

Inhalt

Einleitung / Programm / Links

Beispiele Exkursion

Uznach
Männedorf
Horgen

Rüti ZH
Meilen

Weitere Beispiel

St. Gallen
Oberriet
Jona
Oetwil am See
Wattwil

Rheineck
Sargans
Rapperswil
Bazenheid

Anhang

Aspekte der subjektiven Sicherheit



Dokumentation zur Exkursion 21. August 2009

Bahnhöfe und Bahnhofplätze

Texte/Layout/Fotomaterial

Robert Furrer
Andreas Bernhardsgütter
Doris Königer

Dipl. Kulturingenieur ETH
Siedlungsplaner HTL/FSU
Dipl. Architektin ETH/SIA

Bahnhöfe -Bahnhofplätze

Exkursion vom 21. August 2009

Programm

Ziel der Exkursion

Es gibt keine zweite Chance für den ersten Eindruck: Dies gilt auch für jede Stadt, welche sich für ankommende Reisenden zunächst mal am Bahnhofplatz präsentiert, diese buchstäblich abholt. Ist der Platz übersichtlich, finde ich zu meinem Bus. Welche Hindernisse müssen auf dem Weg ins Zentrum überwunden werden? Der Bahnhofplatz steht täglich im intensiven Belastungstest, wird von Tausenden gequert, befahren, begangen und als Treffpunkt in Beschlag genommen. Ein Bahnhofplatz muss daher primär gut funktionieren.

Gemäss Richtplanung des Kantons St. Gallen sollen in den nächsten Jahren im Kanton St. Gallen mehr als 20 Bahnhofplätze umgebaut werden. Zentrales Thema dabei ist die Verknüpfung der Bahn mit anderen Verkehrsarten. Bahnpassagiere gehen zu Fuss oder mit dem Velo weiter, steigen in einen Bus oder werden mit dem Auto abgeholt.

Mit dieser inzwischen fünften Fachexkursion des VCS St. Gallen/Appenzell zusammen mit Fussverkehr SG besuchen wir kürzlich umgebaute Bahnhofplätze in kleinen oder mittelgrossen Städten am Zürichsee. Dabei erhalten wir neben „Anschauungsmaterial“ auch Erklärungen von Fachleuten und Behördenmitgliedern. Der Fokus liegt dabei weniger bei den Bahnanlagen als beim „Drumherum“ – dem Zugang und dem Bushof oder den Veloabstellplätzen.

Nachbestellung Dokumentation / Kontakt

VCS Sektion St. Gallen / Appenzell
Rorschacher Strasse 21, Postfach, 9004 St. Gallen
Tel.: 071 222 26 32 Fax.: 071 222 26 62 www.vcs-sgap.ch

Dokumentation
Für Mitglieder à Fr. 25.00
Für Nichtmitglieder à Fr. 30.00
Ab 5 Exemplaren wird ein Mengenrabatt gewährt.

Tagesablauf

Kurzbeschreibung

Nach einem Einführungsreferat über den «Stand der Dinge» besuchen wir den Bahnhof Uznach. Der Bahnhofplatz greift über die Bahnhofstrasse über und sucht so die Verbindung zum Städtli.

Die internen Transfers während der Exkursion erfolgen per Bahn.

Zentrales Merkmal des Bahnhofes Rüti ZH ist die geschwungene Form der Perrondächer. Die Buskanten bilden ein paralleles Perron zum Gleis eins. Bemerkenswert auch die Gestaltung der kombinierten Velo- und Fussgängerunterführung.

Der Betonplatz beim Bahnhof Männedorf ist eine konsequente Umsetzung des „Prinzips Begegnungszone“. Ein Gewinn für die Reisenden ist die Nutzung des Bahnhofgebäudes mit einem Lebensmittelladen.

Der neue Bushof in Meilen ist verfügt über ein Mittelperron mit acht Buskanten. Die Standplätze der Busse sind überdacht, die Busse werden hier über Nacht stehen gelassen. Die architektonische Gestaltung des Daches setzt ein Zeichen.

Nach einer Fahrt mit der Fähre über den Zürichsee ist Horgen die letzte Station. Der „brandneue“ Bushof präsentiert sich als zentrales Element, ist aber neben Passerelle, einer Begegnungszone Bahnhofplatz und der Sanierung der Seestrasse nur Teil einer gesamthaften Neugestaltung des Bahnhofareals.

Fachbegleitung Exkursion

Robert Furrer dipl. Kulturlingenieur ETH
Andreas Bernhardsgrütter Siedlungsplaner HTL
Doris Königer Dipl. Architektin ETH/SIA

Zeitplan / Ablauf

08.45	Begrüssung im Restaurant Krone, Uznach
09.00	Fachvortrag von Andreas Bernhardsgrütter, Siedlungsplaner HTL, Amt für ÖV Kanton St. Gallen Kaffee und Gipfel
10.00	Besichtigung Bahnhofplatz Uznach mit Ernst Dörig, alt Gemeindepräsident Uznach
10.45	Abfahrt via Rapperswil nach Rüti ZH
11.05	Besichtigung Bahnhofplatz Rüti ZH mit Anton Melliger, Gemeindepräsident Rüti ZH und Beat Ernst, dipl. Architekt FH/SIA/FWB Beat Ernst Architekten, Rüti ZH
11.50	Mittagessen in Restaurant Löwen, Rüti ZH
13.24	Abfahrt via Rapperswil nach Männedorf
13.55	Besichtigung Bahnhofplatz Männedorf Fachbegleitung angefragt
14.26	Abfahrt nach Meilen
14.40	Besichtigung Bahnhof Meilen mit Margreth Blumer, dipl. Architektin ETH/SIA ARGE Margereth Blumer_Oliver Schwarz ETH/SIA
15.15	Fussmarsch zum Autoquai
15.35	Abfahrt nach Horgen mit Fähre
15.45	Fussmarsch zum Bahnhof Horgen
16.00	Besichtigung Bahnhofplatz Horgen mit Walter Bosshard, Gemeindepräsident Horgen und Dieter Flückiger, Dr.sc.tech. dipl. Bauing. ETH GL Flückiger + Bosshard AG, Zürich/Wädenswil
16.45	Allgemeine Umfrage / Diskussion
17.00	Apéro, Verabschiedung

Exkursion

Die VCS und Fussverkehr St.Gallen/Appenzell führen regelmässig Fachexkursionen zu aktuellen verkehrsplanerischen Themen durch. Ziel dieser Exkursionen ist es, innovative Lösungen einem interessierten Publikum bekannt zu machen.

Bei den Exkursionen legen wir Wert darauf, dass Behördenmitglieder und involvierten Fachleute vor Ort Auskunft geben und von ihren Ideen und Erfahrungen berichten können. So erfahren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im direkten Kontakt viel innert kurzer Frist.

Die Exkursionen werden jeweils mit einer umfangreichen Dokumentation dokumentiert. Die Dokumentation können auf der Homepage des VCS als pdf herunter geladen oder auf dem VCS-Sekretariat bestellt werden.

Wenn Sie eine Fachexkursion zum Beispiel mit einer Verkehrskommission einer Gemeinde organisieren möchten, nehmen Sie mit uns Kontakt auf. Wir unterstützen sie dabei gerne und organisieren für sie bei Bedarf gleich den ganzen Anlass.

