



# FLUX – Goldener Verkehrsknotenpunkt 2012

Jurybericht



11.10.2012



# Inhalt

<b>1. FLUX- Goldener Verkehrsknoten .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Einleitung.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Bisherige Preisträger.....</b>	<b>3</b>
<b>1.3. Themenschwerpunkt 2012.....</b>	<b>3</b>
<b>1.4. Mitglieder der Fachjury .....</b>	<b>4</b>
<b>1.5. Nominationsverfahren .....</b>	<b>4</b>
<b>1.6. Beurteilungskriterien .....</b>	<b>4</b>
<b>1.7. Preisträger 2012.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Die Verkehrsknoten im Detail .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. Sargans SG – Projekt und Würdigung.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. Sion VS – Projekt und Würdigung .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3. Winterthur ZH – Projekt und Würdigung.....</b>	<b>6</b>
<b>2.4. Zürich Flughafen ZH – Projekt und Würdigung.....</b>	<b>7</b>

# 1. FLUX- Goldener Verkehrsknoten

## 1.1. Einleitung

**FLUX – goldener Verkehrsknoten ist ein Preis, welcher jährlich vom Verband öffentlicher Verkehr VöV und der PostAuto Schweiz AG verliehen wird. In diesem Jahr findet die sechste Verleihung statt. Mit dem Preis werden Verkehrsknoten ausgezeichnet, welche 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 Verband öffentlicher Verkehr (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, welche innerhalb der letzten 5 Jahre entstanden sind, in Frage. Andererseits können auch Projekte im Bau ausgezeichnet werden. Darüber hinaus sind Provisorien zugelassen, welche von mindestens 6 Monaten Dauer sind. 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 CHF 5'000.- 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.

## 1.2. Bisherige Preisträger

2007	<b>Visp VS</b>	Verkehrsknoten – Qualität und Innovation für einen attraktiven ÖV
2008	<b>Baden AG</b>	Wirtschaftliche Entwicklungspotenziale an Verkehrsknoten
2009	<b>Frauenfeld TG</b>	kombinierte Mobilität
2010	<b>Horgen ZH</b>	In der Nacht
2011	<b>Renens VD</b>	Langsamverkehr
	<b>Wil SG</b>	

## 1.3. Themenschwerpunkt 2012

Der FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2012 hat den Themenschwerpunkt **Kundeninformation**.

Die Kundeninformation hat neben einem breiten Angebot, optimalen Anschlüssen und kurzen Umsteigewegen einen wichtigen Einfluss auf die Attraktivität eines Verkehrsknotens.

Schwerpunktmässig stand beim diesjährigen Themenschwerpunkt die Signaletik im Vordergrund. Sie dient der räumlichen Orientierung am Verkehrsknoten und der Information über bestehende (Dienstleistungs-) Angebote. Die Signaletik umfasst u.a. die Bereiche Architektur, Design und Farbenlehre. Zudem war die Fahrgastinformation an den Bahnhöfen sowie in den Bussen und Trams von Interesse.

Es stellten sich somit folgende Fragen: Wie sind unterschiedliche Ziele wie Busse, Trams aber auch Dienstleistungsangebote am Verkehrsknoten auffindbar? Welche architektonischen und gestalterischen Lösungen

wurden für die Wegführung und intuitive Orientierung gewählt? Wo und wie sind die Fahrgastinformationssysteme positioniert (Auffindbarkeit)? Wie werden einmalige Nutzer und wie Pendler geführt? Und welche Massnahmen wurden speziell für Menschen mit eingeschränkter Mobilität umgesetzt?

Auf diese Fragen waren adäquate Antworten und Lösungen gesucht.

#### **1.4. Mitglieder der Fachjury**

Ueli Stückelberger, Jury-Präsidium	Verband öffentlicher Verkehr VöV
René Böhlen	PostAuto Schweiz AG
Caroline Beglinger	Verkehrsclub der Schweiz VCS
Esther Gingold	Procap Schweiz
Robert Riesen	LineUp, Kommunikationsagentur
Peter Vollmer	Schweiz Tourismus
Andreas Wirth	Kontur Projektmanagement AG

#### **1.5. Nominationsverfahren**

Für den FLUX 2012 nominierten die Mitglieder der Jury preiswürdige Verkehrsknotenpunkte. Die eingegangenen Vorschläge wurden von einem Ausschuss der Jury qualitativ bewertet und hinsichtlich ihrer Eignung zum Themenschwerpunkt 2012 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 vier Verkehrsknoten in die engere Wahl für den FLUX 2012:

- Sargans SG
- Sion VS
- Winterthur ZH
- Zürich Flughafen ZH

#### **1.6. Beurteilungskriterien**

Als Beurteilungshilfe für die Jury wurde zum ersten Mal über jeden Kandidaten ein filmisches Portrait gedreht. Die Filme waren objektiv vergleichbar, beleuchteten die verschiedenen Facetten der Verkehrsknoten und stellten die spezifischen Projekte kurz vor.

