

## Jurybericht

### FLUX – goldener Verkehrsknoten 2015

#### 1. Zielsetzung und Themenschwerpunkt

FLUX – goldener Verkehrsknoten ist ein nationaler Preis, welcher jährlich verliehen wird. Der Preis hebt den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer nachhaltigen Mobilität hervor und betont die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette zwischen den verschiedenen Transportmitteln. Der jährlich festgelegte Themenschwerpunkt berücksichtigt die vielen Facetten eines Verkehrsknotens und trägt dazu bei, die Konzeption und die Funktionsweise zeitgemässer Lösungen zu beleuchten. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist. Der Preis wird am «Movimento – Forum für Mobilität» verliehen.

Die neunte Verleihung steht unter dem Motto «Verkehrsknoten in Agglomerationen». In die Auswahl kommen Verkehrsknoten in Agglomerationen, welche mindestens 10 000 Ein- und Aussteiger aufweisen, mindestens von einer Bahnlinie sowie von mindestens zwei Bus- oder Tramlinien bedient werden. Nicht in Betracht fallen die Kernbahnhöfe (Hauptbahnhöfe). Zu den Beurteilungskriterien zählen neben der Qualität der Umsteigebeziehungen die Attraktivität des Verkehrsknotens mit seinem baulichen Erscheinungsbild und seiner visuellen Ausstrahlung, das Angebot an Dienstleistungen, die Wegführung, die Fahrgastinformationen und die Qualität der Lösungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

#### 2. Bisherige Preisträger

2014	Scuol	Bestes ÖV-System in einem Bergtourismusort
2013	Interlaken – Ost	Hafenorte
2012	Flughafen Zürich	Kundeninformation
2011	Bahnhof Renens und Bahnhof Wil	Langsamverkehr
2010	Bahnhof Horgen	In der Nacht
2009	Bahnhof Frauenfeld	Inter- und Multimodalität, kombinierte Mobilität
2008	Bahnhof Baden	Wirtschaftliche Entwicklungspotenziale
2007	Bahnhof Visp	Qualität und Innovation für einen attraktiven öffentlichen Verkehr

#### 3. Fachjury

Ueli Stüchelberger, Jurypräsident, Verband öffentlicher Verkehr VÖV  
 Renate Amstutz, Schweizerischer Städteverband  
 Caroline Beglinger-Federova, Verkehrs-Club der Schweiz VCS  
 René Böhlen, Mandat PostAuto Schweiz AG  
 Michael Bützer, Schweizerischer Gemeindeverband  
 Philippe Gasser, Citec Ingénieurs Conseils SA  
 Remo Petri, Procap Schweiz  
 Robert Rieser, LineUp, Kommunikationsagentur  
 Peter Vollmer, Schweiz Tourismus  
 Andreas Wirth, Vorausgedacht GmbH

#### 4. Nominationsverfahren und Beurteilungskriterien

Eine Evaluationsgruppe bestehend aus Vertretern der Trägerschaft des FLUX hat 21 Verkehrsknoten in Agglomerationen ausgewählt und die Fachjury hat die folgenden vier Nominierungen vorgenommen, welche alle im Grossraum von Zürich liegen. Das ist unter anderem eine Folge des hervorragenden S-Bahn-Netzes in Zürich. Zudem haben die Gemeinden,

der Kanton sowie die Transportunternehmen in den letzten Jahren viel in die Umsteigeknoten investiert.

- Uster
- Wallisellen
- Stettbach
- Wädenswil

Dabei wurden folgende Kriterien mit einer detaillierten Frageliste angewendet:

- Verkehrsangebot und Erschliessung
- Infrastruktur und Ausstattung
- Information und Wegweisung
- Sicherheit und Barrierefreiheit
- Ambiente, Ortsbild und Attraktivität
- Marketing und Kommunikation

Die Fachjury in Begleitung der Evaluationsgruppe hat die nominierten Orte besichtigt und anschliessend die Beurteilung aufgrund einer detaillierten Kriterienliste vorgenommen.

