

## Jurybericht

### FLUX – goldener Verkehrsknoten 2020

#### 1. Zielsetzung und Themenschwerpunkt

Der «FLUX – goldener Verkehrsknoten» ist ein nationaler Preis, der 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. «**Regionalverkehrsknoten**» lautete das Motto der Ausschreibung 2020. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

#### 2. Bisherige Preisträger

2019	St. Gallen	Verkehrsknoten mit städtebaulichem Gesamtkonzept
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)  
 Michael Bützer, LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
 Andreas Budliger, PostAuto AG  
 Philippe Gasser, Citec SA  
 Anders Gautschi, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)  
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism  
 Remo Petri, Procap Schweiz  
 Robert Riesen, LineUp, Kommunikationsagentur  
 Christoph Niederberger, Schweizerischer Gemeindeverband  
 Paul Schneeberger, Schweizerischer Städteverband

#### 4. Nominationsverfahren und Beurteilungskriterien

Eine Evaluationsgruppe bestehend aus Vertretern der Trägerschaft des FLUX hat 90 Orte in die Evaluation einbezogen und 13 Verkehrsknoten, die alle erforderlichen Kriterien erfüllen, besucht und bewertet. Daraus hat die Fachjury folgende Nominierungen vorgenommen:

- Châtel-St-Denis (FR)
- Fiesch (VS)
- Gland (VD)

In Begleitung der Evaluationsgruppe hat die Fachjury die nominierten Orte besichtigt und anschliessend die Beurteilung aufgrund einer detaillierten Kriterienliste vorgenommen:

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

## **5. Fiesch, Preisträger 2020: entschlossenes, mutiges Engagement für eine neue multimodale und touristische Schnittstelle**

### ***Vorbildlicher Ansatz***

Die neue Verkehrsschnittstelle in Fiesch wusste die Jury zu überzeugen. Der Bahnhof wurde um 400 Meter versetzt und gekonnt mit einer neuen Gondelbahn sowie dem Postauto-Terminal verbunden. Entstanden ist ein neuer, überaus funktionaler Verkehrsknoten am nördlichen Ortsrand.

Ursprünglich planten die Matterhorn Gotthard Bahn und die Aletsch Bahnen die Sanierung einiger Anlagen. Daraus entwickelte sich der Gedanke, die Verkehrsmittel an einem einzigen Ort zusammenzulegen, um das Umsteigen zu erleichtern. Die Gemeinde Fiesch nutzte diese Gelegenheit, um dank einer verbesserten Erreichbarkeit mit dem ÖV einen ganz neuen Denkansatz zu entwickeln und einen Beitrag zur Bündelung lokaler bzw. regionaler Ressourcen (Schulen, Geschäfte) zu leisten. Dieses sehr mutige, visionäre Projekt belegt eindrücklich, dass es im Tal eine Zukunft gibt. Es ermutigt die Jungen, zu bleiben und sich eher dort als in der Stadt niederzulassen.

Die Projektrealisierung ist aussergewöhnlich, da nicht nur die Transportunternehmen und die Gemeinde an der Finanzierung beteiligt sind, sondern auch ein privater Investor aus dem Tal einen Beitrag leistet. Herauszustreichen gilt es überdies die sehr kurze Zeitspanne zwischen der ursprünglichen Idee, den Bahnhof zu versetzen (2013), und der Inbetriebnahme des Bahnhofs (Baubewilligung im September 2018, Einweihung im Dezember 2019).

### ***Schnittstelle mit hoher Lesbarkeit auf drei Ebenen***

Den Reisenden präsentiert sich ein Gebäude, dessen verschiedene Funktionen sehr rasch zu erkennen sind:

- Im Erdgeschoss der Platz, die Postautos, die Unterführung zu den Gleisen und die Warenannahme
- Im ersten Stock der Bahnhof (Anbindung im Halbstundentakt Richtung Brig), der Empfang, die Dienstleister und die Geschäfte
- Ganz oben die Gondelbahn

Die Verkehrsschnittstelle erschliesst sich sofort, selbst Touristen, die nur gelegentlich vor Ort sind. Sie ist kompakt, funktional und ökonomisch. Die Wege für den Wechsel auf ein anderes Transportmittel sind kurz. Das Gebäude ist in zwei Teile gegliedert, wodurch es sich trotz seiner Grösse leicht in das Dorfbild integriert. Die Materialien (Holz, Beton, transparenter Kunststoff und Glas) fügen sich harmonisch in die Umgebung ein und erleichtern die Orientierung im Innern.

