



Jurybericht

FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2009

Patronat: Verband öffentlicher Verkehr VöV



FLUX – Goldener Verkehrsknoten

FLUX – Goldener Verkehrsknoten ist ein Preis, welcher jährlich von der PostAuto Schweiz AG und dem Verband öffentlicher Verkehr VÖV verliehen wird. In diesem Jahr findet die dritte Verleihung des FLUX – Goldener Verkehrsknoten statt.

Mit dem Preis werden Verkehrsknoten ausgezeichnet, welche sowohl aus Sicht der Kunden als auch aus betrieblicher und gestalterischer Sicht überzeugen. Der FLUX hebt den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette zwischen Verkehrsmitteln hervor. Ein jedes Jahr neu bestimmter Themenschwerpunkt garantiert die Darstellung von Verkehrsknoten in all ihren Facetten.

Der FLUX wird von der PostAuto Schweiz AG (Trägerschaft) und dem Verband öffentlicher Verkehr (Patronat) verliehen. Für die Selektion des Gewinners wird eine Fachjury beigezogen. Die Fachjury berücksichtigt die vordefinierten Beurteilungskriterien. Die Fachjury entscheidet unabhängig und neutral. Erster Preisträger war 2007 der neue Bahnhof von Visp.

Der FLUX hebt den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und die Wichtigkeit einer sichergestellten Transportkette zwischen Verkehrsmitteln hervor. Ein jährlich neu definierter Themenschwerpunkt berücksichtigt die vielen Facetten des übergeordneten Themas Verkehrsknoten und trägt dazu bei die Konzeption und Funktionsweise eines zeitgemässen Verkehrsknotens genauer zu beleuchten.

Für den FLUX kommen einerseits bereits realisierte Projekte, welche innerhalb der letzten fünf Jahre entstanden sind, in Frage. Andererseits können auch Projekte in Planung ausgezeichnet werden. Darüber hinaus sind auch Provisorien zugelassen, welche mindestens sechs Monate von Dauer sind. FLUX ist ein nationaler Preis. Die Projekte müssen in der Schweiz realisiert oder geplant sein. Mit der Preisverleihung wird die Standortgemeinde geehrt, die für die Konzeption des Verkehrsknotens mitverantwortlich war.

Der Preisträger erhält eine originalgetreue Kopie der Skulptur «FLUX – Goldener Verkehrsknoten». Ausserdem einen Beitrag von CHF 5'000.– für einen festlichen Anlass/Ausflug. Schliesslich darf die hinterlegte Marke «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» unentgeltlich verwendet werden. Der FLUX wird am «Movimento – Forum für Mobilität» verliehen.

Themenschwerpunkt 2009

Der FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2009 hat dieses Jahr den Themenschwerpunkt:

Inter- und Multimodalität bzw. Kombinierte Mobilität

Das allgemein gestiegene Verkehrsaufkommen insbesondere beim motorisierten Individualverkehr hat heute vielerorts zu Kapazitätsüberlastungen auf den

Strassen und negativen Externalitäten wie Flächenverbrauch, Lärm, Klimagasen, Unfällen und Luftverschmutzung geführt, welche im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung stehen. Ein Lösungsansatz dieser Probleme liegt in der intelligenten Verknüpfung der verschiedenen (Verkehrs-)Systeme für den Alltags- und den Freizeitverkehr – der Kombinierten Mobilität. Je nach Situation und Zweck werden dabei für eine Wegstrecke sich optimal ergänzende Verkehrsträger kombiniert genutzt. Die damit verfolgten Ziele reichen von der Gewinnung neuer Kundengruppen für die Transportunternehmen und der Erhöhung der Effizienz des vorhandenen Verkehrssystems bis zum umweltpolitischen Ziel der Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund.

Grosse Bedeutung für die kombinierte Mobilität kommt den Umsteigeorten zu, den Verkehrsknoten. Reibungslose und attraktive Umsteigebeziehungen zwischen allen Verkehrsträgern, optimale Anbindung an die verschiedenen Verkehrssysteme, standardisierte Nebenangebote (Einkaufen, Fahrrad- und Autoreparaturdienste usw.) und kundenfreundliche Fahrgast- und Mobilitätsinformationssysteme erhöhen die Attraktivität und Popularität der Intermodalität und fördern so eine nachhaltige Mobilitätskultur.

