

G 12.008



**GESTALTUNG  
DER BAHNHOF- UND HALTESTELLENBEREICHE**

**SONDERNUMMER (NR.15)**

**DER ARBEITSBLÄTTER FÜR DIE ORTSPLANUNG**

**DEZEMBER 1988**

**Neben den technischen Erfordernissen und einem guten Verkehrsangebot trägt auch ein ansprechend gestalteter Haltestellen- und Bahnhofsbereich zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei. Das vorliegende Arbeitsblatt ist vor allem eine Beispielsammlung und soll als Anregung für gestalterische Massnahmen insbesondere an bestehenden Anlagen dienen. Daneben werden die wichtigsten Bestandteile der "idealen S-Bahnstation" in Erinnerung gerufen sowie Hinweise gegeben auf neuere Publikationen, die den technischen und planerischen Aspekt der Haltestellenbereiche und der Zugangswege behandeln.**

Gemeinsam herausgegeben von:

Zürcher Behördendelegation für den  
Regionalverkehr  
Arbeitsgruppe Zubringer

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)  
Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich  
Tel. 01-53 36 36

## Inhalt

	Seite
1. Einleitung	3
2. Die ideale S-Bahnstation	4
3. Gestaltungsbeispiele	6
3.1 Gebäude	6
3.2 "Urbane Dichte" im Stationsbereich; Bahnhofumgelände	8
3.3 Ueberdachungen	11
3.4 Unter- und Ueberführungen	12
3.5 Veloabstellmöglichkeiten	16
3.6 Verschiedene Nebenanlagen	17
3.7 Wegweisung, Information	18
4. Tram- und Bushaltestellen	19
5. Zusammenfassung	21
6. Literaturhinweise	22
7. Wichtige Adressen	24



## 1. EINLEITUNG

Im Zuge der Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der S-Bahn im Jahr 1990 wurden in vielen Gemeinden Massnahmen zur Verbesserung der Bahnhof- und Haltestellenbereiche geplant und ausgeführt. Angesichts der Fülle technischer, organisatorischer und finanzieller Probleme wurden mancherorts die gestalterischen Aspekte etwas vernachlässigt. Nachdem aber der Bahnhof häufig den ersten Kontaktpunkt mit einer Ortschaft bildet und sich relativ viele Leute dort mehr oder weniger lang aufhalten, lohnt es sich, einen gewissen gestalterischen (und finanziellen) Aufwand zu treiben.

Gemäss Art. 6 des Gesetzes über den Personenverkehr (PVG) übernehmen die Gemeinden eine aktive Rolle in der Erschliessung der Bahnhöfe und Haltestellen, sowie bei Publikumsanlagen, die über das Normalmass hinausgehen. Bereits ausgeführte Projekte, wie der Flughafenbahnhof, fanden gute Aufnahme bei den Benützern und werden allgemein geschätzt (Abb. 19). Das Projekt für den Bahnhof Zürich-Stadelhofen, hervorgegangen aus einem Wettbewerb, steht noch mitten in der Bauphase, hat aber bereits in einem weit über den Kanton hinausgehenden Kreis Beachtung gefunden (Abb. 1). Solche gestalterischen Leistungen können nicht zuletzt dazu beitragen, den Status des öffentlichen Verkehrs merklich zu heben.

