GESTALTUNG

DER BAHNHOF- UND HALTESTELLENBEREICHE

SONDERNUMMER (NR. 15)

DER ARBEITSBLÄTTER FÜR DIE ORTSPLANUNG

DEZEMBER 1988

Gemeinsam herausgegeben von:

Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr
Arbeitsgruppe Zubringer

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)
Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich
Tel. 01-53 36 36
<table>
<thead>
<tr>
<th>Inhalt</th>
<th>Seite</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Einleitung</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Die ideale S-Bahnstation</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Gestaltungsbeispiele</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1 Gebäude</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>3.2 &quot;Urbane Dichte&quot; im Stationsbereich; Bahnhofumgelände</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3 Ueberdachungen</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>3.4 Unter- und Ueberfahrungen</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>3.5 Veloabstellmöglichkeiten</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>3.6 Verschiedene Nebenanlagen</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>3.7 Wegweisung, Information</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Tram- und Bushaltestellen</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>5. Zusammenfassung</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>6. Literaturhinweise</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>7. Wichtige Adressen</td>
<td>24</td>
</tr>
</tbody>
</table>
1. EINLEITUNG


Abb. 1
2. DIE IDEALE S-BAHNSTATION


Abb. 2
Erläuterungen zum Grobschema der idealen S-Bahn


Für die Busstation 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 gegen seitige Ueberholen zu gewährleisten.


- gut beleuchtete Fussgängerstreifen, womöglich mit Insel
- Lichtsignal mit Fussgängerbenvorzugung
- bei wenig Strassenverkehr, was unbedingt anzustreben ist, mit aufgepflaster-tem Fussgängerbereich.
Für Behinderte sollten abgesenkte Gehwege bzw. Trottoirkanten, spezielle Telefonkabinen, WC’s etc. vorhanden sein.

Auch die Hauptachsen für Velos und Mofas sollten zum Bahnhof, im Gegensatz zu den Fussgängerräumen 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 Abschräkungen gegenüber dem Velo-/Mofa-Verkehr einzubauen.

3. GESTALTUNGSBEISPIELE

3.1 Gebäude


Renovierter Bahnhof Uster. Zusätzliche Raumansprüche wurden in Nebengebäuden untergebracht.

Abb. 3


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 Fassadenbegrün-
nung ins Auge gefasst werden (Wilder Wein und Efeu benötigen keine Kletterhilfe und
sind für flächige Begrünungen geeignet. Anemonen-Weinrebe, Gemeine Weinrebe, Gly-
zinie 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 Be-
grünung sollen aber möglichst nicht nur Dekor bilden, sondern das Vorhandene ergän-
zen und mit ihm zusammenspielen.

Abb. 5a

Abb. 5b
3.2 "Urbane Dichte" im Stationsbereich; Bahnhofsgelände


Abb. 6


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, Be- pflanzung...

(Meilen)

Abb. 9a
mit besonnten und beschatteten Sitzgelegenheiten, künstlerischem Schmuck...

(Meilen)

Abb. 9b

Wasserflächen, Brunnen...

(Opfikon)

Abb. 9c

ansprechend gestalteten Nebenbauten - und natürlich verkehrsbe-ruhigt!

(Wetzikon)

Abb. 9d
Der Hardplatz in Zürich (Tramschleife, 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 Kinderspielplätzen und eine kleine Park and Ride-Anlage. Leider wurden die Perronabgänge und die Station selbst nicht entsprechend grosszügig gestaltet.

Ab. 11

3.3 Überdachungen

Überdachungen 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 Öffnungen 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 Überführung

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.


Abb. 13

Grosszügige, spannungsvolle Wegführung zur Unterführung.

(Hardplatz, Zürich)

Abb. 14
In Langnau wurde mit einem Kunstgriff erreicht, dass sich der Benützer der Unterführung nicht eingeengt fühlt. Zusammen mit der Landschaftsmalerei wird die Illusion bewirkt, dass sich der Benützer nicht in einer Unterführung, sondern auf einer Brücke befindet.

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. Weitere Beispiel: SZU-Station Adliswil)

Abb. 19
Alle Möglichkeiten, Tageslicht in Unterführungen zu richten, sind zu nutzen. (links Wetzikon, rechts Adliswil)

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

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 Pfandschließern 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

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

Abb. 27b

..... windgeschützter Warterraum, Billetautomat, Telefonkabine in ansprechend gestaltetem Gebäude. (Wetzikon)

Abb. 28

Gut gestaltete Perronmöblierung. Auf diese Art ist auch die Produkterklame, auf die die SBB nicht verzichten wollen, annehmbar gelöst.

Abb. 29

Noch besser als die Lösung in Abbildung 28 gefällt uns diese Reklamesäule. Die ästhetisch fragwürdigen Reklamewände mit langen Abwicklungen können so vermieden werden. (Siehe auch Abb. 11)
3.7 Wegweisung, Information


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

Uebersichtliche 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


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. (Küssnacht)

Abb. 34
Einfache Wartehalle mit Telefonkabine in Kernzone. Gute Begrünung. (Küssnacht)

Abb. 35
Einfache Wartehalle an bestehendes Gebäude angelehnt. (Küssnacht)

Abb. 36
Für die spezielle Situation (Hanglage) konzipierte Anlage. (Küssnacht)
Einfache Konstruktion, aber gut in sorgfältig gestaltete Umgebung integriert (Begrünung, Bodenbelag, Sitzgelegenheit im Freien).

(Meilen)

Abb. 37


(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.


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 Ueberfahrungen, 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 Behördenleitung für den Regionalverkehr, Arbeitsgruppe Zubringer

Inhalt:

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 Bahnhofsbereiche

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

Die Behörden delegation 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