

Fokus Bahnhof

Bahnhöfe bauen, erweitern, entwickeln – Juni 2016



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

In Japan ist er bereits eine Selbstverständlichkeit: der Bahnhof mit integrierter Shoppingmall. Oder handelt es sich vielmehr um Shoppingmalls mit angehängtem Bahnhof? Das ist in einigen Bahnhöfen in den japanischen Millionenmetropolen nicht mehr so eindeutig zu sagen. Von einer solchen Entwicklung ist die Schweiz – wie Japan ein Bahnfahrerland – noch weit entfernt. Hier bestimmt noch immer die Funktion als Verkehrsknoten das Bauwerk Bahnhof. Doch das Dienstleistungsangebot gewinnt an Bedeutung. Für viele – vor allem berufstätige Pendler – ermöglicht der Bahnhof als Dienstleistungszentrum eine willkommene Zeitoptimierung im Alltag: noch rasch auf der Fahrt vom Büro nach Hause das Abendessen einkaufen, zwischen zwei Geschäftsterminen den schmerzenden Zahn behandeln lassen oder sich mittags mit durchreisenden Freunden zum Lunch treffen. In einer mobilen Gesellschaft wird der Bahnhof zur multifunktionalen Drehscheibe. Diese Ausgabe widmen wir ganz dem Bahnhof als Verkehrs- und Dienstleistungszentrum. Welche Anforderungen stellt diese «Mischnutzung»? Wo treten Konflikte auf und wie lassen sie sich lösen? Haben wir es mit einer Liaison zu tun oder eher mit einer verkrachten Ehe? Unsere Antwort ist klar: Mit Lösungen, die beide Seiten berücksichtigen, stehen die Chancen für eine Liaison sehr gut.

Fabiana Kappeler
Leitende Expertin Verkehr und Mobilität
Basler & Hofmann, Zürich

Liaison statt Ehekrach

Zu einem attraktiven Bahnhof gehört heute nicht nur ein gutes Mobilitätsangebot, sondern auch ein anziehender Mix an Dienstleistungen. Doch Betrieb und Kommerz geben nicht immer ein Traumpaar ab: Es gibt Konflikte um knappe Flächen und die Aufmerksamkeit der Fahrgäste. Wo jedoch beide zusammenspannen, ergeben sich neue Lösungen und sogar Synergien.

Der Bahnhof – auch ein Shoppingcenter

Das erfolgreichste Shoppingcenter in der Schweiz zählt rund 9 Millionen Besucher pro Jahr, knapp 30 000 pro Tag. Auf den ersten Blick eine erstaunliche Zahl, aber nichts im Vergleich zu den

Menschenmengen, die jeden Tag einen Bahnhof passieren oder besuchen. So verzeichnet die SBB am Bahnhof Zürich mehr als 400 000 Fahrgäste – täglich! Im Bahnhof Bern sind es gut 200 000 Bahnpassagiere, aber 260 000 Besucher pro Tag. Zahlreiche Menschen suchen den Bahnhof also nicht nur zum Reisen oder Pendeln auf, sondern auch für Geschäftsmeetings, zum Einkaufen, Sport treiben oder um sich medizinisch versorgen zu lassen. Die Kundinnen und Kunden erwarten heute neben einem guten ÖV-Angebot auch attraktive Dienstleistungen am Bahnhof. Für Städte und Bahnbetreiber eröffnet dies die Perspektive auf interessante Mieterträge. Das hört sich wie eine symbiotische Verbindung aus Verkehr und Kommerz

Fortsetzung auf Seite 2 →

an – doch ganz so einfach ist es nicht. Denn am Bahnhof sind die Ressourcen knapp: Bahnbetrieb und Dienstleistungen müssen sich die wertvollen Flächen und die Aufmerksamkeit der Besucher teilen. Die unterschiedlichen Bedürfnisse müssen also bereits beim Layout des Bahnhofs in Einklang gebracht werden. Eine spannende, aber nicht immer konfliktfreie Aufgabe für die Bahnhofsplaner und -planerinnen.

Zwei verschiedene Brillen

Betrachtet man den Bahnhof als reine Mobilitätszentrale, ist es vor allem wichtig, dass ausreichend Platz auf Perrons und in Passagen vorhanden ist, sich die Fahrgäste gut verteilen, leicht orientieren und rasch umsteigen können. Aus der Perspektive eines Shoppingcenter-Betreibers spielen dagegen ganz andere und zum Teil konträre Faktoren eine Rolle: ein angenehmes Ambiente, das zum Verweilen einlädt, Promotionsflächen und Branding-Möglichkeiten für die Ladenbetreiber, ausreichend Platz für die Anlieferung, Feinverteilung und Entsorgung und für die technische Infrastruktur, die je nach Dienstleistungsangebot variiert. Um die widerstreitenden Flächeninteressen zu versöhnen, braucht es klare Prioritäten. Sie werden von den Personenströmen vorgegeben.

