



Goldener Verkehrsknoten
Schweizerischer Mobilitätspreis

Jurybericht

FLUX – goldener Verkehrsknoten 2019

1. Zielsetzung und Themenschwerpunkt

Der «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» (28.11.2019) zum 13. Mal verliehen.

«**Verkehrsknoten mit städtebaulichem Gesamtkonzept**» lautete das Motto der Ausschreibung 2019, das auf die gelungene Integration eines Bahnhofs in den städtischen Raum und dessen Synergien mit der Entwicklung der umliegenden Quartiere abzielte.

2. Bisherige Preisträger

2018	Papiermühle, Ittigen	Pendlerknoten mit Meterspur
2017	Château-d'Oex	Freizeitknoten mit Meterspur
2016	Delémont	Mittelgrosse Verkehrsknoten
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 Stüchelberger, Jurypräsident, Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

René Böhlen, LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Andreas Budliger, PostAuto AG

Philippe Gasser, Citec SA

Anders Gautschi, Verkehrsclub der Schweiz (VCS)

Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism

Remo Petri, Procap Schweiz

Robert Riesen, LineUp, Kommunikationsagentur

Magdalena Meyer-Wiesmann, Schweizerischer Gemeindeverband

Paul Schneeberger, Schweizerischer Städteverband

4. Nominationsverfahren und Beurteilungskriterien

Eine Evaluationsgruppe bestehend aus Vertretern der Trägerschaft des FLUX hat 150 Orte in die Evaluation einbezogen und 13 Knoten, welche alle erforderlichen Kriterien erfüllen, besucht und bewertet. Daraus hat die Fachjury folgende Nominierungen vorgenommen.

- Lugano
- St.Gallen
- Zürich Oerlikon
- La Chaux-de-Fonds

Sie alle bestechen durch ihre grossartige städtebauliche Einbindung und Intermodalität, unterscheiden sich jedoch durch sehr unterschiedliche Kontexte.

In Begleitung der Evaluationsgruppe hat die Fachjury die nominierten Orte besichtigt und anschliessend die Beurteilung aufgrund einer detaillierten Kriterienliste vorgenommen. Die Jury hat bei der Bewertung folgende Kriterien angewendet:

- Umsteigequalität und Komfort
- Angebote und Services rund um den Knoten
- Signaletik / Barrierefreiheit
- Verkehrssituation MIV
- Kundeninformation
- Gesamtkonzept

5. St.Gallen, Preisträger 2019: «Komplette Umgestaltung des öffentlichen Raums»

2019 wird der FLUX-Preis an Stadt St.Gallen verliehen, die die Jury mit der generellen Gliederung des Bahnhofbereichs und der überaus sorgfältigen Ausstattung, die durch hohe Lesbarkeit und Funktionalität überzeugt, für sich einnehmen konnte. Die Jury bescheinigte dem Projekt meisterliche Qualitäten sowie eine grossartige Leistung bei der Koordination der eingebundenen Akteure.

In der Umgebung und im Bahnhof selbst wurden die Räume sorgfältig umgestaltet, ungeachtet der Vielzahl an Beteiligten (sechs Transportunternehmen, SBB Immobilien, SBB Infrastruktur, die Stadt, der Kanton, der Bund, die Behindertenorganisationen, die Taxiunternehmen, die Veloverbände und die beteiligten Geschäfte). Dies mündete in einer Gesamtlösung, die grossflächig eine perfekte Verbindung von Verkehr, öffentlichem Raum und urbaner Entwicklung schafft. Heute sind die Grenzen zwischen dem SBB-Areal und dem öffentlichen Grund der Stadt nicht mehr zu erkennen. Der Bahnhof wurde perfekt in das Stadtzentrum von St.Gallen integriert und umgekehrt.

