

Jurybericht

FLUX – goldener Verkehrsknoten 2022

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. «**Die neuen Bahnhöfe des Léman Express**» lautete das Motto der Ausschreibung 2022. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

2. Bisherige Preisträger

2021	Jona	Steigerung des öV-Modalsplit
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	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)
 Anders Gautschi, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
 Luzi Weber, PostAuto AG
 Christoph Niederberger, Schweizerischer Gemeindeverband
 Michael Bützer, LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Philippe Gasser, Citec SA
 Rahel Marti, Hochparterre
 Remo Petri, Procap Schweiz

4. Nominationsverfahren und Beurteilungskriterien

In diesem Jahr wurden die fünf neuen Bahnhöfe des Léman Express nominiert:

- Lancy-Pont-Rouge
- Lancy-Bachet
- Genf-Champel
- Genf-Eaux-Vives
- Chêne-Bourg

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. Bahnhof Genève Eaux-Vives: Urbanität und Intermodalität durch öffentliche Räume

Das Projekt am Bahnhof Genf Eaux-Vives überzeugte die FLUX-Jury aufgrund seiner vielfältigen funktionalen und städtebaulichen Qualitäten.

Das Areal umfasst rund fünf Hektaren. Der unterirdische Bahnhof erstreckt sich über eine Länge von 400 Meter und ist durch drei Zugangspunkte erreichbar. Der 2010 lancierte Gestaltungswettbewerb ermöglichte die sorgfältige Gliederung der neuen öffentlichen Räume und Neubauten. Die Gestaltung der verschiedenen öffentlichen Räume des Areals bildet den roten Faden des Projekts. Die erste Phase des Projekts endete 2020 und die zweite Phase wird 2025 abgeschlossen sein.

Vor allem die folgenden Punkte überzeugten die Jury:

- Eine **klar erkennbare und praktische Intermodalität** zwischen dem Léman Express und den beiden Tramlinien (gesamthaft besteht eine Verbindung alle drei Minuten), die auf der Route de Chêne verlaufen, die lokal als Stadtboulevard neu gestaltet wurde. Zudem befindet sich die Endstation der grenzüberschreitenden Buslinien, Busse und Taxis auf der gegenüberliegenden Avenue de la Gare.
- Eine **konsequente Stadtentwicklung** mit ca. 400 Wohnungen, Büros, Geschäften und einer Einkaufsgalerie im Zwischengeschoss des Bahnhofs.
- Der Bau von wichtigen **öffentlichen Einrichtungen**, die ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind: z. B. das neue Gebäude der Comédie de Genève (Theater), wichtige sozio-sportliche Räume (Kinderkrippe, Sporthallen, Schwimmbad, Kletterwand), etc. Und nicht zu vergessen: Der Léman Express verkehrt wochentags von 5.00 Uhr bis 0.30 Uhr und an den Wochenenden rund um die Uhr.
- **Sorgfältig gestaltete öffentliche Räume**, die eine Verbindung zu den benachbarten Quartieren schaffen. Man muss dabei besonders beachten, dass der öffentliche Raum aus vielen, allen zugänglichen, Orten besteht (Platz, Esplanade (Vorplatz), Avenue, Promenade), an denen die Menschen zusammenkommen – jeder davon mit seiner eigenen Stimmung, seinem eigenen Rhythmus und seinen eigenen spezifischen Funktionen. Diese Vielfalt an öffentlichen Räumen verleiht dem Projekt einen klar urbanen Charakter – daran ändern auch die 400 m nichts, welche die beiden Enden des Bahnhofs voneinander trennen.
- Der Fakt, dass das **Areal sehr gut erschlossen ist** – es verfügt über vier diagonal verlaufende Fussgängerwege, die ans nahegelegene und dicht bewohnte Quartier Eaux-Vives angebunden sind. Die Fussgängerwege sollen den Höhenunterschied zwischen den beiden Enden des Bahnhofs kompensieren – durch die Einkaufspassage und die Aussenplätze.
- Der Bahnhof ist ein Ort, an dem es sich flanieren lässt: Dazu bieten sich eine Avenue auf der Südseite, eine Esplanade in der Mittelachse über der Einkaufsgalerie und eine Promenade auf der Seeseite an. Die Promenade wird Teil des bestehenden «Voie Verte» (Grüner Weg) zwischen Annemasse und Eaux-Vives und es findet eine Verlängerung durch die Agglomeration hindurch statt.
- Das Projekt sieht ausserdem eine Velostation an jedem Ende und ein Parking mit Mehrzwecknutzung vor.