## **5. Preisträger 2015: Wallisellen**

Mit den Strecken Oerlikon – Winterthur und Wallisellen – Uster wurde die Gemeinde Wallisellen bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einer der ersten Eisenbahnknotenpunkte der Schweiz. Die hervorragende Lage im aufstrebenden Glattal wusste die Gemeinde bei der Einführung der Glattalbahnlinie gekonnt zu nutzen. In kürzester Zeit wurde ein Zentrum mit neuem Bahnhof, Einkaufszentrum, Wohnungen, Büros und Dienstleistungen geplant und gleichzeitig mit der Eröffnung der Glatttallinie im Jahr 2010 fertiggestellt. Dieser mutige Schritt war nur möglich, weil die Gemeindebehörden selber das Heft in die Hand genommen und sich aktiv in den Entwicklungsprozess eingebracht haben. Sie haben sich dafür eingesetzt, dass die Linienführung der Glattalbahn über den Bahnhof verläuft um damit noch bessere Umsteigebeziehungen zwischen allen Verkehrsträgern zu erreichen und gleichzeitig die einmalige Chance genutzt, das Ortszentrum in Zusammenarbeit mit einem Investor urban und grosszügig zu gestalten.

Das Resultat dieser vorausschauenden und zupackenden Behördenarbeit überzeugt. Die Attraktivität der Gemeinde hat in letzter Zeit stark zugenommen; nicht nur als Wohnort sondern auch als Arbeitsplatz ist Wallisellen beliebt. Umfragen belegen, dass vor allem auch die hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr massiv zur Standortgunst beiträgt. Der moderne Verkehrsknoten garantiert kürzeste Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Tram, Orts- und Regionalbus. Die breite Unterführung genügt auch zukünftigen Anforderungen und führt auch direkt zum Parking sowie zum Einkaufszentrum. Der Witterungsschutz ist auch auf Strassenniveau gut gelöst. Das Bahnhofgebäude auf der nördlichen Seite ist als wuchtiger langer Bau konzipiert, welcher verschiedene Funktionen erfüllt, in seiner Erscheinung aber noch nicht zur heutigen dörflichen Körnigkeit des Ortes und dessen Ambiente zu passen scheint. Alles ist auf die zukünftige Entwicklung ausgerichtet; dies ist auch auf der Südseite des Bahnhofes erkennbar. Hier steht ein weiterer Magnet in der Ortsentwicklung bevor.

Die Umsteigequalität ist hervorragend. Die Signaletik überzeugt und kommt mit minimalen Massnahmen aus, weil alle Anlagen folgerichtig und übersichtlich angeordnet sind. Allerdings ist nicht ersichtlich, dass die Aufgänge zum hintersten Perron der Kapazitätserweiterung dienen

und in nächster Zeit nur zu Dienstgleisen führen. Die Barrierefreiheit ist in jeder Hinsicht gewährleistet. Die Veloabstellplätze sind zweckmässig angeordnet und es bestehen auch im Aufnahmegebäude abgeschlossene Räume. Die zahlreichen Velos vor dem Grossverteiler lassen aber darauf schliessen, dass die Anordnung und die Sichtbarkeit der Veloabstellplätze (noch) nicht optimal ist. Der Bahnhofplatz ist autofrei. Die unterirdische Parkgarage ist bewirtschaftet und enthält auch ein P+R.

Das Gemeindewappen mit dem Schlüssel in der Hand symbolisiert, wie hier mit starker Initiative der Behörden alles unternommen wurde, um den funktionalen Zusammenhang zwischen Verkehr und Entwicklung wahrzunehmen und kreativ zu nutzen: Der Schlüssel für die Zukunft. Wallisellen verkörpert auf eindruckliche Weise die Chancen und das Potenzial von Verkehrsknoten in Agglomerationen.

