

FLUX: Auszeichnung für optimale ÖV-Schnittstellen

Neue Fahrgäste gewinnen über attraktive Ein- und Umsteigeknoten

Dipl.-Pol. Kurt Metz, Luzern

Die beste Visitenkarte des Öffentlichen Personenverkehrs sind attraktive Haltestellen und Bahnhöfe. Sie sollen einladen zum Nutzen des Mobilitätsangebots und signalisieren, dass dieses mit der Zeit geht. Als Ansporn für Städte und Gemeinden, sich der Thematik gestalterisch und organisatorisch bewusst zu sein und diese Erkenntnisse auch umzusetzen, wird in der Schweiz seit 2007 jährlich der „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ vergeben.

Träger des Preises sind der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV), PostAuto und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Die Fachjury leitet Ueli Stückelberger, Direktor des VÖV, und PostAuto organisiert den FLUX. In die engere Wahl kommen jeweils eine Reihe von Verkehrsknoten, die hohen Komfort für die Fahrgäste, gute Umsteigebedingungen, vorbildliche Infrastrukturen, belebte und einladende öffentliche Räume sowie innovative Konzepte und Angebote bieten. Geehrt wird jeweils die Standortgemeinde, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

In der Schweiz gibt es über 27.000 Haltestellen und Bahnhöfe. Eine große Anzahl stellt Anschlüsse zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV sicher.

Die Nominierungskriterien

Seit Beginn der FLUX-Auszeichnungen gelten drei Muss-Kriterien für die Nominierung:

- Beitrag für einen attraktiven öffentlichen Verkehr leisten,
- Qualität der Realisierung,
- Innovationsgehalt zur Optimierung der Transportketten, insbesondere Zusatzdienstleistungen am Verkehrsknoten

Als Soll-Kriterium wurden das Nutzen-Kos-

ten-Verhältnis und die Qualität der Prozesse bewertet.

Erste Runde: Nominationen

Im ersten Jahr des Bestehens des FLUX wurden Verkehrsknoten nominiert, die dank ihrer Konzeption und Gestaltung richtungweisend waren. Seit 2008 definiert die Jury jeweils ein neues Schwerpunktthema. Sie legt Wert darauf, Regionen, Größen und Transportmittel abwechslungsweise zum Zuge kommen zu lassen. Für die Nomination reichen sowohl die Jurymitglieder wie Branchenorganisationen aus dem Mobilitätsbereich Vorschläge bei der FLUX-Arbeitsgruppe ein. Die Arbeitsgruppe besteht aus Guido Nydegger, Senior Manager Strategie bei PostAuto, Emilie Roux, Projektleiterin beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz, und Daniela Walker, Wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Verband öffentlicher Verkehr (VÖV).

Mittlerweile unterbreiten auch Kantone, Städte und Gemeinden sowie Planungsunternehmen Anregungen. Das können pro Jahr über hundert Empfehlungen sein. Diese werden von der Arbeitsgruppe gesichtet und auf ihre Kompatibilität mit dem Jahresmotto geprüft. Das geschieht aufgrund der eingereichten Unterlagen, mittels Internetrecherchen und telefonischen Nachfragen. Erfahrungsgemäss bleiben dann zwischen zwölf und zwanzig Orte in der engeren Wahl.

Zweite Runde: Jury-Besuche

Für die Selektion des Gewinners ist die Fachjury verantwortlich. Sie nominiert jeweils vier bis fünf Projekte, die mit dem FLUX ausgezeichnet werden könnten. Über das auszuzeichnende Projekt entscheidet sie nach vordefinierten Beurteilungskriterien und unter Berücksichtigung des Jahresmottos:

- Umsteigequalität und Komfort,
- Angebote und Dienstleistungen im und rund um den Knoten,
- Signaletik/Barrierefreiheit,
- Verkehrssituation motorisierter Individualverkehr,
- Kundeninformation,
- Gesamtkonzept.

Die Jury besichtigt in Begleitung der Arbeitsgruppe die nominierten Orte. Die Besuche werden fotografisch dokumentiert und seit einigen Jahren auch in einem Video aufgezeichnet. Bei der Bewertung gewichtet die Fachjury das jährlich neu festgelegte Schwerpunktthema besonders. Nominierte Projekte müssen in der Schweiz innerhalb der letzten fünf Jahre realisiert worden sein.

Erster Preisträger: Bahnhof Visp

Den FLUX 2007 gewann die Stadt Visp im Rhonetal. Ihr Bahnhof ist Schnittstelle der SBB-Hauptlinien Genf–Lausanne–Brig und Bern–Lötschberg-Basistunnel–Brig sowie der Matterhorn-Gotthard-Bahn von Brig nach Zermatt. Vom Bahnhofvorplatz fahren sieben Postautolinien – darunter jene in den autofreien Ferienort Saas-Fee –, eine Linie der RegioAlpsBus und der Stadtbuss Visp ab. Die Park&Rail-Anlage bietet 162 Plätze. Mobility Carsharing ist mit vier Fahrzeugen an diesem Standort vertreten. Das Railtaxi von go! kann zum vornherein per App ausgemachten Fixpreis an den Bahnhof geordert werden.

