

Jurybericht

FLUX – goldener Verkehrsknoten 2016

1. Zielsetzung und Themenschwerpunkt

«FLUX – goldener Verkehrsknoten» ist ein nationaler Preis, welcher jährlich verliehen wird. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Verkehrs-Club Schweiz (VCS) und PostAuto bilden die Trägerschaft. 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 zehnte Verleihung steht unter dem Motto «Mittelgrosse Verkehrsknoten».

In Betracht kommen Verkehrsknoten mit 5 000 bis 10 000 Ein-/Aussteigern pro Tag. 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

2015	Wallisellen	Verkehrsknoten in Agglomerationen
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 Stückelberger, Jurypräsident, Verband öffentlicher Verkehr VöV

Caroline Beglinger-Federova, Verkehrs-Club der Schweiz VCS

René Böhlen, LITRA

Andreas Budliger, PostAuto

Michael Bützer, Schweizerischer Gemeindeverband

Philippe Gasser, Citec Ingénieurs Conseils SA

Remo Petri, Procap Schweiz

Robert Riesen, LineUp, Kommunikationsagentur

Peter Vollmer, Schweiz Tourismus

Roman Widmer, Schweizerischer Städteverband

Andreas Wirth, Vorausgedacht GmbH

4. Nominationsverfahren und Beurteilungskriterien

Für den FLUX 2016 haben die Jurymitglieder 40 Verkehrsknoten mit 5000 bis 10000 Ein-/Aussteigern vorgeschlagen. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Trägerschaft des FLUX hat die 40 Orte in die Evaluation einbezogen. 23 Knoten erfüllten alle zwingenden und in den Statuten festgehaltenen Kriterien. Die Arbeitsgruppenmitglieder haben diese

Verkehrsknoten besucht und bewertet. Auf dieser Basis hat die Fachjury folgende vier Nominierungen vorgenommen:

- Wettingen
- Dornach-Arlesheim
- Delémont
- Interlaken-West

Dabei wurden folgende Kriterien mit einer detaillierten Frageliste angewendet:

- Umsteigequalität
- «First & Last Mile»-Angebote
- Signaletik / Barrierefreiheit
- Verkehrssituation MIV
- Kundeninformation

Die Fachjury in Begleitung der Arbeitsgruppe hat die nominierten Orte besichtigt und anschliessend die Beurteilung aufgrund einer detaillierten Kriterienliste vorgenommen. Bereits 2009 waren Delémont und Dornach-Arlesheim für den FLUX nominiert. Die Fachjury hat sich dafür entschieden, diese Orte erneut zu besuchen, weil hier zwischenzeitlich wesentliche bauliche Massnahmen umgesetzt wurden.

5. Preisträger 2016: Delémont

Seit 2003 verfolgt die Stadt Delémont eine gesamtheitliche Entwicklungsstrategie für das Bahnhofgebiet, welche sie in einzelnen Etappen konsequent umsetzt. Ziele sind die Steigerung der Attraktivität des Bahnhofareals und des Busterminals mit ihrem Umfeld, die Verbesserung der Zugänglichkeit sowie die Reduktion des Durchgangsverkehrs. Die Schaffung eines zentralen Platzes und einer Begegnungszone, ein neuer überdachter Busterminal, ein Verkehrsregime im Einbahnverkehr, die Verlagerung der Kurzzeitparkplätze in periphere Lage und die Ansiedlung von Nutzungen mit Zentrumsfunktion dienen dazu, die gesteckten Ziele zu erreichen.

