

GLAND: OPTIMALE VERBINDUNGEN AM BAHNHOF

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, VORSTANDSMITGLIED DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Die Stadt Gland hat den Bahnhof und den Bahnhofsbereich vollständig umgestaltet. Dabei wurden mit einer 8m breiten Unterführung und mehreren Begegnungszonen die Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr prioritär berücksichtigt. Die Unterführung verbindet die Ortsteile beidseitig der Bahnlinie und ermöglicht deren komfortable und sichere Querung. Die Umgestaltung und die Massnahmen wurden von den Behörden der Stadt Gland im Oktober 2024 anlässlich der Mini-Exkursion der Velokonferenz Schweiz vorgestellt.

Gland ist eine Stadt mit 14'250 Einwohnerinnen und Einwohnern zwischen den beiden grossen Agglomerationen Genf und Lausanne. Viele Pendelnde benutzen den Bahnhof auf ihrem Weg zur Arbeit. Die Bahnlinie führt durch das Siedlungsgebiet und trennt die Gemeinde in zwei Teile. Der Kanton Waadt, die SBB und die Stadt Gland haben den Umbau des Bahnhofs dazu genutzt, den Umsteigepunkt und auch die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dafür wurden in den letzten Jahren auch im Rahmen des Agglomerationsprogramms mehrere Dutzend Millionen Franken investiert. Die Ziele der Massnahmen sind, die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, das Umsteigen auf die Bahn zu verbessern und die Trennwirkung der Geleise zu vermindern.

Rund um den Bahnhof in Gland fallen zuerst die Tempo-30- und die Begegnungszonen auf. Dank der niedrigen Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge erreichen Fussgängerinnen und Velofahrer komfortabel und sicher den Bahnhof. Eine Velostrasse in Kombination mit der Tempo-30-Zone ermöglicht die vortrittsberechtigten und damit unterbrechungsfreien Fahrt. Velofahrende bewegen sich auch dank der grossen Velopiktogramme selbstsicher auf der Fahrbahn. Wer zu Fuss unterwegs ist, benutzt die von Bepflanzung gesäumten Gehwege, deren helle Farbe den Fussgängercharakter verstärkt. Die neue Gestaltung hat die Qualität der öffentlichen Räume erheblich verbessert.

Auf dem Bahnhofplatz geniessen die Fussgängerinnen und Fussgänger dank Begegnungszonen den Vortritt. Die Linien des öffentlichen Verkehrs sind nahe am Bahnhof positioniert. Nördlich und südlich der Bahngleise wurden grosszügige, überdachte Veloparkplätze errichtet, die es ermöglichen, das Velo in unmittelbarer Nähe der Perrons zu parkieren. Rund um den Bahnhof wurden insgesamt mehr als 300 Veloparkplätze errichtet. Die Gemeinde freut sich, dass diese Abstellmöglichkeiten von den Pendelnden sehr geschätzt werden.

Die Stadtpräsidentin Christelle Giraud-Nydegger erklärt, dass die Stadtverwaltung ihren Klimaplan insbesondere mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit Bepflanzungen im öffentlichen Raum umsetzt, um gegen Wärmeinseln

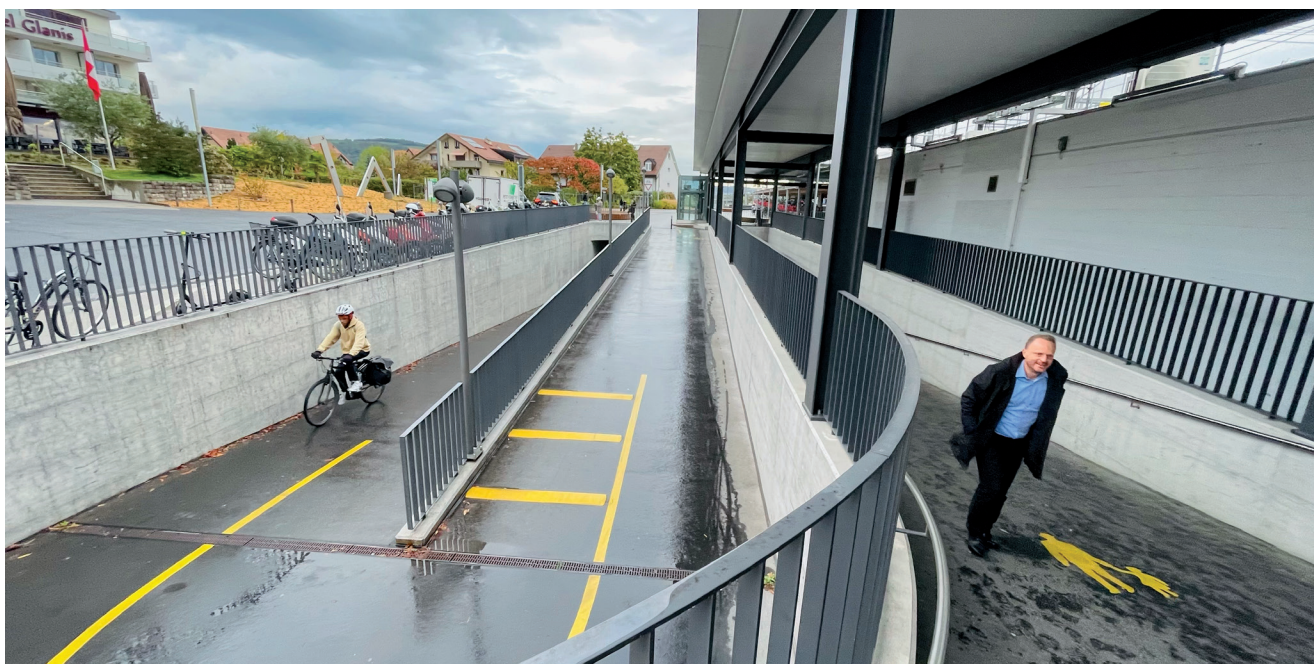


Abb. 1: Separate Rampen für Fuss- und Veloverkehr (Foto: Laurent Dutheil)