Mitglieder der Fachjury

Peter Vollmer, Jury-Präsidium
Verband öffentlicher Verkehr VÖV

Daniel Landolf
PostAuto Schweiz AG

René Böhlen
PostAuto Schweiz AG

Ulrich Weidmann
Institut für Verkehrsplanung und
Transportsysteme ETH Zürich

Esther Gingold
Procap (ehemals Invaliden-Verband)

Caroline Beglinger
Verkehrsclub der Schweiz

Dr. Hans Naef
Gesellschaft für Standortanalysen
und Planungen AG

Andreas Wirth
Kontur Projektmanagement AG

Robert Riesen
LineUp, Kommunikationsagentur

Nominationsverfahren

Für den FLUX 2009 nominierten die Mitglieder der Jury insgesamt 26 preiswürdige Verkehrsknotene. Die eingegangenen Vorschläge wurden von einem Ausschuss der Jury qualitativ bewertet und hinsichtlich ihrer Eignung zum Themenschwerpunkt des Flux 2009 überprüft. In einem nächsten Schritt wurden die Standortgemeinden angeschrieben mit der Bitte, ein Kurzdossier zu ihrem Knoten auszufüllen. Aufgrund dieser ersten Bewertung und den eingegangenen Kurzdossiers kamen folgende vier Knoten in die engere Wahl für den Flux 2009:

- Bahnhof Delsberg, Delsberg (JU)
- Bahnhof Dornach-Arlesheim, Dornach (SO)
- Zürich Flughafen, Kloten (ZH)
- Bahnhof Frauenfeld, Frauenfeld (TG)

Beurteilungskriterien

Grundlage für die Jurierung bildeten die Dossiers der Kandidaten sowie die Re-kognoszierung der vier Standorte. Anlässlich derselben war es den Mitgliedern der Jury möglich, sich vor Ort selber ein Bild zu machen und direkt mit Verantwortlichen das Gespräch zu suchen. Um eine transparente und nachvollziehbare Entscheidung zu gewährleisten, stützt sich die eigentliche Beurteilung der Verkehrsknoten auf nachvollziehbare Kriterien ab. Auf diesen Kriterien beruht auch die Dossierstruktur, d.h. die Kriterien gliedern sich in die drei Dimensionen:

■ Verkehr:

- Kombinierte Mobilität
- Langsamverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr

■ Raumentwicklung

- Orts- oder Stadtentwicklung
- Städtebau und Architektur

■ Prozess

- Organisation
- Verfahren
- Innovation

Preisträger 2009

Als Sieger hervor ging der Verkehrsknoten Bahnhof Frauenfeld, Frauenfeld (TG). Die Bewertung durch die Jury zeigt, dass das Kandidatenfeld, gemessen an den drei übergeordneten Kriterien, sehr nahe beisammen liegt. In der Diskussion wurde jedoch deutlich, dass der Verkehrsknoten Bahnhof Frauenfeld im Schwerpunktthema 2009 eine nahe am Optimum liegende Lösung bereithält und auch in den Themen Raumentwicklung sowie Prozess knapp vor den weiteren Mitbewerbern liegt.

FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2009

Bahnhof Delsberg, Delsberg (JU)



Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als durchschnittlich bis gut eingestuft.

Die Jury zeigt sich speziell von den Zahlen des Knotens beeindruckt. Seit der Fahrplanabstimmung und -verdichtung 2004 mit einem Leistungsausbau von 35% nahm die Zahl der Reisenden im SBB-Regionalverkehr um 70%, bei den regionalen Postautoverbindungen um 24% und bei den Stadtkursen um 70% zu. Mit Blick auf die konstante Einwohnerzahl von Delsberg kann von einer deutlichen Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Langsam- und öffentlichen Verkehr gesprochen werden.