Wegen der räumlichen Voraussetzungen ergeben sich zwar etwas lange Wege zwischen Bahn und Bus, aber insgesamt ist die Situation sehr übersichtlich, so dass rasch klar wird, wo der Bus oder der Taxistandplatz zu finden sind. Die Orientierung ist einfach und wird durch eine sehr gute Signalisierung unterstützt. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität stehen die erforderlichen Hilfsmittel bereit, bei den Bushaltestellen sogar Tasten, welche akustisch die nötigen Informationen vermitteln. Alle Einrichtungen, welche man in einem mittelgrossen Bahnhof erwartet, sind vorhanden und geschickt platziert: Dazu gehören unter anderem auch ein Tourismusbüro, eine bewachte Velostation, Läden, ein Café, eine Polizeistation, eine Arztpraxis und eine Apotheke. All diese Nutzungen stehen in der richtigen Grösse am richtigen Ort und haben das Ziel, die Qualität des öffentlichen Raumes zu steigern. So wurde die Strasse vor dem Bahnhof auch für die Fussgänger aufgewertet und ist auf der Seite der Bahnhofgebäude ebenso attraktiv gestaltet wie auf der Stadtseite mit ihren Café-Terrassen. Damit entsteht im wahrsten Sinn eine Begegnungszone. Ein perfekter Empfang im Kantonshauptort!

Die konsequente Realisierung der Entwicklungsstrategie schafft Vertrauen bei Investoren, welche gerne im Bahnhofgebiet in Wohn- und Geschäftsliegenschaften investieren. Ein grosser Erfolg ist die neue Fachhochschule Westschweiz (HES-SO), die in unmittelbarer Bahnhofnähe angesiedelt wurde und über 600 Studierenden ein hervorragendes Angebot bietet. Der dynamische Prozess findet auf der Südseite des Bahnhofes seine Fortsetzung. Hier liegt die

Strasse, welche den Bahnhofplatz auf der Nordseite entlastet, eine P&R Anlage mit 120 Plätzen und ein Mobility-Angebot. Ein beachtliches räumliches Entwicklungspotenzial steht bereit.

Die starke Initiative der Gemeinde und die sorgfältige etappenweise Realisierung unter stetem Einbezug der Bevölkerung beeindruckt. Das Resultat überzeugt in jeder Hinsicht. Für die Jury hat es sich gelohnt, nach einer ersten Nomination im Jahr 2009, als wesentliche Elemente des Verkehrsknotens noch in der Planungsphase waren, ein zweites Mal nach Delémont zu kommen. Hier wird auf eindrückliche Weise gezeigt, wie es einer Kleinstadt gelingt, ein attraktives neues Zentrum zu realisieren, welches in verkehrlicher, städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht überzeugt.

6. Würdigung der übrigen Orte

Wettingen

Ein historischer Bahnhof wird Zentrum eines attraktiven neuen Quartiers. Mit dieser Zielsetzung haben die Behörden in Wettingen die Aufwertung des Bahnhofareals gestartet und damit ein langer Dornröschenschlaf beendet. Die hervorragende Lage im Limmattal in unmittelbarer Nähe zu Baden führt zu einem gewaltigen Entwicklungsschub und einem starken Bevölkerungswachstum. Auf Basis überkommener Planungen hat die Gemeinde ein städtebauliches Leitbild erarbeitet und darauf abgestützt mit der Aufwertung des Bahnhofgebietes begonnen. Hindernisfreie, beidseitige Bahnhofzugänge, eine Begegnungszone, eine direkte Busanbindung mit überdachtem Perron, sichere Strassenquerungen, geeignete Aufenthaltsbereiche, überdachte Veloabstellplätze und Parkflächen für Taxi, P&R, Mobility und Kurzzeitparkflächen sind die wesentlichen Merkmale der ersten umgesetzten Massnahmen. Der Bahnhofplatz wurde nach dem „Shared Space“-Prinzip gestaltet, wobei alle Verkehrsteilnehmer – Fussgänger, Velofahrer und Autofahrer – die Fläche gleichberechtigt nutzen. Ein besonders attraktives Angebot entstand mit der Veloachse über die Eisenbahnbrücke in die Nachbargemeinde Baden. Mit einem Gestaltungsplan und einer Änderung der Nutzungsplanung sind die Voraussetzungen für eine zukünftige bauliche Entwicklung gegeben, so dass ein dichtes, neues Quartier entstehen kann.

Erfreulich ist der spürbare Wille der Gemeindebehörden, das Bahnhofgebiet städtebaulich und verkehrlich aufzuwerten und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen. Die Pflege des öffentlichen Raumes hat dabei einen hohen Stellenwert. Der Gesamteindruck überzeugt. Die Kundeninformation ist sehr gut gelöst und man findet sich rasch zurecht. Verbesserungsfähig sind die Signalisierung der Bushaltestelle auf der Südseite, die Auffindbarkeit der WC-Anlage und die Hinweise auf die Velowege. Die durchlaufende Muldenrinne, welche den Bahnhofplatz unterteilt, ist für Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht optimal.

