

Jurybericht

FLUX – goldener Verkehrsknoten 2024

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. «Regionale ÖV-Knote» lautete das Motto der Ausschreibung 2024. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

2. Bisherige Preisträger

2023	Bellinzona	Bahnhöfe des Tessins
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
 Stéphanie Penher, 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
 Remo Petri, Procap Schweiz

4. Nominationsverfahren

In diesem Jahr wurden zwei Bahnhöfe nominiert:

- Bulle (FR)
- Altdorf (UR)

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

5. Gewinner 2024: Bulle (in Bau ab 2019; offiziell eingeweiht im Jahr 2019)

Bulle: Verlegung des Bahnhofs und des Stadtkerns

Lange wurde Bulle als ein Ort betrachtet, dessen grosse Dynamik sich auf die Nähe zur Autobahn A12 stützte. Heute setzt die Stadt stattdessen auf die Schiene und hat sich die dafür erforderlichen Mittel an die Hand gegeben. Der Bahnhof wurde um 300 Meter nach Norden verlegt, wodurch der Rahmen für eine grundlegende Neukonzeption der Intermodalität und der zukünftigen Entwicklung des Stadtzentrums geschaffen wurde. Auch das Bahnangebot wurde überarbeitet. Von nun an verkehrt alle 30 Minuten ein Direktzug ohne Umsteigen zwischen Broc-Chocolaterie / Bulle / Romont / Freiburg / Bern. Diese Verbindung ist sowohl für die Bedürfnisse des Pendlerverkehrs als auch des Tourismus geeignet. Über die hohen städtebaulichen Qualitäten des Konzepts mit den hölzernen Vordächern und den Granitböden hinaus schätzte die Jury die entschlossene und grosszügige Vorgehensweise der Behörden und der TPF (Freiburgische Verkehrsbetriebe) sowie ihren gemeinsamen Willen, das Mobilitätsverhalten positiv zu beeinflussen.

Warum drängte sich eine Verlegung des Bahnhofs auf?

Seit 30 Jahren verzeichnet Bulle ein anhaltendes, starkes Bevölkerungswachstum. Von 12 000 Personen im Jahr 1990 stieg die Zahl der Einwohner bis heute auf 26 000 an. Das entspricht einem durchschnittlichen Wachstum um 470 Einwohner/Jahr. Für die kommenden Jahre wird gar mit einem jährlichen Anstieg um 800 Einwohner gerechnet. Insofern drängte sich die Suche nach einem neuen Standort für den Bahnhof aus mehreren Gründen auf. Die Weiterentwicklung des Angebots gestaltete sich auf dem engen Baugrund des früheren Bahnhofs schwierig. Weiter war der ehemalige Bahnhof nur mit grossem Aufwand an die Anforderungen des BehiG anzupassen. Darüber hinaus bestand der Wunsch, Bulle besser an das nationale Eisenbahnnetz anzubinden und auch die Busschnittstelle war in die Jahre gekommen.

Die Gemeinde hatte das Glück, am nördlichen Stadtrand in 300 Meter Entfernung des Bahnhofs über Grundstücke und alte Lagerhäuser zu verfügen. Die Planung für die Neugestaltung erfolgte in drei Schritten. Ein Studienauftrag legte im Juli 2013 den Grundsatz einer Verlegung des Bahnhofs fest. Zwischen 2014 und 2018 wurde ein Detailbebauungsplan ausgearbeitet und zwischen 2018 und 2020 das Konzept für die Gestaltung des öffentlichen Raums erarbeitet. Die Genehmigung erfolgte im Dezember 2020.

Durch den Bau eines neuen Bahnhofs konnten die umfangreichen Bauarbeiten durchgeführt werden, während der Bahnbetrieb parallel dazu am alten Bahnhof weitergeführt wurde. Es dauerte nur zwei Jahre, bis der neue Standort im Dezember 2022 in Betrieb genommen werden konnte. Der neue Bahnhof umfasst sieben Gleise und sechs Perrons. Zudem wurde das Meterspurgleis bis Broc (5,5 km) durch die Normalspur ersetzt. Der gemeinsame Streckenabschnitt mit der Linie nach Châtel-St-Denis / Palézieux wurde mit einer dritten Schiene ausgestattet, um beiden Spurweiten gerecht zu werden. Darüber hinaus wurden im Gleiskorridor im Hinblick auf die weitere städtische Entwicklung zahlreiche Anpassungen für den Veloverkehr vorgesehen.

