

Fokus Bahnhof

Bahnhöfe bauen, erweitern, entwickeln – September 2014



Bahnhof Bern: Bahnhöfe sind Verkehrsdrehscheiben, «Empfangshallen», Treffpunkte und Lebensraum

Wer Bahnhöfe ausbaut, muss Städte umbauen

Der Bahnhof ist die Verkehrsdrehscheibe mitten in der Stadt. Hier müssen die Umsteigebeziehungen zwischen der Bahn und allen städtischen Verkehrsmitteln funktionieren – vor allem in den Spitzenzeiten, in denen sich Tausende zur selben Zeit in dieselbe Richtung bewegen. Das bis zum Jahr 2030 prognostizierte Verkehrswachstum erfordert vielerorts nicht nur einen Bahnhofsumbau, sondern auch eine weitgehende Umgestaltung des städtischen Umfelds.

Am Bahnhof herrscht ständiges Kommen und Gehen: Pendler hetzen zu den Perrons oder eilen zu Tram und Bus, Taxis fahren

vor, Velofahrer schlängeln sich durch die Menschenströme. Wie sorgt man dafür, dass die Reisenden möglichst reibungslos von einem Verkehrsmittel auf das andere umsteigen können? Damit dieses Gesamtsystem funktioniert, müssen drei Anforderungen erfüllt werden, die sich gegenseitig beeinflussen: ausreichend Raum für jedes Verkehrsmittel, die nahtlose Verbindung des städtischen Wegenetzes mit dem des Bahnhofs sowie die richtige Lenkung und Verteilung der Menschenmengen zwischen Bahnhof und Stadt. Was sich einfach anhört, ist in der Praxis häufig sehr komplex. Denn all diese Anforderungen müssen in einem dicht bebauten und stark genutzten Umfeld erfüllt werden.

Fortsetzung auf Seite 4 →

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Ein attraktiver Bahnhof ist ein wichtiger Standortfaktor für eine Stadt und ihre Region. Dabei ist mit «Bahnhof» weitaus mehr gemeint als nur Gebäude, Passagen, Perrons und Gleise. Wer einen hochfunktionalen Bahnhof entwickeln will, muss einen grösseren Projektperimeter ins Auge fassen. Denn Bahnhöfe sind keine Inseln, sondern auf vielfältige Weise mit ihrem Umfeld vernetzt. Sie sind zentrale Verkehrsknoten, an denen alle Verkehrsträger aufeinander treffen und verbunden werden müssen. Der Bahnhof ist die Empfangshalle der Stadt und prägt den Übergang in das Stadtzentrum. Und nicht zuletzt sind Bahnhöfe Schwerpunkte der Stadtentwicklung (und der Verdichtung): Auf frei werdenden Betriebsflächen auf den «Rückseiten» der Bahnhöfe entstehen an vielen Orten neue Quartiere mit Wohnraum und Arbeitsplätzen. Der Anstoss für Veränderungen im Bahnhofsbereich kann deshalb von verschiedenen Akteuren ausgehen: von den Bahnbetrieben, von der Stadt, von den städtischen Verkehrsbetrieben oder von Immobilienentwicklern. Weil am Bahnhof alles miteinander zusammenhängt, braucht es für eine gute Lösung stets die Zusammenarbeit aller Beteiligten. In dieser Ausgabe werfen wir anhand von Beispielen aus der Praxis einen genaueren Blick auf das Wirkungsgefüge «Bahnhof – Stadt» und zeigen, wie sie sich miteinander weiterentwickeln können.

Ralph Bächli

Leitender Experte Bahnhofsbau
Basler & Hofmann, Lausanne



Enge Verhältnisse auf dem Perron in Lausanne: Die Personenunterführungen werden in Zukunft dafür sorgen, dass die Fahrgäste sich gut auf dem Perron verteilen und Personenströme längs des Perrons vermieden werden.