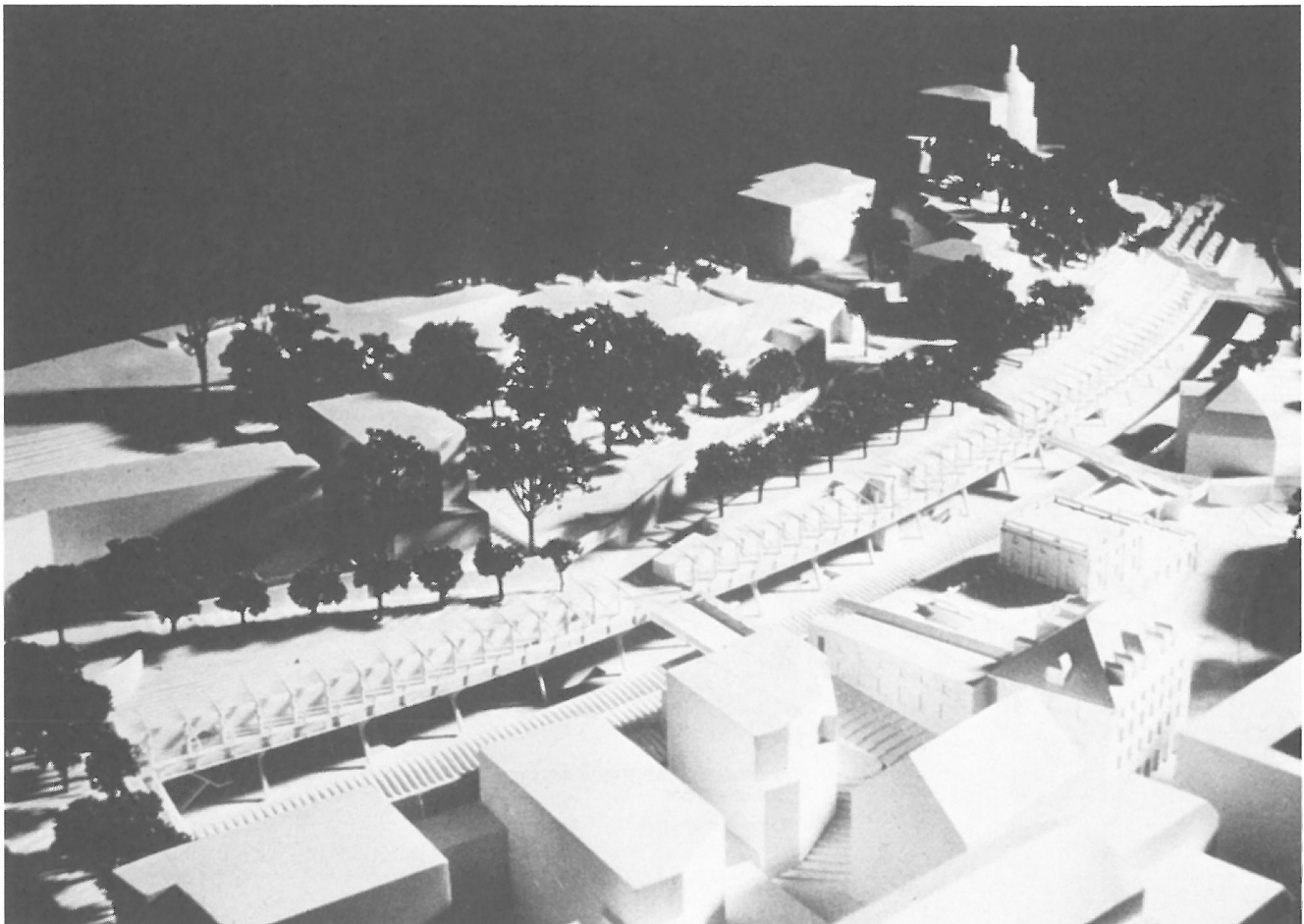


Abb. 1



## 2. DIE IDEALE S-BAHNSTATION

Das Planungsbüro E. Jud hat in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Zubringer der Behördendelegation und der RZU Forderungen an die "ideale S-Bahnstation" zusammengestellt (siehe "Zubringer zur S-Bahn", zusammenfassender Bericht). Die noch immer gültige Uebersicht sei diesem Bericht vorangestellt, denn noch wichtiger als eine gute Gestaltung sind einfache, sichere Betriebsabläufe und eine genügende Ausstattung mit Haupt- und Nebenanlagen.