Bezugsebene für das Gebäude ist das Niveau der Bahnsteige und der Fahrkartenverkaufs- und Informationsschalter im ersten Stock. Auf dieser Ebene ist auch ein Sportgeschäft mit Skiverleih angesiedelt. Abgerundet wird die Geschäftszone durch ein Café mit Blick auf den Platz und das Dorf. Da sich diese Dienstleister so nahe an den Perrons befinden, können Reisende bis kurz vor Abfahrt ihres Zuges von den Angeboten profitieren.

Die Garage der Postautos befindet sich im Erdgeschoss und geht auf den Platz hinaus. Sie dient auch als Haltekante und Unterstand für die Fahrgäste. Diese ökonomische Lösung optimiert die internen Verbindungen des Verkehrsknotens und den Postauto-Betrieb.

Die Gondelbahn verfügt dank Zehner-Gondeln über eine Kapazität von 1800 Personen pro Stunde. In der Station kann die Geschwindigkeit reduziert werden, sodass Personen mit eingeschränkter Mobilität leichter einsteigen können und die Beförderung von Gepäck und Sportgeräten vereinfacht wird. Überdies ist die Anlage auch für den Warentransport gedacht, von der Lastwagenankunft bis zur Endstation Fiescheralp.

### **Geplante Optimierungen**

Der Platz vor dem Gebäude ist minimalistisch gehalten, bietet dadurch aber vielseitige, flexible Nutzungsmöglichkeiten und entspricht somit den sehr variablen Bedürfnissen eines Ferienorts. Die Fussgängerüberquerung über die Kantonsstrasse, die an den Platz angrenzt, ist noch nicht zufriedenstellend. Auf der Strasse wurde temporär eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Weitere Sicherheitsmassnahmen werden basierend auf den aktuell beobachteten Verhaltensweisen ergriffen werden.

Künftig dürfte der Dorfkern durch den Bau eines Supermarkts näher an den neuen Bahnhof heranrücken. Im Projekt ist überdies eine Seilbahnverbindung nach Bellwald vorgesehen, die die Rolle des Bahnhofs als Mobilitäts-Hub für den Regionalverkehr noch weiter herausstreichen wird.

## **6. Würdigung der übrigen Orte**

### **Gland: Nutzungsspezifische Massnahmen und Infrastruktur haben denselben Stellenwert**

#### ***Wo früher die Eisenbahn die Stadt teilte, ist heute ein belebter Übergangsort entstanden, an dem auch der Wochenmarkt stattfindet***

In Gland war das Bahnhofsgelände quasi ein Nicht-Ort. Schrittweise verwandelt es sich nun in einen attraktiven, lebendigen Bereich mitten in der Stadt.

Gland liegt auf halber Strecke zwischen Lausanne und Genf, und die Reisebedürfnisse sind in beide Richtungen gleich stark ausgeprägt. Mit der schweren Last, als Schlafstadt abgestempelt zu sein, was bereits seit 30 Jahren nicht mehr den Tatsachen entspricht, kämpfte die Gemeinde für Zugverbindungen im Halbstundentakt und rang um die Integration der Eisenbahnstrecke, die die Ortschaft geografisch und physisch entzweischneidet.