Kritischer beschreibt die Jury die Situation hinsichtlich der kombinierten Mobilität. Nicht zuletzt infolge der räumlichen Voraussetzungen gestalten sich die Umsteigebeziehungen von der Bahn auf die Buslinien nicht ideal. So ist denn auch beim Bushof, welcher heute ohne Haltekanten auskommen muss und in Sachen Kapazität, Sicherheit und Komfort Defizite aufweist, Handlungsbedarf angezeigt. Dasselbe gilt gemäss der Jury für die Velo- sowie P+R Abstellplätze. Bemängelt wird von der Jury zudem die aufgrund der verwendeten Materialien relativ dunkel wirkende, niedrige Unterführung, welche die nördlich und südlich der Gleise liegenden Gebiete verbindet. Vor allem im Bereich des Personenlifts und der WC Anlage schafft diese eine eher ungemütliche Atmosphäre. Die Anordnung der WC-Anlagen in der Unterführung ist generell eher fragwürdig. Lob erfährt allerdings die gute Beleuchtung.

Anerkennend erwähnt die Jury, dass die kritischen Punkte von den Gemeindebehörden und den weiteren beteiligten Stellen erkannt wurden und an Lösungen gearbeitet wird. So soll nebst dem Ausbau des P+R Angebots, dem Bau einer Velostation und der Verbesserung der gleisquerenden Verbindungen (im Besonderen der Unterführung) ein neuer Bushof erstellt werden.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als gut eingestuft.

Die Gemeinde hat das Potential des Bahnhofquartiers als Entwicklungsschwerpunkt erkannt und unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen eine Entwicklung nach Innen zu fördern sowie das Quartier aufzuwerten und zu stärken. Vor allem die städtebaulich zweckmässige Lösung mit dem Herzstück der als Begegnungszone ausgestalteten Place de la Gare-Strasse vermag zu überzeugen. Der mit Naturstein und spielerischen Wasserfontänen strukturierte Bahnhofplatz vermittelt Charme. Mit den ihn umgebenden Geschäften, Restaurants und Cafés ist er beliebter und belebter Treffpunkt sowie Identifikationsträger für die Bevölkerung.

Die Place de la Gare-Strasse und der Bahnhofplatz bilden das Eingangstor zu Delsberg, ja sogar zum Kanton Jura. Positiv erwähnt von der Jury wird hierbei die Durchlässigkeit vom Perron 1 zur Stadt hin, welche dank der Begegnungszone (notabene der ersten im Kanton) erreicht wurde. Damit entsteht für aussteigende Passagiere eine angenehme Empfangssituation.

«Man fühlt sich willkommen und wohl auf dem Platz», so das Fazit der Jury. Die Situation funktioniert, und dies trotz des starken Anstiegs des Passagieraufkommens in den letzten vier Jahren.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als gut eingestuft.

So wurden die einzelnen Projekte wie Fahrplanausbau, Neugestaltung Bahnhof und Platz unter einer kohärenten und gesamtheitlichen Sichtweise auf die Stadtentwicklung abgestimmt.

Die Jury lobt das angemessene Verfahren, in dem alle Arbeiten partizipativ und etappiert angegangen wurden. Via Arbeitsgruppen und Spezialkommissionen sorgte man für den Einbezug aller Beteiligten – von den Behörden über die Transportunternehmen (z.B. Buschauffeure) bis zu den Anwohnern, den umliegenden Geschäften und den Reisenden – und Bedürfnisse.

Positiv erwähnt wird auch der engagierte Einsatz der Gemeinde Delsberg, welche mit ihrer Rolle eine Vorbildfunktion wahrnahm und wahrnimmt. Nebst einer umfassenden und klaren Kommunikations- und Informationspolitik hat dieser Umstand viel zur erfolgreichen Realisierung der angepackten Projekte beigetragen.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Bahnhof Delsberg ist zwar nicht allzu gross. Trotzdem hält die Jury fest, dass an diesem Verkehrsknoten mit bescheidenen Mitteln ein grosser Effekt erzielt werden konnte.