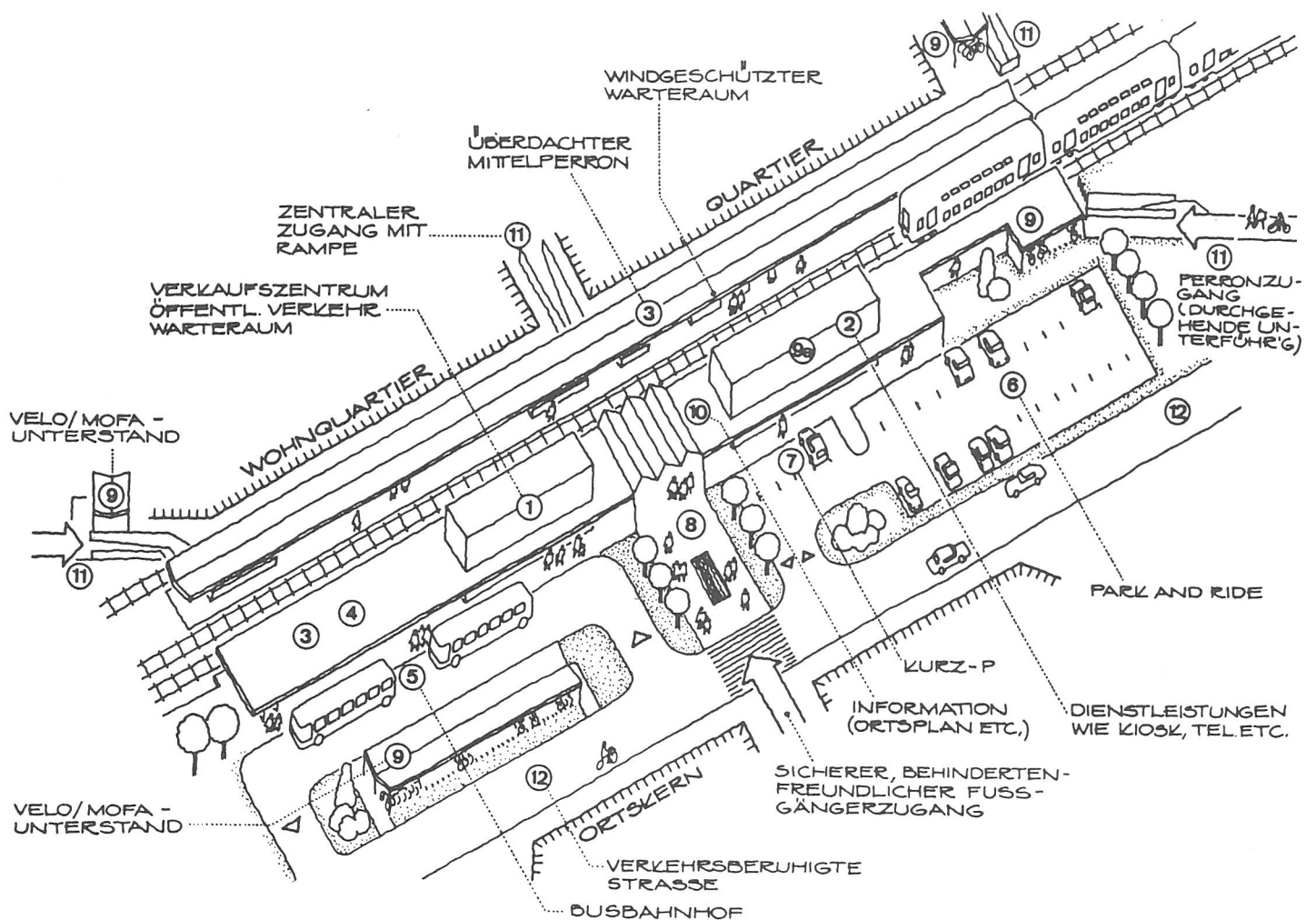


Abb. 2

## Erläuterungen zum Grobschema der idealen S-Bahn

Allgemein soll der Passagier - der "Kunde" - am Bahnhof bzw. an der S-Bahn-Station das Gefühl haben, willkommen, umsorgt und auch sicher zu sein. Der Bahnhof soll wenn möglich ein gut zugänglicher Treffpunkt mit starker Zentrumsfunktion in urbaner Dichte werden. Die Visitenkarte einer Gemeinde sind nicht nur Kirche, Schulhaus und Gemeindeverwaltung, sondern auch der Bahnhof, der oft mit wenig Mitteln (aber viel Phantasie) und lebender Bepflanzung zu einem Schmuckstück gestaltet werden kann. Die SBB schreiben sogar, auf dem Bahnhofvorplatz solle "ein Hauch von Grandezza" spürbar sein.

Das Aufnahmegebäude ① muss orts- und strassenseitig als Dienstleistungszentrum von Bahn und Bus erkennbar sein. Ueberdachungen ③ sind rund um das Aufnahmegebäude, auf den Perrons und über Busstationen grosszügig zu erstellen. Bei Regen sollte man den Umsteigeweg Bus-Bahn zurücklegen können, ohne je den Schirm öffnen zu müssen. Im Idealfall sollten auch die Umsteigewege Velo/Mofa-Bahn und P + R-Bahn überdeckt angeboten werden.

Warteräume sind mit Heizung, Schreibmöglichkeiten, evt. Kopierautomat usw. auszurüsten. Vom Hauptwarteraum aus sollte man direkt die Bahn- und Busperrons überblicken können. Eine direkte, wettergeschützte Verbindung von der Schalterhalle zur Perronunterführung ist erwünscht.

Den vier Hauptbereichen Bus ⑤, privater Motorfahrzeugverkehr ⑥⑦, Fussgänger ⑧ und Zweiräder ⑨ ist aus Gründen der Verkehrssicherheit wie auch der Attraktivität besonderes Augenmerk zu widmen. Namentlich sind sie baulich möglichst weitgehend zu trennen. Hierbei ist auch der Güterverkehr zu beachten, wobei in der Regel durch das Stückgut-Nachfolgekonzept (Cargo Domizil) für die Planung des Bahnhofbereichs eher neue Freiheiten entstehen, da die bisherigen Güterschuppen aufgehoben werden.

Für die Busstation ⑤ ist auf möglichst kurze Entfernung zu den Perrons bzw. zur Fussgängerunterführung, auf Sichtverbindung zu den Zügen und auf spätere allfällige Erweiterungsanforderungen zu achten. Wo erforderlich, sind auch das längerfristige Abstellen von Bussen und das gegenseitige Ueberholen zu gewährleisten.

Eine zentrale Plakatwand für die bahn- und busseitigen Informationen ist unter ⑩ aufgelistet. Zusätzliche dezentrale Informationen sind sehr erwünscht. Besonders wichtig sind hier klare Hinweise auf den Weg zur Busstation sowie auf Destinationen und Abfahrtszeiten der einzelnen Busse. Die zentralen Fussgängerachsen des Ortes ⑧, ⑪ sollten zum Bahnhof führen. Dabei ist eine attraktive und sichere Ueberquerung der "Bahnhofstrasse" ⑫ wichtig. Sie kann erreicht werden durch

- gut beleuchtete Fussgängerstreifen, womöglich mit Insel
- Lichtsignal mit Fussgängerbevorzugung
- bei wenig Strassenverkehr, was unbedingt anzustreben ist, mit aufgepflastertem Fussgängerbereich.

Für Behinderte sollten abgesenkte Gehwege bzw. Trottoirkanten, spezielle Telefonkabinen, WC's etc. vorhanden sein.

Auch die Hauptachsen für Velos und Mofas 11 sollten zum Bahnhof, im Gegensatz zu den Fussgängerachsen jedoch nicht unbedingt durch diesen hindurch führen. Werden Unterführungen für Fussgänger und Zweiräder vorgesehen, so müssen sie genügend breit, gut beleuchtet **und** für jeden Verkehrsteilnehmer klar markiert sein. Wo Rampen oder Treppen von Bahnsteigen in die Unterführung einmünden, sind aus Sicherheitsgründen gegebenenfalls Abschränkungen gegenüber dem Velo-/Mofa-Verkehr einzubauen.

### 3. GESTALTUNGSBEISPIELE

#### 3.1 Gebäude

In den letzten Jahrzehnten sind viele Bahnhofgebäude durch Neubauten ersetzt worden. Schöne alte Stationsbauten sollten deshalb - wenn immer möglich - als Zeugen einer Epoche erhalten und wiederhergestellt werden. (Abb. 2, 3).

Renovierter Bahnhof Uster. Zusätzliche Raumansprüche wurden in Nebengebäuden untergebracht.



Abb. 3

Beim Bahnhof Wetzikon wurden die fehlenden Vordächer ergänzt. Die zeitgemäss gestalteten Elemente passen recht gut zum Altbau. Die geleiseseitigen Vordachanschlüsse sind dagegen weniger überzeugend).