Ab 2011 wurde der Platz am Gare Nord zu einer Begegnungszone umgestaltet – mit einfachen Mitteln, die mittlerweile zum Markenzeichen des Areals geworden sind: Grosse Holzellipsen verlangsamten den Verkehr und dienen gleichzeitig als Sitzgelegenheiten. Eine avec-Filiale, die auch den SBB-Ticketverkauf und die Auskunft sicherstellt, wurde neben dem alten Bahnhofsgelände errichtet. Zwischen 2015 und 2017 wurden die Perrons erhöht und Lärmschutzwände installiert. Dieses Datum und die Schaffung einer grosszügigen Unterführung markierten den Wendepunkt: Seither wird der Bahnhof als natürliche Passage und Verbindung zwischen dem Süden und Norden der Stadt gesehen. Auch die Bedeutung des Wochenmarkts, der jeweils mittwochs zwischen 16.00 und 20.00 Uhr auf dem Bahnhofplatz stattfindet, gilt es herauszustreichen. Dieser Markt ist eine beliebte lokale Veranstaltung. Auf dem Heimweg von der

Arbeit halten die Menschen hier nicht nur zum Einkaufen, sondern auch für ein kleines Schwätzchen gerne inne.

### **Ausstattung und zentrale Lage**

Um die Bedeutung des Bahnhofs als zentralen Dreh- und Angelpunkt noch weiter zu stärken, plant die Gemeinde den Umzug der Gemeindeverwaltung auf das südliche Bahnhofsareal. Und entlang der Gleise Richtung Genf soll ein Quartier mit 500 zusätzlichen Arbeitsplätzen und 500 weiteren Einwohnerinnen und Einwohnern entstehen.

Am Bahnhof gibt es zahlreiche Veloabstellplätze, eine Veloselbstverleih-Station und einen oberirdischen P+Rail-Parkplatz mit rund 200 Plätzen. Die Buslinien befinden sich, abhängig vom jeweiligen Fahrziel, nördlich oder südlich der Gleise. Seit der Anhebung der Bahnsteige verbindet eine Überdachung die verschiedenen Gebäude, wodurch der Bahnhof – trotz der bunt zusammengewürfelten Elemente – als bauliche Einheit wahrgenommen wird.

### **Beispielhafte Unterführung für Fussgänger und Velos**

Die Unterführung ist besonders gut gelungen: eine stark frequentierte Verbindung innerhalb der Gemeinde. Auf der Nordseite sind die Rampen für Velofahrer und Fussgänger räumlich voneinander getrennt, auf der Südseite hingegen gibt es eine gemeinsame Rampe für alle. Die Velostrecke ist so geführt, dass sie die Fussgängerzugänge zu den Bahnsteigen nicht behindert. Mittels Höhenunterschied und durchgängiger Einfassung sind die Wege von Velofahrern und Fussgängern klar getrennt. Auf Höhe der Mittelachse wird die Unterführung von natürlichem Licht erhellt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Gland gezeigt hat, dass nutzungsspezifische Massnahmen (Begegnungszone, Wochenmarkt) ebenso wichtig sind wie Infrastrukturmassnahmen, um das Image eines Bahnhofsquartiers zu verändern, seine Attraktivität zu steigern und es zu beleben.

## **Châtel-St-Denis: Schienennetz rationalisieren und Ortskern verlagern**

### **Wie lassen sich 3 Minuten einsparen?**

Als Relikt eines Schienennetzes in Y-Form, das seit 1969 nur noch über zwei Äste verfügt, war der in der Ortsmitte gelegene Bahnhof von Châtel-St-Denis als Kopfbahnhof angelegt, an dem die Züge zwingend wenden mussten. Zwecks Realisierung der Freiburger S-Bahn mit Halbstundentakt und Anschlüssen nach Bulle und Palézieux galt es eine Möglichkeit zu finden, einige Minuten Fahrzeit einzusparen. Diese Anforderung verbunden mit den hohen Kosten für den vorschriftsgemässen Umbau entsprechend BehiG waren Rechtfertigung genug, um den Bahnhof an den Ortsrand zu verlegen.