Die Jury begründete den Entscheid in der Laudatio mit folgenden Argumenten: Der Innovationsgehalt und das Grundkonzept des umgestalteten und ausgebauten Bahnhofs Visp seien ein „Quantensprung in der qualitativen Erschliessung des Kantons Wallis im Allgemeinen und des deutschsprachigen Oberwallis im speziellen durch

den öffentlichen Verkehr. Dies war insbesondere durch den Mut der Beteiligten möglich, sich von bestehenden Infrastrukturen, wie der alten Postautostation zu lösen und die Chance für einen totalen Neuanfang zu nutzen. Dadurch gelingt es, die Anschlussqualität und die Umsteigebeziehungen gegenüber der heutigen Situation massiv zu verbessern. Die städtebauliche Konzeption wie auch die architektonische Gestalt der Bahnhofanlage und des Bahnhofs sind Ausdruck des urbanen Selbstbewusstseins von Visp und setzt durch seine zeitgemässe Gestaltung einen wichtigen, städtebaulichen Akzent.“



Abb. 1: Erster Gewinner war 2007 der Knoten Visp.

Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit vierzig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Zudem organisiert er Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich und publiziert darüber in Fachmedien.

Herausragendes aus elf Jahren

Um die Qual der Wahl für die Nomination zu erleichtern, gibt es seit 2008 ein Schwerpunktthema. In absteigender Folge waren dies die folgenden (in Klammer die Preisträgergemeinde):

- 2018: Pendlerknoten mit Meterspur (Bahnhof Papiermühle, Gemeinde Ittigen bei Bern),
- 2017: Freizeitknoten mit Meterspur (Château-d’Oex im Pays d’Enhaut, Waadtland),
- 2016: Mittelgroße Verkehrsknoten (Delémont, Kantonshauptstadt Jura),
- 2015: Verkehrsknoten in Agglomerationen (Wallisellen, Zürich),
- 2014: Bestes ÖV-System in einem Bergtourismusort (Scuol, Unterengadin, Graubünden),
- 2013: Hafenorte (Interlaken Ost mit der Schifflände Brienzsee und als Ausgangspunkt für die Bahnen der Jungfrauregion und die Golden Pass Line nach Luzern und Gstaad–Montreux),

Abb. 2: Kurze Wege charakterisieren den Vorortsknoten der Stadt Bern, an dem auch das Bundesamt für Verkehr seinen Sitz hat (knapp links im Bild ersichtlich).



Foto: FLUX



Foto: Philipp Gasser (Citec Ingénieurs Conseils SA)



Foto: Philipp Gasser (Citec Ingénieurs Conseils SA)

Abb. 3: Die Unterführung im Bahnhof Château d’Oex ist gestaltet mit Porträts bekannter Einwohner: Hier der Schauspieler David Niven.



Foto: Philipp Gasser (Citec Ingénieurs Conseils SA)

Abb. 4: Am Ende der Unterengadiner Strecke der Rhätischen Bahn übernimmt PostAuto die Fahrgäste für die Weiterfahrt.

- 2012: Kundeninformation (Flughafen Zürich),
- 2011: Langsamverkehr (Bahnhof Renens bei Lausanne und Bahnhof Wil SG),
- 2010: In der Nacht (Bahnhof Horgen, Zürich),
- 2009: Inter- und Multimodalität, kombinierte Mobilität (Bahnhof Frauenfeld),
- 2008: Wirtschaftliche Entwicklungspotenziale (Bahnhof Baden).

Die Juryberichte und weiterführende Informationen der Preisträger sind auf der FLUX-Webseite einsehbar: www.flux.swiss. Von den letzten zehn ausgezeichneten Gemeinden besteht jeweils ein kurzer Film, in dem die Knoten porträtiert sind.

Jüngster Preisträger: St. Gallen

„Verkehrsknoten mit städtebaulichem Gesamtkonzept“ lautete das Motto der

Ausschreibung 2019. Es zielte auf die gelungene Integration eines Bahnhofs in den städtischen Raum und dessen Synergien mit der Entwicklung der umliegenden Quartiere ab. Die Evaluationsgruppe bezog 150 Orte ein. Sie besuchte und bewertete 13 Knoten, die alle erforderlichen Kriterien erfüllten. Daraus nahm die Fachjury folgende Nominierungen vor: Lugano, St. Gallen, Zürich Oerlikon und La Chaux-de-Fonds. Sie alle bestechen durch ihre großartige städtebauliche Einbindung und Intermodalität, unterscheiden sich jedoch durch sehr unterschiedliche Kontexte.