In der Vergangenheit war der Bahnhofsvorplatz Schauplatz von Konflikten und chaotischen Verkehrsverhältnissen. Die wichtigste Entscheidung war, den Autoverkehr vom Platz zu verbannen, um so die nötige Ruhe für einen leistungsfähigen, fussgängerfreundlichen Verkehrsknoten zu erreichen. Aufgrund der geringen Masse des Platzes galt es jedoch, die Struktur des Bahnhofbereichs und des ÖV-Netzes zu überdenken und neu zu gestalten. Ungeachtet eines erweiterten Angebots sollte die Anzahl an Buskanten reduziert werden. Zur Erreichung dieses Ziels wurden Linien mit Endhalt am Bahnhof durch Durchmesserlinien ersetzt und eine gemeinsame Nutzung der Haltekanten durch unterschiedliche Linien eingeführt. Zwar erachtete die Öffentlichkeit die Höhe der Überdachungen als zu gross, doch nur unter dieser Voraussetzung können die doppelstöckigen Postautos an jeder Kante halten.



Goldener Verkehrsknoten
Schweizerischer Mobilitätspreis

Den neu gestalteten Platz queren nun täglich durchschnittlich etwa 1800 Busse und 50 Züge der Appenzeller Bahnen (die als Trams verkehren). Zwischen 25 000 und 30 000 Reisende nutzen diesen Ort heute für den Umstieg vom Bus bzw. Postauto auf den Zug. Zu diesem Verkehrsstrom gesellen sich rund 7000 bis 10 000 Umsteigende, die zwischen den Bus- und PostAuto-Linien wechseln.

Beide Seiten des Bahnhofs wurden als Begegnungszonen gestaltet, der Autozugang erfolgt jedoch hauptsächlich von der Nordseite her, wo 400 Parkplätze zur Verfügung stehen. Auch auf der Südseite ist der Zugang mit dem Auto bis zum Rathausparkhaus möglich, und hier gibt es 100 weitere Stellplätze für die Nutzer des Verkehrsknotens.

Zwei unter dem Bahnhof liegende Unterführungen erleichtern die Verbindung zwischen den Quartieren dies- und jenseits der Gleise. Über die Unterführung West gelangt man direkt zum Parkplatz, der Velostation und der neu gebauten Fachhochschule St.Gallen, die ideal am Bahnhof gelegen ist. Die andere Unterführung mündet auf den Bahnhofplatz, neben dem Rathaus. Dem Reisenden bietet sich freie Sicht auf den Busbahnhof, die Raumaufteilung ist leicht zu erkennen. Durch die geschickte Anordnung der Bushaltekanten bleibt ein breiter Durchgang für die Fussgänger frei, und die Orientierung im Bahnhof und der Umgebung erfolgt ganz instinktiv.

Rund 1500 Veloabstellplätze befinden sich rund um den Komplex, darunter insbesondere zwei grosse Velostationen (eine am Ende der neuen Unterführung, die andere am Fusse des Rathauses).

Als erster Schweizer Verkehrsknoten ist St.Gallen zudem zu 100 Prozent auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen abgestimmt. Alle Bushaltekanten haben eine Höhe von 22 cm. Blindenleitsysteme weisen den Weg durch den gesamten Komplex. Die Unterführungen, die zu den Bahnsteigen führen, sind zusätzlich zur Treppe entweder mit einer Rampe oder einem Aufzug versehen. In den unterirdischen Räumen wurde die Beleuchtung sorgfältig gestaltet, um Einschränkungen für Menschen mit Sehbehinderung gezielt abzubauen. Die grosse Anzahl an Menschen mit eingeschränkter Mobilität an diesem Ort ist ein deutliches Indiz dafür, dass sich diese Personengruppe dank der durchgeführten Sanierungsmassnahmen sicher fühlt.

Herauszustreichen ist überdies die sehr gelungene Renovierung des historischen Bahnhofgebäudes im Art-déco-Stil.

6. Würdigung der übrigen nominierten Orte

Lugano – «Gedeihen eines urbanen Knotenpunkts»

Mit Abschluss der Modernisierung im Jahr 2017 hat sich der Bahnhof Lugano zu einem sehr einladenden, funktionalen Komplex entwickelt. Der Bahnhofplatz ist Fussgängerzone, steht aber Bussen und Taxis offen.