## **6. Würdigung der übrigen Orte**

### **Stettbach**

Eine einmalige Situation führt zu einer einzigartigen Lösung: Der Bahnhof Stettbach, unmittelbar an der Stadtgrenze zwischen Zürich und Dübendorf gelegen, nimmt eine wesentliche Erschliessungsfunktion für die Stadtrandgebiete von Zürich und die westlichen Entwicklungsgebiete von Dübendorf wahr und bietet zudem eine direkte rasche Verbindung ins Stadtzentrum. Als Drehscheibe für sämtliche Verkehrsträger verknüpft dieser Ort auf geniale Weise S-Bahn, Glattalbahn, Tram- und Regionalbuslinien auf freiem Gelände. Leicht wirkende Dachkonstruktionen erlauben den Blick in die Natur. Der menschliche Massstab und die ruhige Situation ohne Autoverkehr schaffen eine starke Identität. Bemerkenswert ist auch die geplante Luftseilbahn zum Zoo. Dieser Bahnhof bringt der Bevölkerung von Schwamendingen und eines Grossteils des Glattals schnelle und attraktive Verbindungen in das gesamte Kantonsgebiet aber auch in die Innenstadt von Zürich. Hier wird der öffentliche Verkehr zelebriert.

Der Verkehrsknoten wirkt grosszügig in seiner räumlichen Dimension und in der funktionalen Anordnung der einzelnen Verkehrsträger. Die Umsteigequalität ist beeindruckend, denn es gibt keine Querung von Strassen. Die Signaletik lässt keine Wünsche übrig und die Barrierefreiheit ist durchwegs gewährleistet. Die P+R Anlage ist sehr bescheiden dimensioniert und Taxistandplätze gibt es nur wenige. Die Veloabstellplätze sind überdacht, liegen aber etwas abseits. Eine kleine Einkaufsmöglichkeit wird angeboten.

Insgesamt wird die starke Prioritätensetzung auf die Umsteigequalität spürbar, architektonisch fehlt jedoch eine angemessene urbane Entwicklung des Platzes im Kontext mit der Umgebung. Der Bahnhof Stettbach ist in vieler Hinsicht ein Sonderfall; er ist eine interessante Vision der konsequenten Verknüpfung der Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs.

### **Wädenswil**

Wädenswil ist seit jeher eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Diese Funktion ist bis heute geblieben und die Bedeutung nimmt in Anbetracht des verdichteten Zugfahrplans, den pendlerfreundlichen Schiffskursen und der wachsenden Zahl an Buslinien, welche die Quartiere sowie umliegende Gemeinden erschliessen, weiter zu. Mit dieser Ausgangslage hat sich der Bahnhof Wädenswil zu einem der wichtigsten Knotenpunkte auf der Strecke Zürich – Chur entwickelt. Diesem Umstand trägt die bauliche Aufwertung des Bahnhofes Rechnung, insbesondere durch Anpassungen im Perronbereich und beim Bahnhofzugang und dem grosszügig überdachten Bushof.

Der Verkehrsknoten überzeugt vorab mit den realisierten baulichen Massnahmen am Bahnhof selber und am Bushof. Damit wurde eine attraktive, benutzerfreundliche und transparente Situation geschaffen, welche eine hervorragende Visitenkarte für Wädenswil darstellt. Hier kommt man gerne an, oder steigt gerne um. Allerdings wird man in Anbetracht dieses starken Auftrittes eher auf zurückhaltende Art eingeladen, auch auf das Schiff umzusteigen. Zwar sind sofort sichtbare Hinweise auf die Schifffahrt vorhanden, aber die Infrastruktur an der Anlegestelle wirkt bescheiden. Im Bahnhof selber ist die Signalisierung gut gelöst. Hervorzuheben ist die Touch Screen - Einrichtung für Informationen zur Gemeinde. Zu bemängeln ist, dass keine barrierefreie Erschliessung von der Schiffsstation in die Bahnhofunterführung führt (der bestehende Treppenlift kann lediglich als behelfsmässige Lösung betrachtet werden). Der nachträglich eingebaute Lift zum Mittelperron ist zu wenig architektonisch eingegliedert. Die bewachte Velostation mit angegliedertem Hauslieferdienst ist eine vorbildliche Lösung. Für Mobilitätsbehinderte fehlen an einigen Stellen entsprechende Leitlinien und das rollstuhlgerechte WC ist wegen der nicht ganz zu öffnenden Schiebetüre nicht gebrauchstauglich. Der Platz am See ist in seiner zurückhaltenden Gestaltung zwar überzeugend, aber als Umsteigepunkt vom Schiff her wirkt er weniger als Visitenkarte, als die übrigen Einrichtungen für Bahn und Bus, welche vorbildlich gelöst sind.

