteure, die alte Haltestelle zu schliessen und an einer zukunftsorientierten Lage eine neue zu bauen. Die neue Lage des Bahnhofs bringt die verschiedenen Verkehrsträger näher zusammen und verbessert dadurch die Umsteigebeziehungen zwischen diesen merklich. Auch die P+R-Plätze befinden sich direkt neben der Kantonsstrasse und erfreuen sich einer regen Belegung.

Die Wegführung im Nahbereich wird von der Jury positiv bewertet, da sie klar, übersichtlich und behindertengerecht ist. Die neue Lage inmitten einer Industrie- und Gewerbezone, in der sich nebenbei auch eine Disco von überregionaler Ausstrahlung befindet, hat die Wege verkürzt und die Attraktivität des Langsamverkehrs gesteigert. Der Bahnhof kann leicht und auf neuen und breit angelegten Radwegen erreicht werden. Und dank der ausgebauten Unterführung ist das Unterqueren der Gleise für den Langsamverkehr sicherer geworden. Insgesamt verblüfft die ausserordentliche Sorgfalt bei der konzeptionellen Detailgestaltung jedes einzelnen Teilelements und deren gelungener Zusammenbau zu einer zukunftsweisenden Regionalbahn-Haltestelle.

Bedenken äussert die Jury bezüglich der Sicherheit während der Abendstunden, da die ganze Gegend zu dieser Zeit wenig belebt ist. Die Videoüberwachung am Bahnhof kann dieses Problem nicht vollumfänglich beheben.

Die Jury nimmt positiv zur Kenntnis, dass die Verantwortlichen bei der Planung und Realisierung der Haltestelle in die Zukunft gedacht haben. Das Fundament für das zweite Gleis und Perron, das mit der Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels in Betrieb genommen wird, ist bereits gebaut. Zudem ist der Platz vorhanden, um die bestehende B+R-Anlage um eine weitere zu ergänzen.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als gut eingestuft. Obwohl oder gerade weil die Haltestelle nach SBB-Standard gebaut wurde, vermittelt sie ein modernes und attraktives Erscheinungsbild. Besonders lobend wird vermerkt, dass die ganze Haltestelle mit der näheren Umgebung mit viel Raum ausgestattet wurde.

Die Verlegung der Haltestelle in die Industrie- und Gewerbezone bewertet die Jury als weitsichtige Planung und mutige Tat. Dadurch wird ein Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, das zuvor gänzlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet war. So können Akzente zur Stärkung des Umweltverbunds gesetzt werden. Zwei Baugebiete südlich der Gleise sind zurzeit noch ungenutzt. Dank der neuen Haltestelle haben diese nun an Attraktivität gewonnen und es können neue Impulse für das Gebiet ausgehen. In welche Richtung die Entwicklung gehen wird, ist für die Jury noch mit einigen Unsicherheiten behaftet.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als gut bis sehr gut eingestuft. Eine ursprünglich abseits der Siedlungsentwicklung gelegene Station wurde auf Bestreben des Kantons und der SBB an eine strategisch sinnvollere Lage verschoben. Dadurch konnten viele anstehende Probleme und Aufgaben – Sanierung der alten Bahnstation und der Unterführung, Stärkung des Umweltverbunds – mit einer einzigen Planungs- und Realisierungsphase gelöst werden. Diesen Mut, neue Wege zu denken, hat die Jury mit Freude zur Kenntnis genommen. Das erzielte Resultat zeugt von einer guten und konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren. Jedoch hat die Jury den Eindruck erhalten, dass der Einbezug der angrenzenden Gemeinden ein wenig zu kurz gekommen ist. Das zeigt sich nach Ansicht der Jury gerade im bescheidenen Ausbau des Langsamverkehrsnetzes in die angrenzenden Dörfer.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Bahnhof Riazzino ist in seiner Dimension bescheiden. Trotzdem hält die Jury fest, dass in diesem kleinen Verkehrsknoten viel Innovation steckt und dass die gewählten Lösungen über die Region hinaus ein Beispiel geben können.