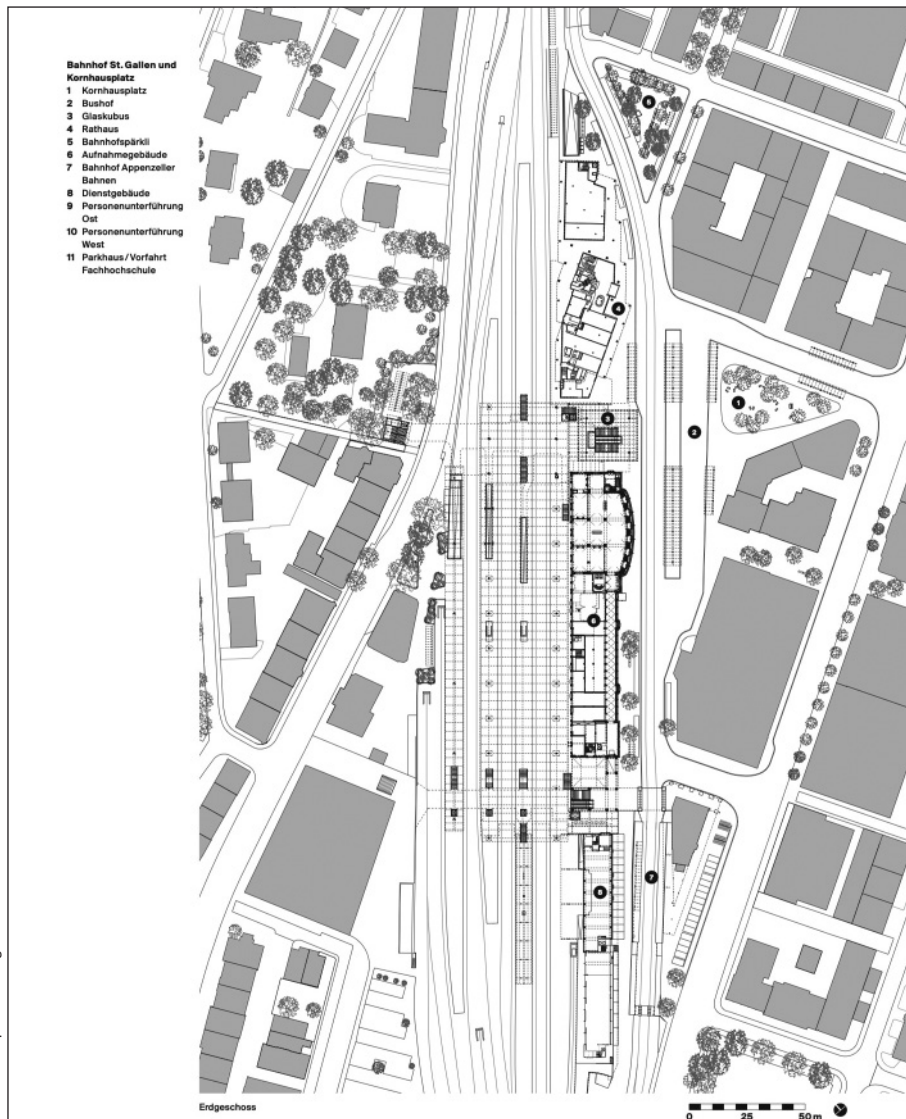
Ausschlaggebend für den Sieg von St. Gallen waren die generelle Gliederung des Bahnhofbereichs und die überaus sorgfältige Ausstattung mit ihrer hohen Lesbarkeit und Funktionalität. In der Umgebung und im Bahnhof selbst wurden die Räume sorgfältig umgestaltet, trotz der Vielzahl

an Beteiligten. Dies resultierte in einer Gesamtlösung, die großflächig eine perfekte Verbindung von Verkehr, öffentlichem Raum und urbaner Entwicklung schafft. Heute sind die Grenzen zwischen dem SBB-Areal und dem öffentlichen Grund der Stadt St. Gallen nicht mehr zu erkennen. Der Bahnhof wurde perfekt in das Stadtzentrum integriert und umgekehrt.

In der Vergangenheit war der Bahnhofsvorplatz Schauplatz von chaotischen Verkehrsverhältnissen. Die wichtigste Entscheidung war, den Autoverkehr vom Platz zu verbannen, um so die nötige Ruhe für einen leistungsfähigen, fußgängerfreundlichen Verkehrsknoten zu erreichen. Aufgrund der geringen Masse des Platzes galt es jedoch, die Struktur des Bahnhofbereichs und des ÖV-Netzes neu zu gestalten. Ungeachtet eines erweiterten Angebots sollte die Anzahl an Buskanten reduziert werden. Zur Erreichung dieses Ziels wurden Linien mit Endhalt am Bahnhof durch Durchmesserlinien ersetzt und eine gemeinsame Nutzung der Haltekanten durch unterschiedliche Linien eingeführt. Den neu gestalteten Platz queren nun täglich durchschnittlich etwa 1800 Busse sowie 50 Züge der Appenzeller Bahnen (die hier als Straßenbahnen verkehren). Zwischen 25.000 und 30.000 Reisende nutzen diesen Ort heute für den Umstieg von Bus/PostAuto auf die Bahn. Zu diesem Verkehrsstrom gesellen sich rund 7000 bis 10.000 Umsteigende, die zwischen den Bus- und PostAuto-Linien wechseln.