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. Sie umfassen die folgenden Themenkreise:

##### **Verkehr**

- Öffentlicher Verkehr (u.a. Takt und Verbindungen)
- Langsamverkehr (u.a. Einbindung ins LV-Netz)
- Motorisierter Individualverkehr

##### **Raumentwicklung**

- Orts- oder Stadtentwicklung (u.a. Nutzungsstruktur am Verkehrsknoten)
- Städtebau und Architektur (u.a. Aufenthaltsqualität)

##### **Prozess**

- Organisation

- Verfahren
- Innovation

### **Schwerpunktthema: Kundeninformation**

- Signaletik
- Wegführung und -gestaltung
- Orientierung und Berechenbarkeit

## **1.7. Preisträger 2012**

Als Sieger aus dem Jurierungsprozess ging der Verkehrsknoten **Flughafen Zürich** hervor. Der Flughafen Zürich überzeugte die Jury, weil gerade die Kundeninformation und Kundenlenkung – für einen Knoten mit dieser heterogenen Kundschaft von zentraler Bedeutung – nahezu optimal gelöst ist. Leicht verständliche Zeichen, die sich, schwarz-weiss gehalten, von den farbigen Reklameschildern deutlich abheben, führen auch reiseunerfahrene und ausländische Gäste problemlos ans Ziel. In einem definierten Prozess werden das Optimierungspotenzial erörtert und Verbesserungen ausgeführt. Dadurch gelang auch die Integration der Glattalbahn ins Signaletikkonzept reibungslos. Gestalterisch und architektonisch gliedert sich die neue Tramhaltestelle nahtlos in die bestehende Architektur des Bushofes ein.

Jeder der vier Verkehrsknoten hat aufgrund seiner Ausgangslage, Grösse und des Projektstandes unterschiedliche Herausforderungen zu meistern und positive Entwicklungen sind an allen vier Knoten deutlich spür- und sichtbar. Die Jury stellte jedoch fest, dass im Bereich der Kundenlenkung oft die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verantwortungsbereichen wenig abgestimmt sind. Gerade das sehr gute Signaletikkonzept der SBB weist in der Anwendung Optimierungspotenzial auf.

## **2. Die Verkehrsknoten im Detail**

### **2.1. Sargans SG – Projekt und Würdigung**

Einst lag der Bahnhof von Sargans am Rande des Städtchens. Mit der von der Gemeinde initiierten Entwicklung des Bahnhofareals und der angrenzenden Quartiere wird das Gebiet nun aufgewertet und zugleich näher ans Zentrum gerückt. Die Gemeinde Sargans hat für diese Entwicklung eine langfristige Strategie erarbeitet. Teil dieser Strategie ist die Realisierung des neuen Bushofes sowie der Ausbau des Bahnhofes der zusammen mit einer Gleiserweiterung erfolgte. 2012 konnte der Bushof realisiert werden. Dadurch steht nun eine grössere Anzahl Haltekanten zur Verfügung, so dass der Busbetrieb reibungslos abgewickelt werden kann. Die gewählte architektonische und gestalterische Lösung schafft einen angemessenen städtebaulichen Auftritt des Bahnhofes Sargans und bildet so ein Bindeglied zwischen dem Bahnhof und der neuentstandenen gegenüberliegenden Wohn- und Gewerbeüberbauung. Der neue Platz lädt zum Verweilen ein und stellt gegenüber früher, als er noch ein Parkplatz war, eine riesige Verbesserung dar. Dank neuem Bushof, neuer Personenunterführung und Gleis Ausbau hat der Bahnhof stark an Attraktivität und Ausstrahlung gewonnen.

Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind kurz, direkt und übersichtlich. Die einzelnen Abfahrtskanten der Busse sind leicht aufzufinden, ebenso die Züge. Die Signalisation zur Kundenlenkung ist knapp, aber für einen Bahnhof dieser Grösse durchaus ausreichend. Dank mehreren B+R-Anlagen nahe an den Gleisen kann der Bahnhof auch mit dem Fahrrad bequem erreicht werden. Wohl weil noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen sind, bestehen in der Wegführung und Kundenlenkung trotzdem einige Schwachpunkte. So ist heute beispielsweise die Wegführung für Sehbehinderte noch unbefriedigend, weil Leitlinien fehlen und der Weg ins Städtchen ist für Ortsunkundige unauffindbar.