- Die von Jean Nouvel für dieses Projekt entworfenen Glasbausteine verleihen den fünf wichtigsten Bahnhöfen des Léman Express ihre eigene Handschrift und Identität. Sie sorgen für eine wundervolle natürliche Beleuchtung.

Die Methode, mit der dieses komplexe Projekt zum Erfolg geführt wurde, ist zu begrüssen. Durch die Gründung einer einfachen Gesellschaft – COMOGEV – konnte eine wohlwollende Führung des Projekts organisiert werden, bei der das kollektive Interesse im Vordergrund steht. So konnten eine korrekte Grundstücksbewertung und die Einheitlichkeit aller Bauwerke des Projekts sichergestellt werden – von ihrer Planung bis zu ihrer Inbetriebsetzung. Dank der COMOGEV konnte des Weiteren der Koordinations-, Informations- und Schlichtungsbedarf des Projekts gedeckt werden. Die Effizienz der COMOGEV kann auf die kleine Anzahl von Personen mit Entscheidungsbefugnis und auf ein gut erstelltes Pflichtenheft für die verschiedenen Interventionsbereiche zurückgeführt werden.

6. Würdigung der übrigen Orte

Chêne-Bourg : Eine Stadt zieht um

Vor dem Bau der CEVA (Cornavin Eaux-Vives Annemasse) machte das Areal einen ziemlich verwahrlosten Eindruck. Die Zuglinie stellte damals ein Hindernis dar. Sie war nämlich vor allem von Lagerhäusern umgeben. Das Ortszentrum lag 300 Meter weiter südlich und wurde vom Tram bedient. Das CEVA-Projekt leitete eine Verschiebung des Zentrums und – in Zukunft – die Schaffung einer Verbindung zu den im Norden der Stadt gelegenen Villenquartieren ein.

Auf dem Areal mit einer Fläche von etwa drei Hektaren entstehen mehr als 300 neue Wohnungen, darunter auch der «Tour Opale» von Lacaton und Vassal. Verschiedenste Geschäfte bevölkern die Erdgeschosse der an der Esplanade liegenden Gebäude. Die Migros wird sich in dem im Bau befindlichen Endgebäude, das über die Esplanade und vom Perron aus erreichbar ist, niederlassen.

Das historische Bahnhofsgebäude wurde um einige Dutzend Meter verschoben. Es wird ein Restaurant und einen Raum für Veranstaltungen beherbergen. In Zukunft soll es sich zu einem belebten Mittelpunkt am Bahnhofplatz entwickeln.

Der Bahnhof Chêne-Bourg befindet sich nur acht Meter unter der Erde und ist damit weniger tief gelegen als die anderen drei unterirdischen Bahnhöfe der CEVA. Diese Nähe zur Oberfläche ermöglicht eine grossflächige natürliche Zenitbeleuchtung durch den Boden der Esplanade, der aus Glasbausteinen hergestellt wurde. Deshalb sind die Lichtverhältnisse an diesem Bahnhof exzellent.

Die Verbindung zum «Voie Verte» und zu dessen Velofahrerinnen und Velofahrern ist also geglückt. Der fünf Kilometer lange «Voie Verte» wurde auf der untertunnelten Schneise der Zuglinie angelegt. Die Strecke erfreut sich jetzt schon grosser Beliebtheit – und wird immer beliebter. Sie wird derzeit täglich von rund 6000 Radfahrern und mehreren tausend Fussgängern genutzt.

Durch die Bündelung des Parkplatzbedarfs von Wohnungen und Geschäften und durch den erleichterten Zugang zum Bahnhof konnte die Anzahl der Parkplätze von 870 auf 500 reduziert werden.

Es gilt noch hervorzuheben, dass die Behörden das ursprüngliche Projekt weiterentwickelt haben, um neue Bedürfnisse wie mehr Bäume zu berücksichtigen.

Eine weitere wünschenswerte Verbesserung wäre die Umleitung der drei Buslinien von der Avenue Bel-Air auf den Bahnhofplatz. Dadurch werden die Anschlüsse an den Léman Express verbessert und der Bahnhofplatz wird belebter.

Genf-Champel: lokales Wäldchen und Tor zum Spitalquartier zugleich

Der Bahnhof Genf-Champel ist der tiefstgelegene unter den vier unterirdischen Bahnhöfen (Tiefe zwischen Quartieroberfläche und Perron beträgt 25 Meter) Das System aus Treppen, Rolltreppen und Aufzügen ist daher ein wichtiger Teil des Bahnhofskonzepts. Die Verbindungswege innerhalb der Station sind jedoch weit.