Die Anlage bietet einen wunderbaren Blick auf die Kathedrale, den See und die Stadt. Die topografische Lage auf halber Höhe erschwert zwar den Zugang, entschädigt dafür jedoch mit herrlichen Aussichtspunkten.

Ursprünglich befand sich das Bahnhofsgebiet in einem abgelegenen Randbezirk, der von den Eisenbahnschienen zerschnitten wurde und später unter dem hohen Verkehrsaufkommen litt. Erklärtes Ziel war es, eine Verbindung dieses Quartiers an die Unterstadt zu schaffen und den Autoverkehr im vergrösserten Stadtzentrum neu zu gestalten. Im Agglomerationsprojekt ist festgeschrieben, das Seeufer mit den 50 000 Fahrzeugen pro Jahr durch den Bau einer Nordumfahrung zu entlasten und mithilfe einer neuen Streckenführung unter dem SBB-Bahnhof eine direktere Regionalzugverbindung ab dem Flughafen Agno zu schaffen. Die aktuelle Strecke wird zu einer sogenannten «Voie verte» umgebaut, einer touristischen Route, die dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten ist.

Das Projekt erforderte mehrere Reflexions- und Wettbewerbsphasen, darunter der Wettbewerb aus dem Jahr 2005, bei dem die grosse Bedeutung einer Verbindung zwischen Unter- und Oberstadt bestätigt wurde. 2007 wurde die Unterführung Süd verlängert, um eine Verbindung mit dem westlich gelegenen Quartier zu schaffen. Während der ersten, grossen Etappe des Bahnhofumbaus, die 2017 zum Abschluss gelangte, wurden der Vorplatz für Fussgänger und Busse fertiggestellt, eine zweistöckige Halle am Ausgang der Unterführung Süd errichtet, das historische Gebäude renoviert, die Standseilbahn modernisiert und ein direkter Fussgängerweg in die Stadt angelegt. In dieser Etappe lag der Fokus auf der Halle, die die untere Ebene mit dem Vorplatz verbindet und das neue Herzstück des Bahnhofs werden wird. Reisende, die durch die Unterführung kommen, werden mit dem Versprechen auf eine herrliche Aussicht über eine breite Treppe nach oben auf den Vorplatz geführt. Ebenso grosszügig präsentieren sich die Wege für jene, die von der unteren Hallenebene aus die Standseilbahn nehmen möchten oder sich zu den Treppen begeben, die direkt in die Unterstadt führen. Der Rand des Vorplatzes ist mit Stufen versehen, die dazu einladen, Platz zu nehmen und den Blick über die Stadt zu geniessen. Die Umwandlung in eine Fussgängerzone erleichtert auch den Übergang zur Haltestelle der Ferrovie Luganesi (FLP) über die bereits bestehende Überführung und Rampe. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Schnittstelle noch nicht komplett fertiggestellt. So halten sämtliche Postautos beispielsweise am Ende des Vorplatzes, weit von der neuen Halle entfernt und ohne die erforderlichen Hinweise für gelegentliche Reisende. Allerdings handelt es sich nur um Übergangssituation, so wie dies auch bei den Stadtbushaltestellen auf dem Vorplatz der Fall ist.

Im Zuge der nächsten grossen Umbauetappe werden alle Busse nordwestlich des Bahnhofs zusammengelegt und erhalten eine direkte Anbindung an die Unterführung Nord. Zudem wird ein unterirdisches Parkhaus mit 400 Stellplätzen gebaut werden. Die Fertigstellung ist für 2024 geplant.

Vervollständigt wird das Projekt anschliessend durch die neue unterirdische Tram-Trains-Strecke der FLP (Lugano-Ponte-Tresa-Bahn), zu der auch eine senkrecht zu den SBB-Gleisen liegende Haltestelle gehört. Diese neue Haltestelle wird in grosser Tiefe errichtet, bietet aber auch einen direkten Zugang zum künftigen Busbahnhof und zur Unterführung Nord des Bahnhofs.

