

Jurybericht

FLUX – goldener Verkehrsknoten 2023

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 Bahnhöfe des Tessins» lautete das Motto der Ausschreibung 2023. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

2. Bisherige Preisträger

2022	Genf-Eaux-Vives	Die neuen Bahnhöfe des Léman Express
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

Florence Brenzikofer, Jurypräsidentin, Nationalrätin
 Ueli Stüchelberger, Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)
 Luzi Weber, PostAuto AG
 Anders Gautschi, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
 Michael Bützer, LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
 Nathanaël Bruchez, Schweizerischer Städteverband
 Philippe Gasser, Citec SA
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Rahel Marti, Hochparterre
 Tinetta Maystre, Gemeinderätin Stadt Renens
 Christoph Niederberger, Schweizerischer Gemeindeverband
 Remo Petri, Procap Schweiz

4. Nominationsverfahren

In diesem Jahr wurden drei Bahnhöfe nominiert:

- Mendrisio

- Chiasso
- Bellinzona

Die Fachjury hat die nominierten Orte besichtigt und anschliessend aufgrund einer detaillierten Kriterienliste die Beurteilung vorgenommen.

5. Gewinner 2023: Bellinzona (in Bau ab 2017 und Inbetriebnahme im Jahr 2019)

Ein Verkehrsknotenpunkt mit vielen gestalterischen Qualitäten und ein Hebel für die Urbanität in einem grossen Umkreis

Reisende pro Werktag: 19 200 Ein- und Ausstiege im Bahnhof im Jahr 2022 (16 900 im Jahr 2018)

Die Gemeinde Bellinzona wurde einstimmig zur Gewinnerin des Mobilitätspreises FLUX 2023 erkoren. Die Jury hat die funktionalen und gestalterischen Qualitäten des Verkehrsknotenpunkts gelobt und den lebendigen und lebhaften Charakter der öffentlichen Räume hervorgehoben. Besonders positiv hat die Jury die Auswirkungen der Neugestaltung des Verkehrsknotenpunkts auf die Reorganisation der Verkehrsflüsse und der öffentlichen Räume in einem grossen Umkreis beurteilt.

Der Ursprung des Projekts geht auf die Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT im Jahr 2016 zurück, hauptsächlich der Gotthard-Basistunnel. Ursprünglich hatte die Gemeinde ein ehrgeiziges Projekt für einen neuen Bahnhof eingereicht, das von der Denkmalschutzbehörde der SBB und vom Bundesamt für Umwelt abgelehnt wurde. Das ist auch gut so, denn die zweite Version des Projekts hat viele Vorzüge.

Die Bahnhofshalle ist nun ein offener Raum, der eine Mischung aus Galerie und gedecktem Platz darstellt. Die Durchlässigkeit zwischen dem Bahnperon und dem Bahnhofplatz verleiht dem Verkehrsknotenpunkt einen ganz besonderen Charakter, der an das Bild und die klimatischen Bedingungen der Südschweiz angepasst ist.

Die Bushaltestellen befinden sich an zwei Orten. Die wichtigsten Stadtlinien halten auf beiden Seiten des Bahnhofplatzes. Die Haltestellen sind mit bescheidenem und gut integriertem Stadtmobiliar ausgestattet. Alle anderen Linien profitieren von der Umwandlung der ehemals befahrenen Via Nadi in eine spezifische Busplattform. Die Busse verkehren dort im englischen Stil um ein etwa 100 Meter langes, zentrales Perron. Eine verspiegelte Überdachung schützt das Ganze und schafft eine optische Verbindung mit dem Zugang zu den Bahnperons. In Anbetracht der Anzahl Busse, die den Bahnhof bedienen (5 Stadtbuslinien und 5 Regionalbuslinien) ist diese Lösung sehr überzeugend.

Der Bahnhofplatz ist sanft abfallend und gepflastert. Der Übergang zwischen den verschiedenen Ebenen zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Platz erfolgt über eine Reihe von Stufen und Podesten. Die Menschen setzen sich dort hin, um zu warten oder um die lebendige Atmosphäre des Orts zu geniessen. Die Bepflanzung des Platzes ist nach heutigen Massstäben bescheiden.

Auf dem Platz gilt ausser für Busse und die Zufahrt zum P+R-Parkplatz Einbahnverkehr. Der Platz ist als Begegnungszone gestaltet und die Fussgängerströme hin zum unterhalb des Bahnhofs liegenden Altstadtzentrum überqueren ihn problemlos. Zu beachten sind die sehr grossen Schüler- und Studentenströme während der morgendlichen Stosszeiten.

