

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. «Kleinere bis Mittलगrosse Knoten» lautete das Motto der Ausschreibung 2025. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

2. Bisherige Preisträger

2024	Bulle	Regionale öV-Knote
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	Mittलगrosse 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 Stückelberger, Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)
 Luzi Weber, PostAuto AG
 Stéphanie Penher, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
 Michael Bützer, LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
 Jonas Schmid, Schweizerischer Städteverband
 Philippe Gasser, Citec SA
 Michael Güller, Güller Güller architecture urbanism
 Tinetta Maystre, Gemeinderätin Stadt Renens
 Remo Petri, Procap Schweiz

4. Nominationsverfahren

In diesem Jahr wurden drei Bahnhöfe nominiert:

- Mörliken-Wildegg (AG)

- Suhr (AG)
- Arth Goldau (SZ)

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

5. Gewinner 2025: Möriken-Wildegg

Die Gemeinde Möriken-Wildegg gestaltet ihre Zukunft und wertet ihr Kulturerbe auf

Eine Gemeinde, die ihr Schicksal in die Hand genommen hat: Dieser Aspekt hat die Jury neben den funktionalen und gestalterischen Qualitäten des Verkehrsknotenpunkts überzeugt.

Schnellere Umsetzung durch Aufteilung

Den Anstoss für die Neugestaltung des Bahnhofs gaben die ab 2012 durchgeführten Studien zur Anpassung an das BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz). Während des gesamten Projektverlaufs nahm die Gemeinde eine aktive und zukunftsgerichtete Haltung ein. Eine dieser Entscheidungen war die Aufteilung des Areals in drei Sektoren, um flexibler vorgehen und den zentralen Bereich des Bahnhofs rascher umsetzen zu können. Im nördlichen Teil ist eine Neugestaltung des Areals vorgesehen, auf dem sich ein ehemaliges Depot befindet. Hier soll ein Projekt zur Entwicklung eines Wohn- und Gewerbequartiers umgesetzt werden, das die Umgebung des Bahnhofs zukünftig aufwertet (Entscheidung/Zukunftsperspektive Nr. 2). Der dritte, südlich gelegene Sektor wird von einer der wenigen Bahnverladestellen (Freiverlad) eingenommen und sein Entwicklungspotenzial wird für einen späteren Zeitpunkt offengelassen.

Ein Bahnhof mit zwei Seiten

Die Neugestaltung des Areals hat zu einem zweiseitigen Bahnhof geführt, der auf beiden Seiten über eine Unterführung mit Rampe und Treppe verfügt. Die Haltestelle der Lokalbusse befindet sich auf dem östlich vom Bahnhof gelegenen Platz (Stadtzentrum) und die der Regionalbusse auf der Westseite der Gleise (Jura-Seite). Für Velos stehen auf der Ostseite 180 und auf der Westseite 120 Abstellplätze zur Verfügung. Ebenfalls auf beiden Seiten befinden sich P+R-Parkplätze (32 und 25 Plätze). Um Raum für zukünftiges Wachstum zu verfügen, hat die Gemeinde auf jeder Seite des Bahnhofs ein zusätzliches Busperron gebaut (Entscheidung/Zukunftsperspektive Nr. 3).

Die vierte bedeutende Entscheidung: Obschon der Bahnhof gemäss SBB-Klassifizierung in eine Kategorie fällt, für die keine Überdachung vorgesehen ist, wollte die Gemeinde den Einwohnern und Besuchern, die auf den Zug oder Bus warten, Schutz bieten. Sie wünschte sich daher eine grosszügige Überdachung, selbstverständlich aus Beton, da sowohl die Jura-Cement-Fabrik seit 1890 als auch das Unternehmen für Technik und Forschung im Betonbau (TFB) hier ansässig sind. Die SBB wird ein Drittel der Kosten übernehmen. Trotz seiner Grösse ist das Dach elegant und luftig. Bei der Konstruktion wurde zudem darauf geachtet, dass die Aussicht auf das Schloss Wildegg im Osten und auf den Jura im Westen gewährleistet sind.

Wachsende Verbundenheit der Bevölkerung

Fünfte Entscheidung: Die Gemeinde hat den Verkehr neu geregelt. Die Busse erhalten in einem grösseren Umkreis den Vorrang, damit sie den Anschluss an die Züge zuverlässig gewährleisten können. Die Auswirkungen davon sind bereit sichtbar, da die Auslastung seit der Neugestaltung des Bahnhofs um 15 Prozent auf 1500 Reisende pro Tag gestiegen ist. Dieses Wachstum wird ab 2028 mit dem Bau der zukünftigen regionalen Sekundarschule noch verstärkt, da ein Teil der Schüler den Zug benutzen kann.