Lenken und locken

Betrachtet man das Gesamtverkehrssystem rings um den Bahnhof aus der Sicht des Bahnhofs, so gilt es vor allem, die grossen Personenströme an den richtigen Orten zu «fassen», sie auf kurzen Wegen an ihre Ziele zu führen und sie ausserdem gleichmässig auf den Perrons zu verteilen. Das Beispiel Lausanne zeigt, dass man manchmal sanft nachhelfen muss.

Engpass Perron

Zwischen Lausanne und Genf soll die Sitzplatzkapazität der Züge bis zum Jahr 2025 verdoppelt werden. Für den Bahnhof Lausanne bedeutet dies, dass er auch doppelt so viele Reisende verkraften muss. Der

grösste Engpass sind die Perrons. Sie können wegen des historischen Hallendachs und der angrenzenden Gebäude nur wenig verbreitert werden und sind deshalb nur knapp in der Lage, die zukünftigen Fahrgastmengen aufzunehmen. Die Fahrgäste dürfen sich auf keinen Fall so dicht drängen, dass sie anfangen, die Sicherheitslinie zu übertreten. Um die Perronflächen möglichst gut auszunutzen, müssen die Wartenden über die volle Zuglänge auf dem Perron verteilt werden. Die ankommenden Reisenden sollten dagegen das Perron schnell über den nächstgelegenen Abgang verlassen und nicht auf dem Perron zirkulieren. Um dies zu erreichen, hat man sich in Lausanne für ein ausgedehntes unterirdisches Wegenetz unter den Gleisen entschieden, das aus drei unterirdischen Passagen und zwei Längsverbindungen besteht. Darüber gelangen die Reisenden bequem ins übergeordnete Wegenetz der Stadt. Gleichzeitig sorgen die drei Passagen «ouest», «central» und «est» dafür, dass die Pendler bereits gut verteilt auf die Perrons gelangen, vorausgesetzt es gelingt, die drei Passagen gleichmässig auszulasten. Dafür müssen Massnahmen ergriffen werden, die die Reisenden in eine bestimmte Unterführung lenken – oder locken. Ein wichtiger Ansatzpunkt sind die Haltestellen des öffentlichen Stadtverkehrs.

Von der Metro aufs Perron

Eines der wichtigsten Verkehrsmittel, mit dem die Reisenden zum Bahnhof gelangen,

ist die Metro Lausanne. Derzeit ist eine weitere Metrolinie in Planung, die ebenfalls eine Station im Bahnhof Lausanne erhält. Die bestehende Metrostation wird in Zukunft direkt mit der östlichen Personenunterführung verbunden. Die neue Metrostation wird so weit wie möglich nach Westen verschoben und erhält zudem eine Rampe, die zur westlichen Passage führt. Untersuchungen haben gezeigt, dass ohne die Rampe ein Grossteil der Metrofahrgäste die ohnehin schon stark frequentierte zentrale Passage benutzen würde. Das hätte eine Überlast im mittleren Perronbereich zur Folge. Mit der Rampe zur Passage «ouest» wird dagegen die Mehrzahl der Metrofahrgäste nach Westen gelenkt. Auch Dienstleistungsflächen können dazu verwendet werden, die Reisenden in die gewünschte Richtung zu locken. So platziert man in Lausanne beliebte Ladengeschäfte gezielt im Bereich der westlichen Passage. Mit all diesen Massnahmen werden die Fahrgäste weitgehend ausgeglichen auf die Passagen verteilt und so die Sicherheit auf den Perrons gewährleistet.

Ihre Ansprechpartnerin

Fabiana Kappeler
T 044 387 12 58
fabiana.kappeler@baslerhofmann.ch

Aktuelle Verkehrsplanungs-Projekte im Bahnhofsumfeld

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Bubenberglplatz Bern
- Testplanung Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstetten
- Testplanung neuer Bahnhofplatz Olten
- Städtebau- und Verkehrsstudie Bahnhof Thun, Areal Seefeldstrasse
- Vorstudie Tiefbahnhof Genf Cornavin
- Vorprojekt und Bauprojekt Ausbau Bahnhof Lausanne

Welcher Bahnhofplatz passt zu Olten?

