

Jurybericht FLUX – goldener Verkehrsknoten 2026

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. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

2. Bisherige Preisträger

2025	Möriken-Wildegg	Kleinere bis Mittelgrosse Knoten
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	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 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:

- Liestal (BS)
- Prilly Malley (VD)
- Sursee (LU)

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

5. Gewinner 2026: Prilly Malley

Stadtentwicklung rund um den öffentlichen Verkehr gestalten

Ein grossräumiges Intermodalitätsgebiet

Das Gebiet Prilly-Malley eröffnet ein neues Kapitel in der Verbindung von öffentlichem Verkehr und Urbanität, das die Jury besonders überzeugt hat. Im Unterschied zu vielen klassischen Verkehrsknotenpunkten basiert die Intermodalität in Prilly-Malley nicht auf der Zusammenführung aller Verkehrsmittel an einem einzigen Ort. Vielmehr nutzt das Konzept bewusst die räumliche Distanz zwischen Bahn, Metro und Tram, um ein grösseres Gebiet zu erschliessen und zu beleben. Ergänzt werden diese leistungsstarken Verkehrsmittel durch mehrere Buslinien.

Dadurch wird die Umsteigeentfernung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern selbst zu einem Motor für die Belebung und Entwicklung des Quartiers. Dies ist umso bedeutender, als Prilly-Malley lediglich eine Bahnhaltestelle und kein eigentlicher Bahnhof ist. Die Dienstleistungen und Geschäfte, die man typischerweise bei einer Verkehrsdrehscheibe erwartet, befinden sich deshalb im Quartier und nicht in der Haltestelle selbst.

Ein neues interkommunales Zentrum

Die Entwicklung rund um Prilly-Malley entspricht in vorbildlicher Weise dem Prinzip der inneren Stadtentwicklung. Auf ehemaligen Industrie- und Gewerbebrachen, darunter ein früheres Gaswerk und ehemalige Schlachthöfe, entsteht ein neues urbanes Zentrum. Der Verkehrsknoten wirkt dabei als Motor für die Entstehung eines neuen urbanen Zentrums.

Langfristig werden auf diesem Areal rund 10'000 zusätzliche Einwohnerinnen, Einwohner und Arbeitsplätze Platz finden. Geplant ist ein gemischt genutztes Quartier mit geringem Motorisierungsgrad, das durch kleinere Plätze sowie lebendige und zugleich intime öffentliche Räume geprägt wird.

Eine Bahnhaltestelle, eine Metro und ein Tram

Die von Architekt Rodolphe Luscher entworfene Bahnhaltestelle wurde 2012 eröffnet und zeichnet sich durch ein grosses Dach mit klaren Linien aus. Die geneigten Metallflächen erzeugen eindrucksvolle Lichtwirkungen. Sie wird von der Waadtländer S-Bahn bedient, die in jeder Richtung vier Züge pro Stunde anbietet.

Die Gleise befinden sich auf Niveau +1. Im Jahr 2026 wurde die Südfassade geöffnet, um durch die Unterführung eine visuelle Verbindung zwischen beiden Seiten der Anlage zu schaffen. Auf der Nordseite führte die Unterführung ursprünglich zu einer Tankstelle. Diese wurde inzwischen entfernt und durch einen kleinen, angenehm beschatteten Park ersetzt, was eine starke symbolische Wirkung entfaltet.

Ende 2026 wird eine weitere Grünfläche am Fuss des Tilia-Turms die Verbindung bis zum historischen Viadukt und zum neuen Tram Lausanne-Renens herstellen, das sich 200 Meter vom Bahnhof entfernt befindet.

250 Meter südlich liegt die Metro M1, die seit 1991 in Betrieb ist und die Hochschulen erschliesst. Tram, Bahn und Metro bilden somit drei leistungsfähige, weitgehend parallel verlaufende Verkehrssysteme. Ergänzt werden sie durch Buslinien sowie künftig durch ein Bus-Hochleistungssystem (BHNS), das auf quer oder diagonal verlaufenden Achsen verkehren wird.

Im Jahr 2020 wurde auf der Seite von Renens eine zweite Unterführung für Fussgänger und Velofahrende eröffnet. Sie ermöglicht den Zugang zu den Bahnperons, quert die Gleisanlagen und stellt die Verbindung zu einer Veloverbindung Richtung Renens her. Eine architektonisch gelungene Helixrampe überwindet den Höhenunterschied zur Nordseite der Gleise.

Dieses Bauwerk mit dem Namen « Trait d'union » (Bindeglied) erhielt 2020 den Schweizer Infrastrukturpreis für Veloverkehr. Das gesamte Gebiet verfügt über rund 600 Veloabstellplätze, deren Anzahl bei Bedarf erweitert werden kann.

