

Bahnhofplätze: Eine Bühne für den Fussverkehr

Es ist ein Kommen und Gehen, ein Schauen und Verweilen; einige haben Zeit, andere sind eilig. Hier eine erste Übersicht zu gewinnen, manchmal auch Abschied zu nehmen, rasch noch einen Kaffee und dann in den Zug, als gewiefter Pendler nur wenige Sekunden vor der Abfahrt. Der Bahnhofplatz ist eine grosse Bühne und als solcher Schauplatz unterschiedlicher Szenen und Geschichten. Er hat im Tagesverlauf ganz unterschiedliche Gesichter. Eines bleibt aber gewiss: Von allen Orten werden hier die meisten Ansprüche an den Raum gestellt.

Von **Andreas Bernhardsgrütter** *

Wo es eng ist, braucht es Grosszügigkeit. Mit trennen und verteilen, entflechten und ordnen kommt man auf dem Bahnhofplatz nicht weit: Es fehlt meist schlicht der Platz dazu, jedem und allem «sein Plätzchen» zuzuordnen, und würde nicht gerade das den Platz als solchen wieder zerstören?

Der Bahnhofplatz ist in erster Linie ein Ort, wo Fussgängerinnen und Fussgänger zum Zug gehen. Ein hoher Anteil der Passagiere der Bahn kommt und geht zu Fuss. In Basel beispielsweise sind es an den beiden Bahnhöfen SBB/SNCF sowie dem Badischen Bahnhof über ein Drittel. Aber auch Umsteigepassagiere vom Bus oder Velo gehen schliesslich zu Fuss zum Perron. Wir machen alle nicht gerne Umwege. Wer also einen attraktiven Zugang zum Bahnhof planen will, muss zunächst mal Hindernisse aus dem Weg schaffen. Die freie Zirkulation und den Vortritt für den Fussverkehr als für einmal unbescheidene Forderungen und zwar auf dem kürzesten Weg von je-

weils beiden Seiten und beiden Richtungen der Gleise wie auch über die Diagonale des Bahnhofplatzes. Die Bewegungen des Fussverkehrs auf dem Bahnhofplatz sind selten gebündelt, sondern meist dispers von und zu unterschiedlichen Zielen und Richtungen. Daraus wird Folgendes klar:

- Fussgängerinnen und Fussgänger lassen sich auf dem Bahnhofplatz nur schlecht kanalisieren.
- Begegnungen mit anderen Verkehrsteilnehmenden sind kaum zu vermeiden.
- Begegnungen müssen auf dem Bahnhofplatz möglichst konfliktfrei abgewickelt werden können.

Begegnungszone als geeignetes Verkehrsregime

Begegnungen auf dichtem Raum zwischen unterschiedlichen Verkehrsarten können nur mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau sicher organisiert werden. Seit



* **Andreas Bernhardsgrütter**, dipl. Siedlungsplaner HTL/ FSU, Verkehrsplaner SVI/VSS, wissenschaftlicher Mitarbeiter Fussverkehr Schweiz, Zürich

Places de gares: des plate-formes pour le trafic piétonnier

Les uns vont et viennent, les autres s'arrêtent et regardent. Certains ont le temps, d'autres sont pressés. On y capte une première impression, parfois on y prend congé ou encore vite un café avant de sauter dans le train à la dernière minute comme tout bon pendulaire qui se respecte. La place de la gare est une grande plate-forme et en tant que telle un théâtre où se jouent différentes scènes et histoires. Son visage diffère tout au long de la journée. Mais une chose est sûre: les exigences envers l'espace sont ici plus élevées qu'à tout autre endroit.



Fussverkehr Schweiz

1: Der neu gestaltete Bahnhofplatz in Männedorf ZH schafft durch die offene Gestaltung ein neues Raumgefühl.

1: La conception ouverte nouvellement créée de la place de la gare de Männedorf ZH donne un sentiment d'espace.

dem Jahr 2002 besteht in der Schweiz die Möglichkeit, dies mit einem eigens dafür geschaffenen Verkehrsregime zu tun: mit der Begegnungszone. Tempo 20, Fussgängervortritt und Parkierverbot abseits von markierten Feldern sind geeignet, die Verhältnisse auf Bahnhofplätzen zu klären. Dank dem flächenhaften Fussgängervortritt bestehen für den Fussverkehr optimale Voraussetzungen, das Ziel auf dem kürzesten Weg zu erreichen.