Der Bahnhof Olten ist ein wichtiger Verkehrsknoten, sowohl für den nationalen Bahn- als auch für den regionalen Busverkehr. Die Bedeutung des Bahnhofs zu unterstreichen und gleichzeitig ein attraktives und funktionales Entrée in die Stadt zu schaffen – das war der Auftrag einer Testplanung.

Grosser Bahnhof – kleine Stadt

Jeder Bahnreisende in der Schweiz kennt Olten, auch wenn er die Stadt nie besucht hat. Olten ist ein zentraler Umsteigebahnhof im Schweizer Bahnnetz und zählt mit 80 000 Reisenden zu den zwanzig grössten Schweizer Bahnhöfen. Für den regionalen Busverkehr ist der Bahnhof die zentrale Drehscheibe. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen aus öffentlichem und Individualverkehr rings um den Bahnhof. Diesem Ansturm ist der Bahnhofplatz der 18 000-Einwohner-Stadt nicht mehr gewachsen. Die Stadt Olten, der Kanton Solothurn und die SBB beauftragten deshalb vier Teams in einer Testplanung damit, einen neuen Masterplan für den Bahnhofplatz zu entwickeln. Wie soll der grosse Bahnhof der kleinen Stadt in Zukunft aussehen?

Ein würdiger Bahnhofplatz

Das Begleitgremium hat das Projekt, das vom Team van de Wetering (Städtebau), Basler & Hofmann (Verkehr) und Hager Partner (Landschaft) erarbeitet wurde, zur Weiterverfolgung empfohlen. Es zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass es der

Stadt einen neuen, würdigen Bahnhofplatz gibt, der den Massstab der Stadt aufnimmt. Olten erhält ein sympathisches «Foyer», das die Stadtbesucher empfängt und verabschiedet. Der Bahnhofplatz wird als offener Stadtraum gestaltet, der sich zur Stadt hin wendet. Er vermittelt das Bild einer attraktiven Stadt mit Bahnhof (und nicht das eines Bahnhofs mit Stadt). Zentrales Element ist ein markantes Gebäude, das die Fahrgäste direkt zur Hauptunterführung lenkt, die ab 2025 verbreitert werden soll. Das Gebäude gliedert den Platz in den eigentlichen Bahnhofplatz und in den Bushof, der günstig gelegen ist, um eine zukünftige Personenunter- oder -überführung im Norden zu «speisen». Von der Hauptunterführung gelangt man direkt zur Aare, was die Besonderheit des «Bahnhofs am Wasser» betont.

Umbruch als Chance für die Stadt

Das Gebiet rings um den Bahnhof Olten ist im Umbruch: neue Wohn- und Bürobauten sind in Planung, eine neue Entlastungsstrasse wurde eröffnet, der Bahnhof selbst soll ab 2025 ausgebaut werden. Die «Eisenbahnstadt» nutzt diese Chance, um ihre Visitenkarte, den Bahnhofplatz, funktional und ästhetisch neu zu gestalten.

Ihre Ansprechpartnerin

Ulrike Huwer
T 044 387 12 27
ulrike.huwer@baslerhofmann.ch

Der Bahnhof Olten heute: Mit einer Testplanung wurde eine neue Gestaltung für das «Entrée» der Stadt entwickelt.



«Der Bahnhof ist ein Stück Lebensraum»

Bahnhöfe prägen das Zentrum von Städten und Gemeinden. Veränderungen in und um den Bahnhof sind immer auch eine Chance, den Stadtraum weiterzuentwickeln. Ein Gespräch mit Anne-Lene Mage, Stadt- und Regionalplanerin bei Basler & Hofmann.



Welche raumplanerischen Herausforderungen stellen sich rings um die Bahnhöfe?

Bei der Entwicklung von Bahnhöfen müssen auf immer engerem Raum die Ansprüche des Verkehrs und des Stadtraumes gleichberechtigt untergebracht werden. Bahnhof ist mehr als nur Verkehr – Bahnhof ist ein Stück Lebensraum.

Welche Auslöser für eine Bahnhofsentwicklung kann es geben?