Folgende Exkursionen wurden in den vergangenen Jahren durchgeführt:

- 2009: **Bahnhöfe und Bahnhofplätze**
Neue Beispiele am Zürichsee
Bahnhofplätze Uznach, Rüti ZH, Männedorf, ...
- 2007: **Urbane Räume**
Massnahmenpaket Aufwertung Innenstadt St.Gallen
Winterthur: Fussgängerzonen Altstadt und Sulzer Areal, Bahnhofplatz
- 2004: **Begegnungszonen und Plätze im Mischverkehr**
Espace Mittelland: Zentrum Grenchen, Köniz
Bläuackerplatz/Schwarzenburgstrasse, Biel
- 2002: **Begegnungszonen im Rheintal**
Bahnhofstrasse Buchs, Altstadt Altstädten, Blauer Platz Lustenau
- 2001: **Das Berner Modell**
Gestaltung von Hauptstrassen Wabern, Liebefeld, Zollikofen

Dokumentationen

Bahnhöfe und Bahnhofplätze

Dokumentation Exkursion Zürichsee
Autoren: Andreas Bernhardsgrütter, Robert Furrer, Doris Königer, September 2009
Herausgeber: VCS und Fussverkehr St.Gallen/Appenzell

Mehr Zug für die S-Bahn St.Gallen 2013

Vorschläge für ein besseres Angebot im nördlichen Kantonsteil
Autor: Martin Stamm, Redaktion: Thomas Schwager

Massnahmenpaket Innenstadt St.Gallen

Autoren: Andreas Bernhardsgrütter, Daniel Schöbi, Stefan Manse, St.Gallen, 2007
Herausgeber: VCS Sektion St.Gallen/Appenzell und Fussverkehr Schweiz

Strassenraumgestaltung:

Begegnungszonen und Plätze im Mischverkehr Espace Mittelland
Dokumentation Exkursion Grenchen, Biel, Köniz 22. Oktober 2004
Autoren: Markus Hartmann, Andreas Bernhardsgrütter, Doris Königer St.Gallen 2004

Richtig verkehrt! Agglomeration St.Gallen Ideen für die Zukunft

Autoren: Martin Stamm, Andreas Bernhardsgrütter, Daniel Schöbi, St.Gallen, 2003

Strassenraumgestaltung:

Begegnungszonen und Plätze im Mischverkehr Rheintal
Dokumentation Exkursion Buchs, Altstätten, Lustenau 27. September 2002
Autoren: Markus Hartmann, Andreas Bernhardsgrütter, Doris Königer, St. Gallen, 2002

Links

www.vcs-sgap.ch Rubrik Dossier » «Bahnhofplätze» und «Strassenraum-gestaltung»; Die VCS Sektion St.Gallen / Appenzell führt eine umfangreiche Bspelsammlung von Strassenraumgestaltungen. Neben den hier vorgestellten Bahnhofplätzen sind auch noch weitere Beispiele dokumentiert. Weitere Dossiers: Hauptstrassen, Tempo-30, Begegnungszonen, Fussgängerzonen und weitere.

www.begegnungszonen.ch Fussverkehr Schweiz führt eine Beispielsammlung der Begegnungszonen. Dabei sind unter anderem auch zahlreiche Bahnhofplätze dokumentiert.

www.fussverkehr.ch Auf der Homepage von Fussverkehr Schweiz finden sich viele Dienstleistungen, Fachinformationen,

www.boev.ch
Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr

www.lares.ch/pilote/bahnhofplatz_sg
Projektwettbewerb zur Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes St. Gallen
Genderkriterien für die Beurteilung der Projekteingaben

www.flaneurdor.ch Ausgezeichnete Lösungen für den Fussverkehr, die prämierten Lösungen sind gut dokumentiert. Trägerschaft Fussverkehrspreis: Fussverkehr Schweiz, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Verkehrsclub der Schweiz

www.bav.admin.ch Rubrik «Themen» » «Barrierefreiheit im öV»; Informationen und Vorgaben für einen barrierefreien Zutritt zum öffentlichen Verkehr für behinderte Menschen und ältere Personen.

www.astra.admin.ch Rubrik «Themen» » «Langsamverkehr»; Vollzugshilfen, Materialien und Grundlagen zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs

www.sg.ch Rubrik «Mobilität» » «Öffentlicher Verkehr»; Informationen über Konzepte, Projekte und Ansprechpartner im öffentlichen Verkehr im Kanton St.Gallen

www.sbb.ch Rubrik «Infrastruktur» » «Bahnausbauten» und «Regionalbahnhöfe» Übersicht über die aktuellen Bahnhofausbauten sowie den Standart der SBB beim Umbau der Regionalbahnhöfe

www.sob.ch Rubrik «news» » «Infrastruktur-Projekte»; Übersicht über die laufenden Bahnausbauten auf dem SOB-Netz

Uznach

Kanton St. Gallen

Bahnhof/Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 5'700

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Tempo 50
Belastung: DTV 2'800 Fzg/Tag
Bahn Passagiere: 5'800 Pers/Tag
Bus 6 Abfahrten/h (17-18.00Uhr)
Anzahl Buskanten 6 Normalbusse oder 2 Gelenk-
und 2 Normalbusse

Parkierung

Veloabstellplätze 220 (gedeckt)
Roller-/Mofaabstellplätze 50 (gedeckt)
P+R 90
K+R 11
Taxistandplätze 2
Mobility Fahrzeuge 2

Verbindungen

Unterführung 1 durchgehend

Projekt

Projektstart 1999 – 2000 Variantenstudium
2001: Gestaltungskonzept
Dezember 2001: Volksabstimmung
Ausführung Februar 2003 – Frühjahr 2005
Bauherrschaft Gemeinden Uznach

Projektverfasser

Gestaltungskonzept asa AG, Rapperswil-Jona
Landschaftsarchitektur Hager Landschaftsarchitekten,ZH
Ingenieur Tiefbau Kuster + Hager AG, Uznach
Verkehrsplanung Strittmatter Partner AG, SG

Kosten

Bahnanlagen: Fr. 16'050'000.-
Bahnhofanlagen: Fr. 3'748'500.-
Bahnhofareal: Fr. 3'111'000.-
Total Fr. 22'909'500.-

Quellen

Informationen/Fotos: Gemeinde Uznach; Christian H. Köpfer

Unterführung:

Die neue Unterführung wurde dank zusätzlichen Gemeindebeiträgen über den SBB-Normen hell und breit gestaltet und sorgt nun auch für eine Verbindung in das südliche Bahnhofsgbiet.



Im Zuge der Erneuerung der Gleis- und der Publikumsanlagen wurde auch die Umgebung des Bahnhofes Uznach neu gestaltet. Heute präsentiert sich der Bahnhof Uznach als schicke Anlage, welchen allen Ansprüchen gerecht wird.



Vor dem Umbau:

Die oberirdische Querung der Gleise vor dem Umbau führten wiederholt zu gefährlichen Situationen und auch Unfällen.

Anbindung

Der Bahnhof Uznach liegt am Fuss des Rickentunnels am Knoten der Linien nach St.Gallen, Rapperswil und Ziegelbrücke. Jede halbe Stunde besteht eine Fahrplanspinne in alle Richtungen, welche von den Bussen abgenommen wird. Sechs regionale Buslinien verbinden die Region Linth und die schwyzer March mit dem Bahnknoten Uznach.

Situation

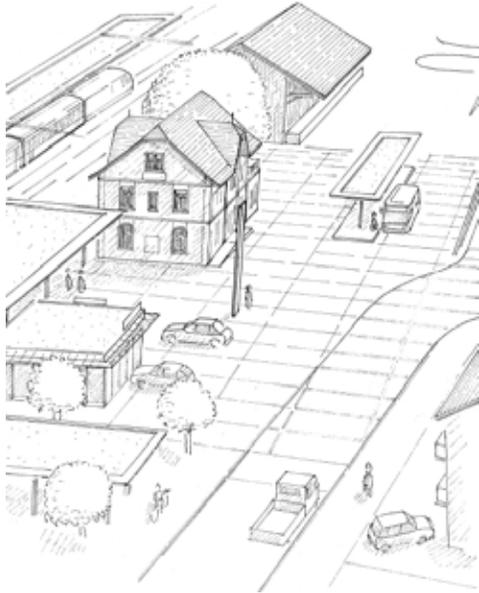
Der Bahnhof Uznach wurde an den Rand des Siedlungsgebietes realisiert, die Bahnhofstrasse verbindet den Bahnhof mit dem Städtchen. Die Eisenbahnlinie bildete bis vor kurzem die Siedlungsgrenze, mit der neu eingesetzten Bautätigkeit wird das Dorf nun an der Rückseite des Bahnhofes erweitert. Der Bahnhof verfügt über drei Gleise, welche an einem Mittelperron und einem Aussenperron angeordnet sind. Vom Mittelperron erreicht man in einer neuen grosszügigen und hellen Unterführung den Bahnhofplatz.