- + **Starkes Wachstum Passagierzahlen und Verlagerung des MIV auf LV und ÖV**
- + **Gelungene Ankunftssituation, wo man sich willkommen geheissen und wohl fühlt**
- + **Angemessenes Verfahren mit stark partizipativem Element und etappenweisem Vorgehen**
- **Kapazitäts-, Sicherheits- und Komfortdefizit beim Busbahnhof**
- **Unbefriedigende Situation betreffend den Velo- und P+R Abstellplätzen**



Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als gut eingestuft.

Die bis anhin unbefriedigende Situation mit über das ganze Bahnhofsgebiet verstreuten Haltestellen und dementsprechend langen Umsteigewegen wird markant verbessert. Die Jury zeigt sich positiv angetan vom kombinierten Perron für Bahn und Tram sowie dem unmittelbar daran anschliessenden Busterminal, welche im Ensemble für kürzest mögliche Umsteigebeziehungen sorgen. Die vorbildlich kurzen Wege werden zudem mit der neuen zentralen Personenunterführung direkt mit den beidseits der Gleise liegenden Quartieren verbunden.

Gefallen findet die Jury auch an den weiteren Projekten zur Stärkung der kombinierten Mobilität. So entstehen entlang den SBB Gleisen an den Ausfallachsen 250 neue Velostandplätze und, in optimaler Lage zu den Haltestellen des ÖV, 45 Park+Ride, Kiss+Ride sowie Taxistandplätze.

Kritik weckt bei der Jury das Fehlen eines Perronlifts. Der Bahnhof liegt mit seiner Grösse in der SBB-internen Definition nicht in jener Klasse, für welche eine solche Installation vorgesehen ist. Angesichts einer Situation wie in Dornach-Arlesheim stellt sich indessen die Frage, ob die Standards der SBB wirklich den künftigen Anforderungen der Reisenden genügend Rechnung tragen.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als durchschnittlich eingestuft.

Positiv bewertet wird die durch den Belag sowie Signaletik gekennzeichnete Begegnungszone am Bahnhof.

Die Jury sieht mit Blick auf die geplanten Kubaturen am Verkehrsknoten einen bedeutenden Schritt Richtung Stadt. Nichtsdestotrotz setzt sich das östlich der Gleise liegende Quartier hauptsächlich aus Einfamilienhäusern zusammen, welche der hohen Verkehrsgunst am Standort nur bedingt gerecht werden. Verdichtetes Bauen ist zwar gemäss Gemeindevertretern ein Thema, allerdings finde sich das grosse Potential eher in der weiteren Umgebung und Nachbargemeinden.

Die Jury sieht im Knoten eine Ingenieur-Lösung, welche nicht optimal in die umliegende Siedlung integriert oder an den Ort angebunden wurde. Es ist ein Bahnhof für Umsteiger und nicht für den Ort. Die Jury zweifelt, ob sich das Juradach des Busbahnhofs mit den standardisierten SBB-Dächern verträgt.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als gut eingestuft.

Die Jury lobt die mutige und pragmatische Beplanung über Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg. Mit zwei Kantonen, zwei Gemeinden und insgesamt 6 Bauherren präsentierte sich zu Beginn des Projekts eine anspruchsvolle Ausgangslage. Dieser wurde nicht nur mit einer einfachen, aber wirkungsvollen Projektorganisation begegnet, sondern sie wird auch als Potential für Ideen und Möglichkeiten wahrgenommen. Mit alle 1 bis 2 Monate stattfindenden gemeinsamen Projektsitzungen, einer flachen Hierarchie, gegenseitigem Verständnis auf allen Ebenen sowie grossem Einsatz konnten bis heute alle Hindernisse im Interesse aller Beteiligten und zum Nutzen der Öffentlichkeit umfahren werden. Und dies, wie die Jury positiv vermerkt, im vorgesehenen Zeitplan.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Dornach-Arlesheim ist nach Ansicht der Jury in erster Linie für Umsteiger und nicht für den Ort geplant worden, was sich im Eindruck der Jury, der Knoten sei ungenügend ins Siedlungsgefüge integriert, niederschlägt. Bezogen auf den Verkehr stellt der Knoten eine ausgesprochen gute Lösung dar, das städtebauliche Potenzial wurde aber nicht voll ausgeschöpft.