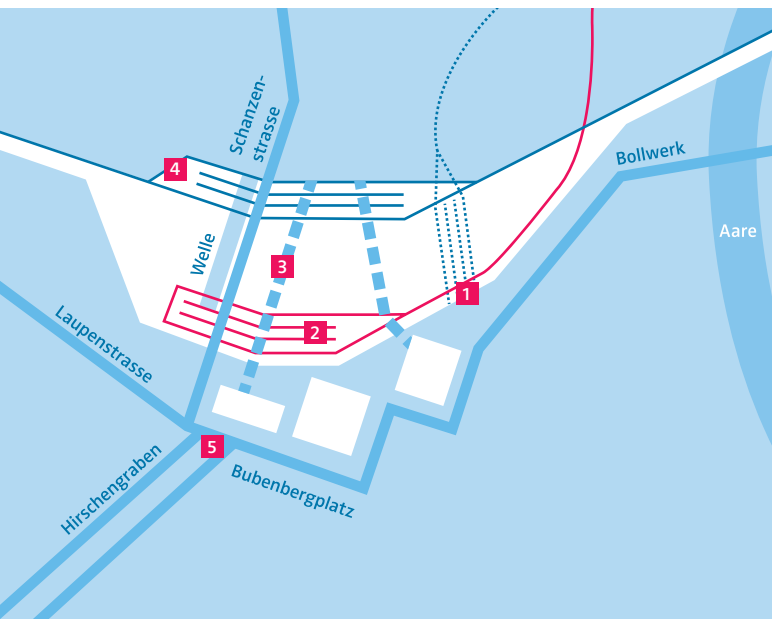
Kapazitätsprobleme, Lärmbelastungen, soziale Probleme im öffentlichen Raum des Bahnhofs können Auslöser dafür sein, Bahnhöfe und ihr Umfeld neu zu planen. Manchmal deckt auch eine Ortsplanungsrevision das Entwicklungspotenzial auf. Mit dem neuen Raumplanungsgesetz und der verlangten inneren Verdichtung rücken Bahnhöfe in den Fokus. Sie liegen oft zentral und bieten Brachflächen mit Ausbaumöglichkeiten.

Worauf sollten Gemeinden achten?

Bahnhofsentwicklungen sind Chancen, denn Bahnhöfe bieten ein Nutzungspotenzial mit Ausstrahlung in den angrenzenden Siedlungsraum. Gewerbe, Wohnen, öffentliche Einrichtungen und Gastronomie – sie alle profitieren von einem guten Bahnhof. Bahnhöfe sind auch Treffpunkte. Eine hohe Aufenthaltsqualität trägt zur Belebung des Quartiers bei.

Wie geht man am besten vor?

Wichtig ist ein ergebnisoffenes Verfahren: Dafür eignen sich zum Beispiel Ideenwettbewerbe oder Machbarkeitsstudien. Die entwickelten Ideen lassen sich dann mit Richt- und Nutzungsplänen verbindlich festhalten.



Der Umbau des Bahnhofs Bern

- 1 Zugang heutiger RBS-Bahnhof
- 2 Neuer RBS-Bahnhof (bis 2025)
- 3 Neue Westpassage (bis 2025)
- 4 Seitliche Erweiterung SBB (bis 2035)
- 5 Umgestaltung Bubenbergplatz mit neuem Bahnhofszugang im Bubenbergzentrum

erhöhen, müssen die Wartezeiten an den Fussgängerampeln verkürzt werden. Das wiederum erfordert eine Vereinfachung des Verkehrsknotens. Denn je mehr Abbiegespuren vorhanden sind, desto mehr Ampelphasen müssen durchlaufen werden und desto länger müssen die Verkehrsteilnehmer warten. In Zukunft wird der Autoverkehr deshalb nur noch geradeaus fahren können. Das erhöht die Kapazität für Fussgänger in dreifacher Weise: Die Wartezeit an den Ampeln reduziert sich auf maximal 25 Sekunden. Durch den Spurabbau kann ausreichend Warteraum auf den Trottoirs geschaffen werden. Der Weg über die Strasse verkürzt sich und kann schneller überwunden werden. Mit dieser Anpassung im Verkehrsregime können zudem der Busfahrplan verdichtet und eine weitere Tramlinie eingebunden werden. Denn die zusätzlichen Pendler fordern nicht nur mehr Platz im Strassenraum, sondern auch grössere Kapazitäten im städtischen Nahverkehr.