Da Wildegg über keinen Dorfplatz verfügte, fällte die Gemeinde die sechste wichtige Entscheidung, die die Werte Kultur und Gemeinschaft verbindet. Vor dem früheren Standort des Bahnhofsgebäudes ist ein schöner, kleiner, mediterran angehauchter Platz mit horizontal zugeschnittenen Platanen entstanden. Er umfasst einen Brunnen und einen kleinen Pavillon, in dem sich Toiletten und ein Technikraum befinden. Das Gebäude ist mit einem durch Blumenmotive perforierten Blechdach gedeckt. Diese Motive weisen auf die Geschichte der Textilindustrie in Wildegg hin: Die Gemeinde war vor rund 300 Jahren das wichtigste Zentrum für den Druck und das Färben von sogenannten Indienne-Textilien in der Deutschschweiz.

Belebt wird der Platz durch einen AVEC-Laden im ehemaligen Bahnhofsgebäude, eine durch die Gemeinde im Winter eingerichtete provisorische Kunsteisbahn – die rege genutzt wird – und durch die in eine Begegnungszone umgewandelte Bahnhofstrasse.

6. Würdigung des anderen Ortes

Suhr: Ausgeklügelte Lowtech-Schnittstelle

Inspiziert von den Methoden der Umnutzungsplanung

Auf den ersten Blick gibt es am Bahnhof Suhr nichts Spezielles zu sehen. Ein paar vereinzelte Bäume inmitten des Asphalts, einige Holzreste und Steine, spontane Vegetation, wie man sie auf ehemaligen städtischen Brachen findet. Das ist nicht spektakulär, aber trotzdem eine grosse Kunst: eine langsame Verwandlung, die die Besonderheiten des Orts voll ausnutzt; ein konkretes Beispiel von Umnutzungsplanung; eine starke ökologische Dimension mit begrenzten Mitteln und unter Berücksichtigung des Kontexts.

Seit über 20 Jahren verzeichnet Suhr ein stetiges Bevölkerungswachstum und erlebt gleichzeitig den allmählichen Wandel seiner Industrie. In den vergangenen 10 Jahren wurden mehrere Bauprojekte in der Umgebung des Bahnhofs umgesetzt. Doch erst kürzlich wurde die Gestaltung des nördlichen Platzes überarbeitet, um diesen Ort wieder nutzbar zu machen und die nachhaltige Mobilität zu verbessern.

1000 m² Asphalt durch Vegetation ersetzt

Das Projekt hat einen Schwerpunkt auf die ökologische Dimension gelegt, insbesondere indem 1000 m² Asphalt entfernt und durch bepflanzte Flächen ersetzt wurde. Die Herausforderung war dreifach: geeignete Standorte finden, obwohl sich in einem Teil der Untergeschosse Tiefgaragen befinden; Probleme der Bewässerung und Lüftung des Bodens lösen, da dieser aus kompaktem Lehm besteht und sich somit sehr schlecht für Pflanzungen eignet; und schliesslich die Gewährleistung der erforderlichen Funktionalität für einen Verkehrsknotenpunkt und für die angrenzenden Geschäfte.

Um sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss funktioniert, überprüfte man vor Ort, ob ein Wendemanöver mit dem grössten Gelenkbus möglich ist. Ein anderes technisches Problem bestand darin, den Raum so zu organisieren, dass sich die Busse gegenseitig überholen und unabhängig voneinander verkehren können, auch wenn aufgrund von Gleisarbeiten Ersatzbusse eingesetzt werden. Die verbleibende Fläche sollte dann begrünt werden, aber wie?

An den Stellen, wo sich unterirdische Parkplätze befanden, wurden die Bepflanzungen in Beeten oder in grossen Pflanzkübeln mit einem Durchmesser von 7,5 m angelegt. Die Kübel wurden bewusst mit einem Rand versehen, der das Sitzen verunmöglicht. Diese Massnahme war nötig, da sie sich unter Schlafzimmerfenstern befinden, und deshalb ein Mittel zur Vermeidung von nächtlichen Ruhestörungen gefunden werden musste. Die Pflanzkübel verfügen über ein natürliches Wasserspeichersystem und beherbergen eine Vielzahl von einheimischen Pflanzenarten. Weiter im Zentrum des Platzes sind unter den Bäumen Kies und Pionierpflanzen anzutreffen. Um das Wachstum der Bäume trotz des lehmigen Bodens sicherzustellen, werden die Gruben manuell bewässert.

Verkehrsschema und Perspektiven

Die verkehrsreichste Strasse von Suhr – mit 22 000 Fahrzeugen pro Tag – befindet sich nur 60 m entfernt und verläuft parallel zum Bahnhofplatz. Diese Strasse, auf der zuvor Tempo 50 galt, wurde in eine Begegnungszone umgewandelt. Die Neugestaltung hat das Parkplatzangebot nur geringfügig verkleinert, gleichzeitig aber die Erdgeschosse aufgewertet, die auf den Platz ausgerichtet sind.

Die Gemeinde ist bereit, eine ähnliche Umwandlung auf der Südseite der Gleise vorzunehmen. Heute werden die Lagerhäuser in diesem Bereich nur noch vorübergehend genutzt. Sobald die Immobilienprojekte ausgereift sind, kann die Gemeinde einen Platz im Süden bauen, der die Gestaltung des nördlichen Platzes widerspiegelt.