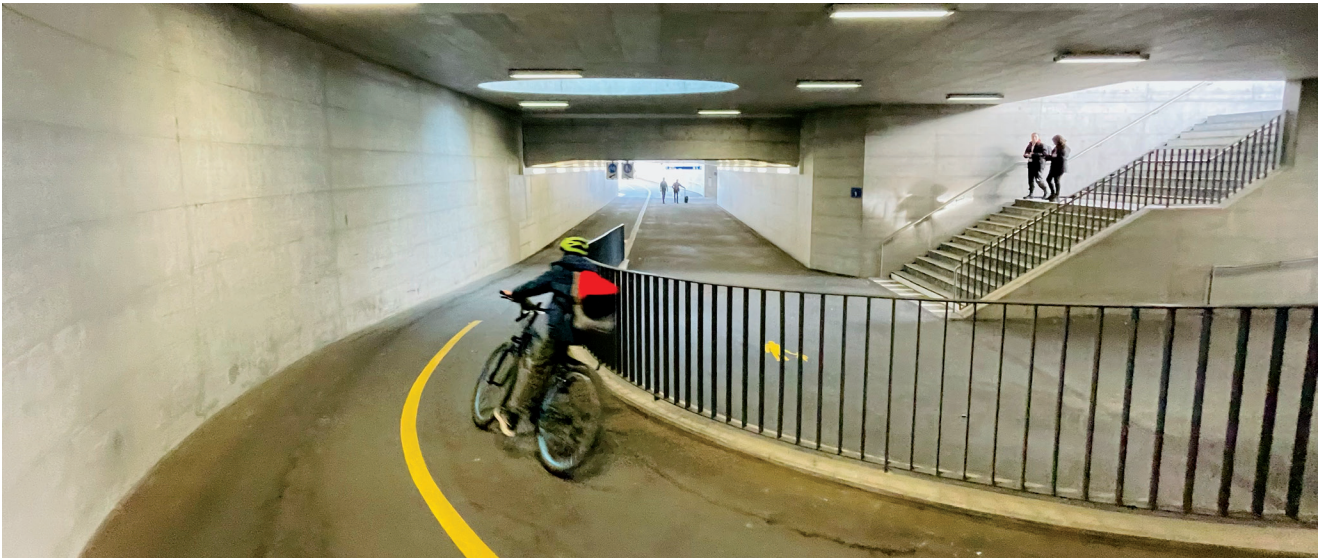


Abb. 2: Grosszügige, getrennte Bereiche für Fuss- und Veloverkehr (Foto: Laurent Dutheil)

anzukämpfen. Ranfiss Trujillo, Leiter der Abteilung Infrastruktur und Umwelt, und Valerian Biget, Leiter des technischen Büros zeigen, wie sie verschiedene Varianten der Verkehrsorganisation und unterschiedliche Geschwindigkeitsregimes getestet haben, bevor die endgültigen Massnahmen festgelegt wurden. In diesem flexiblen Prozess konnten die Vorschläge vor Ort im Dialog mit den verschiedenen Partnern wie der SBB und den kantonalen Dienststellen getestet werden. Ein Teil der Unterführung sowie die Zugänge zu den Perrons wurden von den SBB finanziert. Mit der Projektierung betraut wurden die Büros SD Ingenieure, Architram, biol Conseils und De Cérenville.

Die Bahnhofunterführung ist 8.00m breit. Von Norden ist sie über eine Velorampe mit einer Breite von 3.40m und einer Neigung von 6% erreichbar. Zu Fuss kann eine 3.50m breite, vom Veloverkehr getrennte Fussgängerrampe, eine Treppe oder ein Lift benutzt werden. Die südliche Rampe ist 6.00m breit, mit getrennten Bereichen für den Fuss- und Veloverkehr von je 3.00m und einer Neigung von ebenfalls 6%. In

der Unterführung steht Fussgängerinnen und Fussgängern aufgrund der hohen Umsteigefrequenzen eine grosszügige, 5.00m breite Fläche zur Verfügung. Der Zweirichtungsradweg ist 3.00m breit und mit einem abgeschrägten Randstein von der Fussverkehrsfläche abgetrennt. Die Zugänge zu den Bahnsteigen mit den Treppen und Aufzügen sind auf der Seite der Fussverkehrsfläche angeordnet. Damit können im gesamten Unterführungsbereich Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr vermieden werden. Die grosszügige Unterführung bietet auch eine komfortable Querung der Bahnlinie und verbindet die beiden Ortsteile.

Der Bahnhof Gland ist ein vorbildliches und nachahmenswertes Beispiel einer intermodalen Schnittstelle mit hoher Gestaltungsqualität. Dank der optimalen Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gefördert und der Bahnhof dient sowohl als Umsteigeort als auch als Verbindung von Ortsteilen.



Abb. 3: Neugestaltung Bahnhofplatz mit Veloparkierung (Foto: Laurent Dutheil)