Abb. 4



Speziell in den 60er- und 70er-Jahren sind Bahnhofgebäude entstanden, die zwar meist eine beachtliche architektonische Qualität aufweisen, auf den Durchschnittsbetrachter aber, nicht zuletzt wegen ihrem Standort in einer meist kahlen Umgebung (Gleisanlagen, Umschlags- und Parkierungsflächen), eher abweisend wirken. Das Zusammenspiel mit einer geeigneten Begrünung (Abb. 5a) erhöht die Qualität der Gesamterscheinung. Für gestalterisch eher misslungene Gebäudeteile (Abb. 5b) kann auch eine Fassadenbegrünung ins Auge gefasst werden (Wilder Wein und Efeu benötigen keine Kletterhilfe und sind für flächige Begrünungen geeignet. Anemonen-Weinrebe, Gemeine Weinrebe, Glyzinie und Kletterrosen sind sehr dekorativ und besonders für die Begrünung einzelner Fassadenabschnitte geeignet). Auch Farben können eingesetzt werden. Metallteile und technische Einrichtungen müssen nicht immer grau gestrichen werden. Farbe und Begrünung sollen aber möglichst nicht nur Dekor bilden, sondern das Vorhandene ergänzen und mit ihm zusammenspielen.

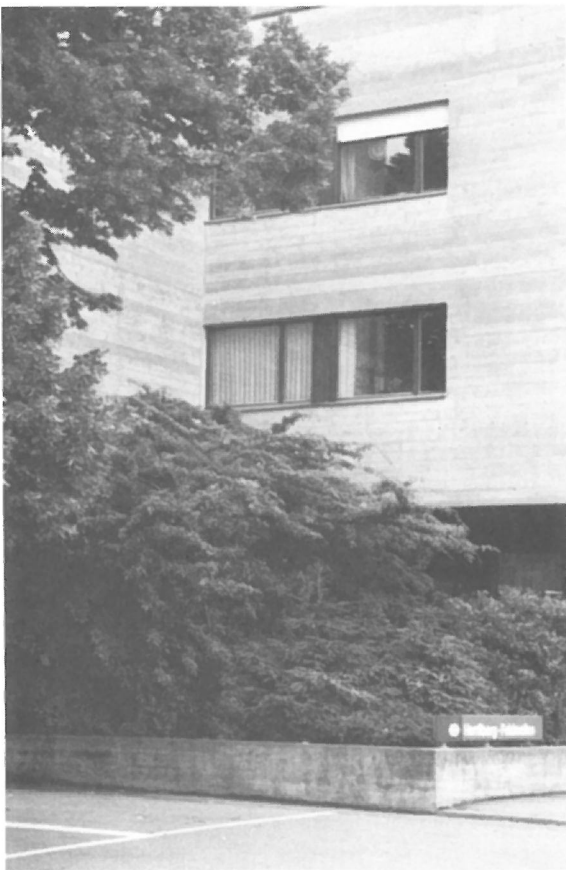


Abb. 5a

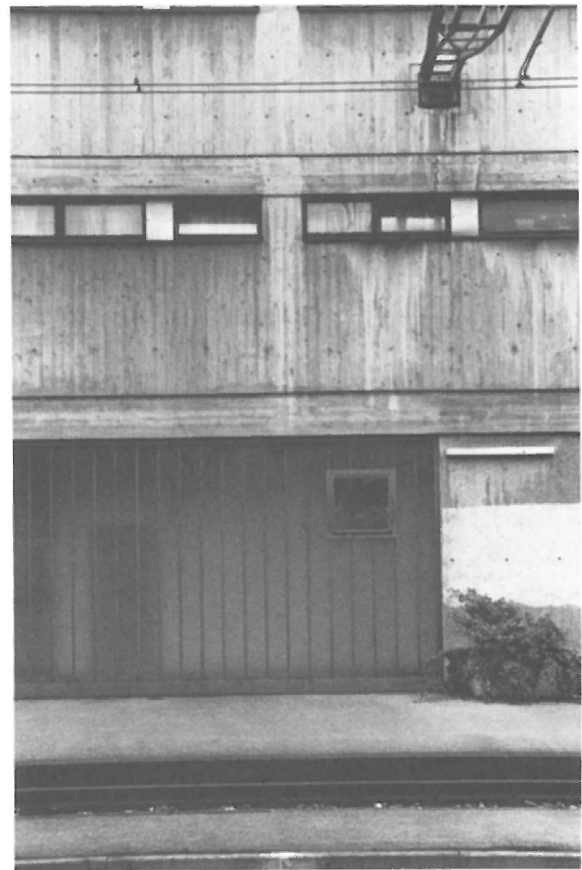


Abb. 5b

### 3.2 "Urbane Dichte" im Stationsbereich; Bahnhofumgelände

Gemäss Idealvorstellung der Betriebe des öffentlichen Verkehrs soll der Bahnhof ein gut zugänglicher Treffpunkt mit starker Zentrumsfunktion sein. Im Bahnhof selbst oder in dessen Nahbereich sind deshalb möglichst viele Dienstleistungen (Post, Telefon, Kiosk, Restaurant, Bank, Läden etc.) anzusiedeln. Damit können auf dem Arbeitsweg oder auf dem Ausflug im Vorbeigang die verschiedensten Besorgungen erledigt werden. (Abb. 5, 6). Im Idealfall wird das Bahnhofsgelände zu einem städtebaulichen Anziehungspunkt. Viele Gemeinden haben dies erkannt und städtebauliche Wettbewerbe durchgeführt oder Studien-Aufträge vergeben. In geeigneten Fällen kann sogar an Geleiseüberbauungen gedacht werden. Die SBB stehen solchen Vorstössen grundsätzlich positiv gegenüber.