Infrastrukturen und Hochhäuser

Mehrere Einrichtungen von regionaler Bedeutung befinden sich auf dem Areal, darunter das Théâtre Kléber-Méleau (TKM, 1979), der Kinokomplex Malley-Lumière (2009) sowie die Vaudoise Arena (2022) mit einem olympischen Schwimmbassin und einer Eishalle mit 9'000 Plätzen.

In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs wurden vier Hochhäuser mit 25 bis 30 Stockwerken errichtet, darunter zwei mit Holztragwerk. Sie bieten Raum für rund 1'500 Einwohnerinnen, Einwohner und Arbeitsplätze. Um Monotonie im Quartier zu vermeiden, wurde bewusst auf unterschiedliche Architekturformen gesetzt. In den Erdgeschossen befinden sich Geschäfte und Dienstleistungen. Darüber folgen mehrere Ebenen mit Arbeits- und Büroflächen, während in den oberen Geschossen Wohnungen verschiedener Kategorien untergebracht sind. Die nächsten Gebäude werden vor allem Wohnbaugenossenschaften umfassen und sollen ab 2030 verfügbar sein.

Dass die Bahnhofstestelle vor dem Quartier realisiert wurde, erwies sich als Vorteil, da dadurch ein sehr geringer Parkplatzschlüssel festgelegt werden konnte: zunächst 0,5 und später 0,3 Parkplätze pro 100 m² Bruttogeschossfläche.

Bestehendes neu interpretieren und administrative Grenzen überwinden

Getragen von der Vision eines Quartiers des 21. Jahrhunderts wurden die einzelnen Projekte nicht einfach nebeneinandergestellt, sondern gezielt aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Diese Weiterentwicklung des Bestehenden zeigt sich beispielsweise in der Umgestaltung des Sockelgeschosses von Malley-Lumière mit neuen Schaufensterflächen, in der Öffnung der Südfassade des Bahnhofs oder in der Anpassung der zweiten Personenunterführung, die einen direkten Zugang zum Perron 4 und künftig auch zum Perron 1 ermöglicht. Diese und zahlreiche weitere Eingriffe verleihen dem Bestand zusätzlichen Nutzen, Qualität und Bedeutung.

Ein weiterer Schlüsselfaktor für den Erfolg des Quartiers liegt darin, dass die Zusammenarbeit weit über eine klassische Koordination zwischen den Gemeinden hinausging. Eine gemeinsame technische Organisation der beiden Gemeinden – die «Fabrique de Malley» – entwickelt das Projekt, stellt die Kohärenz der öffentlichen Räume sicher und koordiniert die verschiedenen Entwicklungen. Sie verfügt über die Entscheidungsbefugnis von je zwei delegierten politischen Vertretungen beider Gemeinden, um die Vorhaben effizient umzusetzen.

Das Ergebnis ist eine aussergewöhnlich enge Zusammenarbeit mit hoher Reaktionsfähigkeit: Vor Ort ist praktisch nicht erkennbar, wo Gemeinde- oder Grundstücksgrenzen verlaufen.

6. Würdigung des anderen Ortes

Liestal : Eine infrastrukturelle Meisterleistung angesichts der Komplexität des Standorts

Liestal hat zwischen 2019 und 2025 eine umfassende Umgestaltung des Bahnhofsgebiets abgeschlossen. Die Vielzahl der Arbeiten sowie das Zusammenspiel der beteiligten Akteure waren von aussergewöhnlicher Komplexität. Besonders bemerkenswert ist, dass dieses Projekt erfolgreich umgesetzt werden konnte, ohne den Bahnbetrieb während der gesamten Bauzeit zu unterbrechen.

Das Projekt war in erster Linie notwendig, um die Anordnung der Gleisanlagen zu korrigieren. Die zahlreichen Gleiskreuzungen führten bisher zu Kapazitätsengpässen und beeinträchtigten die Stabilität des Fahrplans. Zur Behebung dieser Probleme mussten ein viertes Gleis gebaut und das gesamte Gleisfeld neu konzipiert werden. Dies erfolgte unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen, da die Stadt den Bahnhof eng umschliesst und die Topografie des Gebiets besonders herausfordernd ist.

Hohe Funktionalität

Die Reisenden profitieren heute von zahlreichen Verbesserungen. Zwei mit Rampen und Treppen ausgestattete Unterführungen ermöglichen den Zugang zu den Perrons und verbinden die Quartiere auf beiden Seiten des Bahnhofs. Auf der Westseite wurden die Ausgänge der beiden Unterführungen grosszügig gestaltet und hochwertig ausgestattet. Sie verfügen über Treppen, Rampen, Vordächer, Velounterstände etc.

Gleichzeitig mit dem Ausbau der Gleisanlagen entstand entlang der Gleise ein neuer, weitgehend ebener Weg für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende, der Hindernisse wie den Fluss oder den Strassentunnel überwindet.