### **Raus mit dem Bahnhof aus der Stadt: eine wahrlich vorteilhafte Lösung**

Der Standort der neuen Haltestelle bietet Lösungsmöglichkeiten für zahlreiche Themen: Neu gibt es eine Durchmesserlinie statt eines Sackbahnhofs; die Bahnlinie ist kürzer, wodurch 3 Minuten Fahrzeit eingespart werden; ein Bahnübergang konnte rückgebaut werden; im Stadtzentrum steht das Gelände des alten Bahnhofs für eine neue Nutzung zur Verfügung; dank des neuen Standorts konnte eine Grünroute, auch «Voie verte» genannt, realisiert werden, die Zugang zur Orientierungsstufe mit ihren 500 Schülerinnen und Schülern bietet; der Bach Tatrel konnte revitalisiert und die Kantonsstrasse an einen günstigeren Ort verlegt werden. Die neue Eisenbahnhaltestelle bietet aber vor allem die Möglichkeit, ein neues Wohnquartier mit verschiedenen Dienstleistungsangeboten und Geschäften zu entwickeln und das Zentrum von Châtel-St-Denis zu verlagern.

Seit Dezember 2019 ist die Haltestelle in Betrieb. Das Immobilienprojekt und die öffentlichen Räume sollen bis 2024 fertiggestellt sein.

### ***Haltestelle mit einzigartigem Design und Quartier in Bau***

Das Gesamtgestaltungskonzept nutzt die Geografie des Standorts. Die Bahnstrecke führt über eine Brücke zu den oberirdischen Bahnsteigen. Unter den Gleisen bildet das Tal die natürliche Achse der Fusswege innerhalb des Quartiers und in Richtung Ortszentrum. Der Zugang zu den Bahnsteigen erschliesst sich sofort. Die Architektur der Überdachungselemente und Geländer erinnert an den Facettenschliff von Diamanten und verleiht dem Bahnhof ein einzigartiges Antlitz mit einem faszinierenden Licht- und Schattenspiel auf den geneigten Flächen. Neben einem unterirdischen P+Rail-Parkplatz mit 50 Plätzen sind am Bahnhof auch Veloabstellplätze vorhanden. Die Schnittstelle zu den Bussen (TPF- und VMCV-Netze) wird sich unter der Brücke, also in der Nähe der Bahnsteige befinden.

Dieses Projekt ist ein herausragendes Beispiel für eine zwischen der Gemeinde, dem Kanton und den Freiburgischen Verkehrsbetrieben (TPF Infra und TPF Immo) exakt abgestimmte Planung – unter Federführung der TPF, das gilt es zu betonen. Sie waren die treibende Kraft dieses Bauvorhabens, hochmotiviert durch das Ziel, eine Freiburger S-Bahn zu realisieren. An der Finanzierung des Projekts waren vier Akteure beteiligt, dazu zählen auch die Geldmittel für den Bau des neuen Wohnquartiers auf Grundstücken, die von TPF Immo gekauft wurden.

### **7. Zusammenfassung**

Die 2020 evaluierten Bahnhöfe zeigen, dass die Qualität von Verkehrsschnittstellen auf unterschiedliche Arten gestärkt und über den öffentlichen Verkehr eine Dynamik auf lokaler oder regionaler Ebene freigesetzt werden kann. Fiesch belegt dies durch die Bündelung verschiedener Infrastrukturen und die Verbesserung der Umsteigequalität zwischen den Transportmitteln.

Gland zeigt auf, dass eine schwierige Ausgangslage (eine von der Bahnlinie entzweigetschnittene Gemeinde) überwunden werden kann. Auch regelmässig eingeführte Verbesserungen und die Rückeroberung öffentlicher Räume mithilfe nutzungsspezifischer Massnahmen ermöglichen es, einen zentralen, lebendigen Ort zu schaffen.

Châtel-St-Denis setzt ganz auf die Stadtentwicklung. Eine grundlegende Veränderung der ÖV-Organisation wird hier durch die Entstehung eines neuen Quartiers getragen, begleitet und ermöglicht. Das ÖV-Unternehmen hat ein offenkundiges wirtschaftliches Interesse daran, die Verkehrsverbindungen zu verbessern und die Stadt rund um einen leistungsfähigen Verkehrsknoten zu errichten.