Für Reisende, die den Platz verlassen, sind die Wahlmöglichkeiten zwischen Taxis, Velos und Bikesharing-Stationen im nördlichen Teil und den verschiedenen Bushaltestellen im mittleren oder südlichen Teil sowie dem natürlichen Fussgängerweg in Richtung Altstadt offensichtlich und unmittelbar. Für das kurze Anhalten zum Ein- und Aussteigen ist auf dem grosszügig angelegten Platz auch ausserhalb der spezifisch dafür vorgesehenen Flächen genügend Platz vorhanden. Die P+R-Anlage befindet sich in einem Hof ganz im Norden des Geländes. Der oberirdische Parkplatz verfügt über 150 Autoparkplätze und 50 für motorisierte Zweiräder. Dort befindet sich eine moderne Fussgängerbrücke mit einem direkten Zugang zu den Bahnperons.

Das Bahnhofsgebäude umfasst ausserdem ein Café, eine Konditorei, einen Coop-Laden im Untergeschoss, eine Apotheke, verschiedene weitere Dienstleistungsanbieter und – etwas versteckt – eine Velostation.

Velos werden in einer gedeckten Station mit 340 Plätzen auf der Nordseite und auf dem Perron 1 im südlichen Teil abgestellt.

Die Bahnperrens sind über drei Passagen zugänglich: eine Unterführung und zwei Fussgängerbrücken. Nur die historische Fussgängerbrücke schafft einen Zugang zum Quartier, das sich im Osten der Gleise befindet. Die Zugänge erfolgen über Treppen und Life, ausser bei der historischen Brücke, die über keinen Lift verfügt. Es muss erwähnt werden, dass die Strecken zwischen dem Bahnperren und der Busplattform für Personen mit eingeschränkter Mobilität lang sein können.

Schliesslich ist noch hervorzuheben, dass durch die Neugestaltung des Bahnhofs und seiner Umgebung das Verkehrsschema in diesem Stadtteil neu organisiert werden konnte. Von nun an wird der Durchgangsverkehr vom Zentrum ferngehalten. Alle angrenzenden Strassen profitieren von verkehrsberuhigenden Massnahmen. Ein Zukunftsprojekt der Gemeinde ist die Umnutzung der ehemaligen Bahnwerkstätten, die sich im Norden des Bahnhofs unterhalb der Bahnlinie befinden (ca. 10 ha).

6. Würdigung der übrigen Orte

Chiasso : Verlagerung des Strassenverkehrs, Schaffen von Fussgängerzonen, Aufwertung des Baukulturerbes

Reisende pro Werktag: 7500 Ein- und Ausstiege im Bahnhof im Jahr 2022 (6300 im Jahr 2018).

Verkehr: Im Jahr 2017 fuhren ca. 11 200 Fahrzeuge pro Tag am Bahnhof vorbei. Heute beschränkt sich der Verkehr auf Busse, Anlieferungen und wenige Autofahrer, die einen Passagier absetzen.

Das Stadtzentrum von Chiasso befindet sich auf einem eng begrenzten Gebiet: Im Osten liegt es direkt an der Grenze zu Italien, im Süden wird es durch das Eisenbahnareal und im Norden durch die Autobahn umschlossen. Vor diesem Hintergrund ist die Neugestaltung des Bahnhofsektors eine Meisterleistung.

Die Idee, den Durchgangsverkehr vom Bahnhof zu verbannen, wurde erstmals in der Machbarkeitsstudie von 2004 angestossen; die Bauarbeiten erfolgten jedoch erst zwischen 2019 und 2022. Heute ist der Abschnitt der Via Motta vor dem Bahnhof für den Verkehr «gesperrt» (Begegnungszone) und dem öffentlichen Verkehr, Taxis, Anlieferungen, Velos und Fussgängern vorbehalten. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Via Como, die entlang der Autobahn verläuft, wurde insbesondere durch das Errichten von Lärmschutzwänden ermöglicht.

Durch die Neuordnung des Verkehrs ist die Strasse vor dem Bahnhofsgebäude ein intermodaler Verkehrsknotenpunkt geworden. Durch je einen Kreislauf an beiden Enden wird der Nahverkehr umgelenkt. Für die Nutzer des Bahnhofs wurde ein Haltebereich errichtet. Der schmalste Teil der Via Motta (ca. 16m) vor dem Fussgängereingang des Bahnhofs ist als quadratischer Platz gestaltet und auf beiden Seiten befinden sich Busperrens mit einer Kapazität von 8 bis 10 Postautos. Der Busverkehr verläuft im englischen Stil mit Mittelperrons, die über lichtdurchlässige Vordächer verfügen. Die Verkehrsschnittstelle wird von allen lokalen und regionalen Buslinien sowie von einer grenzüberschreitenden Linie nach Como bedient. Insgesamt sind es acht regelmässige Buslinien, von denen die meisten zwischen 6.00 und 24.00 Uhr verkehren. An den Eingängen zur Schnittstelle zeigt eine spezielle Bodenmarkierung den Fussgängern den Rangierbereich der Busse an und erleichtert so das richtige Verhalten.