Beide Seiten des Bahnhofs wurden als Begegnungszonen gestaltet. Der Autozugang erfolgt hauptsächlich von der Nordseite her, wo 400 Parkplätze zur Verfügung stehen. Auch auf der Südseite ist der Zugang mit dem Auto bis zum angrenzenden Rathausparkhaus möglich, wo es 100 weitere Stellplätze für die Nutzer des Verkehrsknotens gibt.

Zwei unter dem Bahnhof liegende Unterführungen erleichtern die Verbindung zwischen den Quartieren dies- und jenseits der Gleise. Über die Unterführung West gelangt man direkt zum Parkplatz, der Velostation und der neu gebauten Fachhochschule St. Gallen. Die andere Unterführung mündet auf den Bahnhofplatz neben dem Rathaus. Dem Reisenden bietet sich eine direkte Sicht auf den Busbahnhof. Durch die geschickte Anordnung der Bushaltekanten bleibt ein breiter Durchgang für die Fußgänger frei. Rund 1500 Veloabstellplätze befinden sich rund um den Komplex, darunter zwei große Velostationen.



Grafik: Hochparterre August 2019

Abb. 5: Der 2019 ausgezeichnete Bahnhof St. Gallen in der Aufsicht.

Als erster Schweizer Verkehrsknoten ist St. Gallen zudem zu hundert Prozent auf die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen abgestimmt. Alle Bushaltestellen haben eine Höhe von 22 cm. Blindenleitsysteme weisen den Weg durch den gesamten Komplex. Die Unterführungen, die zu den Bahnsteigen führen, sind zusätzlich zur Treppe entweder mit einer Rampe oder einem Aufzug versehen. In den unterirdischen Räumen wurde die Beleuchtung sorgfältig gestaltet, um Einschränkungen für Menschen mit Sehbehinderung gezielt zu reduzieren. Die Jury war schließlich beeindruckt von der sehr gelungenen Renovierung des historischen Bahnhofgebäudes im Art-déco-Stil.

Erkenntnisse aus 13 Jahren

Aus der Beurteilung der Preisträgerin von 2019 und den zwölf Vorgängerinnen lassen sich mehrere Qualitätskriterien für den idealen Bahnhof oder Verkehrsknoten ableiten.

Diese Verkehrsknoten leben in einer *synergetischen Beziehung mit den Fußgängerinnen und Fußgängern*. Der Autoverkehr wird schrittweise reduziert. Worauf beruht diese Grundtendenz? An diesen Orten herrscht ein hohes Verkehrsaufkommen. Sie generieren große Fahrgastströme, die sich auf die umliegenden Quartiere verteilen oder in Busse und Trambahnen umsteigen. Die gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe führt dazu, dass sich für Ballungsgebiete typische Einrichtungen wie etwa Fachhochschulen ansiedeln und die Zentrumsfunktionen stärken, die häufig mit hohen Verkehrsströmen einhergehen. Logischerweise reduziert die Mehrheit der Schweizer Städte die den Autos vorbehaltenen Flächen rund um die Bahnhöfe zugunsten ruhiger öffentlicher Räume, die von Fußgängern intensiv genutzt werden. Die erforderliche Vorrangstellung, die den Bus- und Tramlinien in Bahnhofsnähe eingeräumt wird, ist ein weiterer Grund für die progressive Auslagerung der großen automobilen Verkehrsströme.

Um ein synergetisches Miteinander mit den umliegenden Quartieren zu erreichen, *werden die Bahnhöfe immer offener, durchlässiger und bieten eine Vielzahl an Durchgangsmöglichkeiten*. Einerseits fließen an den Bahnhöfen alle Ströme aus den unterschiedlichen Richtungen zusammen, andererseits entwickeln sich die Städte auf beiden Seiten der Eisenbahngleise, die sie durchschneiden, weiter, was einen erhöh-



Foto: Philippe Gasser (Citec Ingénieurs Conseils SA)

Abb. 6: Blick vom Gleis 1 auf den Bahnhofplatz mit Stadtbus, Postauto und Appenzeller Bahnen.

ten Bedarf an Überquerungslösungen nach sich zieht.