Der Bahnhof Wettingen ist eine überzeugende Lösung der anspruchsvollen Aufgabe, einen peripher gelegenen Bahnhof so aufzuwerten, dass eine attraktive Visitenkarte der Gemeinde entsteht und gleichzeitig ein beachtliches Entwicklungspotenzial genutzt werden kann.

Dornach-Arlesheim

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist einer der wichtigsten Verkehrsknoten im Grenzgebiet der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn. Hier treffen sechs Buslinien, eine Tramlinie und die Regio-S-Bahn zusammen. Die Neugestaltung hat den Kundenkomfort erheblich verbessert, die Verkehrssicherheit erhöht und das Umfeld zu einem Wohn- und Dienstleistungszentrum aufgewertet. Zentrales Element der modernisierten Verkehrsanlagen ist die neue Personenunterführung, welche direkt zum überdachten Busterminal führt. Weiter wurden die

Perrons der SBB rundum erneuert und ebenfalls überdacht. Der neue gemeinsame Perron von SBB und BLT ermöglicht dank der Verlegung der Tramwendeschleife ein rasches Umsteigen. Der neu gestaltete Platz vor dem Bahnhofgebäude erlaubt eine neue Anordnung von Taxi-Kurzzeitplätzen sowie Sitzgelegenheiten und Veloständern. Er ist als Begegnungszone signalisiert. Dank der neuen Lärmschutzwände entlang des Perrons ist es auf der anderen Seite des Bahnhofes ruhiger. Die P&R-Anlage ist in einer Einstellhalle eines Neubaus integriert.

Die Umsteigequalität ist sehr gut und man findet sich rasch zurecht. Die Fahrgastinformation ist vollständig, allerdings wirken die Anzeigetafeln der einzelnen Verkehrsträger unkoordiniert. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität liegen gute Lösungen vor. Die Veloabstellplätze sind zwar etwas weit weg, aber offenbar bewährt sich die gewählte Anordnung. Das gewellte Dach symbolisiert mit seiner unregelmässigen Ausprägung die Bergzüge des Juras, und die verglasten Teile an den Fassaden der angrenzenden Wohngebäude haben aufgedruckte Muster, die Kirschbäume von unten darstellen. Diese Ansätze sind zwar interessant, trotzdem bleibt der Eindruck, dass die Aufenthaltsqualität mit einer ganzheitlicheren Planung noch hätte gesteigert werden können.

Der Verkehrsknoten ist dank einer guten Zusammenarbeit aller Beteiligten über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinaus entstanden. Es musste sogar die Kantonsgrenze verschoben werden, damit das Gesamtkonzept in dieser Form realisierbar wurde.

Interlaken-West

Interlaken ist ein Tourismusort mit weltweiter Bekanntheit. Der wichtigste Ankunftsort für Einheimische, Besucher und Touristen ist der Bahnhofplatz Interlaken-West, wo auch eine direkte Anbindung an die Thunersee-Schiffahrt gegeben ist. Der neue Bahnhofplatz stellt den letzten Baustein des Verkehrsplanes dar, den die drei Gemeinden Interlaken, Matten und Unterseen gemeinsam geplant und realisiert haben. Das Resultat eines Wettbewerbes aus dem Jahr 2010 wurde praktisch ohne Änderungen umgesetzt. Der neue repräsentative Bahnhofplatz besteht aus präzis zusammengefügt Elementen. Der Busperron bildet die Platzmitte und die Randbereiche nehmen weitere Funktionen wahr. Dazu gehören die Taxi-Vorfahrt oder Verpflegungseinrichtungen im Bereich der Bahnperrons. Das charakteristische polygonale Fugenbild des Platzes nimmt die sägeartige Aufreihung der Anlegekanten für die Postautos auf und erinnert zugleich an die Struktur des Granitgesteins der Berner Oberländer Berge. Die zurückhaltende Beleuchtung besteht aus kleinen, dezent eingesetzten LED-Beleuchtungskörpern mit feinsten Verkabelung, die tagsüber kaum wahrnehmbar sind. In der Nacht vermögen sie, den Platz aber hervorragend auszuleuchten. Überhaupt ist der Platz sehr sparsam eingerichtet und die kleinen überdachten Sitzplätze treten kaum in Erscheinung. Die Einfachheit und Offenheit des Platzes sind wohlthuend.