Uznach

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz und Aufnahmegebäude

Der Bahnhofplatz wird flankiert vom Aufnahmegebäude und neuem Kioskgebäude. Das neu renovierte Aufnahmegebäude umfasst den Kundenshalter und eine neu eingerichtete Bäckerei mit Cafe. Die Gestaltungsidee eines über die Bahnhofstrasse übergreifenden Bahnhofplatzes konnte nicht konsequent umgesetzt werden: Die bauliche Trennung zwischen Platz und Strasse blieb teilweise erhalten: In der Folge scheiterte eine Signalisation als Begegnungszone vor Verwaltungsgericht. Die verkehrsberuhigte Gestaltung der Bahnhofstrasse erleichtert den Zugang zum Ortszentrum.



*Skizze Situation
(Andreas Bernhardsgrütter)*

Der Bahnhofplatz sollte über die Bahnhofsstrasse gezogen werden.

Bushof

Der Bushof ist vor dem Aufnahmegebäude platziert. Entlang einem überdachten Mittelperron können auf beiden Seiten jeweils entweder drei Normalbusse oder ein Normal- und Gelenkbus angeordnet werden. Die einzelnen Busplätze können nicht unabhängig voneinander angefahren werden. Dies erlaubte eine flächensparende Anordnung der Busse.

Bushof:

Die Busse sind entlang eines überdachten Mittelperrons angeordnet. Hier sind auch alle Informationen angebracht.



Situation Heute



Parkierung

Mit dem Umbau des Bahnhofes wurde die Zahl der Veloabstellplätze verdoppelt. Bei den komfortabel eingerichteten Abstellplätzen stehen auch Gepäckaufbewahrungsfächer zur Verfügung. Die durchgängige Unterführung ermöglichte die Realisierung eines zusätzlichen P+R Platzes auf der Rückseite des Bahnhofes.



Veloabstellplätze

Vorbildlich: Überdachte Velo- und Mofaabstellplätze mit zweckmäßigen Abstellhilfen und Schliessfächer. Überdachte Veloabstellplätze sind an drei Standorten angeordnet.

Bahnhof/Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 11'700

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Tempo 30
Einbahnregelung, Radfahren
de im Gegenverkehr
DTV: -
Bahn Anzahl Passagiere: 7'500
Bus -
Anzahl Buskanten -

Parkierung

Veloabstellplätze 500 (davon 60 abschliessbar)
P+R 46
K+R 3
Taxistandplätze 2
Mobility Fahrzeuge 1

Verbindungen

Unterführung 2 durchgehend

Projekt

Projektstart Juni 1992: Wettbewerb Überbauungsstudie Gebiet Bahnhof Rüti
April 1994: Plangenehmigung
Projektstand September 1995: Eröffnung Personen- und Radwegunterführung
Oktober 1995: Eröffnung neue Zweiradeinstellräume
Mai 1998: Eröffnung Jonaviadukt mit neuer Fuss- und Radwegverbindung
Juli 1999: Einweihung Bahnhof Rüti
2001: Baupreis Zürcher Oberland Gemeinden Rüti und Dürnten, SBB

Quellen

Information/Fotos Bauamt, Gemeinde Rüti ZH
Beat Ernst Architekten, Rüti ZH

Das Zürich Oberland ist mit dem dichten S-Bahn-Netz optimal erschlossen. Ab dem modernen Bahn-und Bushof Rüti ZH steht ein leistungsfähiges Busnetz zur Verfügung.

Zentrales Merkmal des Bahnhofs Rüti ist die geschwungene Form der

Perrondächer. Die Buskanten bilden ein paralleles Perron zu den Gleisanlagen. Bemerkenswert die Gestaltung der kombinierten Velo- und Fussgängerunterführung.

Projektverfasser

Projektleitung SBB Infrastruktur-Anlagenmanagement, Zürich; Bauamt Gemeinde Rüti
Koordination SNZ Ingenieurbüro AG, Zürich
Aufnahmegebäude, Perrondächer: Fosco Fosco-Oppenheim Vogt, Zürich
Bauleitung: Beat Ernst, Rüti
Aschwanden und Partner AG, Rüti
Busstation, Bahnhof- und Dorfstrasse, Personenunterführung: Schulthess & Dolder AG, Rüti
Zweiradeinstellräume und Umladeräume Post: Fosco Fosco-Oppenheim Vogt, Zürich
Bauleitung: Beat Ernst, Rüti
Ingenieur: Heinz Koller, Rüti
P+R-Anlage Kirchrainstrasse, Tann U. Hürlimann AG, Bubikon
Neuguetbrücke Aschwanden und Partner AG, Rüti
Jonaviadukt H.H. Sallenbach + Partner, Wallisellen
Architekt: Beat Ernst, Rüti

Kosten

Personen und Radwegunterführungen	Fr. 7'229'500.-
Rad- und Gehweg Kirchrain-Bahnhof	Fr. 2'525'000.-
Neuguetbrücke	Fr. 589'000.-
Velo- und Mofa-Abstellplätze	Fr. 1'146'700.-
Überdachung Perronanlagen, Wartehallen	Fr. 2'409'500.-
Busstation inkl. Überdachung, Wartehallen	Fr. 682'600.-
Verschiedenes	Fr. 3'812'750.-
Total	Fr. 18'395'050.-



Vor dem Umbau:
Das ehemalige Aufnahmegebäude musste - ebenso wie der Güterschuppen - dem neuen Bahnhofgebäude weichen.



Die ursprüngliche Unterführung war sehr eng und dementsprechend unattraktiv zu begehen. Sie vermochte kein Sicherheitsgefühl zu vermitteln

Rüti

Kanton Zürich

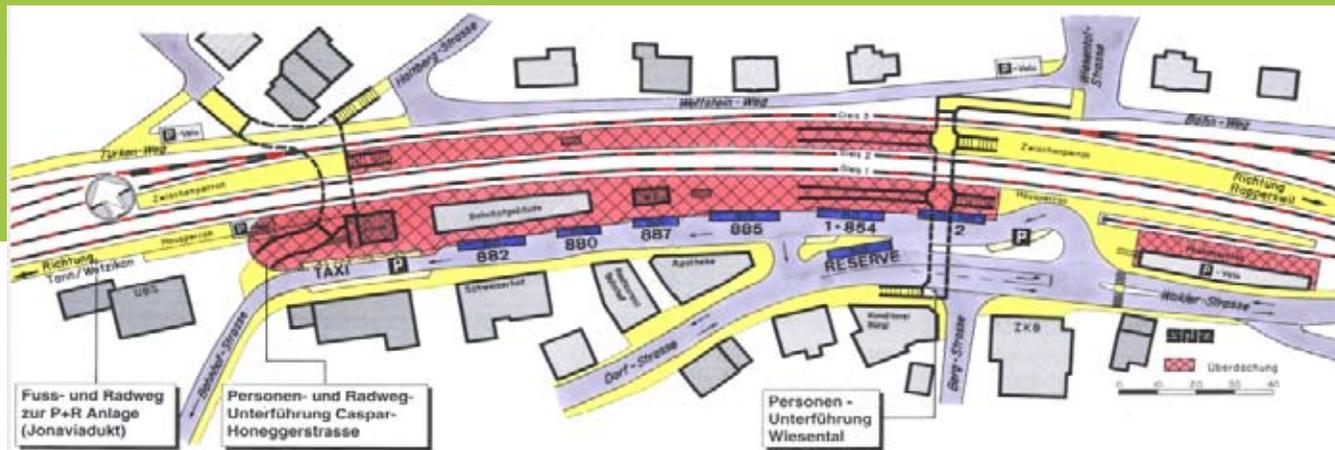
Anbindung

Rüti wird von den S-Bahn-Linien S5, S15 und S26 bedient. Die S5 und die S15 verfügen über einen Halbstundentakt, die S26 über einen Stundentakt. Mit der S5 und der S15 stehen zwei direkte Verbindungen zum Hauptbahnhof Zürich zur Verfügung. Durch die S26 ist Rüti zusätzlich an Winterthur angebunden.