Abb. 6



Der SZU-Bahnhof Adliswil ist ein gestalterisch überdurchschnittlich gutes Beispiel. Aber auch dem Anliegen der "urbanen Dichte" ist man nachgekommen. Als Ergänzung zu den angrenzenden Grossverteilern und Detailgeschäften sind im Bahnhofgebäude eine Apotheke, ein Reisebüro, ein Sportgeschäft, ein Blumenladen, Coiffeur, Kiosk, Büros sowie ein Restaurant mit Terrasse untergebracht. Adliswil hat damit die Chance genutzt, das Zentrum ohne Inanspruchnahme von zusätzlichen Landflächen aufzuwerten.

Abb. 7



Sogar "Güter-Schuppen" lassen sich architektonisch gut gestalten. Auch der Forderung nach "urbaner Dichte" ist man bei diesem Beispiel in Uster nachgekommen (Büros und Wohnungen als Zusatznutzungen). Das lichtdurchlässige Vordach dient als Lärmschutz gegen oben.

Abb. 8

Nicht nur das Aufnahmegebäude und die angrenzende Bebauung, sondern auch der öffentliche Freiraum, der Bahnhofplatz, soll gut gestaltet sein. Wichtigste Elemente sind der Bodenbelag, Bäume und begrünte Flächen, künstlerischer Schmuck, Wasserflächen, Beleuchtung und die sogenannte Möblierung wie Bänke, Kleinbauten usw. (Abb. 9a-d, 10, 11).

**Hinweis: Das Problem der Bahnhofplatzgestaltung wird sich in nächster Zeit in etlichen Gemeinden stellen, weil ab 1990 das Busnetz stark erweitert wird und die dafür notwendigen Stellplätze bereitzustellen sind.**

Bahnhofplatzgestaltung mittels Bodenbelägen, Beleuchtung, Bepflanzung...

(Meilen)



Abb. 9a



mit besonnten und beschatteten  
Sitzgelegenheiten, künstlerischem  
Schmuck...

(Meilen)



Abb. 9b

Wasserflächen, Brunnen...

(Opfikon)



Abb. 9c

ansprechend gestalteten Neben-  
bauten - und natürlich verkehrsbe-  
ruhigt!

(Wetzikon)



Abb. 9d

Der Hardplatz in Zürich (Tram-schleife, Busstation) ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie ohne modische Elemente und die üblichen Blumenrabatten eine gute und originelle Wirkung erzielt werden kann.



Abb. 10

In Opfikon wurde die in einem Einschnitt liegende SBB-Haltestelle überdeckt und teilweise begrünt. So konnte Platz gewonnen werden für eine öffentliche Grünanlage mit Kinderspielflächen und eine kleine Park and Ride-Anlage. Leider wurden die Perronabgänge und die Station selbst nicht entsprechend grosszügig gestaltet.



Ab. 11

### 3.3 Ueberdachungen

Ueberdachungen tragen wesentlich zur Komfortverbesserung im Ein-, Aus- und Umsteigebereich bei. Wichtig bei der Gestaltung ist vor allem, dass die überdachten Flächen nicht zu dunkel werden. Durch geeignetes Bedachungsmaterial oder mittels Oeffnungen soll dem Tageslicht der Zutritt ermöglicht werden. (Abb. 8, 9c, 9d, 12, 38)

Glasdächer über dem Eingang zur SBB-Station Opfikon.



Abb. 12

### 3.4 Unter- und Ueberführung

Unterführungen gehören zu den wichtigsten, da häufig benutzten Elementen der Bahnhofsbereiche. Weil gegen Unterführungen ein teilweise berechtigter Widerstand besteht, müssen sie besonders sorgfältig konzipiert und gestaltet werden. Unterführungen müssen in erster Linie übersichtlich (Orientierung, soziale Kontrolle) und gut beleuchtet sein.

Auch hier ist jede Möglichkeit zu nutzen, Tageslicht einfallen zu lassen. Beleuchtete Vitri-  
nen wirken freundlicher als kahle Wände. Bei bestehenden Unterführungen fehlen häufig Rampen. Für die Benutzung durch Invalide oder Kinderwagen sind wo immer möglich ergänzende Rampen oder notfalls Lift anzubringen (Abb. 13-21).

Eine gewisse Grosszügigkeit ist notwendig. Ein enger Zugang wirkt abweisend.



Abb. 13

Grosszügige, spannungsvolle Wegführung zur Unterführung.

(Hardplatz, Zürich)



Abb. 14





Abb. 15

In Langnau wurde mit einem Kunstgriff erreicht, dass sich der Benutzer der Unterführung nicht eingeeengt fühlt. Zusammen mit der Landschaftsmalerei wird die Illusion bewirkt, dass sich der Benutzer nicht in einer Unterführung, sondern auf einer Brücke befindet.



Abb. 16

Grosszügige Treppenanlage mit WC-Anlage beim Bahnhof Uster.

Die Unterführung beim Bahnhof Meilen ist grosszügig dimensioniert, Fussgänger- und Veloverkehr sind getrennt.