Die Station bedient sowohl das Wohnquartier auf dem Plateau de Champel als auch die HUG, die «Hôpitaux universitaires de Genève» (2000 Betten, 13 000 Arbeitsplätze). Die HUG liegen unterhalb des Plateaus und sind über einen 200 Meter langen Fussgängertunnel erreichbar, der direkt in das Zwischengeschoss des Bahnhofs führt. Vor jedem der beiden Zugänge befindet sich eine Bushaltestelle: eine in Richtung av. de Roseraie, um das HUG zu erreichen und eine in Richtung av. de Champel, um ins Wohnquartier zu gelangen.

Die Aussenanlagen bestehen aus einem Labyrinth von bewaldeten Inseln und Fusswegen, die organischen Formen aus der Natur gleichen. Die Planer vermitteln den Fussgängerinnen und Fussgängern dadurch den Eindruck, einen Wald mit dichtem Unterholz zu betreten. Blumen und Sträucher wurden so ausgewählt, dass sie im Verlauf des Jahres blühen.

Abends sorgen Lichterketten für eine ausdrucksstarke Atmosphäre und betonen die Einzigartigkeit des Platzes noch mehr. Die zahlreichen, geschwungenen Bänke, die sich um den Rand der Pflanzeninseln gruppieren, werden gerne von den Anwohnerinnen und Anwohnern genutzt, welche die Intimität des Ortes geniessen.

Aus den Strassen, die den Platz umgaben, wurde in der warmen Jahreszeit eine Begegnungszone mit Terrassen. Ein Wochenmarkt rundet die Attraktivität des Ortes ab.

Lancy-Bachet: der wichtigste Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr im Süden der Agglomeration

Die Jury war beeindruckt von der Intermodalität des Standorts, der einen Knotenpunkt für das Tramnetz und die Strassen im Süden der Agglomeration darstellt.

Die Zuglinie, den Bahnhof und seine Fussgängerzugänge sowie die Wege zwischen den Stadtteilen miteinander zu verknüpfen, ohne Veränderungen an der grossen oberirdischen Strassenkreuzung und der Untertunnelung der Autobahn (A1) vorzunehmen und technische Einschränkungen wie eine Hochspannungsleitung (130 kV) zu überwinden, ist eine technische Leistung, die es zu loben gilt. Im Gegenzug sorgten diese Ausgangsbedingungen dafür, dass die Gestaltung dieses Knotenpunkts und seiner öffentlichen Räume besonders funktional ausfiel.

Der Bahnhof bildet den Übergang zwischen dem offenen und dem überdachten Abschnitt der Bahnstrecke. An einem Ende erfolgt der Zugang zum Bahnhof über eine riesige Treppe, die auf das Zwischengeschoss führt. Am anderen Ende befinden sich Treppen und Aufzüge, die dem Gelände angepasst sind und durch die das Fussgänger- bzw. Velowegnetz erreichbar ist, das sich zwischen die Strasse und den Autobahntunnel schiebt.

Zwei Tramlinien kreuzen sich an dieser Station und sieben Buslinien, darunter drei grenzüberschreitende, halten hier. Die Räume zwischen den Haltestellen sind gross und bieten mehrere Abstellplätze, die auf die Bedürfnisse der Reisenden zugeschnitten sind. Oberhalb der Velostation befinden sich Geschäfte und es finden dort auch Vereinsanlässe statt, der «Platz» wurde zu einem kleinen Stadtpark gestaltet. Von diesem aus hat man einen herrlichen Blick auf den Verkehrsknotenpunkt und das sich im Wandel befindliche Quartier PAV (Praille-Acacias-Vernet).

Der Platz ist auch ein beliebter Durchgangspunkt für Radfahrer. Die Routen wurden äusserst sorgfältig geplant, um jedwede Konflikte zu vermeiden.

500 Meter entfernt liegt das Wohnquartier La Chapelle et les Sciers (1300 Wohnungen), das seit Kurzem fertiggestellt wurde. Das Stade de la Praille ist in 400 Metern erreichbar und liegt damit sogar noch näher. Die Gebäude in der Umgebung der Strassenkreuzung werden derzeit verdichtet und renoviert. Mittelfristig sind mehrere weitere Projekte geplant: der Umbau des Villenquartiers, das an die Schnittstelle grenzt (Chapelle-Gui mit 550 Wohnungen) ist eines davon, ein weiteres ist der Bau der zukünftigen Eishalle (Trèfle-Blanc) und einer P+R-Anlage mit 1000 Plätzen im südlichen Teil des PAV (Sektor Camembert).