Das Beispiel Lugano zeigt eindrücklich, dass der Umbau eines Bahnhofs zu einem städtebaulich eingebundenen Verkehrsknotenpunkt bedeutende Veränderungen mit sich bringt. Diese können nur in Etappen erfolgen. Die erste, nun vollendete grosse Etappe ist ein klares Bekenntnis pro Fussgänger und für den öffentlichen Verkehr. Nun gilt es den Masterplan für das Quartier zu Ende zu bringen.

La Chaux-de-Fonds – «Fussgängerplatz mit spektakulärer Überdachung»

Den Auftakt machte ein Teilnahmeverfahren gefolgt von einem Wettbewerb, den das Architekturbüro Frundgallina für sich entscheiden konnte: Heute verfügt die Stadt La Chaux-de-Fonds über einen wunderbaren Fussgängerbereich vor dem Bahnhof. Der Platz besteht aus drei Teilen: in der Mitte der Bahnhofsvorplatz, der sich bis zur Avenue Léopold-Robert erstreckt, im Osten ein Multifunktionsunterstand und im Westen die Busdrehscheibe, auf der alle Linien unter einem zweiten weissen Dach zusammenlaufen. Der Platz ist den Fussgängern vorbehalten, wenngleich im westlichen Teil langsamer Busverkehr gestattet ist.

Die Neugestaltung des Platzes erfolgte zwischen März 2015 und Oktober 2016. Die kühne Architektur der Unterstände fällt sofort ins Auge. Wie können die Dächer dieser beiden Unterstände halten, die nur von hohen, filigranen Pfeilern gestützt werden? Was passiert bei Schnee? Ist denn niemandem bewusst, dass es in La Chaux-de-Fonds äusserst schneereiche Winter gibt, während denen bereits am frühen Morgen Schneemassen an den Rand des Platzes geräumt werden müssen, damit der Busbetrieb ordnungsgemäss funktioniert? Wie können diese überaus luftigen Konstruktionen unter diesen Bedingungen halten? Das macht den

Charme zeitgenössischer Architektur aus, die einen sehr gefälligen Kontrast zu den drei historischen Gebäuden aus gelbem Kalkstein bildet, die den Platz säumen.

Früher war dieser Bereich Schauplatz zahlreicher Konflikte zwischen Fussgängern, fließendem und parkierendem Verkehr – trotz eines relativ kleinen Verkehrsaufkommens (3300 Fahrzeuge/Tag) und einem Busbahnhof mit geringer Kapazität.

Für den Umbau des Platzes galt es eine Lösung zu finden, bei welcher der Busbetrieb aufrechterhalten werden konnte. Aus diesem Grund befindet sich die neue Busdrehscheibe im Westen. So konnten Bau und Inbetriebnahme erfolgen, während im östlichen Teil weiterhin die Busse verkehrten.

Im Zuge der Neugestaltung wurden die Taxiplätze, die Kiss-and-Ride-Zone, die Veloabstellplätze und die Parkplätze auf die unmittelbare Umgebung des östlichen Unterstands verteilt und befinden sich nun auf dem Weg Richtung Altstadt.

Der gesamte Platz ist stufenfrei, was die Bewegungsfreiheit von Personen mit eingeschränkter Mobilität vergrößert. Einziger Wermutstropfen: Die Bushaltekanten eignen sich nicht für einige Bustypen. Dies gilt es bei der Auswahl künftigen Rollmaterials zu berücksichtigen.

Die Neugestaltung hat einen Dominoeffekt in Gang gesetzt: Heute öffnen sich die Geschäfte zum Platz hin, die Fussgänger erobern sich diesen Ort zurück, der sich mit neuem Leben gefüllt hat, und die SBB haben verschiedene Verbesserungs- und Umbaumassnahmen durchgeführt. In der Unterführung hängen Bilder der Künstlergruppe Plonk & Replonk, die für ihren schrägen Humor weithin bekannt ist. Die Bahnhofshalle ist viel einladender geworden und beherbergt Dienstleister und Geschäfte. Überdies wurden die Aufzüge zu den Bahngleisen auf der Südseite renoviert, die insbesondere eine Verbindung zum Schwimmbad und zur Eishalle darstellen.