Zu den Hauptverkehrszeiten verlassen 17 Orts- und Regionalbusse den Bahnhof Rüti, zu den Rand- und Zwischenzeiten sind es deren elf.

Situation

Die Bahnhofsumgebung Rüti hat sich stark verändert. Aus dem Provinzbahnhof ist ein moderner S-Bahnhof entstanden. Die Neugestaltung umfasste nicht nur die Publikums- und die Bahnanlagen. Priorität hatten auch gute und attraktive Fussgängerzugänge zu den Zügen, die Fussgängerverbindungen zwischen einzelnen Quartieren, den Busstandplätzen und den Zweiradanlagen.



Die Neugestaltung des Bahnhofs Rüti umfasste neben dem Aufnahmegebäude und dem Perrondach auch die beiden Unterführungen, den Bushof sowie die Veloabstellanlagen.

Bushof

Die Busstation mit sechs Standplätzen liegt an zentraler Lage direkt am überdachten Hausperron mit den Zügen nach und von Zürich. Der Umsteigeweg Bus – Bahn ist somit kurz, gut begehbar und überdacht. Ein weiterer Busstandplatz für Zusatzkurse befindet sich an der Dorfstrasse.



Das Perrondach zwischen Hausperron und Buskanten gewährleistet ein Umsteigen trockenen Fusses.

Die Caspar-Honegger-Unterführung auf der Westseite des Bahnhofs führt einen vom Fussgärbereich baulich getrennten Radweg. Die bogenförmige Linienführung fügt sich harmonisch in das Gesamtbauwerk ein.. Angrenzend an die Unterführung ist eine gedeckte Abstellanlage für Zweiräder untergebracht.



Aufnahmegebäude

Das neue fünfgeschossige Bahnhofgebäude mit Kundenanlagen, Büros und Wohnungen weist eine überdurchschnittliche architektonische Qualität auf und setzt im Oberdorf einen neuen städtebaulichen Akzent.



Das moderne Aufnahmegebäude beherbergt neben den Kundenanlagen auch Büro- und Wohnräume.



Ausstattung

Der Zugang zum Mittelperron mit den Gleisen 2 und 3 ist über zwei durchgehende Unterführungen gewährleistet. Das Gleis 1 liegt am Seitenperron unmittelbar beim Aufnahmegebäude.

Die westliche Unterführung Caspar-Honegger-Strasse mit der geschwungenen Linienführung ist in einen Fussgänger- und Velobereich aufgeteilt. Das attraktive Bauwerk dient dem Weinbergquartier als Zugang zum Bahnhof und zum südlich gelegenen Ortsteil von Rüti. Beidseitig ist die Unterführung durch eine Treppe und Rampe erschlossen. Das Mittelperron wird über eine Treppe erreicht.

Mit der Verlängerung der Personenunterführung Wiesental bis zur Bergstrasse ist ausserdem eine direkte und attraktive Fussgänger Verbindung zwischen den einzelnen Dorfteilen zum Zentrum und zu den Schulhäusern sichergestellt.

Für die Zweiräder stehen bei den Zugängen zu den Fussgänger-Unterführungen rund 500 gedeckte Abstellplätze in vier Anlagen zur Verfügung. Die gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen fördert die Benutzer dieser Verkehrsmittel. Die Anlage an der Walderstrasse ist zweigeschossig. Die südlichen Abstellplätze bei der Caspar-Honeggerunterführung liegen am Fuss- und Radweg Kirchenrainstrasse-Bahnhof.

Das geschwungene Perrondach schmiegt sich dem Gleisverlauf an und verbindet Haus- und Mittelperron mit dem Bushof.



Die verschiedenen Veloabstellanlagen sind gedeckt und mit Abstellhilfen ausgerüstet. Der Zugang zur oberen Parkebene der östlichen Abstellanlage ist nur über eine in die Treppe integrierte Rampe möglich.



Der Bushof ist vor dem Aufnahmegebäude entlang der Dorfstrasse angeordnet. Die Busse fahren im Einbahnregime von Osten her zu.



Männedorf

Kanton Zürich

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 5'300
Verkehr
Strasse Verkehrsregime: Begegnungszone, Tempo 20
Bahn Anzahl Passagiere: 4'400

Parkierung

Veloabstellplätze gedeckt: 110
P+R 8
K+R und Kurzzeit-PP 6
Taxistandplätze 2
Mobility-Fahrzeuge 4 P

Verbindungen

Unterführungen 1 durchgehend
Überführungen 1 geplant (für Fussgänger)

Projekt

Projektstart 2001: Vorprojekt
Projektstand 2001-2003: Vorprojekt und Projektwettbewerb
2003-2004: Bauprojekt
2004-2005: Realisierung

Bauherrschaft Gemeinde Männedorf

Projektverfasser

Vorprojekt: Alwin Suter, Suter von Känel Wild AG, ZH
Bauprojekt: Heinz Schmid, Zwicker + Schmid, Zürich

Kosten

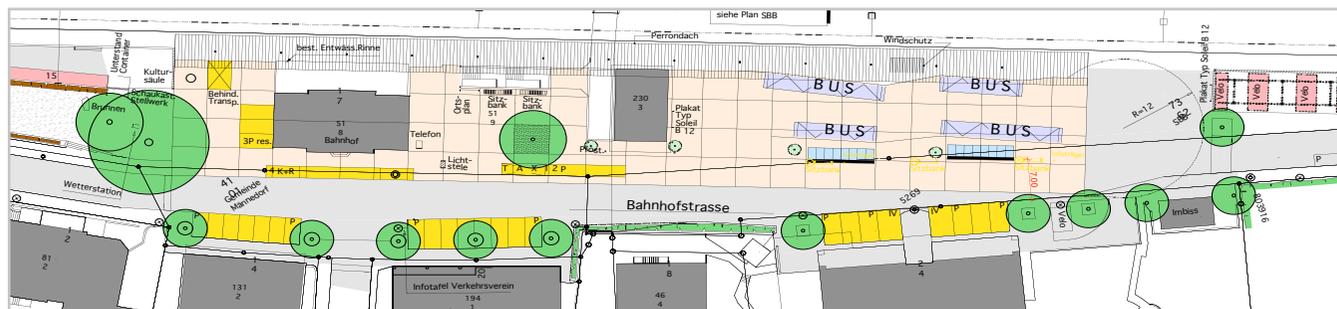
Voranschlag	Bahnhofplatz	Fr. 2'202'000.-
	Buswartehallen	Fr. 353'000.-
	Bahnanlagen	Fr. 1'285'000.-
	Total	Fr. 3'840'000.-

Quellen

Informationen Gemeinde Männ



Situation mit Aufnahmegebäude, Kiosk und Perrondach sowie Bushaltekanten, gedeckten Veloabstellplätzen und Parkierung.