## **Uster**

Die Einführung der S-Bahn im Kanton Zürich und die Ortsentwicklung von Uster hängen eng zusammen. Den Siedlungsdruck in den Agglomerationen, der mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs entstanden ist, hat Uster sehr geschickt aufgenommen. Kernelement der Ortsentwicklung war die Stärkung des Zentrums. Die Realisierung eines neuen Wohn- und Geschäftshauses und eines Bushofes als Gemeinschaftswerk von SBB und Gemeinde setzte 1993 neue Massstäbe im Umgang mit der gesamtheitlichen Aufwertung von Bahnhofgebieten: Städtebaulich entstand eine Lösung, die eigenständig wirkt und trotzdem sehr gut zur Körnigkeit der Umgebung passt; in Bezug auf die Nutzungen wurde das Vorhaben für die SBB zur Pilotaufgabe, weil das Wohn- und Geschäftshaus ausschliesslich für Drittnutzungen gebaut wurde; auch in verkehrlicher Hinsicht wurde mit der Einrichtung einer Tempo 30-Zone und dem Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden neue Wege beschritten und letztendlich war das Vorhaben auch in wirtschaftlicher Hinsicht ein Erfolg.

Das Resultat diese Realisierung ist heute noch zeitgemäss, insbesondere auch in Bezug auf die innere Verdichtung des Ortszentrums. Der Bahnhof ist gut in das Stadtgefüge eingepasst und das Angebot im öffentlichen Verkehr überzeugt. Die Gesamtanlage ist übersichtlich gelöst und man findet sich überall gut zurecht. Die Umsteigequalität ist hoch, auch dank der kurzen Wege und des guten Witterungsschutzes. Die Veloabstellplätze sind zwar gut angeordnet, die Velostation ist aber auch trotz der Signalisierung nicht leicht auffindbar. Die Signalisierung ist insgesamt zwar zweckmässig, wirkt aber etwas uneinheitlich und zufällig. Die Beleuchtung im Unterführungsbereich entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Barrierefreiheit ist nur zum Teil gegeben, das tiefe Mittelperron mit Einsteigtritt gilt nicht als behindertengerecht. Bei den Rampen fehlen z. T. beidseitige Handläufe und die Auffindbarkeit der Liftanlage ist für Mobilitätsbehinderte nicht signalisiert. Auch die entsprechenden Markierungen am Boden sind teilweise fehlerhaft. Die Einrichtungen für die Kundeninformation entsprechen den heutigen Standards.

## **7. Erkenntnisse der Fachjury**

Verkehrsknoten in Agglomerationen erfüllen eine zunehmend wichtige Funktion. Sie stellen täglich die Mobilitätskette von Tausenden von Pendlerinnen und Pendlern sicher.

Ein Verkehrsknoten in einer Agglomeration muss vor allem die Bedürfnisse der Pendler als Hauptbenutzer erfüllen. Alle vier Knoten erfüllen diese Funktion und belegen den hohen Standard, der heute als Selbstverständlichkeit für die Konzeption von Umsteigeknoten gilt.

Neben den zwei überdurchschnittlich guten Knoten in Uster und Wädenswil ist der Fachjury die einmalige Situation einer Verkehrsdrehscheibe auf der grünen Wiese mit konsequenter Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr in Stettbach aufgefallen. Welche enorme Chancen sich für die Entwicklung einer Agglomerationsgemeinde bieten, zeigt die Realisierung des Knotens in Wallisellen. Auch wenn hier mit dem Potenzial des Glattals bereits ideale Voraussetzungen bestehen, galt es, diese Chancen zeitgerecht zu erkennen und gekonnt zu nutzen.

Das persönliche Engagement der Gemeindebehörden ist sehr beeindruckend: Nicht nur verwalten und das operative Geschäft erledigen, sondern aktiv auf klare strategische Ziele hinarbeiten und dafür sorgen, dass diese rasch, konsequent und partnerschaftlich umgesetzt werden. Diese Haltung der Behörden ist bei allen besuchten Knoten erkennbar; sie ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren sowohl für die Gemeindeentwicklung als auch für die Förderung einer nachhaltigen Mobilität.