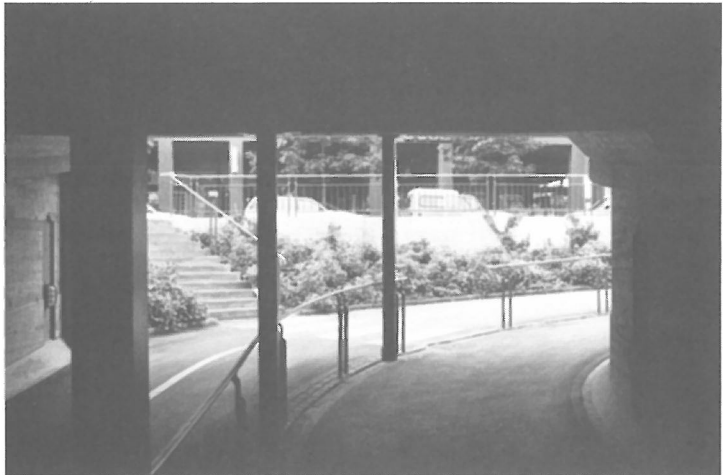


Abb. 17

Mit einem raffinierten baulichen Kunstgriff wird eine Beengung vermieden, trotz knappen Perronmassen.

(SZU-Station Langnau)

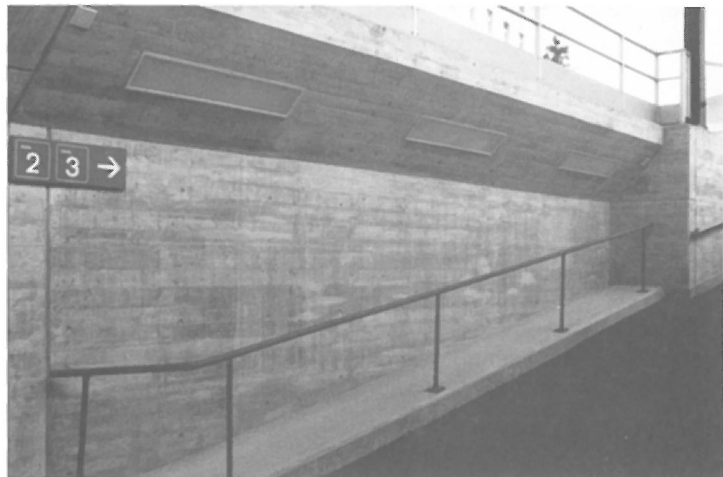


Abb. 18

Wo aus Platzgründen die Anlage von Rampen nicht möglich ist, sind, insbesondere für Invalide, Lifte vorzusehen.

(Flughafenbahnhof Kloten. Weiteres Beispiel: SZU-Station Adliswil)



Abb. 19



Abb. 20a

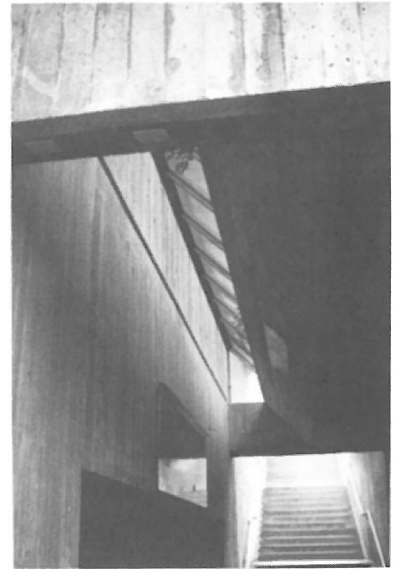


Abb. 20b

Alle Möglichkeiten, Tageslicht in Unterführungen zu richten, sind zu nutzen.  
(links Wetzikon, rechts Adliswil)



Abb. 21

Schaukasten und Vitrinen machen Unterführungen freundlicher und attraktiver. Sie können ins Beleuchtungskonzept einbezogen werden.



Abb. 22

Ueberführungen sind extrem der Witterung ausgesetzt. Mindestens ein Windschutz ist daher sehr erwünscht. Dieses ansprechend gestaltete Beispiel befindet sich beim Bahnhof Adliswil.

### 3.5 Veloabstellmöglichkeiten

Die früher üblichen Normveloständer mit Eternitdächern tragen nicht zu einem erfreulichen Erscheinungsbild bei, ebensowenig wie wilde "Velodeponien". Mit etwas Fantasie lassen sich Abstellmöglichkeiten gestalten, die zu einem guten Erscheinungsbild beitragen. (Abb. 23-26)



Abb. 23

Fehlende, falsch situierte oder zu klein bemessene Veloabstellmöglichkeiten führen zu solchen Bildern.



Abb. 24

Einfache, gut situierte Veloeinstellmöglichkeit. Solche Anlagen sind in Etappen realisierbar. (Meilen)



Abb. 25

Etwas aufwendigere Gestaltung in einer Kernzone. (Küsnacht)



Abb. 26

Abschliessbare Anlage als zusätzliche Dienstleistung. (Uster)

Eine weitere hilfreiche Ergänzung bei Veloabstellanlagen sind Kleingarderobenkasten mit Pfandschlössern für Helm, Regenschutz etc.



### 3.6 Verschiedene Nebenanlagen

Geschützte Wartehallen auf den Perrons, WC-Anlagen, Telefonboxen, Sitzgelegenheiten u.ä. gehören zum Sollbedarf jeder grösseren Haltestelle. Sind diese Infrastruktureinrichtungen noch ansprechend gestaltet, ist ein weiterer Schritt zur idealen Station getan (Abb. 27-29).



Abb. 27a



Abb. 27b

Vorbildliche Umsteigemöglichkeit Bahn/  
Bus. Perrondach plus .....

..... windgeschützter Warteraum, Billet-  
automat, Telefonkabine in ansprechend  
gestaltetem Gebäude. (Wetzikon)



Abb. 28

Gut gestaltete Perronmö-  
blierung. Auf diese Art ist  
auch die Produktreklame,  
auf die die SBB nicht ver-  
zichten wollen, annehmbar  
gelöst.