Gestaltungselemente mit betoniertem Platz, Strassekörper als Begegnungszone und Baumallee sowie Möblierung mit Licht-Stelen und Sitzbänken.

Der neugestaltete Bahnhofplatz in Männedorf stellt dem Bahnhof ein adäquates Umfeld zur Verfügung und schafft so bessere Voraussetzungen für die Umsteigebeziehungen zu Fuss und mit dem Velo ins Dorfszentrum sowie mit dem Bus in die nähere Umgebung.

Die Bahnhofstrasse mit dem Geschwindigkeitsregime Generell 50 wurde zu einer Begegnungszone.



Anbindung

Männedorf wird von der S-Bahn-Linie S7 im Halbstundentakt bedient. Diese verkehrt über den Hauptbahnhof Zürich und verbindet Männedorf mit Winterthur.

Stündlich verlassen acht Busse, welche im Halbstundentakt verkehren, den Bahnhof Männedorf. Zusätzlich zu den drei Regionalbuslinien ist ein Ortsbus in Planung.

Der alte Güterschuppen wurde zugunsten des modernen Bushofs abgebrochen



Männedorf

Kanton Zürich

Situation

Mit seiner Umgestaltung sollte der Bahnhof Männedorf zu einem Ort werden, der sich durch ein vielfältiges Nutzungsangebot, eine funktionelle Verkehrsführung sowie eine gute Gesamtgestaltung auszeichnet. Heute erfreut sich der neue Bahnhofplatz bei der Bevölkerung grosser Akzeptanz, geniesst Treffpunktqualität und bietet im Lebensmittel-Bereich das Besondere.

Bahnhofplatz

Zwischen dem Bahnhofgebäude und dem neuen Kiosk liegt der eigentliche Bahnhofplatz. Mit einem breiten und hellen Betonband wurden Bushof und Bahnhofplatz gegenüber der benachbarten Umgebung hervorgehoben und zum attraktiven Mischbereich mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet. Dieser zentrale Bereich wird durch die beiden Pförtner bei der Villa Monneron und dem Restaurant Bahnhof-Post abgegrenzt. Die östliche Zufahrt wurde saniert und im Fussgänger- und P+R-Bereich neu gestaltet. Die Begegnungszone markiert ausdrücklich das Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden.

Im Aufnahmegebäude ist ein Bio-Lebensmittelladen untergebracht. Der Kiosk und die WC-Anlagen sind im Pavillon untergebracht.



Der Bushof ist bezüglich Materialisierung durch die grosszügigen Betonplatten geprägt. Diese werden mit dem Stahl des Perrondachs und dem Glas der Warthalle ergänzt.

Aufnahmegebäude

Um das sanierte Bahnhofgebäude wurden schattenspendende Bäume gepflanzt, eine Kultursäule aufgebaut und Taxi-, Kiss+Ride- sowie Kurzzeitparkplätze für die Kunden des Bio-Lebensmittelladens und des Kiosks eingerichtet. Ein multifunktionaler Begegnungsort mit

Bushof

An vier Haltkanten können die Regionalbusse die Fahrgäste ein- und aussteigen lassen. Eine auf Gelenkbusse konzipierte Wendeschleife ermöglicht das Zu- und Wegfahren aus beiden Richtungen.

Bild links: Ein Umsteigen von der Bahn zum Bus ist durch die kurzen Wege attraktiv und durch das Perrondach z.T. vom Wetter geschützt möglich.

Bild unten: Visualisierung: Zusätzlich Warthallen optimieren die Attraktivität und betonen den Bushof.



Ausstattung

Die Bahnlinie ist beim Bahnhof Männedorf eingleisig geführt. Der Zugang zu den Zügen erfolgt an der seitlichen Perronkante beim Aufnahmegebäude. Die durchgehende Unterführung bietet eine Verbindung zwischen den seeseitigen und bergseitigen Ortsteilen an.

Das beleuchtete Perrondach erstreckt sich über die Länge des Bahnhofplatzes und Bushofes. Dieses kann gleichzeitig von der S-Bahn und von zwei Bussen genutzt werden. Der windgeschützte Warteraum auf dem Perron für die wartenden S-Bahn- und Bus-Benutzer sowie der Velounterstand mit rund 110 Abstellplätzen für Zweiräder tragen weiter zur Komfortsteigerung für die öV-Benutzer bei. Auf der Seeseite wurde die lückenhafte Baumreihe ergänzt.



Meilen

Kanton Zürich

Bushof/Bahnhof

Einwohnerzahl 12'100

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Tempo 50
Anzahl Buskanten 7 Gelenkbusse

Parkierung

Veloabstellplätze ca. 200
P+R 60
K+R 6
Taxistandplätze 2
Mobility Fahrzeuge 4

Verbindungen

Unterführung 3 durchgehend

Projekt

Projektstart Frühjahr 2003: Studienauftrag
September 2004: Volksabstimmung
Ausführung Februar – September 2005
Bauherrschaft Gemeinde Meilen, vertreten durch die Bauabteilung

Projektverfasser

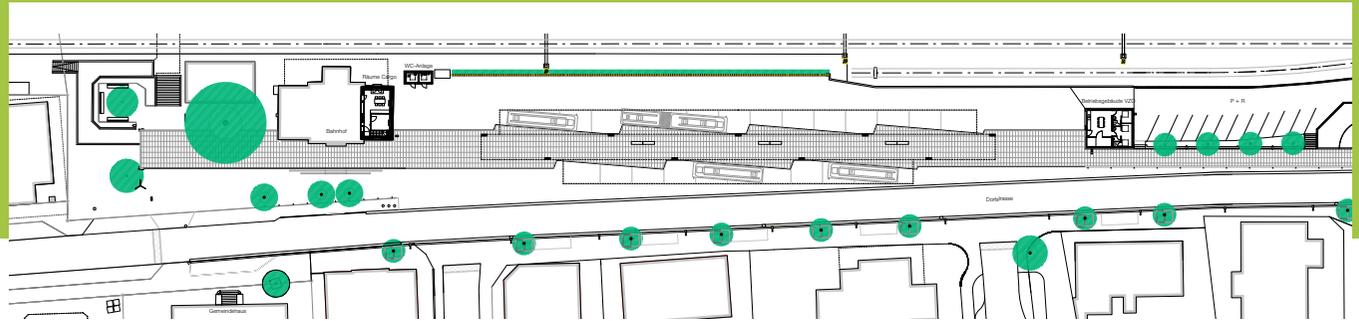
Generalplanung und Architektur:
ARGE Margreth Blumer Oliver Schwarz Architekten ETH SIA, ZH
Ingenieur Hochbau: APT Ingenieure GmbH Zürich
Ingenieur Tiefbau: SKS Ingenieure AG, Zürich
Haustechnikplanung: Basler & Hofmann, Ing. + Planer AG, ZH
Ryffel + Ryffel Landschaftsarchitektur, Uster
Vogt & Partner, Lichtgestaltende Ingenieure, Winterthur
Verkehrsplanung: Strittmatter Partner AG, St.Gallen

Kosten

Bushof (inkl. öff. WC- und P+R-Anlage):	Fr. 4'970'000.-
Anpassung und Neugestaltung Dorfstrasse:	Fr. 1'095'000.-
Ersatz wegfallendes Raumangebot SBB:	Fr. 176'000.-
Dienstgebäude VZO:	Fr. 241'000.-
Total	Fr. 6'482'000.-

Quellen

Informationen/Fotos ARGE Margreth Blumer_ Oliver Schwarz
Architekten ETH SIA, ZH



Meilen ist ein wichtiger Ausgangspunkt für die Busse der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) in die Region. Die engen Platzverhältnisse machten eine Neuordnung der Situation vor dem Bahnhof notwendig. An Stelle des früheren Güterschuppens wurde ein Bushof erstellt.

