

Jurybericht

FLUX – goldener Verkehrsknoten 2021

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. «**Steigerung des öV-Modalsplit**» lautete das Motto der Ausschreibung 2021. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

2. Bisherige Preisträger

2020	Fiesch	Regionalverkehrsknoten
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	Renens und Bahnhof Wil	Langsamverkehr
2010	Horgen	In der Nacht
2009	Frauenfeld	Inter- und Multimodalität, kombinierte Mobilität
2008	Baden	Wirtschaftliche Entwicklungspotenziale
2007	Visp	Qualität und Innovation für einen attraktiven öffentlichen Verkehr

3. Fachjury

Ueli Stüchelberger, Jurypräsident, Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Anders Gautschi, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Andreas Budliger, PostAuto AG

Christoph Niederberger, Schweizerischer Gemeindeverband

Michael Bützer, LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism

Paul Schneeberger, Schweizerischer Städteverband

Philippe Gasser, Citec SA

Remo Petri, Procap Schweiz

4. Nominationsverfahren und Beurteilungskriterien

Eine Evaluationsgruppe bestehend aus Vertretern der Trägerschaft des FLUX hat 43 Orte in die Evaluation einbezogen und 12 Verkehrsknoten, die alle erforderlichen Kriterien erfüllen, besucht und bewertet. Daraus hat die Fachjury folgende Nominierungen vorgenommen:

- Zürich Altstetten (ZH)
- Flawil (SG)
- Jona (SG)
- Terminal Grindelwald (BE)

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. Jona, Preisträger 2021: ein verbindender Bahnhof

Der Bahn- und Bushof Jona hat die Jury mit zahlreichen Aspekten überzeugt, die dank dem gesamtheitlichen Konzept und der sorgfältigen Ausführung von Details zustande gekommen sind. Das Projekt geht auf den Wunsch zurück, Rapperswil und Jona nach der Fusion näher zusammenrücken zu lassen. Ursprünglich sollte Jona mit neuen Gebäuden an den Bahnhof heranwachsen, so dass dieser zum Bindeglied zwischen den beiden Gemeinden würde. Die heutige Gestaltung steht im klaren Kontrast zur vorherigen Situation, als das Gelände lediglich ein Parkfeld war.

Das herausragendste Merkmal des neu gestalteten Bahnhofs ist ein grosses, zu den Gleisen und zum Bushof hin geöffnetes Dach. Seine Hauptfunktion ist es, das Perron, den Veloparkplatz und die Haltekanten des Bushofs zu bilden. Es bietet einen angenehmen Warteraum (Schutz vor Regen und Sonneneinstrahlung) und ist ein Wahrzeichen. Es ist ein gelungenes architektonisches Werk.

Ein weiterer grosser Erfolg ist die verbreiterte und sanierte Unterführung, die in ihrer gesamten Länge zugunsten einer intuitiven Orientierung neu gestaltet wurde. Sie bildet den logischen Weg, um via Bahnhof von der einen in die andere Gemeinde zu gelangen.

Bekanntnis zur kombinierten Mobilität

Für drei Buslinien ist der leicht abfallende Platz Endhaltestelle und Wendepunkt. Die Fahrgäste müssen nur wenige Meter gehen, um auf den Zug umzusteigen. Vier weitere Buslinien bedienen den Bahnhof. Um Umwege und Zeitverluste zu vermeiden, befindet sich ihre Haltestelle an der Hauptstrasse, die parallel zu den Gleisen verläuft. Von dieser Haltestelle bis zum Bahnhof sind es etwa 100 Meter. Mit einem neuen Gebäude wurde sowohl eine visuelle als auch eine physische Verbindung zwischen ihr und dem Bahnhof geschaffen.

Für den geordneten Veloverkehr stehen 480 Abstellplätze zur Verfügung, dies sowohl auf einem der Perrons als auch direkt neben den verschiedenen Zugängen. Sämtliche Veloparkplätze sind gedeckt. Unter dem Perron befindet sich eine Velostation mit 130 Plätzen sowie einer Reparaturwerkstätte.