Abb. 29

Noch besser als die Lö-  
sung in Abbildung 28 ge-  
fällt uns diese Reklame-  
säule. Die ästhetisch frag-  
würdigen Reklamewände  
mit langen Abwicklungen  
können so vermieden wer-  
den. (Siehe auch Abb. 11)

### 3.7 Wegweisung, Information

Da sich in Stationsbereichen häufig Ortsfremde aufhalten, ist eine gut lesbare und gestalterisch einwandfreie Wegweisung besonders wichtig. Klare Vorstellungen darüber bestehen bei der SBB. Eine Art Normalie ("schwarzes Buch") enthält Pictogramme und ähnliches. Im Interesse einer Vereinheitlichung wird diese Grundlage auch anderen Transportunternehmungen zur Verfügung gestellt (sinnvollerweise sollte der Zürcher Verkehrsverbund [ZVV] dort die Federführung übernehmen). Die SBB planen zudem die Einrichtung von Info-Ecken in allen Bahnhöfen.

Ausserhalb der Haltestellenbereiche, insbesondere auf Fusswegen, fehlt heute eine einheitliche Wegweisung zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel. Am verbreitetsten sind die gelben Wegweiser der ZAW.

Gute Orientierungsmöglichkeit an verschiedenen SZU-Bahnhöfen: Karte des Ausflugsgebiets, Ortsplan; dazu gehört auch der Fahrplan der regionalen Verkehrsmittel.



Abb. 30



Abb. 31

Übersichtliche Information für den Automobilisten im Bahnareal.



Abb. 32

Mit Humor und Fantasie lassen sich sogar die notwendigen Informationen auf gestalterisch ansprechende Weise an den Mann bringen. (Langnau)

## 4. TRAM UND BUSHALTESTELLEN

Auch Tram- und Bushaltestellen bedürfen einer sorgfältigen Planung. Neben der guten Zugänglichkeit (Anschluss an ein geeignetes Wegnetz) ist vor allem der Sicherheit und dem Witterungsschutz Beachtung zu schenken. Je nach örtlicher Situation kann auch bei Haltestellen die Anlage von geeigneten Veloabstellmöglichkeiten notwendig sein. Zu einer vollständig ausgestatteten Haltestelle gehören ferner Fahrplan, Sitzmöglichkeiten, Abfallkorb, eventuell Briefkasten und Ortsplan.

In vielen Fällen genügt eine Normwartehalle den gestalterischen Ansprüchen. (Abb. 33). In schützenswerten Ortskernen, in der Nähe von Schutzobjekten oder bei besonderen baulichen oder topographischen Verhältnissen ist ein gewisser Mehraufwand angebracht. In solchen Fällen ist auch die Kombination mit anderen Bedürfnissen zu prüfen (Öffentliches WC, Gerätedepot des Bauamtes, EW- oder Telefonverteilanlagen, Telefonzelle etc.). (Abb. 33-38)



Abb. 33

Normwartehalle für unproblematische Umgebung geeignet.  
(Küsnacht)



Abb. 34

Einfache Wartehalle mit Telefonkabine in Kernzone. Gute Begrünung.  
(Küsnacht)



Abb. 35

Einfache Wartehalle an bestehendes Gebäude angelehnt.  
(Küsnacht)

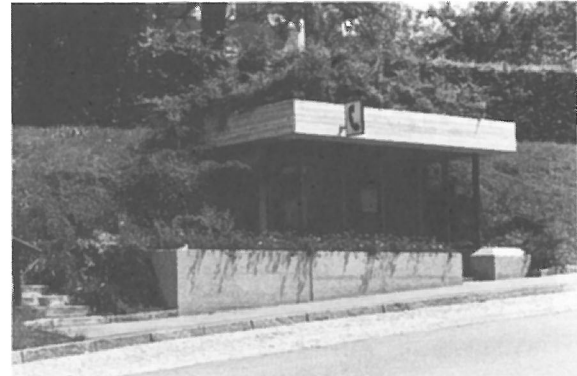


Abb. 36

Für die spezielle Situation (Hanglage) konzipierte Anlage.  
(Küsnacht)

Einfache Konstruktion, aber gut in sorgfältig gestaltete Umgebung integriert (Begrünung, Bodenbelag, Sitzgelegenheit im Freien).

(Meilen)

Abb. 37



Ueberzeugend gestaltete Busstation mit Ueberdachung des Abganges in die Personenunterführung. Die Elemente werden nachts von innen beleuchtet.

(Tiefenbrunnen)

Abb. 38



Fast als Raumplastik in Erscheinung tretend, aber dennoch zweckmässig: Wartehalle bei der Tramschlaufe Zürich /Hardplatz.

Abb. 39



## 5. ZUSAMMENFASSUNG

Wenn die S-Bahn im Jahr 1990 ihren Betrieb aufnimmt, stehen die dafür notwendigen bahnseitigen Einrichtungen und Verbesserungen zur Verfügung. Die Aufgaben der SBB enden jedoch am Aufnahmegebäude. Das weitere Bahnhofumfeld gehört nicht mehr zu ihrem Aufgabenbereich, sondern ist Sache der jeweiligen Standortsgemeinde.

Gemäss Art. 6 des Gesetzes über den Personenverkehr (PVG) übernehmen die Gemeinden in der Erschliessung der Bahnhöfe und Haltestellen sowie der Publikumsanlagen, die über das "Normalmass" hinausgehen, eine aktive Rolle.