Die Maßnahmen, die *zugunsten mobilitätseingeschränkter Personen* ergriffen wurden, beginnen Früchte zu tragen. Die Verbesserung der Zugänglichkeit beschränkt sich nicht länger punktuell auf eine einzelne Bushaltestelle, sondern dehnt sich schrittweise auf ganze Zonen oder Quartiere aus. An Standorten, welche die Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang in ausreichendem Maß verbessert haben, sind deutlich mehr Personen mit eingeschränkter Mobilität zu sehen.

Weitergehende Inputs zum Thema „Bahnhof und Begegnungszone – eine Win-win-Situation“ publizierten der Verkehrs-Club Schweiz und der FLUX 2018 unter folgendem Link: <https://flux.swiss/de/themen/bahnhof-und-begegnungszone/>

Prozess und Nominierungen 2020

Das Jahr 2020 steht unter dem Motto „Neue (oder komplett umgebaute) Regionalverkehrsknoten“. Durch den Vergleich der Haltestellenliste aus dem Jahr 2013 mit jener von Dezember 2019 wurde ermittelt, welche neuen ÖV-Halteorte in den letzten Jahren erstellt wurden. Von den 86 neuen Haltestellen konnten in einer ersten Prüfung 21 als ÖV-Knoten identifiziert werden. Die Anforderungen für die Evaluation waren:

- neue (oder komplett umgestaltete) S-Bahn- und Regionalbahnhöfe,
- mindestens zwei weitere Linien eines öffentlichen Verkehrsmittels,

- mindestens Stundentakt,
- Neueröffnung in den letzten fünf (bis maximal acht) Jahren.

24 der vorgeschlagene Knoten nahm die Arbeitsgruppe unter die Lupe. Aufgrund der Recherchen blieben 13 Knoten übrig, welche die Arbeitsgruppe besuchte und anhand eines standardisierten Beurteilungsbogens bewertete. Die Kriterien für die Bewertung der Evaluations-Begehungen waren wie folgt aufgeteilt:

- Umsteigequalität (max. 4 Punkte),
- Angebote Mobilitätssparten (max. 5 Punkte),
- Wegführung und Barrierefreiheit (max. 6 Punkte),
- Verkehrssituation MIV am Knoten (max. 4 Punkte),
- Kundeninformation und BehiG-Umsetzung (max. 3 Punkte),
- Qualität und Komfort (max. 7 Punkte),
- Gesamtkonzept (max. 5 Punkte),
- Umfang des Neu-/Umbaus (max. 4 Punkte).

Danach sind folgende Knoten für den FLUX 2020 nominiert: Châtel-St-Denis (FR), Eaux-Vives (GE), Fiesch (VS), Gland (VD) und Lancy-Bachet (GE). Drei der vorgeschlagenen Knoten sind im Einzugsgebiet des Léman-Express, also im Raum des Genfersees (DER NAHVERKEHR 7-8/2017). Ausnahmen bildet Fiesch im Oberwallis und Châtel-St-Denis am Fuße der Freiburger Alpen.

Zwei aktuelle Beispiele

Der FLUX zeigt seine Wirkung auch bei zwei in den letzten Monaten eingeweihten neu-

„Das Engagement ist sehr positiv“



Ueli Stückelberger (51) ist seit 2011 Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV). Zuvor war er Leiter der Abteilung Politik des Bundesamtes für Verkehr (BAV). Nebst seinen beruflichen Tätigkeiten war er in der Politik aktiv; bis 2008 als Präsident der GFL/EVP-Fraktion des Stadtrates von Bern. Ueli Stückelberger lebt in Bern und ist Vater von drei Kindern.

DER NAHVERKEHR: Herr Stückelberger, warum wurde der Goldene Verkehrsknoten ins Leben gerufen?

Ueli Stückelberger: Den Goldenen Verkehrsknoten gibt es schon 13 Jahre, 2007 wurde der Bahnhof-Neubau von Visp mit dem ersten FLUX ausgezeichnet. Die Idee des Goldenen Verkehrsknotens ist, dass für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr nicht nur die Anzahl der Verbindungen, sondern eben auch die Umsteigebeziehungen zum Beispiel auf Bus und Tram wichtig sind, um das in der Schweiz seit Jahren erfolgreiche „Knoten-Prinzip“ umzusetzen.

Ebenso wichtig ist es aber, dass Bahnhöfe attraktive Räume sind, in und um welche sich die Menschen wohl fühlen, wo sie sich gerne aufhalten. Dies führt zu einer höheren öV-Nutzung. Diese Zusammenhänge sichtbar und bewusst zu machen, war und ist die Grundidee des FLUX. Denn letztendlich wollen wir ja den öV-Anteil am Gesamtverkehr, den so genannten Modalsplit erhöhen.

Wer sind die Zielgruppen des Schweizer Mobilitätspreises?