Zu den Perrons gibt es zahlreiche Fussgängerzugänge bzw. Abkürzungen. Dadurch entsteht das Gefühl, dass die angrenzenden Quartiere sehr nahe sind, die Gleise keine Barriere darstellen und zwischen Jona und dem Zug eine Symbiose besteht.

Noch ein weiterer Aspekt ist bemerkenswert: Das Nachbargelände wurde der Gemeinde übergeben unter der Bedingung, dass es ein öffentlich zugänglicher Park bleibt. Dieser offene Raum ist ein Versprechen für die Zukunft. Die Einwohnerinnen und Einwohner machen ihn sich nach und nach zu eigen, so dass er zu einer weiteren Attraktion im Bahnhofsquartier wird. Und schliesslich entsteht unter dem Platz ein Parkhaus mit 70 Plätzen, das von der Hauptstrasse her erschlossen ist. So wird jeder unnötige Verkehr auf der Bahnhofstrasse vermieden, und Automobilisten profitieren ebenfalls von diesem Verkehrsknotenpunkt.

6. Grindelwald Terminal, Gewinner des FLUX-Sonderpreises 2021: neuer Weltstandard für den Freizeitverkehr in den Alpen

Inspiziert von der Durchlässigkeit von Flughäfen und Flughafenbahnhöfen hat das Projekt Grindelwald Terminal einen neuen Standard für Verkehrsschnittstellen und die Erreichbarkeit von Berggebieten geschaffen.

Mit dem 2012 vorgestellten Projekt sollte ab Grindelwald ein neuer schneller und bequemer Zugang zum Jungfrauoch entstehen (Projekt V-Bahn). Die Schnittstelle Grindelwald Terminal besteht aus folgenden Komponenten:

- Neue Seilbahn Eiger Express mit 3S-Technologie (Dreiseil-Umlaufbahn), die Grindelwald in 15 Minuten mit der Station Eigergletscher verbindet
- Erneuerte Gondelbahn (Kabinen mit 10 Plätzen) auf den Männlichen. Diese beiden Seilbahnen bilden ein V, deshalb der Name V-Bahn
- Direkter Zugang vom Bahnhof der Berner Oberland-Bahn (BOB), der 100 Meter von der Haupthalle des Terminals entfernt ist
- Parkhaus mit 1000 Plätzen auf fünf Ebenen
- Infrastruktur für den Transfer der Gäste per Bus, Reiseкар oder Ski-Shuttles
- Halle, Läden und Dienstleistungen einer sehr grossen Verkehrsschnittstelle

Platz für sehr viele Touristinnen und Touristen

Die Gebäude, das Licht und die Ausstattung sorgen für eine gepflegte Atmosphäre. Die Anlage ist für zahlreiche Sommer- und Wintertouristen sowohl aus dem Ausland als auch aus der Schweiz ausgelegt. Im Winter endet die Skipiste inmitten der Schnittstelle, zwischen Parkplatz, Gebäude des Eiger Express und Bushaltestellen.

Weil der Fokus auf die durchgehende Anreise mit dem öffentlichen Verkehr gelegt wurde, ist es nun möglich, ab Bern mit dem Eiger Express die Skipisten in weniger als zwei Stunden zu erreichen. Mit dem Projekt konnte die Reisezeit bis zur Station Eigergletscher um rund 45 Minuten verkürzt werden.

Neben den grosszügigen Verkehrs- und Warteräumen ist die Integration der verschiedenen Projektteile besonders bemerkenswert. Wie in Flughafenbahnhöfen sind die Wege vom Bahnhof zur Seilbahn oder zum Parkplatz komplett durchlässig: Es gibt weder Schwellen noch sonstige Hindernisse, die automatischen Türen sind breit, die Gehwege, die nicht im Gebäude verlaufen, gedeckt, der Boden ist rutschfest und dämpft das Geräusch der Skischuhe. Ein Rollband und Rolltreppen erhöhen den Komfort zusätzlich.