Ein neues Mobilitäts- und Stadtbild

Der neue Bahnhof strahlt eine starke Identität aus. Er ist grosszügig konzipiert und verfügt über eine gut lesbare Organisation. Auf den ersten Blick fallen den Reisenden die sehr schönen Vordächer aus Lärchenholzleisten über den Perrons auf. Das entstehende Licht-Schatten-Spiel verleiht der breitflächigen Überdachung der Perrons Tiefe und Struktur. Der Weg der Reisenden führt durch eine geräumige Unterführung (Höhe: 3,45 m, Breite: 12,30 m, Länge: 62,00 m), die sich zum Bahnhofplatz hin öffnet, der sich nach und nach als zentraler Punkt des Standorts etabliert. Auf der anderen Seite

mündet die Unterführung in eine monumentale Treppe, die die Verbindung zu den neuen Stadtvierteln und dem zukünftigen Kulturzentrum im historischen Depot "La Remise" herstellt.

Beim Betreten des Bahnhofsplatzes erstreckt sich rechts das neue Bahnhofsgebäude, das auch Platz für Geschäfts- und Wohnräume, ein 4-Sterne-Hotel und ein Einkaufszentrum bietet. 60 Meter weiter vorne befinden sich die vier Busperrons für die Stadtlinien, die im Dezember 2025 auf der linken Seite des Platzes mit den Perrons der Regionalbuslinien ergänzt werden. Die Böden der Unterführung und des Bahnhofsplatzes sind aus Tessiner Granit, was die Qualität und das einheitliche Erscheinungsbild des Ortes betont.

Die neue Wohninsel "Lécheretta", das TPF-Gebäude (Bahnhofsgebäude) und der Bahnhofsplatz festigen die Funktion der Albert-Rieter-Strasse als natürliche Verbindung zum Stadtzentrum. Die Strasse und die Schnittstelle der Stadtbusse befinden sich in einer Tempo 20-Zone, während im dahinter verlaufenden Chemin des Crêts Tempo 30 gilt.

Im Norden der Bahngleise wurde ein zwei Kilometer langer Veloweg auf eigener Trasse gebaut (Grünstreifen). Sein Pendant auf der Südseite der Gleise wird zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Eine Rampe mit getrennter Fussgänger- und Velo-Spur gewährleistet die Verbindung zwischen dem Grünstreifen (bzw. Perron 1) und dem Bahnhofsplatz. Unterhalb des Grünstreifens wurde eine Velostation mit 260 Plätzen eingerichtet und rund um den Bahnhof stehen weitere 200 Veloabstellplätze zur Verfügung.

Alle Einrichtungen sind selbstverständlich für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich. Besonders hervorzuheben ist, dass die TPF-Schalter auch für Personen im Rollstuhl konzipiert sind. Erwähnenswert ist auch, dass für Personen mit eingeschränkter Mobilität ein doppelter Zugang zu den Perrons möglich ist, einerseits über eine Rampe mit 10-Prozent-Steigung, andererseits über einen Lift, der vorbildlich in die Treppenarchitektur eingebettet wurde.

Des Weiteren wurden die 90 bestehenden P+R-Plätze über dem ehemaligen Regionalbusbahnhof, in 100 m Entfernung der Unterführung, beibehalten.

Globale Verkehrsverlagerungs-Strategie

Das Projekt ist Teil des Bestrebens, den Modal Split zu fördern. Der Bebauungsplan sah für den Bahnhofsbereich 0,5 Parkplätze pro Wohnung vor. Derzeit werden nicht alle Plätze genutzt.