Der Bahnhof als Visitenkarte der Gemeinde verdient einen vermehrten gestalterischen Aufwand. A und O einer Haltestellenanlage sind einfache, sichere Betriebsabläufe und eine genügende Ausstattung mit Haupt- und Nebenanlagen.

In vielen Gemeinden sind diese technischen Probleme bereits in Angriff genommen worden. Der gestalterische Teil ist dabei aber gelegentlich noch etwas zu kurz gekommen. Das vorliegende Arbeitsblatt will anhand von Beispielen aus dem Kanton Zürich Anregungen vermitteln, was in diesem Bereich unternommen werden könnte, wie etwa in Bezug auf die Sanierung von schönen, aber alten Bahnhofgebäuden, die Ergänzung mit Nebengebäuden und Vordächern, oder die Gestaltung von Bahnhofplätzen, Unter- und Ueberführungen, Veloabstellanlagen usw.

Zunehmende Bedeutung erhalten mit der Entfaltung des Verkehrsverbundes die Bushaltestellen. Auch dazu stellt dieses Arbeitsblatt einige Beispiele vor. Im Anhang finden sich zudem eine Zusammenstellung der neuesten Literatur zu diesem Thema sowie die Adressen von Stellen, die bei der Inangriffnahme von Massnahmen kontaktiert werden können.



## **6. LITERATURHINWEISE**

### **"Zubringer zur Zürcher S-Bahn" Oktober 1985**

Zusammenfassender Bericht der Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr, Arbeitsgruppe Zubringer

Inhalt:

Fussgänger, Radfahrer, Bus und PW in ihrer Funktion als Zubringer zur S-Bahn. Allgemeine Grundlage wie Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten, Einzugsbereiche, Flächenbedarf etc. Projektierungshilfe für S-Bahn-Stationen.

Erhältlich bei:

Regionalplanung Zürich und Umgebung  
Seefeldstrasse 329. 8008 Zürich  
Tel. 01 53 36 36

### **"Gestaltung von Zugängen zu den Haltestellen und Bahnhöfen" (erscheint voraussichtlich Dezember 1988)**

Verkehrstechnisch-betriebliche Belange

Inhalt:

Fussgängergeschwindigkeit, Einzugsbereiche, Haltestellenanlagen im Strassenraum und Bahnhofvorplätze, Dimensionierung von Haltestellen, Sicherheitsaspekte etc.

Erhältlich bei:

ARF Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger  
Geschäftsstelle  
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich  
Tel. 01 47 62 40

### **"Bahn höflich" Mai 1988**

Inhalt:

Geplante gestalterische und organisatorische Verbesserung der Stadtzürcher Bahnhofbereiche

Erhältlich bei:

Stadtplanungsamt der Stadt Zürich  
Amtshaus V, Postfach, 8023 Zürich  
Tel. 01 216 27 22

**"Bahnhof Plus"**  
**1987**

Inhalt:

Beispiele, wie Bahnhöfe und Haltestellen attraktiver gemacht werden können.

Erhältlich bei:

Regionalplanung beider Basel  
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal  
Tel 061 96 59 33

**"Park and Ride-Anlagen an Bahnhöfen des Regionalverkehrs"**  
**November 1985**

Arbeitsblätter für die Ortsplanung Nr. 13

Inhalt:

Stellenwert von Park and Ride und Voraussetzungen dafür.  
Verhalten der Park and Ride-Benützer, Projektierung, Finanzielles, Empfehlungen an die Standortgemeinden, Beispiele.

Erhältlich bei:

Regionalplanung Zürich und Umgebung  
Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich  
Tel. 01 53 36 36

**"Grundlagen für die Herrichtung von Park and Ride-Anlagen an S-Bahnstationen im Kanton Zürich"**

Technischer Bericht, September 1987

Inhalt:

Die Anlagen von Park and Ride-Abstellplätzen, Benützungsordnung, Trägerschaft und Finanzierung, planungsrechtliche Voraussetzungen, Park and Ride-Angebot

Erhältlich bei:

Regionalplanung Zürich und Umgebung  
Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich  
Tel. 01 53 36 36

## 7. WICHTIGE ADRESSEN

Massnahmen im Bahnhofbereich verlangen eine enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, Verkehrsunternehmungen und Privaten. Folgende Stellen sind Ihnen bei der Weiterbearbeitung gerne behilflich.

Die Behördendelegation für den Regionalverkehr hat einen Berater für die Verbesserung von Bahnstationen eingesetzt. Er steht den Standortgemeinden für Auskünfte und Grobanalysen gratis zur Verfügung:

Planungsbüro Jud  
Dipl. Ing. ETH/SVI/FITE  
Bolleystrasse 29, 8006 Zürich  
Tel. 01 69 11 44

H.B. Barbe, Technischer Leiter der RZU, ist Präsident der Arbeitsgruppe Zubringer. Er vermittelt gerne die Kontakte zum "Bahnhof-Berater" und steht ebenfalls für Auskünfte zur Verfügung. Im Technischen Büro der RZU wurden insbesondere Fragen im Zusammenhang mit Park and Ride behandelt.

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)  
Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich  
Tel. 01 53 36 36

Zuständige Stelle für Probleme im Zusammenhang mit dem Ausbau von Bahnanlagen ist die:

SBB Kreisdirektion III  
Bauabteilung  
Kasernenstrasse 95/97, 8004 Zürich  
Tel. 01 245 31 11

(Ab Ende 1988 Sektion  
Planung und Koordination)

Für Fragen im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton Zürich steht der ZVV zur Verfügung:

Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)  
Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich  
Tel. 01 311 39 39

13.9.1988/Go/sb/vpRZU005