Mit einer Länge von 147 Metern ist das Bahnhofsgebäude imposant. Es wurde vom Architekten Arnold Ziegler nach einem Wettbewerb im Jahr 1927 erbaut und hat eine wunderschöne Quadersteinfassade aus Osogna-Granit. Das Gebäude ist im ISOS verzeichnet. Die Aussenhülle wurde kürzlich renoviert und

die Arbeiten zur Neugestaltung des Innenbereichs werden Ende 2023 abgeschlossen sein. Der Zugang zu den Bahnperrons erfolgt über eine einzige Unterführung.

Unmittelbar östlich des Gebäudes befindet sich ein Parkplatz für ungefähr 120 motorisierte Zweiräder, etwa 20 P+R-Parkplätze und einige Mobility-Fahrzeuge. Der P+R-Hauptparkplatz ist im Westen, ungefähr 200 m vom Bahnhof entfernt geplant. Er verfügt derzeit über weniger als 100 Parkplätze, wird aber mit der Erstellung des zukünftigen kantonalen Textilizentrums, dessen Bau 2024 beginnt, auf 150 Plätze anwachsen.

Mendrisio: Eine erste Etappe, die durch eine Busschnittstelle mit markanter Architektur und den Bau einer Fachhochschule (FH) gekennzeichnet ist

*Reisende pro Werktag: 9200 Ein- und Ausstiege im Bahnhof im Jahr 2022 (8000 im Jahr 2018)
Verkehr: im Jahr 2017 ca. 16 300 Fahrzeuge/Tag vor dem Busbahnhof*

Die Veränderung des Bahnhofsektors ist in zwei Etappen vorgesehen, wovon die erste abgeschlossen ist. Sie umfasst im Wesentlichen die Einführung des kantonalen und grenzüberschreitenden Bahnangebots im Halbstundentakt (TILO), die Verlängerung von zwei Unterführungen, um den Bahnhof durchgängig zu machen, die Realisierung des Sitzes einer Fachhochschule und vor allem die Zusammenführung aller Busse an einem neuen Umsteigepunkt, der das identitätsstiftende Element des Standorts darstellt.

Der neue Umsteigepunkt besteht aus einer 112 m langen Betonüberdachung auf massiven, quadratischen Pfeilergruppen, die vom Architekten Andrea Bassi gestaltet wurden. Der dadurch entstehende Raum ist besonders angenehm (schützend) und funktional. Die markante Präsenz der Säulen sorgt für Schatten und Kühle an einem Ort, der sehr sonnig ist. Das Spiel von Licht und Schatten, sowohl tagsüber als auch mit der Nachtbeleuchtung, ist besonders gut gelungen und wertet die Umsteigezone auf.

An diesem langen Perron kommen alle Buslinien zusammen, sowohl die Regional- wie auch Stadtbushlinien (3 Stadtbushlinien mit Halbstundentakt zwischen 6.00 und 20.00 Uhr oder 24.00 Uhr und 5 Regionalbuslinien, die zwischen 6.00 und 24.00 Uhr verkehren). Der Busverkehr verläuft im englischen Stil und die Fussgänger befinden sich auf dem Mittelperron. Mit einem Eingang an jedem Ende der Plattform können die Busse in alle Richtungen zu- und abfahren. Die Plattform ist durch einen Höhenunterschied von der Kantonsstrasse getrennt, so dass keine Gefahr einer Interaktion mit dem Verkehr besteht. Der Fussgängerweg über das Perron führt auch zu einem kleinen Parkplatz im Norden (150 P+R-Plätze) und an beiden Enden sind mit Ampeln versehene Fussgängerstreifen über die Kantonsstrasse eingerichtet, die den Bedürfnissen der Fussgänger entsprechen. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auf der Kantonsstrasse (Via S. Franscini), sind die Verkehrswarnsysteme der Busse besonders gut konzipiert. Damit kann der flüssige Zugang der Busse an den Ein- und Ausgängen des Umsteigeknotens jederzeit sichergestellt werden.

Auf dem Busperron selbst wurden die Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität bei der Signalisierung sorgfältig berücksichtigt, unter anderem mit der akustischen Ansage in Verbindung mit der dynamischen Anzeigetafel der Busse. Zwischen Bussen und Fussgängern entstehen an den Enden der Plattform keine Konflikte, da die Wege der einzelnen Verkehrsträger klar gekennzeichnet sind.