Die öV-Unternehmen selbst, aber auch die Gemeinden, die Städte, Planungsbüros. Mit dem FLUX wird jedes Jahr

ein Verkehrsknoten ausgezeichnet, der einerseits den Fahrgästen das Reisen möglichst angenehm macht und gleichzeitig aus betrieblicher Sicht überzeugt. Mit der Preisverleihung wird jeweils die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Knotens verantwortlich war. Die Fachjury aus zehn Schweizer ÖV-Experten und -Expertinnen trifft ihre Auswahl jedes Jahr nach einem anderen Themenschwerpunkt.

Wer kann sich für den FLUX bewerben?

Zuerst natürlich die Gemeinden und Städte selbst, aber in erster Linie informieren sich die Träger des FLUX (Postauto, VöV und VCS) auch selbst über mögliche Preisträger. Großprojekte in diesen Dimensionen und in dieser Komplexität sind ja in der Branche meistens bekannt. Wir erhalten aber auch Bewerbungen von Planungsbüros.

Wie haben die Gemeinden und Städte bisher auf die Ausschreibungen reagiert?

Auf jeden Fall positiv, natürlich vorab die Gewinner-Gemeinden und -Städte, aber auch diejenigen, die für den „FLUX“ überhaupt nominiert und so schon einmal vorbildhaft erwähnt wurden.

Welches sind die herausragendsten Ergebnisse des FLUX in seiner über zehnjährigen Geschichte?

Das Engagement der betroffenen Gemeinden und Städte, die sich mit großem Einsatz für gute Lösungen einsetzen, ist sehr positiv. Dabei entstehen sehr unterschiedliche, aber in sich stimmige Lösungen. Ohne Engagement der Gemeinden und Städte, die die örtlichen Bedürfnisse und Gegebenheiten am Besten kennen, geht es nicht. Beeindruckend zu sehen ist, wie sowohl kleinere Gemeinden wie auch große Städte versuchen, aus den unterschiedlichsten zum Teil sehr schwierigen Ausgangslagen das Bestmögliche herauszuholen.

Was fehlt Ihnen an den bisherigen Siegerobjekten?

Ehrlich gesagt: Nichts.

Zeigt die Vorbildfunktion der prämierten Knoten auch Wirkung auf neue ÖPNV-Vorhaben?

Ja, das ist ja das Ziel. „Best Practice“, also prämierte Knoten bekannt zu machen, damit gute Lösungen oder zumindest Lösungsansätze möglichst „kopiert“ oder in die Überlegungen bei der Planung eines vergleichbaren Projektes miteinbezogen werden.

In welche Richtung wünschen Sie sich die Weiterentwicklung des Goldenen Verkehrsknotens?

Eine Idee ist, zu dieser spannenden Thematik auch Tagungen durchzuführen. Die Vorarbeiten dazu sind im Gang, aber es ist noch zu früh, um konkret zu werden.

Das Gespräch führte Kurt Metz

en Verkehrsknoten, nämlich in Fiesch im Rhonetal (Oberwallis) und im aufstrebenden Resort von Andermatt am Fusse des Gotthardmassivs. In Fiesch in der Aletsch Arena spricht man vom „ÖV-Hub“ zwischen Zug, PostAuto und Umlaufkabinenbahn zur Erschließung des autofreien Ferienplateaus

der Fiescheralp. Die neue ÖV-Drehscheibe besteht aus einer Gondel-Seilbahn, dem neuen Bahnhof der meterspurigen Matterhorn Gotthard Bahn (Zermatt–Brig–Andermatt–Disentis, Teil des legendären Glacier Express) und einem PostAuto-Terminal. Der rund 47 Mio Franken kostende „Jahrhun-

dertbau“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Aletsch Bahnen, der Matterhorn Gotthard Bahn und der Gemeinde Fiesch als Bauherrin sowie dem Architekten und Investor Hans Ritz. Die neue 10-er Gondelbahn ist komplett barrierefrei ausgelegt und mit einer Fahrgeschwindigkeit von 7 m/Sek

Foto: Matterhorn Gotthard Bahn



Abb. 7: Fiesch einst ...



Foto: Aletsch Arena

Abb. 8: ... und heute.

(25,2 km/h) die schnellste ihrer Art in der Schweiz. Auf einer schrägen Länge von 2698 m überwindet sie eine Höhendifferenz von 1444 m und befördert bis zu 1880 Personen pro Stunde. Über sie wird die Fiescheralp auch mit Gütern versorgt. „Der neue öV-Hub in Fiesch hat sich vom ersten Betriebstag an bewährt. Schon die erste Wintersaison hat gezeigt, dass die Reisenden die kurzen, komfortablen und barrierefreie Umsteigewege sehr schätzen“, freut sich Egon Gsponer, Leiter Infrastruktur und stellvertretender Geschäftsleiter Matterhorn Gotthard Bahn. Ähnliches weiss der CEO der Aletsch Bahnen AG, Valentin König zu berichten: „Der öV-Hub Fiesch mit der neuen 10er Gondelbahn Fiesch-Fiescheralp hat sich in Sachen Gästekomfort und dank der stark erhöhten Transportkapazitäten bestens bewährt. Damit ist der Aussichtspfel des Eggishorns (2927 Meter über Meer) und die gesamte Aletsch Arena barrierefrei, bequemer und schneller erreichbar.“