- + **Verkehrlich eine sehr gute Lösung mit kürzesten Umsteigebeziehungen**
- + **Innovative Lösungsansätze, u.a. mit dem Novum eines Kombiperrons für Bahn und Tram**
- + **Pragmatische Beplanung über Kantons- und Gemeindegrenzen hinweg**
- **Abstimmung von Städtebau, Nutzung und Verkehr ausbaufähig**
- **Verkehrsknoten wirkt wenig integriert und nicht in sich geschlossen**



Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als gut eingestuft.

Die Jury zeigt sich beeindruckt von den, für einen Verkehrsknoten dieser Dimension, welcher stetig gewachsen ist und allen Verkehrsträgern vom Velo über Bus und Bahn bis zum Flugzeug Platz bietet, spektakulär kurzen Umsteigebeziehungen. Die Jury würdigt dazu das seit jeher grosse Engagement des Flughafens für innovative Lösungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs. So wurde der Flughafen Zürich bereits 1980 als einer der weltweit ersten an das nationale Eisenbahnnetz angeschlossen. Mit dem grössten gedeckten Bushof der Schweiz und der Glattalbahnhof rückt nun auch die Region näher an den Flughafen. Der Erfolg zeigt sich gemäss der Jury darin, dass heute 60% aller Flugpassagiere mit dem ÖV zum Flughafen anreisen, was weltweit betrachtet der dritthöchste Wert ist. Gleichzeitig sind steigende Frequenzen im Airport Shopping zu verzeichnen. Dessen umfassendes Einkaufsangebot sowie weitere Dienstleistungen, welche am Knoten angeboten werden, erhöhen die Attraktivität des Umsteigens auf den Umweltverbund zusätzlich.

Die Signalistik gestaltet sich in den Flughafen Zürich- und SBB-üblichen klaren Sprachen. Die Jury ortet jedoch Verbesserungspotential im teilweise zu sparsamen Einsatz dieser Führungshilfen, was die Orientierung am Knoten erschwert. Kritisch betrachtet die Jury auch die funktionale Situation am Busterminal. Die Fusswege zu den Haltekanten befriedigen nicht restlos, da sie oft die Fahrlinie eines Busses kreuzen. Bemängelt wird im Weiteren die teils nicht benutzerfreundliche Anordnung der Infrastrukturen wie Billetautomaten und WC-Anlagen, welche die Wege für die Kunden unnötig verlängern.

Abschliessend ist die Jury der Ansicht, dass die am Knoten vorhandene Multimodalität zu wenig kommuniziert wird.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als gut eingestuft.

Die 1980 mit dem Bahnanschluss lancierte Entwicklung, den Flughafen Zürich besser an das öffentliche Verkehrsnetz anzubinden, wird mit den getroffenen Massnahmen konsequent weitergeführt, wie die Jury lobend bemerkt. Die neuentstehenden Mobilitätsbedürfnisse am Flughafen, welcher mittlerweile zu einem eigenständigen Wirtschaftsstandort angewachsen ist, können über die heute vorhandenen grossen Potentiale des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsknoten Flughafen Zürich befriedigt werden.

Eine positive Bewertung durch die Jury erfährt im Weiteren die geschaffene Belichtungssituation im 2004 in Betrieb genommenen Bahnhofterminal. Mit grosszügigen und hellen Räumen konnte eine überzeugende Lösung in das schon Vorhandene hinein gebaut werden.

Zwar lobt die Jury die Gestaltung des Busbahnhofs in Verbindung mit dem Car-Parking als grundsätzlich gelungen. Der dazu durchgeführte Wettbewerb hat ein formschönes und funktionales Dach sowie klare Achsen hervorgebracht. Jedoch ist die Jury der Meinung, dass trotz des hohen Gestaltungsniveaus ein etwas spartanisch wirkender Platz entstanden ist. Der Raum ist gross und wirkt wenig strukturiert.