Die Neugestaltung der Bahnperrens bot die Gelegenheit, eine unterirdische Velostation zu schaffen, die auch vom Strassentunnel aus zugänglich ist und direkt mit der nördlichen Personenunterführung verbunden ist. Die kostenpflichtige Velostation verfügt über 500 Abstellplätze.

An den Ausgängen der Unterführungen stehen weitere 540 kostenlose Veloplätze zur Verfügung. Westlich der Bahngleise umfasst das Projekt ausserdem eine gut gelegene P+R-Anlage mit 85 Parkplätzen auf zwei Ebenen.

Der Bahnhofplatz wurde neu gestaltet und grösstenteils dem Busverkehr vorbehalten. Sieben Stadtbuslinien sowie zwei PostAuto-Linien bedienen den Bahnhofplatz. Die Haltekanten sind als Sägezahn-Bussteige ausgebildet, wodurch die Wege zwischen Bahn- und Busperrens möglichst kurz gehalten werden. Darüber hinaus verfügt die regionale Waldenburgerbahn über ein eigenes Gleis und einen eigenen Perron.

Ein Stadtentwicklungsprojekt mit durchwachsenen öffentlichen Räumen

Das Projekt bot auch die Gelegenheit für eine umfassende Immobilienentwicklung. Zunächst entstanden polygonale Gebäude zwischen dem Bahnhofplatz und der Stadt, später langgestreckte Gebäude entlang der Bahntrasse. Diese Bauten beherbergen verschiedene Geschäfte, Aktivitäten und Wohnungen.

Der Orisbach fliesst unter dem Bahnhof hindurch. Im Rahmen der Neugestaltung wurde entlang des Gewässers ein Fussweg geschaffen, der eine zusätzliche Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen herstellt. Rund 150 Meter südlich des Bachs schafft eine Fussgängerbrücke am höchsten Punkt des Areals eine vierte Querungsmöglichkeit über die Bahngleise.

Die nächsten Entwicklungsschritte betreffen die Umgestaltung des Postgebäudes und des Kantonsgerichts im südöstlichen Teil des Areals. Diese Projekte bieten die Gelegenheit, eine bessere Verbindung zur historischen Altstadt herzustellen.

Obwohl die hohe Komplexität des Standorts eine erhebliche Herausforderung darstellte, bedauerte die Jury, dass die Gestaltung des Bahnhofplatzes keinen einladenderen und stärker begrünzten öffentlichen Raum hervorbrachte. Die nächste Entwicklungsphase könnte dazu beitragen, die bestehenden Einrichtungen wie die Kantonsbibliothek, das Kulturhaus Palazzo, die Post und das Kantonsgericht besser in das Gesamtbild zu integrieren und einige offene Flächen für Fussgänger attraktiver und nutzbarer zu gestalten. Dies wäre auch eine Gelegenheit, die Anzahl der Sitzbänke und Sitzmöglichkeiten für wartende Reisende zu erhöhen.

Die Jury ist zudem der Ansicht, dass das Fehlen von Aufzügen beim Zugang zu den Perrons und zur Unterführung eine verpasste Chance im Rahmen einer Sanierung dieser Grössenordnung darstellt.

Sursee: Eine Gemeinde, die mit ihrem Bahnhof die Intermodalität zwischen Bus und Velo vorbildlich verbessert

Das Projekt zur Neugestaltung des Bahnhofsumfelds basiert auf zwei herausragenden Elementen: einem architektonisch bemerkenswerten Busbahnhof im Süden und einer grosszügigen unterirdischen Velostation im Norden. Als Umsetzung des Masterplans von

2015 wurde das Projekt 2020 öffentlich aufgelegt. Im Jahr 2022 genehmigte die Bevölkerung in einer Volksabstimmung einen Kredit von 24 Millionen Franken.

Sursee liegt nur 20 Minuten von Luzern und Olten entfernt. Der Bahnhof wird derzeit von 14 regionalen Buslinien bedient, was täglich rund 500 Ankünfte und Abfahrten sowie rund 5'500 Fahrgäste im Regionalbusverkehr entspricht. Die Stadt zählt etwa 11'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie rund 14'000 Arbeitsplätze. Da der grösste Teil des Siedlungsgebiets weniger als 1,5 Kilometer vom Bahnhof entfernt liegt, ist das Velo besonders attraktiv für die Anbindung an den Bahnhof.

Ein prägender Busbahnhof, eröffnet 2024

Aufgrund der Platzverhältnisse erwies sich eine parallel zu den Bahngleisen angeordnete Bushaltestellenanlage als optimale Lösung. Der 110 Meter lange Mittelperron wird von einer eindrucksvollen lichtdurchlässigen Überdachung geschützt. Die Busse verkehren im Linksverkehr rund um die zentrale Plattform, sodass die Fahrgäste auf der sechs Meter breiten Mittelinsel komfortabel und wettergeschützt warten oder aussteigen können.