Foto: Matterhorn Gotthard Bahn

Abb. 9: Blick auf den Bahnhof Andermatt mit von links nach rechts: 5-Sterne Hotel Chedi, Bahnhofplatz mit PostAuto Halteflächen, Taxistand und E-Tankstelle, Bahnhofsgebäude mit Dienstleistungen, gedeckte Bahnsteige mit Abgang zur Unterführung zur Kabinenumlaufbahn ins Sportgebiet Nättschen (rechts unten), Wohnüberbauung „Central Andermatt“ in Bildmitte und weiter rechts Beginn des neuen Dorfteils Andermatt „Reuss“.

Andermatt im Herzen des Gotthardmassivs und somit an der Ost-West und Süd-Nord Schnittstelle der Schweizer Verkehrswege, wandelt sich von einem ehemaligen Armee-Standort zum modernen Tourismusresort mit der finanzkräftigen Unterstützung des ägyptischen Investors Samih Sawiris. Teil davon ist der weitgehend erneuerte Bahnhof. Dieser gehört bislang nicht zu den FLUX-Nominierten. Doch er besitzt Qualitäten, die vielen FLUX-Preisträgern eigen sind. Das lässt darauf schließen, dass der Wettbewerb Vorbildwirkung hat. Dem Bahnhof Andermatt kommt als Bindeglied zwischen dem historischen Dorf und dem neuen Dorfteil Andermatt „Reuss“ – dem Resort mit Hotels, Apartmenthäusern, Ladengeschäften, Konzerthalle, Golfplatz und weiteren Dienstleistungen – eine wichtige Bedeutung zu. Er nimmt sowohl als Ver-

ANZEIGE



beka
business in bewegung



VDV Die Verkehrsunternehmen

Analyse der Straßen- und Stadtbahnsysteme in Europa aus technischer und wirtschaftlicher Sicht



Seit Mitte der 1980er-Jahre sind im Rahmen der „Renaissance der Straßenbahn“ zahlreiche neue Straßen- und Stadtbahnsysteme entstanden. Ebenso wurden die bestehenden Systeme modernisiert und ausgebaut. Dieses Buch fasst die aktuelle Marktsituation in den einzelnen Staaten eines west- und mitteleuropäischen Betrachtungsgebiets zusammen und zeigt Unterschiede zwischen regionalen Entwicklungen auf. Erfolgsfaktoren für den Bau und Betrieb von Straßen- und Stadtbahnsystemen werden identifiziert und anhand von Fallbeispielen veranschaulicht.

www.beka-verlag.de | 49 Euro (inkl. MwSt. zzgl. Versand) | ISBN 978-3-9811679-5-5
Weitere Infos unter www.vdv.de/blaue-buecher.aspx

kehrsdrehscheibe als auch als Durchgangs- und Aufenthaltsort für Reisende, Gäste und Dorfbewohner eine zentrale Funktion ein. Eine Unterführung ermöglicht es Passanten, vom historischen Dorf in die Bahnhofhalle und zu den Perrons der Matherhorn Gotthard Bahn oder weiter nach Andermatt „Reuss“ zu gelangen. Dank einer weiteren Personenunterführung zur neuen Gondelbahn „Gütsch-Express“ haben Wintersportler zudem einen direkten Zugang von den Bahnsteigen zur SkiArena Andermatt-Sedrun. Die Liegenschaft „Central Andermatt“ ist ein wesentlicher Bestandteil der Neugestaltung des Bahnhofs und umfasst 58 verschiedene große Wohnungen sowie Gewerberäume. Im Hallengeschoß befinden sich Gewerbe- und Schalterflächen, auf Bahnsteigebene Büros und darüber liegen die Wohnungen.

Fazit

Der FLUX inspiriert zweifelsohne die Modernisierung oder Neugestaltung von Knoten des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Seine Ausstrahlung darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die positive Bewertung im Moment des Jurybesuchs nicht immer in allen Belangen im Alltagsbetrieb bestätigt. Der Knoten Visp als erster Gewinner beispielsweise erwies sich aufgrund des unerwartet hohen Passagieraufkommens aus dem Schweizer Mittelland in die Freizeit- und Ferienregion des Kantons Wallis als zu klein dimensioniert: Die einzige (und enge) Unterführung vermag die ankommenden, umsteigenden und abreisenden Fahrgäste mit oft umfangreichem Gepäck kaum zu schlucken, was zu teils empfindlichen Verspätungen führt. Auch sind die Fahrsteigüberdachungen zu kurz, denn bei Regen und Schneefall verteilen sich die Passagiere nicht über deren ganze Länge, was wiederum zu Verzögerungen beim Ein- und Ausstieg führt. Eine ähnliche