Weil die letzten Arbeiten am Bahnhof noch nicht abgeschlossen sind, kann davon ausgegangen werden, dass einige Mängel noch behoben werden. Insbesondere könnte die Signalisation der Busabfahrtszeiten an einer zentraleren Stelle positioniert werden. Leider besitzt der Bahnhof Sargans keine behindertengerechte WC-Anlagen. Hier ist Handlungsbedarf vorhanden.

Der Gestaltungs- und Entwicklungswillen der Gemeinde Sargans ist eindrücklich. Das Engagement der Gemeindebehörden ist deutlich spürbar und hat im Bahnhofgebiet und in den angrenzenden Quartieren eine rasante Entwicklung ausgelöst. Städtebaulich gewinnt das Bahnhofareal insbesondere mit dem neuen Bushof

an Qualität, auch wenn gewisse architektonische Mängel erkennbar sind. Die Platzgestaltung ist klar und übersichtlich und der Platz wirkt belebt.

## **2.2. Sion VS – Projekt und Würdigung**

Mehrere Projektvorschläge waren notwendig, bis der heute realisierte Bushof für die Postautos zustande kam. Ziel war eine Reorganisation des Bahnhofplatzes mit einer neuen Verkehrsführung und zehn Haltekannten für die Postautos. Der motorisierte Individualverkehr sollte vom öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr entflechtet werden. Mit dem neuen wabenförmigen Dach für die Postautos wurde zugleich auch die gesamte Gestaltung des Bahnhofplatzes überarbeitet. Er sollte zu einer Begegnungszone werden, weshalb ein spezieller Bodenbelag gewählt wurde. Die Ankunftssituation am Bahnhof wurde optimiert, indem Raum geschaffen wurde. Die Taxis verfügen heute über einen eigenen Warteraum und stehen nicht mehr direkt vor dem Bahnhofgebäude.

Sion, einer der grössten Postauto-Knoten der Schweiz, hat einen verkehrstechnisch gut gelösten Bushof erhalten. Die Postautos sind leicht auffindbar. Sehr schwierig auffindbar sind hingegen die Haltestellen der städtischen Buslinien, weil die Signalisation am Bahnhof hierfür fehlt. Ebenso ist der Zugang zur Stadt in der Unterführung nicht leicht zu finden. Das Engagement der Stadt bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs ist jedoch bemerkenswert. Die Anschlüsse ans Radrouten- und Wanderwegnetz sind leicht zu finden.

Nachahmenswert ist auch, dass Sehbehinderte beim Bahnhofausgang von den Postauto-Chauffeuren gesehen, wenn nötig abgeholt und zum richtigen Postauto geführt werden. Leider fehlen aber in der Unterführung die Leitlinien. Die neuen Bildschirme, auf denen zum einen die Abfahrtszeiten der Busse chronologisch geordnet sind und zum andern die wichtigsten Zielorte alphabetisch, sind zwar praktisch, jedoch noch gewöhnungsbedürftig. Für Personen im Rollstuhl sind sie leider nur schlecht einsehbar.

Das Dach des neuen Bushofes ist einfach und funktional. Es fasst den Bahnhofplatz zwar städtebaulich, eine Verlängerung des Daches, so dass der Weg vom Bahnhofgebäude zu den Postautos überdacht wäre, hätte jedoch die Nutzerfreundlichkeit weiter erhöht. Aus gestalterischer und architektonischer Sicht überzeugt die neue Platzgestaltung nicht vollumfänglich. Es ist unverkennbar, dass eine kostengünstige Variante gewählt wurde. Die Velostation liegt kundenfreundlich direkt vor dem Bahnhofgebäude, wodurch äusserst kurze Wege entstehen. Hingegen kann der neue Platz so seine Wirkung und seine Funktion als Aufenthalts- und Begegnungszone nicht genügend entfalten, weil die Dimensionen des Platzes beschnitten werden.

## **2.3. Winterthur ZH – Projekt und Würdigung**

Im Juni 2012 starteten die umfangreichen Arbeiten zur kompletten Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd mit dem Herzstück, dem Bushof. Insgesamt werden die Arbeiten rund ein Jahr dauern. Der Umbau des Bahnhofplatzes ist Teil des Masterplans „Stadtraum Bahnhof“. Damit sollen die Altstadt, das Sulzerareal, das Neuwiesenquartier und das Archareal miteinander verbunden werden. Künftig überspannt eine Metallkonstruktion den Platz, auf dem die Busse verkehren. Das „Pilzdach“ besteht aus Alu und Glas und ist lichtdurchlässig. Es soll dereinst eine Fahrgast-Informationsstelle beherbergen. Die grossen städtebaulichen Pläne rund um das Bahnhofgebiet und deren Umsetzung leisten einen wesentlichen Beitrag zur Adressbildung.