In der schnellen Zone

Dort, wo die «Strömung» am stärksten ist, in der «schnellen Zone», hat der

Verkehrsbetrieb Vorrang. Hier darf der Personenfluss nicht durch Hindernisse oder Ablenkungen verlangsamt werden. Ein Hindernis können eine Box mit Gratiszeitungen sein oder wartende Kunden vor einem Imbiss. Neben den Hauptpersonenströmen bleibt dennoch meist genug Platz für die «schnellen» Dienstleistungen wie einen Billettautomaten oder einen Kiosk – wenn man sie denn geschickt anordnet. So ist in der geplanten, bis zu 80 Meter breiten Unterführung «Mitte» im Bahnhof Bern in der stark frequentierten Zone eine stromlinienförmige Servicestation für den schnellen Bedarf wie Sandwiches, Geldbezug und Kaffee vorgesehen. Der ovale Raum liegt im Strömungsschatten einer Treppe, lässt alle wichtigen Sichtachsen frei und ist ringsum geschlossen, so dass die Warteschlangen den Strom der Reisenden nicht stören.

Grosser Lagerbedarf

Der Flächenbedarf des Handels im Bahnhof beschränkt sich nicht nur auf den öffentlich zugänglichen Raum. Je nach angebotener Ware werden zwischen 20 und 25 Prozent der Gesamtfläche nur für das Lager benötigt. Hinzu kommen Flächen für die Anlieferung und die Entsorgung, die besonders teuer sind, da sie sich nicht durch höhere Mieterträge bezahlt machen. Bei den heute zumeist unterirdischen Bahnhofserweiterungen kostet ein Quadratmeter rund 20 000 Franken. Die Neigung

ist gross, gerade bei diesen Flächen zu sparen und die Anlieferung über die öffentlichen Zirkulationsräume abzuwickeln – was zeitlich gut abgestimmt sein muss (s. Interview auf S. 4).

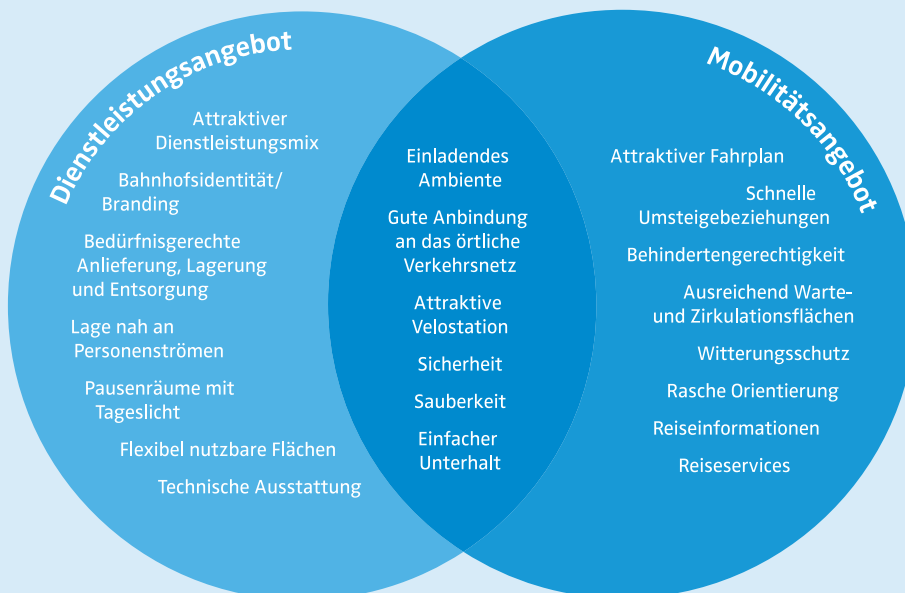
Dienstleistung als Anziehungspunkt

Doch es gibt bei Weitem nicht nur Konflikte: Kommerz und Verkehr können sich auch ideal ergänzen. Dienstleister mit hohem Attraktionsfaktor beeinflussen die Personenströme im Bahnhof und können – klug platziert – zu einer besseren Verteilung beitragen. Beim Umbau des Bahnhofs Lausanne wird zum Beispiel ein grosser Supermarkt bewusst im südlichen Teil der neuen Westpassage angeordnet. Dieser Publikumsmagnet soll dazu beitragen, dass in Zukunft rund 40 Prozent der Bahnhofsbesucher diese Passage wählen und sich so auch die Fahrgäste besser auf den Perrons verteilen. Die Perrons bilden die schwierigsten Engpässe in den Bahnhöfen, da ein Menschengedränge hier nicht nur unangenehm, sondern ein ernsthaftes Sicherheitsproblem ist. Nun können Perrons bei einem bestehenden Bahnhof nicht beliebig verbreitert werden – und sollen doch die stetig wachsenden Passagemengen aufnehmen. Um dieses Dilemma zu lösen, versucht man, die Fahrgäste möglichst lange vom Perron fern zu halten, und richtet Wartezonen in anderen Teilen des Bahnhofs ein. Doch wie lockt man die Fahrgäste in den