Für die Jury steht zudem auch die Glattalbahnhof-Haltestelle etwas unklar in diesem grossen Raum und wirkt zur P+R Anlage hingedrängt.

Grundsätzlich ist die Jury der Meinung, dass das Gestaltungspotential (noch) zu wenig ausgeschöpft wird.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als durchschnittlich eingestuft.

Die Ausgangslage präsentierte sich grundlegend verschieden von den anderen drei nominierten Verkehrsknoten. Insbesondere was die Anzahl Beteiligter angeht, zeichnete doch die Flughafenbetreiberin Unique Flughafen Zürich AG alleine für die Realisierung der 5. Ausbautetappe, welche unter anderem auch den Bushof und das Bahnhofterminal beinhaltet, verantwortlich. Für die Realisierung der Glattalbahnhof-Haltestelle arbeitete man mit den Verkehrsbetrieben Glattal VBG zusammen. Die Verantwortlichen legten grossen Wert auf Qualität, so dass sämtliche Resultate Wettbewerbsverfahren oder Studienaufträgen entstammen.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Zürich Flughafen ist nach Meinung der Jury schwierig zu beurteilen. Im Vergleich mit seinen drei Mitstreitern stellen sich andere Rahmenbedingungen in Raum und Ressourcen.

- + **Konsequent weiterverfolgtes Ziel, den Flughafen besser an das ÖV-Netz anzubinden**
- + **Spektakulär kurze Umsteigebeziehungen für einen gewachsenen Knoten dieser Grösse**
- + **Architektonisch gelungener Busbahnhof**
- **Signalistik im Bereich Busbahnhof**
- **Multimodalität sollte prominenter kommuniziert werden**

FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2009

Bahnhof Frauenfeld, Frauenfeld (TG)



Verkehr

Angebot und Konnektivität werden von der Jury als gut eingestuft.

Die Jury lobt, dass mit dem Projekt «Bahnhof 2000» ein grosser Meilenstein für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden konnte. Neben steigenden Passagierzahlen wird ausserdem eine verstärkte Verlagerung des stadrinternen Zubringerverkehrs auf das Velo festgestellt. Der grosse Erfolg der getroffenen Massnahmen zeigt sich auch darin, dass bereits wieder Weiterentwicklungen und Umgestaltungen des Bahnhofs in Planung sind.

Betreffend der kombinierten Mobilität liegen die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsträger optimal zueinander, was kurze Umsteigebeziehungen ermöglicht, wie die Jury zufrieden feststellt. Die Reisenden werden am Knoten von einem guten Leitsystem empfangen und geführt. Die heute schon funktionierende Orientierung soll künftig mit einem Informationsangebot (Infopoint) noch gesteigert werden. Für sichere Wegbeziehungen sorgt die Trennung von MIV und Langsamverkehr auf dem Platz, welche mit der Abwicklung des MIV Durchgangsverkehrs über einen unterirdischen Kreisel möglich geworden ist. Nicht vollends zu überzeugen vermag die Behindertengerechtigkeit. Zwar wurde während der Planungsphase die regionale Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen konsultiert, nichtsdestotrotz kann die sich heute präsentierende Anlage nicht in allen Teilen als behindertengerecht bezeichnet werden.

Die für eine Stadt dieser Grösse beeindruckend grosse Anzahl an P+R und B+R Plätzen zeugt nach Meinung der Jury von Mut und Initiative der Planenden. Dass das Angebot nicht überdimensioniert ist, zeigt das in Planung stehende neue P+R Gebäude, welches nebst dem Ausbau der Autoparkplätze auch eine 50%ige Erhöhung der Velo-Abstellplätze vorsieht.

Dass der Verkehrsknoten funktioniert und auch Verkehrsspitzenzahlen mit hohem Publikumsaufkommen bewältigen kann, zeigt sich jeweils bei den verschiedenen Grossanlässen, welche jährlich in und um Frauenfeld stattfinden.

Raumentwicklung

Städtebau und Architektur werden von der Jury als gut eingestuft.