Die von Rolex geplante Schaffung von Tausenden von Arbeitsplätzen stützt sich auf ein Verhältnis von 0,3 Parkplätzen pro Arbeitsplatz. Die Herausforderung besteht nun darin, den Individualverkehr zu verringern und das Parkplatzangebot der bereits vorhandenen Unternehmen zu reduzieren.

Der nächste Schritt ist die Einrichtung des Busbahnhofs für die regionalen Linien im Westen des Bahnhofsplatzes (die Bauarbeiten haben sich aufgrund der Massnahmen zur Sanierung der belasteten Böden verzögert). Längerfristig wird über dem Busbahnhof der Regionalbuslinien ein Gebäude entstehen, das den Bahnhofsplatz abgrenzt.

Auch wenn das Projekt innert nur zehn Jahren geplant und umgesetzt wurde, würde man heute das Parkhaus wahrscheinlich auf die Standfläche der Gebäude begrenzen und den Bahnhofsplatz mit Bäumen bepflanzen, statt eine begrünte Insel um die Lüftungsschächte des Parkhauses herum zu gestalten.

Last but not least: Alle Akteure (TPF, Gemeinde, Kanton, private Akteure) haben sich stark in das Projekt eingebracht und unterstützen es seit Jahren mit grosser Überzeugung. Es ist nur logisch, dass eine solche kollektive Entschlossenheit zu einem aussergewöhnlichen Ergebnis führt.

6. Würdigung des anderen Ortes

Altdorf: Leitwort Pragmatismus

Der Verkehrsknoten Altdorf entstand durch den Willen, diese Eisenbahnhaltestelle auf der Gotthard-Achse zu einem Knotenpunkt von kantonaler Bedeutung zu machen. Das Projekt war von viel Pragmatismus und einem langen Planungsprozess geprägt. Heute steht ein bemerkenswertes multifunktionales Gebäude am ehemaligen Standort des Bahnhofs. Die Busanschlüsse konnten trotz einer Verdoppelung der Anzahl Busse auf derselben Fläche wie zuvor untergebracht werden. Die Unterführung wurde verlängert, um beide Seiten der Bahngleise zu bedienen. Auch die Stadtentwicklung in der Umgebung des Bahnhofs wurde in Angriff genommen. Die Jury hob den sehr pragmatischen Ansatz und das schrittweise Vorgehen bei der Umgestaltung hervor.

Ein langsames Heranreifen der Umgestaltung

Aus geografischen und historischen Gründen war der Bahnhof der Kantonshauptstadt Uri lange ein Nebenbahnhof. Tatsächlich hielten die Züge hauptsächlich in Flüelen (Verbindung zur Schifffahrt) und Erstfeld (Zusatzlokomotive für die Gotthardstrecke). Den Bahnhof Altdorf zum Kantonsbahnhof zu erheben, war ein lang gehegter Wunsch, der bereits im kantonalen Programm 2004–2008 besprochen wurde. Doch erst die Testplanung und die Raumentwicklung Unteres Reusstal (REUR) im Jahr 2006 legten den Grundstein für die weitere Entwicklung. Es bedurfte ausserdem der Revision des Nutzungsplans, der Ausarbeitung eines allgemeinen Mobilitätskonzepts und einer Testplanung für den Bahnhofsbereich, um die Grundsätze für die Umgestaltung des Bahnhofs festzulegen. Die ersten Quartierpläne wurden 2014 erstellt, doch markierte vor allem die Ausschreibung für das Bahnhofsgebäude in den Jahren 2016–2017 einen Wendepunkt. Die SBB zeigte kein besonderes Interesse daran, einen neuen Bahnhof zu gestalten. Es war die Urner Kantonalbank, die das Projekt trug, das Gebäude finanzierte und baute, und dadurch eine tiefgreifende Umwandlung des Standorts ansties. Die Tatsache, dass heute sowohl S-Bahn-Linien als auch IC- und EC-Züge in Altdorf halten, zeugt von der geografischen Attraktivität des Standorts für den Pendelverkehr in Richtung Luzern, Zug und Zürich, wie auch nach Bellinzona (35 min) und Locarno (50 min). Die Anpassung an diese Bedürfnisse bedingte eine Verlängerung der Perrons von 220 auf 450 m.