Ein attraktiver Bahnhof

Externe Einflussfaktoren

- Kommunale Ladenöffnungszeiten
- Onlinehandel
- Neue Shopping- und Gastrotrends
- Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden
- Neue Entwicklungen in der Logistik
- Konkurrenz durch lokales Gewerbe

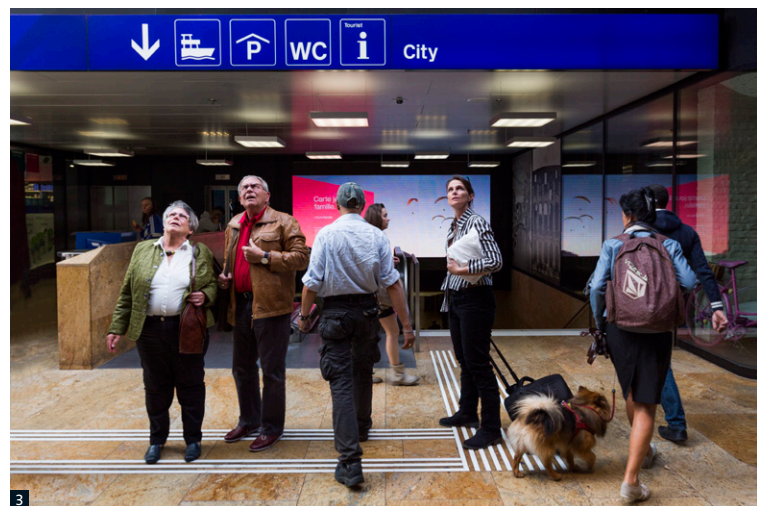


Externe Einflussfaktoren

- Bevölkerungsentwicklung im Einzugsbereich
- Attraktivität des ÖV
- Attraktivität anderer Verkehrsträger
- Entwicklungsgebiete rund um den Bahnhof
- Arbeitsplatzangebot
- Wohnungsangebot
- Freizeitgestaltung



1



3



2



4

- 1 Imbiss in der Unterführung: Die Warteschlange ragt bis in den Zirkulationsbereich.
- 2 Promotionsmaterial verengt den Querschnitt und erhöht die Brandschutzanforderungen.

- 3 Der Durchgang zur Rolltreppe wird durch Fahrgäste blockiert, die die Anzeigentafel lesen.
- 4 Zurückhaltende Ladenfassaden: Trotz eines vielfältigen Shoppingangebots können sich Reisende hier rasch orientieren.

Wartebereich? Mit attraktiven Dienstleistungen. Eine trendige Snackbar verlockt dazu, eine Tasse Kaffee zu genießen, statt auf einem zugigen Perron auszuharren. Dies funktioniert natürlich nur, wenn die Wartenden alle Informationen zu ihren Zügen jederzeit im Blick haben. Selbst Live-Webcams zum Perron sind hier im Gespräch.

Schnelle Trends in einer «trägen» Infrastruktur

Ein Bahnhof wird für 50 und mehr Jahre gebaut – eine halbe Ewigkeit, wenn man die gesellschaftlichen Entwicklungen sowohl im Bereich Mobilität als auch beim Konsum betrachtet. Wer konnte noch vor wenigen Jahren ahnen, dass dank Elektrowelos selbst in einer hügeligen Stadt wie Lausanne auf einmal zahlreiche Pendler per Bike anreisen und für ihre teuren Gefährte hunderte neuer

und sicherer Abstellplätze benötigt werden? Noch drastischer sind die Entwicklungen im Handel: Die boomenden Onlinewarenhäuser stellen das bisherige Geschäftsmodell des Detailhandels grundlegend in Frage. Wird man deshalb im Bahnhof bald nur noch Food- und Gastroangebote benötigen? Oder wird es zahlreiche Showrooms geben, in denen man Ware nur noch ausprobiert und dann nach Hause geliefert bekommt? Diese Entwicklungen stellen ganz neue Anforderungen an die gebaute Infrastruktur. Mehr Gastro im Bahnhof bedeutet höhere Anforderungen an die Entlüftung, mehr Platz für Leitungskanäle, eine grössere Lüftungszentrale – all dies muss im Masterplan berücksichtigt werden und ist nicht beliebig veränderbar. Wenn dagegen Waren nur noch ausgestellt werden, sind weitaus weniger Lager- und Anlieferungsflächen

nötig, als heute gebaut werden. Doch wer kann das schon quadratmetergenau vorhersagen? Die Beispiele zeigen: Nur wenn Kommerz und Betrieb gemeinsam nach Lösungen suchen, kann das Potenzial der Bahnhöfe auch in einem sich wandelnden Umfeld voll ausgeschöpft werden. Unseren Bahnhofs(um)bauern geht die Arbeit gewiss nicht aus.