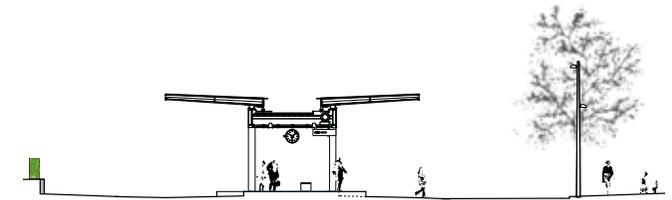
Situation im Dorf

Der Bahnhof Meilen ist ein typischer Bahnhof, wie er an der Seelinie zwischen Zürich und Rapperswil anzutreffen ist. Die Bahnlinie trennt den unteren ursprünglichen Dorfkern vom oberen Dorfteil. Meilen wird von zwei S-Bahnen im Halbstundentakt bedient: Während die S7 zwischen Meilen und Zürich eine schnelle Verbindung herstellt, bedient die S6 die zahlreichen Stationen dazwischen. In Meilen selber kann umgestiegen werden. Die Züge sind auf zwei Gleisen an einem Mittelperron angeordnet. Von diesem gelangen die Passagiere mit drei Unterführungen ins Dorf.



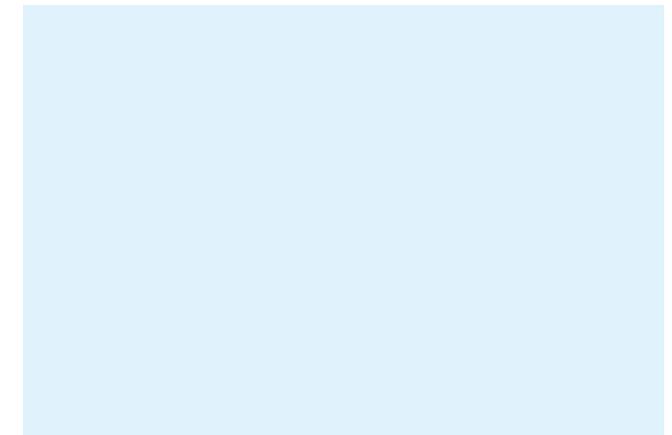
Foto alt:

Situation vor dem Umbau mit Güterschuppen. Die Buswartepplätze waren an verschiedenen Orten verteilt und hatten zu wenig Platz.



Plan Situation und Schnitt:

Bushof mit sieben überdeckten Standplätzen. Da die Busse auf dem Bahnhofplatz übernachten, sollten sie überdacht werden.



Bahnhofplatz/Dorfstrasse

Im Zusammenhang mit dem Bushof wurden auch die Dorfstrasse, das seeseitige Trottoir und der Bahnhofplatz neu gestaltet. Mit einem verbreiterten Trottoir, einer Baumreihe und einer verschmälerten Fahrbahn konnte eine Flaniermeile geschaffen und die Geschwindigkeiten des Fahrverkehr gesenkt werden.

Meilen

Kanton Zürich

Busverkehr / Bushof

Vom Bahnhof Meilen verkehren fünf Buslinien in die nähere Umgebung. Der neue Bushof steht an der Stelle des ehemaligen Güterschuppens und bietet Platz für sieben Busse. Er ist ein Stück Stadt, das neue Vis à Vis der Stadtfassade von Meilen. An jede Busbucht kann unabhängig voneinander zu- und weggefahren werden. Ein breites Steinband bildet die Verbindung der beiden SBB-Personenunterführungen Ost und Mitte. Eine Wandelhalle, die nicht nur den Passagieren des öffentlichen Verkehrs dient sondern auch dem Stadtpassanten einen angenehmen Weg in der Stadtmitte anbietet. Die Vordächer überspannen auch die Busplätze, da der neue Bushof auch als Übernachtungsdomizil der Busse dient. Damit können die Leerfahrten ins Depot nach Grüningen reduziert werden. Ausgestattet mit Druckluft und Elektroanschlüssen ist jede der sieben Haltestellen auch Versorgungsstation, so dass die Busse jederzeit betriebsbereit sind.



Ausstattung

Der Depotcharakter des Bushofs hat ein zusätzliches Betriebsgebäude mit Garderoben für die Chauffeure und den technischen Installationen für die Busversorgung bedingt. Die im Güterschuppen untergebrachten Infrastrukturräume der SBB wurden ins Aufnahmegebäude verlegt. Neben dem Bahnhof wurde eine neue Toilettenanlage gebaut.

Zum Perrondach:

Die luftdicht verschweisste Konstruktion aus Stahlblech wirkt als dreidimensionale Struktur und stabilisiert die Durchbiegung und Torsionen. Die asymmetrisch angeordneten Vordächer bilden mit der Grundkonstruktion ein Gleichgewicht.

Parkierung

Mit dem Umbau des Bahnhofes wurde die Zahl der Veloabstellplätze verdoppelt. Bei den komfortabel eingerichteten Abstellplätzen stehen auch Gepäckaufbewahrungsfächer zur Verfügung. Die durchgängige Unterführung ermöglichte die Realisierung eines zusätzlichen P+R Platzes auf der Rückseite des Bahnhofes.



Die neue Stadtkante mit dem Bushof



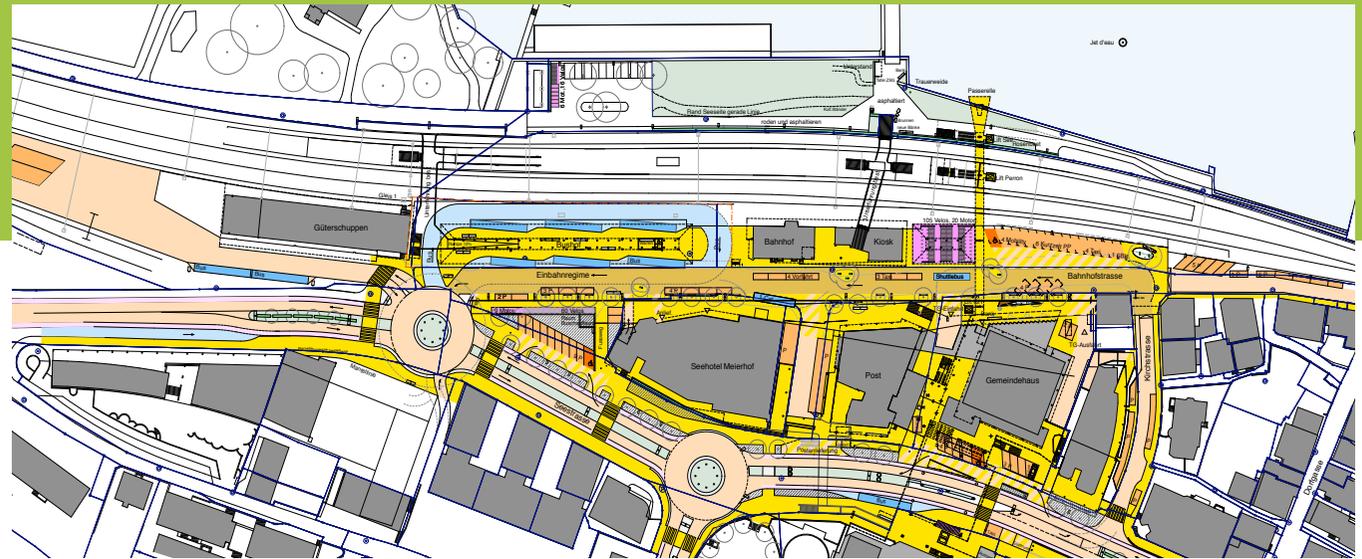
Zur Konstruktion:

Die Stahlkonstruktion besteht aus drei Teilen, dem geschlossenen Mittelteil, und den beiden aufgesetzten Schutzdächer für die Busse aus Stahlrahmen. Der Stützenraster gibt die Grösse der Haltebuchten vor. Im halb versetzten Abstand von 22 m wird die Last des Kastenträgers beidseitig über die Stützen abgetragen. Die einzelnen Stützen sind Träger für die Fahrgastinformationen.