Für die Entwicklung am Standort findet die Jury nur lobende Worte. Die Attraktivität von Frauenfeld als Wohnstandort konnte gesteigert werden. Nach Auskunft der Stadtverwaltung spielte dabei die verbesserte Anbindung von Frauenfeld an den öffentlichen Verkehr eine wesentliche Rolle. Die Jury zeigt sich auch beeindruckt von der Innenverdichtung im Zentrum, welche in vollem Gange ist und eine weitere Attraktivitätssteigerung des Bahnhofgebiets sowie mehr Kunden für den öffentlichen Verkehr mit sich bringen wird.

Schon heute stellt der Bahnhofplatz als zentraler Raum von Frauenfeld das Zentrum, das Herz von Frauenfeld dar. Der Platz besitzt Charakter, die Platzgestaltung ist angenehm, man fühlt sich wohl am Standort. Die Stadt verfolgt denn auch die Idee, den Platz als Empfangsraum zu gestalten. Ankommende Reisende sollen am Bahnhofausgang künftig noch verstärkt abgeholt und willkommen geheissen werden.

Interessiert zeigt sich die Jury ob der aktuellen Diskussion, den Bahnhofplatz wieder mit mehr Strukturen zu versehen. Hat man während den letzten 20 Jahren sich bemüht, den Platz leer zu räumen, sind heute wieder Ränder und Kanten im Gespräch, um die einzelnen Verkehrsträger und ihre Fahrrouten besser kenntlich zu machen und gegeneinander abzutrennen.

Prozess

Innovation und Organisation werden von der Jury als sehr gut eingestuft.

Das mutige Konzept «Bahnhof 2000» mit dem ersten unterirdischen Kreisel der Welt bildete laut der Jury die Grundlage, gemeinsam mit den wichtigsten Partnern eine nachhaltige Entwicklung und Stärkung des Bahnhofquartiers sowie des öffentlichen Verkehrs in die Wege zu leiten. Einen zentralen Punkt für den Erfolg des Projekts stellt für die Jury die gesamtheitliche Betrachtung, mit dem Versuch, Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer rund um den Bahnhof und des gesamten Bahnhof-Perimeters zu erzielen, dar. Die Jury erachtet das Planungsverständnis, welches die Kontinuität ins Zentrum stellt und laufend Anpassungen und Verbesserungen am Knoten vorsieht, als fortschrittlich. Die Planungen selber weisen klar strukturierte Vorgehen mit Problemanalyse und Lösungsfindung auf und sind geprägt durch vorbildliche Zusammenarbeit und grosses Engagement aller Beteiligten.

Die Jury lobt im Weiteren die langfristige, substanzielle Sichtweise der Gemeinde, welche hilft, sich bietende Chancen und Zeitfenster nicht zu verpassen. Der Umgang mit den Militärarealen, welche ein gewaltiges städtebauliches Potential in sich bergen, wird bereits vorgespurt. Der Erfolg dieser Sichtweise zeigt sich schon heute, indem die geplanten Umgestaltungen des Bahnhofplatzes auf Basis der bestehenden Grundinfrastruktur und unter Beibehaltung und Erweiterung des bestehenden Konzepts möglich sind.

Zusammenfassung der Beurteilung

Der Verkehrsknoten Bahnhof Frauenfeld vermag in allen drei untersuchten Themenfeldern zu überzeugen und positioniert sich in einem starken Wettbewerbsfeld an der Spitze.

- + **ÖV Angebots-Ausbau sorgt für messbare Attraktivitätssteigerung von Frauenfeld (Arbeiten, Wohnen)**
- + **Optimale Lage der Verkehrsträger + zweckmässige Signaletik sorgen für kurze Umsteigebeziehungen**
- + **Grosszügiges B+R Angebot sorgt für Verlagerung des stadrinternen Zubringerverkehrs aufs Velo**
- + **Erfolgreiche Gestaltung des Bahnhofplatzes (Herz von Frauenfeld)**
- + **Gesamtheitliche, mutige und zukunftsgerichtete Planungen (z.B. «Bahnhof 2000»)**
- **Anlage heute nicht in allen Teilen behindertengerecht**