- + Verlegung der Bahnstation zeugt von Mut und Weitsicht
- + Weitsichtige Planung: Die Voraussetzungen für den Doppelspurausbau wurden bereits geschaffen
- + Zonenplanung fördert die Nutzung des Umweltverbunds, da im Bahnhofsgelände vermehrt Ausbildungsstätten angesiedelt werden sollen
- + Aussergewöhnlich sorgfältige konzeptionelle Durchbildung der gesamten Anlage
- Langsamverkehrsnetz in die umliegenden Dörfer ist noch verbesserungswürdig



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Bahnhof Solothurn SO

Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als gut eingestuft. Die kombinierte Mobilität wurde dank der neuen Velostation, der neuen Platzgestaltung sowie der Neuordnung des P+R und der Mobility-Standplätze verbessert. Im Allgemeinen haben sich die Umsteigewege für die Reisenden verkürzt. Die Jury lobt vor allem die neue Bahnhaltestelle der Aare Seeland mobil AG (asm), die näher an das Bahnhofsgebäude gerückt wurde.

Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der Unterführung haben die Wegbeziehungen für den Langsamverkehr optimiert, was die Jury positiv anerkennt. Neu kann die Unterführung mit den Velos befahren werden, womit für diese die Wege vereinfacht und verkürzt wurden. Dank der bewachten Velostation hat sich zudem das Sicherheitsempfinden der Passanten erhöht.

Obwohl der Bahnhofplatz neu dank einer Lichtsignalanlage oberirdisch gequert werden kann, ist die Jury von der Wegführung nicht restlos überzeugt. Bemängelt werden insbesondere die weiten Wege zu den Bushaltestellen, die an den vier Ecken des Platzes anzutreffen sind. Die Jury hätte eine Lösung mit zentral angelegten Haltekanten bevorzugt, wodurch die Benutzerfreundlichkeit, gerade für Ortsunkundige, gesteigert worden wäre. Die Jury empfindet die Wegführung im Nahbereich als zu wenig klar gelöst, wodurch Fehl- und Suchgänge entstehen. Die Anbindung ans Langsamverkehrsnetz der Stadt und Region ist auf dem Bahnhofplatz nicht intuitiv auffindbar und könnte mit einer geeigneten Signaletik optimiert werden.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als durchschnittlich eingestuft. Dank der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die West-Tangente entstand die Möglichkeit, den Bahnhofplatz neu zu denken und zu gestalten. Diese Chance haben Stadt und Kanton wahrgenommen. Die Entfernung der Überkopflightsignalanlagen hat die Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Gebäudekomplexen wiederhergestellt und dazu beigetragen, den Eindruck eines Platzes entstehen zu lassen. Das grosszügige Vordach ist überzeugend.

Die Jury ist jedoch der Ansicht, dass die neue Platzgestaltung noch immer stark verkehrsorientiert und der Platz städtebaulich und gestalterisch zu wenig gefasst ist. Der Fussgängerbereich hätte mit geringem Aufwand klarer markiert werden können, wodurch sich die Ankunftssituation verbessert hätte. Alles in allem wird die Neugestaltung des Bahnhofplatzes als technisch solide Leistung bewertet. Obschon der Bahnhofplatz grosszügig konzipiert ist, lädt er nicht dazu ein, hier zu verweilen. Der Fussgänger wirkt etwas verloren und findet sich nicht gut zurecht. Es fehlt die Geste, die der Bahnhofplatz als das Tor zu Solothurn verdient hätte.

Die Gestaltung der Velostation wird von der Jury als gelungen gelobt. Die rege Nutzung und hohe Auslastung der Anlage sprechen für deren Beliebtheit. Die grosse Zahl der zur Verfügung gestellten Veloabstellplätze ist beeindruckend. Die Farbwahl hat die Unterführung und die Velostation einladender gemacht und das Sicherheitsempfinden erhöht. Für die Velofahrenden wird sie von der Jury als Gewinn bewertet.