Die Plattform ermöglicht einen hindernisfreien Einstieg (gemäss Anforderungen für mobilitätseingeschränkte Personen) für jeweils zwei Buspaare auf jeder Seite, insgesamt also acht Haltekanten. Zwischen den Haltebereichen ist die Plattform abgesenkt, wodurch die Fahrgäste die Fahrbahn sicher queren können, alternativ ist dies auch an den Enden der Plattform möglich. Eines der Plattformenden befindet sich lediglich zehn Meter von der zentralen Personenunterführung des Bahnhofs entfernt.

Die Gestaltung entstand im Rahmen eines Wettbewerbs. Besonders innovativ ist die Konstruktion des rund 120 Meter langen und 10,8 Meter breiten Dachs. Es erinnert an eine riesige Linse, die ein gelbliches Licht abstrahlt. Eine filigrane Stahlkonstruktion trägt die ovale Form von innen. Die Hülle besteht aus zwei Kunststoffmembranen, die durch einen leichten Luftüberdruck ihre elegante, mandelförmige Gestalt erhalten.

Eine Velostation der Superlative, eröffnet 2026

Das zweite zentrale Element ist die neue unterirdische Velostation unter dem Bahnhofsplatz. Die Anlage ist 170 Meter lang, bietet rund 1'100 kostenlose Abstellplätze und ist über zwei Rampen zugänglich. Nach dem Abstellen des Velos gelangen die Nutzerinnen und Nutzer direkt zu den beiden Personenunterführungen, die zu den Bahnsteigen führen.

Die Dimension des Bauwerks und die kostenlose Nutzung unterstreichen den klaren Willen, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern. Zum Schutz vor Vandalismus ist die Anlage mit 14 Kameras ausgestattet. Die Anlage kostete insgesamt 10 Millionen Franken, wovon etwas mehr als 4 Millionen von der Gemeinde finanziert wurden. Mehrere Nachbargemeinden beteiligten sich ebenfalls an der Finanzierung, was die regionale Bedeutung des Veloverkehrs unterstreicht.

Ergänzend zur Velostation stehen weitere 500 Veloabstellplätze im Freien zwischen den Bahngleisen und dem Busbahnhof sowie zusätzliche Plätze auf der Westseite des Bahnhofs zur Verfügung.

Funktionale Gestaltung des Bahnhofsplatzes

Der Bahnhofsplatz ist heute zur Hälfte als Tempo-30-Zone ausgestaltet und zur anderen Hälfte dem Busverkehr vorbehalten. Durchgangsverkehr ist nicht mehr möglich.

Es stehen sechs Park-&-Ride-Plätze (P+R), sieben Kurzzeitparkplätze sowie vier Taxistandplätze zur Verfügung. Zusätzlich wurden unmittelbar neben dem Eingang zur zentralen SBB-Unterführung zwei weitere Bushaltekanten geschaffen. Diese dienen insbesondere dem Aussteigen von Fahrgästen und erleichtern Anschlüsse an den Bahnverkehr bei verspäteten Bussen. Im südlichen Bereich ergänzt zudem eine Park-and-Ride-Anlage mit 50 Parkplätzen das Angebot.

Aus gestalterischer Sicht weist der Bahnhofsplatz allerdings einen hohen Anteil an versiegelten und mineralischen Flächen auf. Aufgrund der darunterliegenden Velostation konnten keine Bäume

gepflanzt werden. Dieser Aspekt wurde von der Jury kritisch beurteilt, obwohl südlich des Areals auf beiden Seiten des Busbahnhofs begrünte Flächen vorhanden sind.

Raum für zukünftige Entwicklungen

Die Gemeinde hat bei der Umsetzung pragmatisch gehandelt und sich auf jene Bereiche konzentriert, die in ihrem direkten Einflussbereich lagen. Sämtliche Anlagen wurden so konzipiert, dass zukünftige Veränderungen am Bahnhof und in den angrenzenden Quartieren nach dem Prinzip der aufwärtsgerichteten Kompatibilität umgesetzt werden können.

Diese möglichen Weiterentwicklungen umfassen sowohl den Rückbau und die anschliessende Verdichtung benachbarter Baublöcke als auch ergänzende Gestaltungen des Bahnhofplatzes, den Bau eines künftigen vierten Bahngleises, die Absenkung des bestehenden südlichen Personenuntergangs beim Bahnhofsgebäude sowie einen dritten Personenuntergang zur Verbindung des südlichen Bereichs der Busdrehscheibe mit dem Ende der Bahnperrens.