Lancy Pont-Rouge: zukünftiges Wirtschaftszentrum von Genf

Der Bahnhof Lancy Pont-Rouge ist der einzige oberirdische Bahnhof des CEVA-Projekts. Aufgrund dieser Konstellation verbinden breite Fussgängerwege unter den Gleisen die Aussenplätze, die sich links und rechts von der Zuglinie befinden, und die Erdgeschosse verschiedener Gebäude miteinander.

Lancy Pont-Rouge ist einer der grossen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrsnetzes in Genf mit zwei Tramlinien und sechs Buslinien, von denen zwei grenzüberschreitend verkehren. Die Fahrgastzahlen steigen angesichts der laufenden städtischen Entwicklungen stark an. Die Intermodalität ist durch die zwischen den Verkehrsträgern zurückzulegenden Entfernungen und die zu überquerenden, stark befahrenen Strassen eingeschränkt. Da das Projekt noch unter einer alten Parkplatzregelung startete, nehmen die Parkplätze eine zu grosse Fläche ein und haben die Möglichkeit, Bäume im natürlichen Boden zu pflanzen, verringert.

Da die Zuglinie den Gütersektor bediente, konnte das Areal vor den anderen CEVA-Bahnhöfen entwickelt werden. Auch die Planung und der Bau von Gebäuden begannen etwa fünf bis sieben Jahre früher als auf dem Rest der Strecke.

Mittelfristig wird das Areal durch das PAV-Projekt (Praille-Acacias-Vernet) zum neuen Wirtschaftszentrum von Genf. Das Wohnquartier L'Adret und die letzten Bürotürme in Pont-Rouge stehen kurz vor der Fertigstellung. Das gesamte Areal wird also etwa 830 Wohnungen, fast 200 000 Quadratmeter Bürofläche und 10 000 Quadratmeter Geschäftsfläche umfassen. In einem Umkreis von einem Kilometer sieht das PAV-Projekt einen grundlegenden Wandel der Stadt mit dem Bau von etwa 10 000 zusätzlichen Wohnungen und der Schaffung von 10 000 Arbeitsplätzen vor. Die ersten Gebäude befinden sich schon in der Bauphase.

7. Der Léman Express in Kürze

Eine lange aufgeschobene Zugverbindung

Im Jahr 1884 stimmte das Volk für das Projekt einer Verbindung zwischen Cornavin und Annemasse. Der grenzüberschreitende Abschnitt Eaux-Vives-Annemasse wird ab 1888 betrieben. Der Rest der Strecke wird aber nicht gebaut. Im Jahr 1912 verpflichten sich der Bund, die SBB und der Kanton Genf, die Verbindung fertigzustellen, doch die Krisen zu Beginn des 20. Jahrhunderts verzögern das Projekt. 1939 wurde es im Zuge des Ausbaus von La Praille zu einem Güterbahnhof wieder aufgenommen. Zehn Jahre danach verkehren Züge zwischen Cornavin und La Praille. Der letzte Abschnitt La Praille - Eaux-Vives ist hingegen immer noch nicht gebaut worden. Im Jahr 2001 wird die Fertigstellung und Modernisierung der grenzüberschreitenden Strecke wieder aktuell. Am 29. November 2009 stimmten 61,2 Prozent der Genfer einem Zusatzkredit zu, um die gesamte CEVA-Verbindung (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) zu bauen. Nach achtjähriger Bauzeit konnte am 15. Dezember 2019 mit dem «Léman Express» das grösste regionale, grenzüberschreitende S-Bahnnetz Europas mit 230 Streckenkilometern den Betrieb aufnehmen (Stand 2022).

Das Projekt in einigen Schlüsselzahlen

Das CEVA-Projekt ermöglichte den Bau von fünf neuen städtischen Bahnhöfen und eine überwiegend unterirdische Streckenführung (3,7 Kilometer Tunnel, 3,6 Kilometer überdachter Einschnitt). Die Bahnhöfe wurden mit 220 Meter langen Perrons für die RER-Bahnhöfe und mit 320 Meter langen Perrons für die Hauptbahnhöfe Lancy Pont-Rouge und Genf Eaux-Vives ausgebaut. Die Infrastrukturkosten betragen 1,6 Milliarden Franken für die Schweizer Seite und 230 Millionen Euro für die französische Seite. Es wurden 40 Züge benötigt, deren Kosten sich auf 460 Millionen Franken belaufen.

Das Netz des Léman Express umfasst eine Streckenlänge von 230 Kilometer, 45 Bahnhöfe, 6 Zuglinien und 40 interoperable Züge. Zwischen Genf und Annemasse verkehren je nach Bahnhof vier bis sechs Züge pro Stunde.