Hingegen ist für die Fussgängerinnen und Fussgänger die Wegführung nicht ideal, gerade weil aufgrund der intensiven Auslastung zum Teil die Aufgänge mit Velos versperrt sind. Die Jury hätte sich für die Velostation auch eine andere Lage vorstellen können, wodurch die Unterführung gewinnbringender hätte genutzt werden können.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als durchschnittlich eingestuft. Die Vergabe der gesamten Umbauarbeiten – Bahnhofplatz und Unterführung – an ein Totalunternehmen hat eine rasche Abwicklung der Arbeiten ermöglicht. Eine grosse Herausforderung stellt bei Strassenprojekten mit starker Verkehrsbelastung häufig der Umgang mit der Verkehrsführung dar. Dank einer Intensivbauweise war es möglich, die gesamte Bauzeit wesentlich zu verkürzen und die Behinderungen und Unannehmlichkeiten, die solche Bauarbeiten mit sich bringen, auf einen kurzen Zeitraum zu beschränken. Dies wird von der Jury als geeigneter Ansatz bewertet. Hingegen hätte sich die Jury bei der Wahl der Lösung mehr Gestaltungswille erwünscht, damit der Platz zur Visitenkarte für Solothurn hätte werden können.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Solothurn vermag nach Ansicht der Jury in den drei untersuchten Themenfeldern nicht vollumfänglich zu überzeugen. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und der Umwandlung der ehemaligen Personenunterführung zur Velostation wurden für die Kunden des öffentlichen Verkehrs klare Verbesserungen erreicht. Die Jury ist jedoch der Ansicht, dass das vorhandene Potenzial nur beschränkt ausgenutzt wurde und der Platz daher nach wie vor verkehrslastig wirkt.

- + Die Umsteigebeziehung zur Bahn der asm wurde optimiert
- + Entfernung der Überkopflightsignalanlage hat die Sichtbeziehungen verbessert
- + Die Anzahl der B+R-Plätze ist beeindruckend
- + Dank den Bushaltestellen kann am Trockenen gewartet werden
- Wegführung zu den Bushaltestellen ist aufgrund der vier Bushaltekanten erschwert; die Aufteilung auf vier Haltebereiche ist nicht restlos begründbar
- Verkehrslastigkeit und Unübersichtlichkeit des Platzes
- Wegführung im Nahbereich ist zu wenig intuitiv
- Die gestalterische Lösung lässt die erhoffte Grosszügigkeit der Ankunftssituation vermissen



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Bahnhof Wil SG

Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als gut bis sehr gut eingestuft. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern – öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr – wertet die Jury als kurz, einfach und übersichtlich.

Positiv hervorgehoben werden von der Jury die Wegführung für den Langsamverkehr im Nahbereich sowie die Wege vom Bahnhof zu den wichtigsten Orten in der Stadt. Fussgänger gelangen auf sicheren und verkehrsarmen Wegen zum Bahnhof. Der neue Radweg vom Bahnhof zur Kantonsschule wird von der Jury als gut bewertet und als solide und sehr sinnvolle Massnahme eingestuft. Dabei überzeugen insbesondere die Wegführung, die auf Sicherheit bedachte Querung der Hubstrasse sowie die behindertengerechten Haltekanten des Ortbusses. Zudem wurde positiv erwähnt, dass der Bahnhof gut ins nationale Radroutennetz eingebunden ist.

Am Bahnhof selber ist das Auffinden der einzelnen Verkehrsträger dank den sehr nahen Wegen zwischen Bussen, Zügen, Parking und Veloabstellanlagen garantiert. Die Jury zeigte sich beeindruckt und erfreut von der grossen Anzahl Veloabstellplätze und ihrer unmittelbaren Lage neben den Gleisen. Dass dieser Ansatz funktioniert, bestätigen die gut ausgelasteten Abstellanlagen und die Tatsache, dass auf dem ganzen Bahnhofareal keine wild parkierten Velos anzutreffen sind.