Die Träger und Partner des FLUX

PostAuto, der Verkehrsclub Schweiz (VCS) und der Verband öffentlicher Verkehr verleihen den FLUX seit 2007 alljährlich im November.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz mit Sitz in Bern setzt sich seit 1979 für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität ein. Er engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik und ein optimales Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger. Aus seiner Sicht sind alle Mobilitätsformen intelligent miteinander zu kombinieren: Auto, Tram und Velo, zu Fuss, mit Bahn und Bus. <https://www.verkehrsclub.ch>

PostAuto ist die führende Busunternehmung im öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Mit über 4300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und rund 2400 Fahrzeugen befördert PostAuto pro Jahr rund 167 Mio Fahrgäste. Ihre Markenzeichen – das Dreiklanghorn und die gelben Fahrzeuge – gehören zur kulturellen Identität der Schweiz. www.postauto.ch

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) besteht seit 1889 und ist der nationale Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Seine Mitglieder sind 127 Transportunternehmen sowie rund 180 Unternehmen aus Wirtschaft und Industrie. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Behörden und Dritten. Zu seinen Tätigkeiten gehören Koordination der Transportunternehmen bei nationalen Aufgaben, Plattform für den Erfahrungsaustausch unter den Transportunternehmen, Förderung eines kundenfreundlichen öffentlichen Verkehrs. <https://www.voev.ch>

Den FLUX unterstützen folgende Partner: LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr: www.litra.ch, Schweizerischer Gemeindeverband: <http://chgemeinden.ch>, Schweizerischer Städteverband: <https://staedteverband.ch>, Citec Ingénieurs Conseils SA (Mobilitäts- und Städteplanung): www.citec.ch, Procap (Mitgliederverband für Menschen mit Behinderung): www.procap.ch, Line Up (Kommunikationsagentur): <http://lineup.ch>



Foto: FLUX

Abb. 10: Der FLUX ist eine 3,6 Kilo schwere Bronzestatue, die am jährlichen Treff der Schweizer ÖV-Branche im November, dem „Movimento – Forum für Mobilität“, übergeben wird.

Kritik muss sich Wallisellen gefallen lassen, wo die Bahnsteigdächer nicht den langen S-Bahn Kompositionen entsprechen und die Ab- und Aufgänge nicht überdeckt sind. Für Busfahrgäste besteht zu wenig Wartefläche und Baumängel durch qualitativ ungenügendes Material zeigten sich bereits nach kurzer Zeit (Quelle: [\[schweiz.ch\]\(http://www.fokus-oev-schweiz.ch\)\). Aufgrund der Zusammensetzung der Jury wird die „Human Powered Mobility“ sehr stark gewichtet und der motorisierte Individualverkehr als Zubringer zum ÖV-Angebot der Knoten – beispielsweise durch Vorfahrten – fällt meist aus den Rängen. Somit verfügt auch der FLUX noch über Entwicklungspotenzial!](http://www.fokus-oev-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Zusammenfassung/Summary

FLUX: Auszeichnung für optimale ÖV-Schnittstellen

In der Schweiz gibt es über 27.000 Haltestellen und Bahnhöfe. Eine große Zahl stellt Anschlüsse zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV sicher. Sie sollen einladen zum Nutzen des Mobilitätsangebots und signalisieren, dass dieses mit der Zeit geht. Als Ansporn für Städte und Gemeinden, sich der Thematik gestalterisch anzunehmen und organisatorisch umzusetzen, wird in der Schweiz seit 2007 jährlich der „FLUX – Goldener Verkehrsknoten“ vergeben. Träger des Preises sind der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), PostAuto und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). In die engere Wahl kommen Verkehrsknoten, die hohen Komfort für die Fahrgäste, gute Umsteigebedingungen, vorbildliche Infrastrukturen, belebte und einladende öffentliche Räume sowie innovative Konzepte und Angebote bieten. Geehrt wird jeweils die Standortgemeinde, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich ist.

FLUX: Award for optimized public transport hubs

There are over 27'000 public transport stops and railway stations in Switzerland. A high number serves as hubs between the different modes of transport. The hubs should be inviting for frequent use and show that public transport is up-to-date. As an incentive for cities and communities to design and operate them accordingly, the "FLUX – Golden Transport Hub"-price was established in Switzerland in the year 2007. The competition is organised by the Verband öffentlicher Verkehr (VöV), PostAuto and the Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Selected are hubs with a high comfort for their users, good connections, outstanding buildings and smooth processes, inviting public areas as well as innovative concepts and useful services. The FLUX-price is handed out to the local community, usually responsible for the concept of the hub.