Grosses Dienstleistungsangebot

Im Grindelwald Terminal sind auch mehrere Läden und Dienstleistungen eingemietet, die man in einem so aussergewöhnlichen Gebäude für zahlreiche internationale Touristen erwarten darf. Skifahrerinnen und Skifahrer schätzen zudem die Möglichkeit, Garderoben und Spinde für ihre Ausrüstung mieten zu können. Dies ermöglicht es ihnen, in Alltagskleidung anzureisen und sich erst unten an der Piste in Skifahrer zu verwandeln.

Alle Anlagen sind digitalisiert und bieten zahlreiche Möglichkeiten, um über jede Bedienstelle auf dem Gelände oder über das Internet Tickets, Dienstleistungen und Parkplätze zu buchen und zu bezahlen. Die Digitalisierung hilft auch, die Touristenströme und Wartezeiten zu optimieren. Die Signaletik (Symbole, Texte, Logos) ist einfach, aber vollständig und in allen Sprachen verständlich. Sollten sehr viele Gäste mit dem Auto anreisen, bietet der ehemalige Flugplatz Matten weiter unten im Tal 500 zusätzliche Parkplätze. Von dort können die Gäste gratis mit dem Zug zum Terminal weiterfahren. Es ist vorgesehen, die Strassenverbindung mit einem Verkehrsleitsystem auszurüsten, um die Automobilisten auf diesen Entlastungsparkplatz zu führen, sobald der Andrang zu gross wird.

Abschliessend müssen die Jungfrauabahn als Hauptinitianten des in 900 Tagen gebauten Projekts gewürdigt werden. Mit 470 Millionen Franken finanzieren sie es zum grössten Teil.

7. Würdigung der übrigen Orte

Zürich Altstetten: Gestärkte kombinierte Mobilität an einem vielseitig genutzten Ort

Der Bahnhof Zürich Altstetten versprüht keinen besonderen Charme, steht jedoch für die Effizienz eines Bahnhofs in einem Wohn- und Geschäftsviertel, das sich laufend verändert.

Das Gebiet ist von Verkehrsinfrastruktur geprägt (Autobahn in 200 Meter Entfernung, Autobahnkreuz und querendes Viadukt in 300 Meter Entfernung, Bahnlinie Bern–Zürich), die unmittelbare Umgebung des Bahnhofs ist jedoch vom dichten Verkehr nicht touchiert. Der öffentliche Nahverkehr sowie der umfangreiche Personen- und Veloverkehr werden hier systematisch priorisiert. Dies geht auf den regionalen Richtplan der Stadt Zürich zurück. Dessen Mobilitätsstrategie reagiert auf die erwartete Entwicklung: +40 Prozent Fahrgäste am Bahnhof bis 2050, +80 000 Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton bis 2040.