Bahnhofplatz

Einwohnerzahl	18'823
Verkehr	
Strasse	Verkehrsregime: Begegnungszone, Tempo 20, Einbahnregelung, Radfahrende im Gegenverkehr DTV: 4'000 Fahrten/Tag Anzahl Passagiere: 5'000
Bahn	
Parkierung	
Veloabstellplätze	gedeckt 165 offen 16
P+R	65
K+R und Kurzzeit-PP	10
Taxistandplätze	7
Mobility-Fahrzeuge	4
Verbindungen	
Unterführungen	2 durchgehend
Überführung	1 durchgehend (für Fussgänger)
Projekt	
Projektstart	1999: mehrstufiger Wettbewerb
Projektstand	2000-2006: Wettbewerb und Projekt 2007-2009: Realisierung
Bauherrschaft	Gemeinde Horgen
Projektverfasser	
Architekt: Dr. Klaus Hornberger, Hornberger Architekten AG, ZH	
Ingenieur: Dr. Dieter Flückiger, Flückiger + Bosshard AG, Zürich	
Kosten	
Bushof	Fr. 3'200'000.-
Umgebung, Passerelle, Strassengestaltung	Fr. 22'000'000.-
Total	Fr. 25'200'000.-
Quellen	
Informationen	Bauamt, Gemeinde Horgen Flückiger + Bosshard AG, Zürich



Situationsplan: Eine Begegnungszone im Einbahnregime, der Bushof mit Mittelperron, grosszügige, gedeckte Veloabstellplätze und attraktive, rollstuhlgängige Fussverbindungen prägen.

Die Aufwertung des Bahnhofareals, der Bau eines zentralen Bushofs sowie die Redimensionierung der Seestrasse im Dorfzentrum steigern die Attraktivität von Horgen. Der neue Bushof ermöglicht ein schnelles und bequemes Umsteigen von den Bussen auf die Bahn. Mit dem Einsatz einer breiten Treppe, einem Liftturm vor dem Gemeindehaus und dem Bau einer Passerelle von der Piazza zu Bahnhofstrasse, SBB-Perron und Seeanlagen werden die verschiedenen Ebenen des Dorfzentrums sinnvoll miteinander verbunden. Die Seestrasse im Zentrum wurde redimensioniert und die Vorplätze attraktiver gestaltet.

Anbindung

Horgen liegt zwischen der Albiskette und dem Zürichsee. Auf dem Gemeindegebiet liegen vier S-Bahnhöfe. Horgen (See) wird von den S-Bahn-Linien S2 und S8 bedient. Die S2 verfügt über einen hinkenden, die S8 über einen echten Halbstundentakt. Beide Linien verkehren über den Hauptbahnhof Zürich. Mit der S2 steht eine direkte Verbindung zum Flughafen Zürich zur Verfügung. Durch die S8 ist Horgen zusätzlich an Winterthur und Frauenfeld angebunden. Die Fähre nach Meilen stellt eine schnelle Verbindung auf die andere Seeseite im Zehn-Minuten-Takt dar.

Der Busverkehr bedient mit insgesamt elf Linien den Orts- und Regionalbereich. Fünf Linien führen über den Ortsbereich hinaus. Zur Hauptverkehrszeit verkehren 17 Busse pro Stunde. Der Bushof verfügt über sechs schräg angeordnete Haltekanten, welche die Busse im Uhrzeigersinn anfahren

Bild vorher:

Die alte West-Unterführung verlief bereits durchgehend bis zum See. Allerdings fehlten ihr Rampen und war damit für Menschen mit Behinderungen nicht passierbar.



Die Unterführung beim Kiosk-Pavillon bleibt bestehen und wird nicht mit Rampen ausgerüstet.



Situation

Städtebaulich ist die Situation im Bereich des Bahnhofs Horgen geprägt durch die bahnp parallelen Elemente Promenade, Bahnanlagen, Bahnhofstrasse und Seestrasse. Diese werden durch Fusswege und die Passerelle verbunden.

Das realisierte Projekt ging als Sieger eines mehrstufigen Wettbewerbes hervor. Es verfolgte u.a. das Ziel, den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr zu entflechten. Die Bahnhofstrasse sollte zum Platz, einem urbanen Zentrum des öffentlichen Lebens werden.

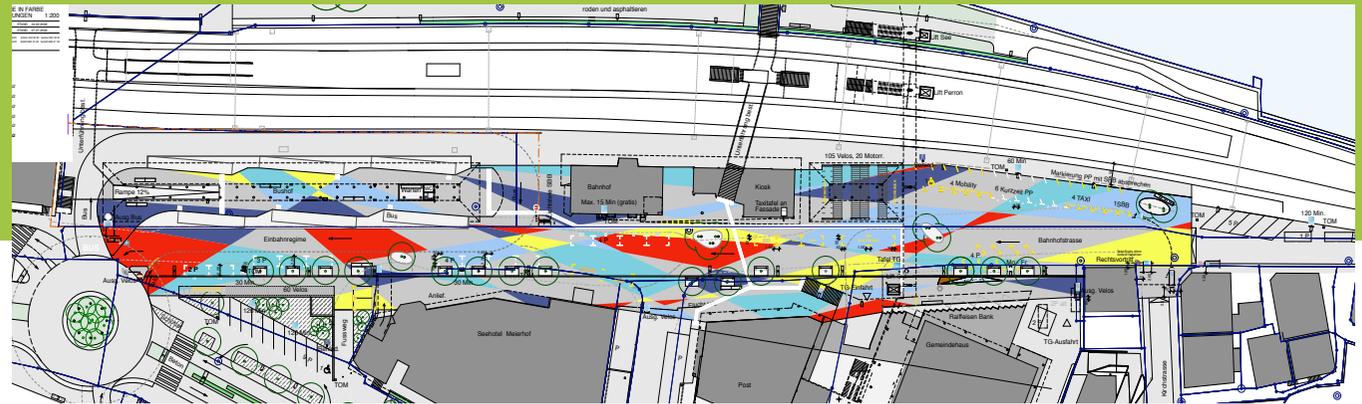
Bahnhofplatz

Durch die Anordnung von einem Doppelkreislauf in der Seestrasse wurde es möglich, einen Bushof in der Bahnhofstrasse so anzuordnen, dass er von den Bussen direkt angefahren werden kann. Das Einbahnregime auf der Bahnhofstrasse konnte für den motorisierten Individualverkehr etabliert werden. In einem weiteren Schritt wurde die Bahnhofstrasse zu einer Begegnungszone entwickelt.

In den modernen Bushof mit den sechs Haltkanten ist die Rampe der neuen West-Unterführung integriert.



Der freistehende Bushof bildet die städtebauliche Verbindung zwischen dem See und den Gleisanlagen einerseits und den hohen Bauten auf der Dorfseite andererseits. Das Bushofdach ist an den weit auskragenden Flächen verlastet.



Situationsplan Farbkonzept: Die Platzgestaltung ist geprägt durch das innovative Farbkonzept des Künstlers Platino geprägt

Der Zugang zum Mittelperron mit den Gleisen 2 und 3 ist über zwei durchgehende Unterführungen sowie über eine Passerelle gewährleistet. Das Gleis 1 liegt am Seitenperron unmittelbar beim Aufnahmegebäude.