Arth-Goldau: Einen begrenzten Standort nutzen

Frist zur Inbetriebnahme der NEAT

Die Planung und die Neugestaltung des Standorts Arth-Goldau haben sage und schreibe nur fünf Jahre gedauert. Einen grossen Anteil daran hatte sicher die Frist zur Inbetriebnahme der NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) im Dezember 2020/2016 für den Gotthard- und 2020 für den Ceneri-Basistunnel. Diese Frist hat dazu geführt, dass um jeden Preis eine effiziente und einvernehmliche Lösung für einen komplexen Standort gefunden werden musste.

Die Neugestaltung des Standorts zeichnet sich dadurch aus, dass er als einer der ersten grossen Verkehrsknotenpunkte alle Vorgaben des BehiG (Behindertengleichstellungsgesetzes) erfüllt. Die Gegebenheiten des Standorts wurden dabei sorgfältig berücksichtigt und Elemente des Kulturerbes hervorgehoben.

Der Prozess

Ein erster Planungsauftrag zur Neugestaltung des Platzes wurde in den 2010er Jahren vergeben, er fand jedoch nicht genügend Zustimmung. Tatsächlich fehlte eine kohärente und umfassende Vision. Die Lösung kam in den Jahren 2016 und 2017 durch einen aus Workshops, Konsultationen und Verhandlungen bestehenden Prozess zustande, der es ermöglichte, die gewünschten Funktionalitäten im richtigen Umfang zusammenzuführen. Teil des Prozesses waren auch zwei Gemeindeversammlungen und Abstimmungen. In der Zwischenzeit hatte bereits ab 2014 die Erhöhung eines Teils der Bahngleise begonnen. Im Mai 2019 wurde der Baukredit für den Bahnhofplatz genehmigt. Die Bauarbeiten begannen Ende 2019 und konnten Mitte 2021 abgeschlossen werden.

Eine V-förmige Schnittstelle

Arth-Goldau ist speziell, weil der Bahnhof an einem Eisenbahnknotenpunkt gebaut wurde. Eine solche dreieckige oder V-förmige Konfiguration existiert bereits in Zug, Sargans und Bülach. In der Regel befinden sich die Bahnperrens an den beiden «langen» Seiten und im offenen Teil des V sind die zusätzlichen Funktionen wie Bushaltestellen, Parkplätze, Bahnhofsgebäude angesiedelt. In Arth-Goldau ist die Situation aufgrund der Topografie des Bahnhofplatzes und der Rigibahn, deren Endstation sich über einem der Gleise befindet, noch etwas komplexer.

Früher wurde der Bahnhofplatz von drei Buslinien bedient und umfasste einen kleinen Parkplatz. Mit der Neugestaltung entstanden fünf Perrons und eine Vergrösserung des Parkplatzes, indem dieser unter den Platz verlegt wurde und nun 60 statt 40 Plätze bietet. Der Platz ist verkehrsfrei und die Topografie trägt dazu bei, dass die Tiefgarage benutzt wird.

Die Gestaltung der neuen Anordnung des Busbahnhofs war besonders aufwendig, um die Anforderungen hinsichtlich Länge und Wendekreis der Gelenkbusse, der Breite der Perrons und der Neigung für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen. Das Ergebnis ist ein Wendepplatz für die Busse auf einem Teil des Platzes (rote Zone), der noch immer umstritten ist. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist beschränkt, was jedoch durch den sehr geringen Anteil an Velofahrern in dieser Bergregion zu erklären ist. Ein Kiosk mit Toilette schliesst den Platz auf einer Seite ab und kennzeichnet

den Fussgängerzugang zur Tiefgarage. Ein ehemaliges Tramhäuschen wurde auf die andere Seite des Platzes verlegt und dient als Wartehalle für Busse.

Gebäude und Unterführungen

Auch wenn das Augenmerk auf den Bahnhofplatz gelegt wird, muss die hochwertige Neugestaltung der Überdachung im südlichen Teil der Bahnperrens (Spitze des V) hervorgehoben werden. Das Gebäude, das den Übergang zwischen Busbahnhof und Bahnperrens bildet, beherbergt auch mehrere Geschäfte und Dienstleistungen (Arztpraxis, Coop-Supermarkt usw.). Es verfügt über einen Durchgang, der den Zugang zu den Perrons vereinfacht. Südlich dieses Gebäudes führt eine Unterführung unter allen Gleisen hindurch und bietet einen Zugang zum Zoo von Goldau.

Im Jahr 2023 wurde im nördlichen Teil des Platzes mit privaten Mitteln ein zusätzliches Gebäude errichtet. Es umfasst einen Kinderspielplatz, ein Restaurant und verschiedene weitere Einrichtungen.

Die nächste Entwicklungsphase ist bereits in Planung. Sie umfasst die Umgestaltung des Lagerbereichs südlich des Bahnhofs.