In ständigem Wandel

Ein Bahnhof in einem solchen Kontext ist naturgemäss einer stetigen Entwicklung unterworfen. Das Tram Zürich-West (Linie 4) wurde 2011 bis zur Nordseite des Bahnhofs verlängert. Im Jahr darauf wurde der Vulkanplatz mit der Wendeschleife des Trams neu gestaltet und 2017 mit einer Velostation versehen. Zwischen 2018 und 2020 folgten der Umbau der Unterführung und die Erhöhung der Perrons. Und schliesslich wird Ende 2022 die Limmattalbahn auf der südlichen Hauptachse, der Hohlstrasse, in Betrieb genommen, wodurch sich das Tramnetz um über 12 Kilometer verlängert. 2022 entstehen auf der Nordseite ein neuer Fussweg zum neuen Eishockey-Stadion sowie ein Veloweg nach Schlieren. Zwischen 2028 und 2030 wird die Unterführung auf der Westseite saniert: Verbreiterung auf neun Meter, Trennung der Fuss- und Velowege, Bau einer Velostation mit 500 Plätzen. Angesichts der zahlreichen Bauherrschaften ist die minutiöse Koordination einer der Haupterfolgsfaktoren beim Umbau des Bahnhofs. Es bestehen vielfältige Möglichkeiten für den kombinierten Verkehr. Der Bahnhof verfügt auf beiden Seiten über einen Platz, der sich dafür eignet: ein Tram auf der Nordseite, in Zukunft eines auf der Südseite (Limmattalbahn), vier Buslinien im Norden, sechs im Süden. Grosser Wert wird darauf gelegt, die Haltestellen so zu gestalten, dass die Reisenden möglichst kurze Wege gehen und nur selten Strassen überqueren müssen. Zusätzlich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bestehen 18 Carsharing-Plätze, 195 Parkplätze, 470 Veloplätze (je eine Velostation auf beiden Seiten des Bahnhofs), 35 Velos im Bike-Sharing sowie einige Plätze für Trotinetts und Scooter mit Sharing-System. Am späten Abend bedienen zwei Nachtbusse Altstetten. Zürich testet zudem einen Mini-Rufbus, den Pikmi, der jeden Tag von 20.00 bis 1.00 Uhr zur Verfügung steht.

Die sanfte Mobilität fördern

Auch wenn die öffentlichen Räume sehr einfach gehalten sind, gilt es zu betonen, wie leicht Fussgänger den Weg vom alten Dorfkern zum Bahnhof finden. Über einige Abkürzungen unter Gebäuden und den rechtwinklig angeordneten Strassen gelangen sie ganz selbstverständlich zum Bahnhof.

Die zentrale Unterführung ist heute breit und hell. Weil sie im Untergrund gebaut werden musste, kamen als Zugänge zu den Gleisen nur Treppen und Lifte infrage. Über Rampen sind die Gleise lediglich über die Unterführung auf der Westseite, die noch umgebaut und vergrössert werden wird, erreichbar.

Auf der Nordseite hat die neue Velostation ihr Publikum noch nicht wirklich gefunden, wahrscheinlich wegen der unauffälligen Signalisation und weil für die Unterquerung der Gleise früher immer die westliche Unterführung genutzt wurde.

Flawil: Pragmatismus und Bescheidenheit bei der Gestaltung eines Platzes, den die Bevölkerung täglich nutzt

Mit dem Projekt sollte das Gelände vor dem Bahnhof in einen grossen rechteckigen Platz mit hellen Farben umgestaltet werden, der sozusagen als multifunktionaler und vielseitig nutzbarer Teppich ausgerollt wird.

Der Platz befindet sich in der Tempo-20-Zone und ist ein echter Begegnungsort. Die Postautos halten vor dem alten Bahnhofsgebäude auf der Ostseite, während sich die Parkplätze und ein Teil der Veloabstellplätze gegenüber auf der Westseite befinden. Auch die Bahnhofstrasse wurde neu gestaltet. In dieser Zone ist zudem ein neues urbanes Projekt geplant.

Zu betonen gilt es den Pragmatismus, den die Gemeinde an den Tag gelegt hat, um einen Bahnhof mit veralteter Infrastruktur aufzuwerten. Die Ausstattung ist bescheiden. Trotzdem ist der Platz deutlich belebter als vorher, wodurch verschiedene Bevölkerungsgruppen besser integriert werden können.

Die Geschäfte am Platz sprechen sie alle an: Café im neuen Wohngebäude, Migrolino mit langen Öffnungszeiten in einer Art kleinem Hangar, Dönerimbiss beim Eingang zur Unterführung und eine sehr schöne Lebensmittelabgabe im ehemaligen Bahnhofsgebäude.