Ebenfalls zum Gesamtbild gehört ein wichtiges Entwicklungsprojekt: das künftige Le-Corbusier-Quartier, das auf einer ehemaligen Eisenbahnbrache im Westen direkt hinter dem Busbahnhof entstehen soll. Doch bevor die Entwicklung weitergehen kann, müssen noch letzte Einsprachen bereinigt werden. Etwas entfernt profitieren einige Neubauten bzw. kürzlich sanierte Gebäude von der neuen Anziehungskraft und der Dynamik mit dem Bahnhof.

Im nächsten Schritt planen die Behörden die Umgestaltung des öffentlichen Raums, der die Verbindung zur Altstadt darstellt, wohl wissend, dass sich das Zentrum in Richtung Bahnhof verschoben hat.

Zürich Oerlikon – «Perfekt integrierter Bahnhof»

Augenfällig sind die urbane Intensität des Komplexes, die Vielzahl an Umsteigevorgängen und die Verflechtung des öffentlichen Raums mit der Verkehrsinfrastruktur (Bahnhof oder Tram-/Bus-Umsteigeknoten). Offen, luftig, vielgestaltig präsentiert sich der Bahnhof. Die benachbarten Gebäude stammen aus den unterschiedlichsten Epochen und decken die ganze Bandbreite von niedrigen Bauten bis hin zu Hochhäusern ab. Hier ist die Dynamik einer Stadt zu spüren, die wächst und sich stetig verändert.

Zürich Oerlikon ist der siebtgrösste Bahnhof der Schweiz, den rund 50 Züge pro Stunde passieren (mehrere Linien des nationalen Fernverkehrs sowie 12 S-Bahn-Linien im Viertel- bis Halbstundentakt), insgesamt sind es 800 Züge pro Tag. Überdies wird dieser Verkehrsknoten von 3 Tramlinien und 9 Buslinien bedient. Aufgrund dieses herausragenden Angebots liegt der Anteil des Züricher ÖV beim Modal Split (über alle Verkehrsmittel betrachtet) bei 41 Prozent. Durch die Umwandlung des Industriequartiers im Norden in ein modernes, aufstrebendes Quartier (5000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 9000 Arbeitsplätze) und mit der Altstadt im Süden hat sich der Bahnhof zu einem Durchgangsort entwickelt, der die verschiedenen Teile der Stadt miteinander verknüpft. Dieses Konzept beruht auf einem Masterplan aus dem Jahr 2000, der 2009 um ein Leitbild zur Anbindung des Quartiers Ost ergänzt wurde, d. h. jenes Teils, der zwischen den trichterförmig zulaufenden Eisenbahngleisen liegt. Heute ist Oerlikon eine ÖV-Drehscheibe für Zürich-Nord und das mittlere Glattal.



Goldener Verkehrsknoten
Schweizerischer Mobilitätspreis

2016 nutzten 85 700 Reisende pro Tag den Bahnhof (Summe aller Ein- und Ausstiege), der öffentliche Verkehr wird über drei Schnittstellen abgewickelt: 2018 waren es 8200 Reisende pro Tag im Norden, 19 500 im Osten und 23 800 im Süden.

Ein Bahnhof, an dem eine so hohe Zahl an Personenbewegungen stattfindet, muss zwingend über weitere Zugänge und Schnittstellen verfügen. Nach dem Umbau sind nun drei Unterführungen vorhanden sowie eine weitere, die dem Veloverkehr vorbehalten ist. Eine zusätzliche Verzweigung in der Unterführung dient der Anbindung eines neuen Quartiers. In zwei Unterführungen findet sich eine angenehme Anzahl an Geschäften. Aus den benachbarten Quartieren finden Fussgänger ganz intuitiv den Zugang zum Bahnhof, der mit gelben Glasdächern an den Eingängen zu den Unterführungen akzentuiert wird. In umgekehrter Richtung muss man jedoch die Örtlichkeiten kennen, um rasch zu begreifen, an welchem der Umsteigepunkte rund um den Bahnhof der gewünschte Bus- oder Tramanschluss zu finden ist. Ein typisches Problem grosser Verkehrsknoten, an denen die Umsteigepunkte verteilt werden müssen, was zu einer verminderten «Lesbarkeit» für gelegentlich Reisende führt.