Fortsetzung von Seite 1 →

Wachstum setzt Städte unter Druck

Der wichtigste Auslöser, das Gesamtsystem «Bahnhof» unter die Lupe zu nehmen, ist das ungebremste Wachstum des Bahnverkehrs. In vielen Bahnhöfen zeichnen sich bereits heute Kapazitätsengpässe ab – so auch in der Bundeshauptstadt. Dort rechnet man bis 2030 mit einer Zunahme des Fahrgastaufkommens um 45 Prozent auf 375 000 Personen pro Tag. Mit dem grossangelegten Projekt «Zukunft Bahnhof Bern ZBB» wird der Bahnhof stark erweitert. Bis 2025 werden ein neuer Tiefbahnhof für den Regionalverkehr Bern–Solothurn sowie die neue Personenunterführung «Westpassage» mit einer Breite von bis zu 80 Metern unter den bestehenden Gleisen gebaut. Die zunehmenden Passagierströme haben gravierende Auswirkungen auf das städtische Umfeld, das die Reisenden aufnehmen und weiter zu ihren Reisezielen in der Stadt transportieren muss.

Stadtumbau erforderlich

Die Perrons im Bahnhof Bern sind heute über zwei Zugänge zu erreichen: über die Hauptpassage am einen Ende der Perrons sowie über die Personenüberführung «Wel-

le» am anderen Ende. Die geplante neue Westpassage liegt in der Mitte der Perrons und wird die Reisenden zum neuen Bahnhofszugang Bubenberg lenken. In Zukunft werden rund 40 Prozent aller Reisenden die Westpassage nutzen: Der Zugang Bubenberg wird also zum zweiten Hauptzugang zum Bahnhof Bern. 75 000 Menschen werden hier täglich ein- und ausgehen – das entspricht der Einwohnerschaft von St. Gallen. Derartige Personenströme kann der Bubenbergplatz in seiner heutigen Gestaltung unmöglich aufnehmen. Bis zur Eröffnung der Westpassage muss der Platz umgebaut und das Verkehrsregime angepasst werden. Dafür wurden vier verschiedene Varianten studiert, doch nur eine kann sämtliche Anforderungen erfüllen.

Die entscheidende 10-Minuten-Spitze

Die entscheidende Grösse für die Neugestaltung eines städtischen Umfelds ist die 10-Minuten-Spitze – das heisst, die Anzahl Personen, die innerhalb der am stärksten frequentierten 10 Minuten des Tages einen Raum passiert. Beim neuen Bahnhofszugang am Bubenbergplatz wird diese Spitze im Jahr 2030 bei bis zu 7200 Personen liegen. Um die Kapazitäten für Fussgänger zu

Der Bahnhof hat Priorität

Wenn mitten in der Stadt fünf Mal mehr Fussgänger zu bewältigen sind als bisher, sind Kompromisse nötig. Die Lösung für die Stadt Bern, die im Dezember 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, erfordert, dass der Autoverkehr am Bubenbergplatz um ein Drittel reduziert wird. Er wird sich zumindest teilweise auch in andere Quartiere verlagern, für die noch Massnahmen zu erarbeiten sind. Die Stadt gibt dem öffentlichen Verkehr im Bereich des Bahnhofs Priorität, um schnelle und zuverlässige Reisezeiten zu gewährleisten. Ein funktionierender Bahnhof ist für sie und die Hauptstadregion von grösster Bedeutung.

Ihre Ansprechpartnerin

Ulrike Huwer
T 044 387 12 27
ulrike.huwer@baslerhofmann.ch

Impressum

Adressänderungen bitte senden an:
loredana.curcillo@baslerhofmann.ch

Herausgeber: Basler & Hofmann AG, www.baslerhofmann.ch
Redaktion: Dorothée Braun Gestaltung: Caroline Aebi

Auflage: 1500