Eine entsprechende flächige Gestaltung des Platzes von Fassade zu Fassade unter Aufhebung eigentlicher Fahrbahnflächen unterstützt die in der Begegnungszone erforderliche Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmenden. Verschiedene umgestaltete Bahnhofplätze zeigen, dass mit einer platzartigen Gestaltung das Verhalten beeinflusst und gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden kann. Eine gewisse Verunsicherung wird hierbei bewusst in Kauf genommen. Der Bahnhofplatz in Baar ZG ist als grosse Betonfläche gestaltet und zeigt sich in ungewohnter Grosszügigkeit. Die Fahrbahn ist optisch aufgelöst. Ein ähnliches Prinzip besteht auch auf dem neuen Bahnhofplatz in Männedorf ZH, wo keine Unterteilung zwischen Fahrbahn und Trottoir mehr erkennbar ist.

Auch die Interessen behinderter Personen müssen berücksichtigt werden. Während für gehbehinderte Personen der Verzicht auf eine Trottoirkante hilfreich ist, vermissen Blinde eine Trennung von Fahrbahn und Fussgängerbereich mit einem klaren Absatz. Hier erleichtern taktile Hilfen die Orientierung.

Fussgängervortritt auf dem Bushof?

Der in Begegnungszonen festgelegte Fussgängervortritt und Tempo 20 wurde von manchen Busbetrieben abgelehnt, weil sie dadurch eine Behinderung des Busverkehrs befürchteten. Erfahrungen von bereits eingeführten Begegnungszonen bestätigen diese Befürchtungen nicht: Fussgänger beharren gegenüber dem Bus nicht auf dem Vortrittsrecht. Buschauffeure sind auch unter einem

anderen Verkehrsregime angehalten, bei einem dichten Passantenverkehr den Verkehr genau zu beobachten. Ein höheres Tempo als 20 km/h liegt hier ohnehin nicht drin. Um den Platzbedarf des Busverkehrs zu beschränken ist zu prüfen, inwieweit dieser mit Durchmesserlinien organisiert werden kann und die Wartezeiten der Buslinien an den entsprechenden Endhaltestellen angeordnet werden können. Der Verzicht auf fest zugewiesene Haltestellen und die Organisation eines Durchfluss-Bushofes mit zwei Haltekanten ist nicht nur platzsparend, sondern erlaubt auch eine effizientere Organisation und nähere Anbindung an die Perrons. So verfügt beispielsweise der Bahnhofplatz in St. Gallen heute über rund 20 Haltestellen für die regionalen und städtischen Linien sowie über drei Gleise für die Appenzellerbahnen. Auf dem 500 Meter entfernten Bohl wird der beinahe gleiche Verkehr mit drei Haltekanten organisiert.

Die zwei Seiten des Bahnhofes

Der Bahnhof ist neben Rathaus und Kirche ein Merkmal jeder grösseren Ortschaft mit hohem Erkennungswert. Der Bahnhofplatz ist das Tor zum öffentlichen Verkehr und die Bahnhofstrasse die Verbindung zum historischen Ortskern. Im Geviert «hinter dem Bahnhof» profitierten Anfang 19. Jahrhunderts zunächst gewerbliche Nutzungen von der Nähe zu den Gleisen. Die entsprechenden Gebiete liegen heute in der Regel durch das Wachstum der Siedlungen mitten in der Stadt und ihre zentrumsnahe Lage wird durch entsprechende Nutzungen überlagert. Daraus wird klar, dass der Zugang zum Bahnhof von beiden Seiten betrachtet und geplant werden muss. Ein Bahnhof hat deshalb in der Regel nicht nur einen, sondern zwei Bahnhofplätze. Ihre unterschiedliche Bedeutung und Lage erlaubt aber eine Aufgabenteilung zwischen der Vor- und Rückseite. Idealerweise wird die Zufahrt mit den Autos und die Parkierung auf der weniger



Fussverkehr Schweiz

2: Die rund 20 fest zugewiesenen Haltestellen auf dem Bahnhofplatz in St. Gallen brauchen viel Platz, sind für Unkundige unübersichtlich und führen zu langen Wegen mit viel «auf und ab».

2: Les quelque 20 arrêts de bus fixes de la place de la gare de St-Gall prennent beaucoup d'espace, sont disposés de façon peu pratique pour les non-initiés et impliquent de longs trajets comportant beaucoup d'«en haut et en bas».



Fussverkehr Schweiz

3: Nur drei Haltekanten für Stadtbahn, Postauto und städtische Buslinien an der Durchfluss-Haltestelle am Bohl in St. Gallen.

3: A la station am Bohl à St-Gall, il y a seulement 3 arrêts avec bordure pour couvrir le réseau urbain, l'autobus postal et les lignes de bus de la ville.

beanspruchten Seite konzentriert, um den eigentlichen Bahnhofplatz möglichst autofrei organisieren zu können.