Die reine Velounterführung bildet eine starke Verbindung für den Langsamverkehr zwischen den Quartieren im Süden und Norden. Dank der Zugangsrampen auf beiden Seiten können Velofahrende die Örtlichkeit ganz bequem durchqueren. Einziger Minuspunkt: Aufgrund der Lage der Velounterführung kreuzen diese die Fussgängerströme im unterirdischen Teil. Zwei Velostationen mit jeweils rund 400 Plätzen runden die Möglichkeiten der intermodalen Mobilität ab. Eine Velostation befindet sich unter den Eisenbahngleisen und ist über die Velounterführung zugänglich. Die andere wurde am Eingang des östlichen Teils eingerichtet. In der Umgebung des Bahnhofs sind zudem 14 Mobility-Plätze zu finden.

Letztlich ist der generelle Eindruck dieses Komplexes jener eines öffentlichen Raums, der den Bahnhof durchquert – ein Bahnhof, der perfekt in die Stadt integriert ist.

Allgemeine Anmerkungen

Auch in diesem Jahr war es schwierig, aus den Reihen der Nominierten einen Preisträger zu ermitteln. Dies zeugt von der steigenden Qualität der ÖV-Standorte und unterstreicht die Bedeutung der urbanen und historischen Kontexte, die es beim Vergleich zu berücksichtigen gilt.

Aus der Beurteilung 2019 lassen sich einige allgemeine Qualitätskriterien für einen idealen Bahnhof oder Verkehrsknoten ableiten.

Diese Verkehrsknoten leben in einer synergetischen Beziehung mit den Fussgängerinnen und Fussgängern. Der Autoverkehr wird schrittweise zurückgefahren. Worauf beruht diese Grundtendenz? An diesen Orten herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen. Sie generieren grosse Fahrgastströme, die sich auf die umliegenden Quartiere verteilen oder in Busse und Trambahnen umsteigen. Die gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe führt zur Ansiedlung ballungsgebietstypischer Einrichtungen (wie etwa Hochschulen) und zur Stärkung der Zentrumsfunktionen, die häufig mit hohen Verkehrsströmen einhergehen. Logischerweise reduziert die Mehrheit der Schweizer Städte die den Autos vorbehaltenen Flächen rund um die Bahnhöfe zugunsten ruhiger öffentlicher Räume, die von Fussgängern intensiv genutzt werden. Die erforderliche Vorrangstellung, die den Bus- und Tramlinien in Bahnhofsnähe eingeräumt wird, ist ein weiterer Grund für die progressive Auslagerung der grossen automobilen Verkehrsströme.

Um ein synergetisches Miteinander mit den umliegenden Quartieren zu erreichen, **werden die Bahnhöfe immer offener, durchlässiger und bieten eine Vielzahl an Durchquerungsmöglichkeiten.** Einerseits fliessen an den Bahnhöfen alle Ströme aus den unterschiedlichen Richtungen zusammen, andererseits entwickeln sich die Städte auf beiden



Goldener Verkehrsknoten
Schweizerischer Mobilitätspreis

Seiten der Eisenbahngleise, die sie durchschneiden, weiter, was einen erhöhten Bedarf an Überquerungslösungen nach sich zieht.

Die Massnahmen, die **zugunsten mobilitätseingeschränkter Personen** ergriffen wurden, beginnen Früchte zu tragen. Die Verbesserung der Zugänglichkeit beschränkt sich nicht länger punktuell auf eine einzelne Bushaltestelle, sondern dehnt sich schrittweise auf ganze Zonen oder Quartiere aus. An Standorten, welche die Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang in ausreichendem Mass verbessert haben, sind deutlich mehr Personen mit eingeschränkter Mobilität zu sehen. Ein wichtiger Schritt auf dem anspruchsvollen Weg zur Integration mobilitätseingeschränkter Personen und hin zu einer solidarischeren Stadt.