Die Funktion des Busbahnhofes ist optimal sichergestellt. Es ist erstaunlich, wie gut das Verkehrsregime respektiert wird: Auf dem Bahnhofplatz gibt es keine Privatfahrzeuge und auch keine privaten Busse. Diese können zwei Carplätze mit Zeitbeschränkung und sichtbarer Anzeige nutzen. Die Signalisierung ist gut gelöst und entspricht den Anforderungen der Touristen. Die WC-Anlage für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist verbesserungswürdig. Für Sehbehinderte ist die Überquerung des Bahnhofplatzes schwierig.

Leider war es bisher nicht möglich, das Bahnhofgebäude in die Planung einzubeziehen. Daraus ergeben sich Nachteile, beispielsweise mit dem Kiosk und den Imbissständen, die so platziert sind, dass sie entweder Wegweiser versperren oder die Grosszügigkeit des Eisenbahnperrons vermindern. Die angedachten Fussverkehrströme korrelieren nur teilweise mit den weiterführenden baulichen Elementen. So entsteht insgesamt ein Bild, das mit der

herausragenden Platzgestaltung nicht übereinstimmt und der Bedeutung des Ortes noch nicht gerecht wird. Der Handlungsbedarf ist erkannt. Besonders hervorzuheben ist der stete Einbezug der Beteiligten und Betroffenen durch die Gemeinde. Dies hat zu viel Lob und wenig Kritik geführt. Der zweite Bahnhof der Gemeinde, Interlaken-Ost wurde 2013 mit dem FLUX ausgezeichnet.

7. Erkenntnisse der Fachjury

Verkehrsknoten erfüllen eine wichtige Funktion, denn sie stellen täglich die Mobilitätskette von Tausenden von Pendlerinnen und Pendlern sicher. Ein Verkehrsknoten muss vor allem die Bedürfnisse der Pendler als Hauptbenutzer erfüllen. Alle vier nominierten Knoten erfüllen diese Funktion und belegen den hohen Standard, der heute als Selbstverständlichkeit für die Konzeption von Umsteigeknoten gilt.

Das gewählte Motto der «mittelgrossen Verkehrsknoten» zeigt mit aller Deutlichkeit, dass das allein nicht genügt. Während in Interlaken ein attraktiver Tourismusort erschlossen wird und das Bahnhofgebiet bereits sehr gut darin eingebettet ist, haben sich die drei andern besuchten Verkehrsknoten mit völlig anderen Rahmenbedingungen auseinanderzusetzen. Denn sie liegen nicht im Ortszentrum und brauchen deshalb eine eigene Identität. Gerade in Kleinstädten wie Delémont oder Wettingen oder bei Bahnhöfen, welche mehrere Orte erschliessen, wie Dornach-Arlesheim, sind deshalb besondere Anstrengungen erforderlich, um den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs ein attraktives Umfeld anbieten zu können. Zur Umsteigequalität gehört auch die Schaffung eines Ortes, der eine Ausstrahlung hat und wo man sich gerne aufhält. Denn Verkehrsknoten sind oft Visitenkarten einer Gemeinde. Dies erfordert einen gesamtheitlichen Ansatz in der Gemeindeentwicklung. Einen besonderen Stellenwert haben dabei die Agglomerationsprogramme des Bundes, welche eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zum Ziel haben und zudem die regionale Zusammenarbeit fördern.

Das persönliche Engagement der Gemeindebehörden ist immer wieder sehr beeindruckend: Sie verwalten nicht nur und erledigen das operative Geschäft, sondern arbeiten aktiv auf klare strategische Ziele hin und sorgen dafür, 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 Förderung einer nachhaltigen Mobilität als auch für die Gemeindeentwicklung.