Am Bahnhofplatz verkehren täglich mehr als 42'000 Fahrgäste, daher muss gerade während der Umbauphase die Kundeninformation und -lenkung optimal erfolgen. Winterthur ist dieser Herausforderung u.a. mit Medienmitteilungen, einer Ausstellung, zahlreichen Wegweisern, Schildern und Bannern sowie – in der Anfangsphase – mit Kundenlenkern begegnet. Dank dieser sorgfältigen Organisation ist es gelungen, den Betrieb nahezu störungsfrei aufrecht zu erhalten.

„Stadtbus Winterthur“ und die anderen involvierten Stellen haben ein aussergewöhnliches Engagement und eine bemerkenswerte Leistung bei der Bewältigung dieser herausfordernden Aufgabe erbracht. Die Kundeninformation und Kundenlenkung ist in dieser Übergangs- und Bauphase beispielhaft gelöst. Innovativ und nachahmenswert ist die App-Funktion mit der über die geänderten Abfahrtskanten und -zeiten informiert wird. Sie ist insbesondere für Sehbehinderte eine grosse Hilfe. Obwohl sich die Umsteigewege aufgrund der Bauphase verlängert haben, ist es bis auf wenige Ausnahmen gelungen, alle Anschlüsse zu gewährleisten.

Weniger leicht auffindbar sind hingegen Nebenangebote wie Mobility, Velostation oder der Anschluss ans Radroutennetz. Häufiges Problem dabei ist eine nicht durchgehende Signalisation. Es zeigt sich, dass die SBB über ein gutes Signaletikkonzept verfügen, das jedoch in der Anwendung nicht konsequent umgesetzt wird. Leider funktioniert die Abstimmung der Signaletik zwischen SBB und der Stadt nicht optimal.

## **2.4. Zürich Flughafen ZH – Projekt und Würdigung**

Der Verkehrsknoten Flughafen Zürich entwickelt sich seit Jahrzehnten rasant und gehört mit über 22 Mio. ÖV-Frequenzen pro Jahr zu den bedeutendsten Bahnhöfen der Schweiz. Ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung war 1979, als die Inbetriebnahme der Flughafenlinie durch die SBB erfolgte. Es folgte die Anbindung mit Regionalbussen aus allen Richtungen bis zur Errichtung des grössten gedeckten Bushofes der Schweiz mit 16 Kanten im Jahr 2004 und schlussendlich die Anbindung mit der Glattalbahnen Ende 2008. Gerade die Integration neuer Verkehrsträger ins bestehende Verkehrssystem ist eine Herausforderung. Heute haben beide Linien (10 und 12) der Glattalbahnen eine Haltestelle am Flughafen Zürich. Um die neuen Linien in den Verkehrsknotenpunkt Zürich Flughafen zu integrieren, wurde zum einen in enger Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) und Flughafen Zürich AG eine neue Haltestelle entworfen und gebaut und zum anderen wurde zur Ergänzung der Signaletik des Flughafens Zürich ein neues Tram-Piktogramm entworfen und in die bestehende Beschilderung integriert. Die neue Tramhaltestelle der Glattalbahnen mit dem Vordach zum Bushof ist architektonisch und gestalterisch sehr ansprechend und integriert sich hervorragend in den bestehenden Gebäudekomplex.

Der Flughafen als Verkehrsdrehscheibe vereint mehrere Verkehrsträger wie Luft- und Individualverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel unter einem Dach. Dazu kommt die Mehrsprachigkeit am Flughafen, welche in der Signaletik und Information immer berücksichtigt wird. Und auch die Ausrichtung auf die verschiedenen Zielgruppen am Flughafen vom Flugprofi über den Gelegenheitsflieger, Besucher oder Pendler bis hin zum mobilitätsbehinderten Gast, ist ein Anspruch, welcher der Flughafen an sich stellt.

Der Flughafen Zürich wird dieser Herausforderung gerecht und bewältigt sie exemplarisch. Trotz zahlreichen Bedürfnissen und unterschiedlichen Zielorten gelingt es, die Kunden mit einer relativ zurückhaltenden Signaletik zielgerichtet zu lenken. Trotz intensiver Reklame ist die Signaletik an erster Stelle erkennbar. Insbesondere die Hauptströme werden sehr gut geleitet und zur Entlastung an den richtigen Stellen getrennt. Insgesamt wird die gewaltige Komplexität hervorragend gemeistert. Es ist ersichtlich und verständlich, dass nur eine begrenzte Anzahl möglicher Nutzungen signalisierbar sind, um eine gewisse Übersichtlichkeit zu erhalten. Leider sind am Flughafen keine Ausgänge oder Wege an die frische Luft signalisiert. Vorbildlich und der Grösse des Verkehrsknoten entsprechend ist, dass eine permanente Passagierbetreuung verfügbar ist.