Kritischer wird von der Jury die Unterführung im so genannten «ShopWil» beurteilt. Die abgeklebten Schaufenster der Läden wirken düster und verringern das Sicherheitsempfinden der Passanten, was gerade in den Abendstunden problematisch sein kann. Die Wartesituation bei den Bussen ist noch nicht optimal, da die Perronkanten nicht überdacht sind und auch sonst wenig witterungsgeschützter Raum geboten wird. Die Jury nimmt anerkennend zur Kenntnis, dass dieser Problempunkt von den Stadtbehörden erkannt worden ist und mit dem Umbau des Bahnhofplatzes die Situation verbessert werden soll.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als gut eingestuft. Die Jury zeigt sich erfreut, dass der Langsamverkehr bei den Stadtbehörden einen hohen Stellenwert geniesst und dieser bei der Stadtentwicklung immer mitgedacht wird. Die heutige Gestaltung des Bahnhofplatzes hat noch Verbesserungspotenzial. Dieses soll mit der geplanten Neugestaltung ausgeschöpft werden. Die Umsetzung des Projekts «Slow Motion» kann nach Ansicht der Jury dazu führen, dass der Platz noch stärker zu einer Visitenkarte für Wil wird, mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität und nochmals optimierten und witterungsgeschützten Umsteigebeziehungen. Die Lage des Stadt- saals direkt beim Bahnhof ist aus Sicht der Jury optimal gewählt und hilft, den Platz städtebaulich zu fassen.

Als richtig und sinnvoll wird die städtebauliche Ausdehnung des Zentrums auf die Areale beidseits des Bahnhofs bewertet. Zudem wird der Langsam- und der öffentliche Verkehr mit der geplanten Aufwertung des Quartiers Wil West in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof weiter gestärkt.

Dank der ausgewogenen Nutzungsstruktur am Verkehrsknoten mit den zahlreichen Läden mit Gütern des täglichen und periodischen Bedarfs können sich Reisende einfach versorgen. Die gute Lage der Läden macht diese rentabel, was bei Bahnhöfen dieser Grösse nicht selbstverständlich ist.

Prozess

Der Prozess und die Organisation werden von der Jury als beispielhaft gelobt. Sie ist beeindruckt vom konsequenten Vorgehen der Behörden zur stetigen Optimierung des Verkehrsknotens Bahnhof Wil. Die Zusammenarbeit der einzelnen Beteiligten sowie deren Engagement wird als vorbildlich erachtet. Dank des Einbezugs der Bevölkerung während der Planungsphase können deren Bedürfnisse und Anliegen frühzeitig berücksichtigt werden, wodurch die Umsetzung reibungsloser vonstattengeht.

Seit Jahren werden das Angebot Schritt für Schritt ausgebaut und die Bedingungen für den Langsamverkehr verbessert. Die Jury erkennt in der schrittweisen Optimierung des Angebots am Verkehrsknoten Wil – nicht nur für den Langsamverkehr – ein planmässiges und lösungsorientiertes Vorgehen, das als sehr zweckmässig und zielführend beurteilt wird und nicht zuletzt einen wirklichen Mehrwert für die Nutzenden bringt. Es ist zu vermuten, dass dank dieser Kontinuität auch laufend die erforderlichen Mittel gesprochen werden.

Nicht nur das innovative Vorgehen, sondern vor allem die stetige und seit Jahren vorangetriebene Verbesserung des Verkehrsknotens Wil und seiner Umgebung haben die Jury stark beeindruckt.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Wil vermag in allen drei untersuchten Themenfeldern zu überzeugen. Insbesondere für den Langsamverkehr wurden über Jahre hinweg annähernd optimale Bedingungen geschaffen.

- + Sehr kurze Umsteigebeziehungen mit einfacher Wegführung zwischen Bahn, Bussen, B+R und P+R.
- + Grosszügiges B+R-Angebot mit einer intensiven Nutzung führt zu einer stadtinternen Verlagerung des Verkehrs auf das Velo.
- + Sichere und direkte Wege für den Langsamverkehr von wichtigen Orten in der Stadt zum Verkehrsknoten.
- + Mit der Umsetzung des Projekts «Slow Motion» wird ein weiterer Baustein zur Optimierung des Verkehrsknotens realisiert. Dadurch werden die Umsteige- und Wartesituation für Buspassagiere verbessert sowie der Bahnhofplatz städtebaulich aufgewertet.
- + Mit einem stetigen Prozess der kleinen Schritte wird die Situation am Bahnhof und in der ganzen Stadt Wil für alle Verkehrsteilnehmer aufgewertet. Dieses Vorgehen der Stadtbehörden ist beispielhaft.
- + Kontinuierliche Investitionen mit hohem Grenznutzen.
- Die Ladenpassage «ShopWil» wirkt in ihrer heutigen Ausgestaltung wenig einladend und hat Potenzial zur Aufwertung.