Die Busplattform wurde auf einer länglichen Fläche von ungefähr 4200 m² errichtet, die zuvor von einem alten Hangar, einem Geschäftshaus und einem Parkplatz eingenommen wurde. Durch die Zusammenlegung aller Busse und Postautos wurde die im Süden gelegene Postautohalle frei. Sie wird nun für das Abstellen von Velos (110 Plätze), für Velosharing-Stationen und für das Parkieren von motorisierten Zweirädern (120 Plätze) verwendet.

In dieser ersten Etappe wurde auch das Quartier im Westen der Bahngleise komplett neu gestaltet. Der Sitz der FH SUPSI - Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (800 Studierende,

Dektorierende und Mitarbeitende) konnte mit einem direkten Anschluss an den Standort errichtet werden. Die alte Unterführung für den Zugang zu den Bahnperrens wurde verlängert und führt nun zum Innenhof der SUPSI und etwas weiter zu einem Fusswegnetz. Dadurch konnte eine unterirdische P+R-Anlage mit 165 Plätzen und WCs gebaut werden. Weiter südlich wurde aufgrund der zweiten Einmündung der Unterführung das Verkehrsschema neu gestaltet und die Via Flora Rochat teilweise in eine Fussgängerzone umgewandelt.

Im umgebauten Bahnhofsgelände befinden sich nun ein Tourismusbüro und ein Avec-Ladenlokal. Der kleine Platz zwischen dem Bahnhofsgelände und der Busschnittstelle wurde provisorisch mit mediterranen Pflanzkübeln ausgestattet. Der alte Wandbrunnen ist zur Freude aller Wartenden in Betrieb.

Die nächste Etappe wird vorrangig darin bestehen, den Transitverkehr auf die bereits bestehenden Umfahrungsrouten zu lenken. Durch die Verkehrsverlagerung können vor dem Bahnhof eine Begegnungszone und Fussgängerwege zwischen Bahnhof und Stadtzentrum geschaffen werden. Die Gestaltung des kleinen Platzes zwischen Bahnhofsgelände und Busschnittstelle kann fertiggestellt werden, wahrscheinlich mit mehr Bäumen und einer Anpassung der Unterführung, um die Fusswege für Umsteigende zu verkürzen.

7. Allgemeine Erkenntnisse

Aufgrund der Erfahrung mit den drei erwähnten Bahnhöfen im Kanton Tessin können mehrere Erkenntnisse mit allgemeinem Charakter gewonnen werden, die auf andere Standorte in der Schweiz anwendbar sind:

- Die Umwandlung von Bahnhöfen in Verkehrsknotenpunkte wurde hauptsächlich von den Gemeinden gefördert, doch sie entspricht einer kantonalen Vision, deren Hauptauslöser die Umsetzung der NEAT (2016 für den Gotthard-Basistunnel), des Monte-Ceneri-Tunnels (Dezember 2020) und die Entwicklung des grenzüberschreitenden S-Bahnverkehrs TILO (Ticino-Lombardia) sind. Die radikale Verbesserung des Bahngrundangebots ist ein bedeutender Hebel zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Das Dreierbündnis aus nationalem, regionalem und lokalem Verkehrsangebot macht den öffentlichen Verkehr zu einem **integrierten Transportsystem**. Diese Kontinuität/Kohärenz ist für die tägliche Nutzung des öffentlichen Verkehrs und für eine nachhaltige Raumplanung von entscheidender Bedeutung.
- Die Finanzierung aus den Agglomerationsprogrammen ist ein wertvolles Instrument für die lokalen Behörden und ein zusätzlicher Anreiz für die Schaffung von intermodalen Knotenpunkten mit urbanen Qualitäten.
- Es ist offensichtlich, dass der Durchgangsverkehr keinen Platz vor den Bahnhöfen hat.
- Der Prozess von der ersten Idee bis zur Inbetriebnahme eines neuen Bahnhofquartiers oder einer neuen Verkehrsschnittstelle verlangt viel Entschlossenheit und Zeit (oft 15 Jahre).
- Mendrisio bestätigt einmal mehr die Relevanz, öffentliche Einrichtungen von regionaler oder überregionaler Bedeutung in der Nähe eines Bahnhofs zu bauen. Was Universitäten oder Hochschulen betrifft, gibt es in der Schweiz zahlreiche Beispiele: Aarau, Bern, Brugg-Windisch, Chur, Delémont, Neuenburg, St. Gallen, Sitten usw.
- Der Klimawandel macht es notwendig, in jedem Bahnhof eine frei zugängliche Wasserstelle und einen ausreichend grossen, schattigen und bepflanzten Bereich einzurichten.