Ein preisgekröntes Gebäude und ein zweigestaltiger Bahnhof

Das Bahnhofsgebäude wurde 2022 mit dem Architekturpreis Swiss Arc Award ausgezeichnet. Das sechsstöckige Bauwerk überzeugt mit seiner eleganten und schlichten Architektur. Es verfügt über eine Nutzfläche von 8900 m² und bietet Platz für rund 400 Arbeitsplätze und 96 Parkplätze. Im Erdgeschoss befindet sich ein Gastronomie-Bereich und in den oberen Stockwerken sind verschiedene Aktivitäten und Unternehmen angesiedelt, darunter die Kantonalbank.

Die alte Unterführung wurde zum Westen hin verlängert, um auf dieser Seite den Zugang zu den Schienen zu ermöglichen. Auf der Ostseite führen die Treppe und eine Wendelrampe in das Bahnhofsgebäude. Die 4,00 m breite und 2,50 m hohe Unterführung wurde beibehalten und auf 49,00 m verlängert. Diese pragmatische (und aus Sicht des Verkehrsflusses ausreichende) Entscheidung steht im leichten Widerspruch zur Grosszügigkeit des neuen Bahnhofsgebäudes. Die Rampen an beiden Enden der Unterführung weisen eine Steigung von 10-12 Prozent auf. Auf "Stadtseite" ermöglicht die spiralförmige Rampe einen Raumgewinn zugunsten der Geschäftsflächen im Erdgeschoss, aber die Lesbarkeit der Fussgängerwege an der Verbindung zum Bahnhofplatz ist weniger klar.

Zur Stadt hin wird der Bahnhofplatz hauptsächlich von lokalen und regionalen Buslinien bedient. Ein gerader Busperron grenzt an den Fuss des Gebäudes an. Die anderen Busse halten an einer trapezförmigen Haltekante in der Mitte des Platzes. Diese Anordnung bietet Platz für 6 Busse (früher 3) und ermöglicht Abfahrten in beliebiger Reihenfolge. Die Schnellbusverbindung nach Luzern wurde auf der Westseite des Bahnhofs eingerichtet, die auch von der Autobahn aus besser erreichbar ist. Aufgrund

der beschränkten Platzverhältnisse war es in der Tat unmöglich, alle Busse auf derselben Seite des Bahnhofs zu vereinen.

Zahlreiche Fahrradstellplätze und einige P+R-Plätze vervollständigen die Einrichtungen auf beiden Seiten.

Es mag jedoch erstaunen, dass die SBB-Schalter in das alte Nebengebäude des Bahnhofs neben dem Coop verlegt wurden, statt in das neue Gebäude der Kantonalbank.

Die Herausforderungen der Verkehrsberuhigung

Der Standort strahlt ein mineralisches, aber dennoch kohärentes Gesamtbild aus. Die Hauptstrasse führt am Bahnhof vorbei und die Umgebung ist verkehrsberuhigt gestaltet (Zone 30). Auch wenn alle Vorkehrungen getroffen wurden, um Fussgänger, Velofahrer und Busse zu integrieren, bleibt das Gesamtbild doch verkehrslastig. Dies liegt vor allem an den Fahrbahnen für die Busse, die grösstenteils auf dem Bahnhofsplatz wenden. Die Schwierigkeit, den Durchgangsverkehr mit der Umgebung eines Bahnhofs in Einklang zu bringen, wurde bereits mehrfach an anderen Standorten festgestellt.

Städtebauliche Herausforderungen

Eine der Stärken des Projekts war es, den Ort mit einem "hohen" Gebäude zu markieren. Dieses Zeichen in der Landschaft stellt einen Ankerpunkt dar. Seither wurden mehrere fünf- bis sechsstöckige Wohngebäude gebaut und weitere Veränderungen sind vor allem auf der Westseite absehbar, doch wird die Entwicklung wahrscheinlich Jahre dauern.