Ihr Ansprechpartner

Ralph Bächli
 Leitender Experte Bahnhofsbau
 T 044 387 15 58
 ralph.baechli@baslerhofmann.ch

«Den Idealzustand gibt es nicht»



Verkehrsknoten und Shoppingcenter in einem – Bahnhöfe sind auch logistisch eine Herausforderung. Mit Lösungen aus dem Logistiklehrbuch kommt man da nicht weit. Ein Gespräch mit der Logistikexpertin Katrin Schönenberger.

Was macht einen Bahnhof für Logistiker spannend?

Das Besondere an einem Bahnhof mit Shoppingangebot ist, dass es neben den Personenströmen auch beträchtliche Warenströme gibt – und dass beide auf denselben Flächen abgewickelt werden müssen. Wenn man einen Bahnhof heute auf der grünen Wiese neu planen könnte, würde man die Warenströme vom Publikumsbereich trennen und über Gänge hinter den Kulissen abwickeln. Das ist aber eine Utopie. Mir ist kein Bahnhof bekannt, in dem dieser Idealzustand herrscht. Es fehlt schlicht der Platz. Das ist aber nicht grundsätzlich problematisch.

Warum nicht?

Weil dieselbe Fläche zeitlich versetzt genutzt werden kann. Ausserhalb der

Spitzenzeiten können die Zirkulationsflächen für die Verteilung von Waren oder für die Entsorgung genutzt werden. Die Fahrgäste sehen deshalb selten, dass Paletten durch den Bahnhof gezogen werden. Dabei ist das den ganzen Tag über ein steter Strom. Zu den Warenströmen gehört nämlich nicht nur die Anlieferung von neuen Produkten, sondern auch die Entsorgung des Abfalls. Das wird oft vergessen.

Weil man sich mit Abfall nicht so gerne beschäftigt?

Ich denke, die Entsorgung wird oft unterschätzt, weil man im Alltag wenig damit zu tun hat. Das ist aber nicht nur an Bahnhöfen so. Die Entsorgung ist in vielen Logistikprojekten das Sorgenkind. Sie nimmt ebenso viel Fläche in Anspruch wie die Anlieferung.

Wie unterscheiden sich Ver- und Entsorgung?

In einem Bahnhof können die Lastwagen nicht vor jedem einzelnen Laden vorfahren. Anlieferung und Entsorgung müssen deshalb zentral und am selben Ort organisiert sein. Bei der Anlieferung kommt die Ware per Lkw an und kann schnell verteilt werden. Die Fläche steht dann wieder zur Verfügung. Man kann also grosse Warenmengen auf eng begrenztem Raum umschlagen. Bei der Entsorgung sind ähnlich grosse Flächen dauerhaft durch Mulden und Container belegt, in denen die Abfälle getrennt gesammelt werden ...

Eine Art Zwischenlager.

Genau. Man benötigt ein zentrales Lager – eigentlich «tote Fläche», auf der wenig passiert.

Welche Auswirkungen hat denn die Bahnhofslogistik auf das städtische Umfeld?

Die Zufahrt muss gegeben sein und das kollidiert manchmal mit einem attraktiven Bahnhofsumfeld. Man wünscht sich ja rund um den Bahnhof einen Gürtel, in dem der Fussverkehr dominiert. Gerade bei neuen Bahnhofserweiterungen gibt es aber oft keine andere Lösung, als die Lastwagen über Begegnungszonen zu führen. Das ist nicht so schön, funktioniert aber an vielen Orten ganz gut.

Warum liefert man denn nicht einfach nachts mit dem Zug an?

(lacht) Das geht leider überhaupt nicht. Was kann man mit dem Zug anliefern? Grosse Mengen derselben Ware vom selben Ort an denselben Bestimmungsort. Die vielen Geschäfte im Bahnhof werden aber sehr individuell mit relativ kleinen Mengen beliefert. Deshalb haben auch die jüngsten Trends in der Logistik wie das Projekt «Cargo sous terrain» oder die schnellen Pendelzüge keine Auswirkungen auf die Bahnhofslogistik. Die wird auch in Zukunft auf die Anlieferung mit Lastwagen und Transportern angewiesen sein.

Ihre Ansprechpartnerin

Katrin Schönenberger
Projektleiterin
T 044 387 12 34
katrin.schoenenberger@baslerhofmann.ch

Impressum

Adressänderungen bitte senden an:
daniela.omasta@baslerhofmann.ch

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

Auflage: 1000