Ein neues Wohngebäude zum Platz hin schliesst die Strasse ab. Es ist sowohl für Familien als auch für Pensionierte und Personen gedacht, die Unterstützung im Alter brauchen.

Den Bahnhofplatz beleben

Ein Tonkünstler wohnt vorübergehend in einem Container in der Mitte des Platzes. Er lädt die Leute ein, mit ungewöhnlichen Instrumenten und verrückten Klangmaschinen zu experimentieren. Dieser kulturelle Aspekt belebt den Platz zusätzlich und gibt Familien einen weiteren Grund, zum Bahnhof zu gehen.

Die Mauer einer Baumrabatte und jene zum Parkplatz wurden mit Sitzbänken versehen. Ein Brunnen und einige freistehende Bänke bieten ebenfalls Platz, um zu plaudern und zu verweilen. Die Postautos halten vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude und fahren im Gegenuhrzeigersinn um eine kleine Mittelinsel. Die Haltestelle ist gedeckt und verfügt über eine digitale Anzeige. Auf dem Platz verkehren nur wenige Autos, aber die Durchfahrt scheint trotz einigen Pfosten und Lichtmasten etwas verwirrend zu sein.

Die Gemeinde testet auch ein Ruftaxi und einen Ortsbus als Ergänzung zu den PostAuto-Linien. Diese Möglichkeiten sollen die effektiven Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken.

Das Beispiel Flawil zeigt, wie schwierig es ist, einen Bahnhof zu modernisieren, der aus einer anderen Epoche stammt: Zum 400 Meter langen Mittelperron gelangt man nur über eine weit entfernte, nicht querende Unterführung. Auch in einem Bahnhof, der von Fernverkehrszügen bedient wird, sind seitliche Perrons geeigneter als ein Mittelperron, damit wenigstens eines davon direkt von der Stadt her zugänglich ist. Der Bahnhof verfügt zwar an seinem südlichen Ende über eine zweite Unterführung, die jedoch sehr eng ist. Sie unterquert die Gleise, ist allerdings wenig einladend und alt. Die Gemeinde plant deshalb eine Passerelle weiter westlich, die die Gleise überquert und zum Perron führt.

8. Zusammenfassung

Die 2021 evaluierten Bahnhöfe zeigen, dass attraktive Umsteigeknoten zu einer Steigerung des öffentlichen Verkehrs beitragen können.

Der 2021 mit dem FLUX ausgezeichnete Verkehrsknoten Jona ist ein Meilenstein und ein Schlüsselprojekt bei der Förderung des öV und des Langsamverkehrs. Neben der Inbetriebnahme des neuen Bahn- und Bushofs setzt sich die Stadt mit diversen Massnahmen aktiv dafür ein, dass die beiden Stadtteile Jona und Rapperswil besser zusammenwachsen und dass mehr Menschen auf den öV umsteigen. Zum Beispiel, indem in der Region neue öV-Linien mit einem dichteren Fahrplan angeboten werden. Mit Imagekampagnen weist die Gemeinde die Bevölkerung auf diese attraktiven Dienstleistungen hin.

Erstmals hat die Jury in diesem Jahr einen FLUX-Sonderpreis verliehen. Die Jungfraubahnen wurde als Initiatorin des Grindelwald Terminals mit dem Preis ausgezeichnet. Die im Dezember 2019 eröffnete Station der Berner Oberland-Bahnen (BOB) bietet den Gästen einen idealen Startpunkt für ihre Ausflüge. Die aus dem Unterland anreisenden Fahrgäste steigen dort auf bequeme Art und Weise in einem komfortablen «Terminal» direkt in die Bergbahnen um und gelangen deutlich schneller in die Jungfrau-Ski- und Wanderregion und zum Jungfraujoch. Der markante Zeitgewinn, sowie die diversen Shoppingmöglichkeiten und Gastronomieangebote machen das Grindelwald Terminal und die Reise mit dem öffentlichen Verkehr deutlich attraktiver.