Durch die Anordnung der Passerelle mit Lifttürmen wurde es möglich, die verschiedenen Ebenen Gemeindehaus - Seestrasse - Bahnhofstrasse zu verbinden und gleichzeitig für eine behindertengerechte Erschliessung zu sorgen. Mit dem Künstler Platino wurde ein grossmasstäbliches Farbkonzept entwickelt. Dieses und weitere gestalterische Elemente senken auf natürliche Weise das Geschwindigkeitsniveau auf der Bahnhofstrasse und unterstreichen den neuen Platzcharakter. Durch den Umbau und Neubau einer Rampe bei der bestehenden Personenunterführung West konnte der Bushof direkt an die SBB-Perrons angeschlossen werden

Die bunten, geometrischen Formen lässt den Platz zum Verbindungselement zwischen dem See und der Stadt werden.



Die Abstellanlagen für Zweiräder und die zahlreichen, querenden Fussverbindungen machen den Bahnhofplatz für den Langsamverkehr attraktiv.



Das Nutzungskonzept lässt ein rücksichtsvolles Nebeneinander von Zu-Fuss-Gehenden und Velofahrenden sowie von Bus- und Autoverkehr zu.



Bahnhofplatz (Wettbewerb)

Einwohnerzahl 72'000

Verkehr

Strasse Verkehrsregime: Fahrverbot ausgenommen Bus, Bahn und Velos

Bahn Anzahl Passagiere: ca. 41'000

Bus: Abfahrten 17–18h: ca. 120

Anzahl Buskanten: 16 Gelenkbusse

Parkierung

Veloabstellplätze gedeckt ca. 150
offen ca. 150
bewacht: ca. 250

K+R 12 (Nordseite)

Taxistandplätze 12 – 14

Mobility-Fahrzeuge 13

Verbindungen

Unterführungen 2 durchgehend

Projekt

Projektstart 2004: Postulatsbericht Bahnhofplatz
2006: Betriebskonzept Bahnhofplatz
2009: Projektwettbewerb

Projektstand Überarbeitung Wettbewerb

Bauherrschaft Stadt St.Gallen vertreten durch Direktion Bau und Planung

Projektverfasser

Architekt: Giuliani Hönger Architekten, Zürich

Landschaftsarchitektur: Hager Landschaftsarchitektur AG, ZH

Verkehrsplanung: Bircher und Wicki, Zürich

Kosten

noch nicht bekannt

Quellen

Informationen/Fotos: Bericht Wettbewerb Bahnhofplatz



Perspektive Kornhausplatz:

Grosse Aufenthaltsqualität auf dem Kornhausplatz – die Wettbewerbsprojekte wurden im Rahmen eines Pilotprojektes auf Genderspezifische Aspekte speziell beurteilt.

Situation

Der Bahnhofplatz St. Gallen bildet das Herz des Geschäftszentrums, das in den Jahren der St.Galler Stickereiblüte entstanden ist. Der mächtige neubarocke Bahnhofbau prägt mit seinem Gegenüber, der Hauptpost, ein beeindruckendes Stadtbild. Auf der östlichen Seite überragt das sanierte Rathaus-Hochhaus den Platz. Heute ist der Raum zwischen den Bauten vollgestellt: Neben dem Bushof der VBSG, dem Postautoplatz, Taxis und den Parkplätzen bleibt kaum noch Platz zur Zirkulation.

Bild Heute: Enge Verhältnisse auf dem Bahnhof



Der Bahnhofplatz St. Gallen ist in die Jahre gekommen und genügt weder den heutigen noch den künftigen Anforderungen. Eine neue Organisation der Buszufahrt und eine Verlegung der Bahnzufahrt für den Autoverkehr auf die Nordseite ermöglicht eine grundsätzliche Umgestaltung. Das aus dem Wettbewerb ausgelobte Siegerprojekt bildet nun die Grundlage für die weitere Planung. Dabei wird eine wesentliche Verbesserung der ortsbaulichen Situation erwartet.

Anbindung

Der Bahnhof St.Gallen dient als zentraler Knoten für die Ostschweiz für den Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Ab St.Gallen bestehen neben der internationalen Verbindung nach München Schnellzüge nach Zürich-Bern-Genf und Zürich-Biel-Genf, Rapperswil-Luzern und Sargans-Chur. Die S-Bahn St. Gallen bedient ab St. Gallen auf dem Normalspurnetz sechs Linien mit den Zielen Wil, Altstätten, Herisau, Uznach, Weinfelden und Romanshorn, zusätzlich die Linien nach Appenzell und Trogen.

Am Bahnhofplatz sind auch zahlreiche Buslinien angebunden. Neben den städtischen Verkehrsbetrieben mit ca. zehn Linien – vier davon im Trolleybusbetrieb - verkehren hier auch die Postautos in die Agglomeration sowie der RegioBus in Richtung Gossau.

Mit dem geplanten Ausbau und Beschleunigung der Fernverkehrsverbindungen nach München, Zürich und Chur, der Umsetzung der S-Bahn St.Gallen 2013 sowie der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen ist künftig mit einer Zunahme der Frequenzen um 50% zu rechnen.

Neuorganisation Bahnhofzufahrt

Dem Wettbewerb voraus gingen Überlegungen zur Neuorganisation der Bahnhofzufahrt und der Busorganisation auf dem Platz selber. Dank vermehrten Durchmesserlinien kann der Bedarf an Haltestellen reduziert werden. Es entsteht ein gemeinsamer Bushof. Die in Ost-West-Richtung verkehrenden Busse sollen entlang einem Mittelperron konzentriert werden, die in Nord-Süd Richtung verkehrenden Busse werden teilweise seitlich an die Kornhausstrasse verlegt.

Bahnhof Nord

Auf der Nordseite des Bahnhofes entsteht unter dem neuen Hochhaus der Fachhochschule eine Parkgarage. Dorthin werden auch die Bahnhofzufahrt und ein Teil der Taxisstandplätze verlegt. Dadurch wird der Bahnhofplatz selber vom Autoverkehr entlastet. Zudem entsteht eine Überwachte Velostation mit rund 250 Plätzen.

Wettbewerbsprojekt

Prägendes Element des erstangierten Wettbewerbsprojektes ist die Laterne, welche die heutige Tonne über dem Afgang

der Bahnstufunterführung ersetzt. Hier führt die grosszügige Treppe in die Unterführung. Der Bahnhofplatz versteht sich als offener Raum, dessen Ränder und Übergänge von locker gesetzten Bäumen akzentuiert und begleitet werden. Das Projekt behandelt die Verkehrsbereiche mit Zurückhaltung, so dass Übersicht und Sicherheit gewährleistet bleiben.

Bushof / Busverkehr

Der Bushof selber orientiert sich an den verkehrlichen Vorgaben und ordnet die erforderliche Zahl der Busplätze an einem Mittelperron und zwei Aussenperrons an. Die unterschiedliche Länge der Busse – vom Doppelgelenkbus bis Normalbus – sowie die Organisation als Durchmesserlinien erübrigen eine Anordnung der Standplätze mit Sägezähnen.



Situation:

Längsgerichtete Anordnung der Busse an einem breiten Busperron – und der mit eingestreuten Bäumen gestaltete Kornhausplatz.



*Perspektive Nacht:
Die Stadtlaterne leuchtet
den Weg zu den Zügen*

In der Verlängerung der östlichen Personenunterführung lässt der Entwurf einen breiten Korridor für den Fussverkehr frei. Hier ortet die Wettbewerbsjury Konfliktpotential zwischen dem Fahr- und Fussverkehr. Die vorgeschlagene grosszügige Dimensionierung und übersichtliche Gestaltung des Überganges lassen diese Befürchtungen aber als unbegründet erscheinen.

Kornhausplatz

Auf dem Kornhausplatz entsteht ein attraktiver Aufenthaltsraum mit einem grossen Wasserbecken und schattenspendenden Bäumen.