Nach zwei Jahren Betrieb zählt das Netz 58 000 Fahrgäste pro Tag unter der Woche und 27 000 pro Tag am Wochenende.

Im Jahr 2035 wird ein zusätzlicher Bahnhof in Châtelaine realisiert und der Bahnhof La Plaine wird auf einen 15-Minuten-Takt umgestellt.

Glasbaustein als verbindendes Element

Die Gruppe «Ateliers Jean Nouvel» hat das architektonische Konzept für alle fünf neuen CEVA-Stationen entworfen. Obwohl sich Form und Grösse der einzelnen Stationen stark voneinander unterscheiden (unter anderem durch die städtische Umgebung und durch Baustellenauflagen), gibt es ein Element, das ihnen allen gemein ist: der Glasbaustein als Bauelement für Wände, Böden und Dächer. Diese grossformatigen Glasbausteine (5,40 m × 2,70 m) bestehen aus mehreren Glasschichten, die sich in ihrer Textur und ihren Eigenschaften unterscheiden. Ein bedrucktes Glasblatt in der Mitte des Elements lässt das, was sich dahinter verbirgt, verpixelt erscheinen. Da alle diese Glasbausteine ähnlich sind - vom Boden bis zur Decke und in allen Stationen - findet der Besucher dieselbe kaleidoskopartige Sicht vor, sowohl von innen als auch von aussen. Durch diese visuelle Einheit lässt sich die CEVA-Linie sofort erkennen.

Über das CEVA-Projekt zum Netz des Léman Express

Das Infrastrukturprojekt CEVA verbindet das schweizerische und das französische Zugnetz miteinander und bildet so ein grenzüberschreitendes Regionalnetz, den Léman Express. Von Anfang an bestand der Wille darin, eine gemeinsame Kultur zu schaffen und den Léman Express zu einem Instrument des Zusammenhalts des Grossraums Genf, einer grenzüberschreitenden Agglomeration, zu machen. Der Léman Express stand dabei vor drei grossen Herausforderungen. Als Erstes musste man eine Interoperabilität erreichen. So waren beispielsweise eine doppelte Zulassung des Rollmaterials (Züge etc.) und die Schaffung einer gemeinsamen Identität erforderlich. Die zweite Herausforderung war der Betrieb der Linie durch die Gründung von Lémanis, einer Tochtergesellschaft von SBB und SNCF, die eine hohe Qualität des Betriebs und einheitliche Marketinganstrengungen garantiert. Die dritte Herausforderung bestand darin, eine gemeinsame Kultur zu entwickeln (z. B. durch die Ausbildung von Lokführerinnen und Lokführern oder durch Betriebsstandards). Trotz eines komplizierten Starts (Ausfall von Zügen, Streik in Frankreich, zu wenig Lokführerinnen und Lokführer in der Schweiz, Pandemie etc.) erreicht das Netz derzeit die Fahrgastziele. Und demnächst wird die Anzahl der Züge zu den Stosszeiten erhöht werden müssen. Die Behörden wollen dieses Grossprojekt fortsetzen, um eine noch bessere Koordination zwischen SBB und SNCF zu erreichen und ein vollständig integriertes Verkehrsnetz aufzubauen. Es werden auch Erweiterungen zur Anbindung des Flughafens oder in Richtung Bernex und St-Julien in Betracht gezogen.

Zufriedene Fahrgäste und vorhandenes Verbesserungspotenzial

Die Sektion Genf des Verkehrs-Club der Schweiz hat nach 18 Monaten Betrieb eine Umfrage unter den Fahrgästen des Léman Express durchgeführt. Im Allgemeinen sind die Befragten sehr zufrieden mit diesem Angebot des öffentlichen Verkehrs. Ein zentraler Punkt, der noch verbessert werden kann, ist die Beschilderung, die in diesen Grossbahnhöfen manchmal unzureichend ist. Das ist dadurch zu erklären, dass die Schweizer Grafik- und Beschilderungsstandards (SBB) für Regionalbahnhöfe angewendet werden. Deshalb wirkt die Beschilderung angesichts der Grössendimensionen dieser Stationen mangelhaft. Eine weitere Herausforderung ist der Umstand, dass es für die Perrons nicht nur eine Fahrtrichtung gibt, sondern zwei, da der Betrieb der Linien für einige Züge variiert. Ausserdem entstehen für Personen mit eingeschränkter Mobilität manchmal Schwierigkeiten, da die Bahnhöfe noch nicht ganz barrierefrei sind bzw. kann dieser Aspekt noch verbessert werden. Es gibt also noch einige Herausforderungen, die an die verschiedenen Netzbetreiber weitergeleitet wurden und in Zukunft gelöst werden sollen.