Begegnungszone mit Tram und Bus

Nach dem Umbau des Bahnhofplatzes wurde über das «richtige» Verkehrsregime vor dem Bahnhof Genf-Cornavin debattiert. Schliesslich war die Einrichtung einer Begegnungszone mehrheitsfähig. Den Taxis ist die Zufahrt erlaubt, sie müssen wie die aus dem unterirdischen Parkhaus ausfahrenden Autos den Platz am Rande queren. Auch die Trams fahren in diesem kurzen Bereich durch die Begegnungszone. Die Koexistenz zwischen zu Fuss Gehenden, Velofahrenden, Taxis, Bussen, Trams und den aus dem Parkhaus ausfahrenden Autos funktioniert weitgehend ohne Probleme. Die Zahl der Unfälle konnte auf ein Drittel gesenkt werden. Auch die Zeitung «Quotidiens Genevois», zuvor eine der schärfsten Kritikerinnen der Begegnungszone, hat ihre Meinung geändert und steht heute positiv zum neuen Regime. Dieser Meinungsumschwung zeigt, dass die Akzeptanz von Begegnungszonen stark zugenommen hat.

Beispiele Baar und Thun

Baar ist ein Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Am Bahnhofplatz trifft ein halbes Dutzend Buslinien auf die



Fussverkehr Schweiz

4: Dank der Verlegung der Bahnhofzufahrt für den motorisierten Privatverkehr, konnte in Zug der Bahnhofplatz selber vom Autoverkehr entlastet werden.

4: La place de la gare de Zoug a pu être désencombrée grâce au déplacement de son accès pour le trafic motorisé privé.

im Viertelstundentakt verkehrende Stadtbahn Zug. Vor dem Umbau wurde der Bahnhofplatz vornehmlich als breite Strasse wahrgenommen. Die heutige Gestaltung schafft einen grosszügigen Platz und ermöglicht ein gemächliches Miteinander zwischen dem Fussverkehr, Autos und Bussen. Die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden werden bewusst in Kauf genommen: Zu Fuss Gehende, Velofahrende sowie der Auto- und Busverkehr müssen sich auf der offenen Platzfläche verständigen. Fest zugeteilte Verkehrsflächen gibt es nicht mehr.

Mit der Neugestaltung von Bahnhofplatz und -strasse in Thun konnte die gesamte Situation als Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs mit einem Bushof, aber auch als Hauptzugang vom Bahnhof zur Innenstadt verbessert werden. Die Sanierung wurde als städtebauliche Aufgabe verstanden, die neben einer Neugestaltung der Platz- und

Dokumentation Begegnungszonen

Fussverkehr Schweiz dokumentiert auf der Seite www.begegnungszonen.ch eine Vielzahl von unterschiedlich gestalteten Begegnungszonen mit Schwerpunkt der seit 2002 neu eingeführten Zonen. Hinweis auf noch nicht veröffentlichte Begegnungszonen nimmt Fussverkehr Schweiz gerne entgegen.

Strassenräume auch eine Bebauung der anliegenden Grundstücke auf der nördlichen Seite umfasste. Auf der Bahnhofstrasse erleichtern eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 sowie die Gestaltung mit einem Mittelbereich die Querung für den Fussverkehr. Allerdings fehlt hier die durchaus mögliche Zuordnung des gesamten Bereiches in eine Begegnungszone. ■



Fussverkehr Schweiz

5: Der ganze Platz zwischen dem Bahnhof in Genf und der neuen Tramstation ist Begegnungszone. Als zusätzliches gestalterisches Element sind die wichtigsten Querschnittsbereiche für die Fussgänger mit blauen Streifen hervorgehoben.

5: Toute la place située entre la gare de Genève et la nouvelle station de trams est devenue zone de rencontre. La mise en évidence au moyen de bandes de couleur bleue des principaux espaces de traversée pour les piétons constitue un élément d'aménagement supplémentaire.



Fussverkehr Schweiz

6: Mitten auf dem Bahnhofplatz in Genf liegt die Ausfahrt aus dem unterirdischen Parkhaus. Die verkehrstechnisch schwierige Situation kann dank der Begegnungszone gelöst werden.

6: La sortie du parking souterrain débouche au milieu de la place de la gare de Genève. Ce problème ardu de technique de circulation peut être résolu grâce à la zone de rencontre.



Fussverkehr Schweiz

7: Der Bahnhofplatz in Baar wird als einheitliche Fläche von Fassade zu Fassade in einer Ebene als Platz ausgebildet. Grossflächige Ort betonplatten verleihen dem Platz Grosszügigkeit und bewähren sich bei hohen Belastungen durch den Busverkehr.

7: Une surface homogène, allant de façade à façade sur un seul niveau, forme la place de la gare de Baar. De larges dalles en béton local, qui ont fait leurs preuves face aux charges causées par la circulation des bus, confèrent à la place des dimensions généreuses.



Fussverkehr Schweiz

8: Die Schrägaufstellung der Busse beim Bahnhof Thun dominiert und stört den Platzcharakter.

8: La disposition en diagonale des bus à la gare de Thoun domine et altère le caractère de la place.