

Raumschichten = "Raumschichten"

Autor(en): **Pittier, Madeleine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **40 (2001)**

Heft 1: **Wettbewerbe = Les concours**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-138742>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Madeleine Pittier, Landschaftsarchitektin BSLA,
Gerold Fischer + Ueli
Graber GmbH, Wilen

Raumschichten



Mut zur Vereinfachung und zu klaren Linien. So kann man das Siegerprojekt des zweistufigen Wettbewerbs für das Bahnhofareal Horgen charakterisieren. Die Projektverfasser stellen sich eine repräsentative und funktionale Gestaltung vor.

Simplification et lignes claires: ainsi peut-on décrire le projet lauréat du concours pour l'aménagement de la Place de la gare de Horgen See. Les auteurs expliquent l'aménagement esthétique et fonctionnel de cette zone au centre de la ville.

Blick zwischen Gemeindehaus Horgen (links) und dem See; im Vordergrund die geplante Passerelle über die Gleise.

Vue entre l'Hôtel de Ville de Horgen et le lac. Au premier plan la passerelle projetée par-dessus les voies ferrées.

Das Bahnhofareal in Horgen zwischen See und Seestrasse vermag heute weder ortsbaulich, freiraumgestalterisch noch verkehrstechnisch zu befriedigen. Eine Reihe massiger Gebäudekomplexe bildet parallel zum Bahnhof mit ihren heterogenen Fassaden einen unklaren Ortsrand. Zwischen dem Bahnhof und dieser Gebäudefront liegt die Bahnhofstrasse, eine Strasse mit Trottoirs und Unterlage für «Markierungskunstwerke» diverser Halte- und Parkflächen. Sie bietet nur ungenügend Orientierung und Sicherheit für die Benutzer der verschiedenen Verkehrsmittel und hinterlässt beim «Ankommenden» keinen erinnerungswürdigen Eindruck von Horgen.

L'aménagement de la zone autour de la gare de Horgen, entre le lac et la Seestrasse n'est actuellement pas satisfaisant, ni du point de vue urbanistique, ni du point de vue de l'organisation du trafic ou de l'aménagement des espaces libres. Une série de bâtiments massifs aux façades disparates, parallèle à la gare, délimite de manière peu claire les frontières de la ville. Entre la gare et ce front de bâtiments se trouve la Bahnhofstrasse, une rue avec des trottoirs qui sert de base aux «œuvres peintes par terre» pour marquer les diverses places de stationnement ou d'arrêt momentané. Cette rue n'offre que peu de sécurité aux utilisateurs des différents moyens de transport; on s'y égare facilement et ce n'est pas la meilleure carte de visite pour Horgen.

«Raumschichten»

Madeleine Pittier, architecte-paysagiste FSAP,
Gerold Fischer + Ueli
Graber GmbH, Wilen

Der Wettbewerb

Es wurde ein Gesamtkonzept für den Zentrumsbereich gesucht, in welchem die drei Aspekte Städtebau, Freiraum und Verkehr aufeinander abgestimmt sind und mit gleicher Priorität behandelt werden.

Bahnparallele Schichten und die Hanglage prägen den Zentrumsbereich von Horgen. Seeplatz und Bahnhofareal befinden sich auf dem untersten Niveau. Die erste Gebäudereihe mit Post, Gemeindehaus und Seehotel trennen von der um ein Geschoss höheren Seestrasse. Noch höher liegen der Dorfplatz und die umliegende Bebauung.

Das Siegerprojekt «Raumschichten»

Das Projekt «Raumschichten» versucht eine verstärkte Ordnung innerhalb der «Schichten» zu erreichen und die Querverbindungen trotz Niveauunterschieden optimal auszubilden.

Bauten: Das neue dreigeschossige Bahngelände im Projekt «Raumschichten» klärt mit seiner einfachen, gestreckten Linienführung den diffusen Ortsrand und betont den Längsraum zwischen Zentrum und See.

Freiräume: Konsequenter wird die klare und einfache Gestaltung auch auf den Bahnhofplatz (heute noch Bahnhofstrasse) und den Seeplatz angewandt.

Der Bahnhofplatz bietet mit grossformatigen Ortsbetonplatten eine Verkehrsmischfläche, welche den Fahrverkehr verlangsamt und dem Fussgänger oder «Umsteiger» gefühlsmässig den Vortritt erlaubt. Die gedeckte Vorzone des Bahnhofsgebäudes ermöglicht eine übersichtliche Anordnung für alle Nutzungen des öffentlichen Verkehrs: Bushaltestellen, Taxistandplätze, Vorfahrt, Kiss+Ride sowie etwa 300 Veloabstellplätze.

Die Kleinrabatten, Rasenflächen und Hügel im Seeuferbereich werden zu Gunsten eines grossen Kiesplatzes abgeräumt. Eine Reihe geschnittener Bäume begrenzt den Platz Richtung See. In der Fortsetzung des Seeplatzes erhält die bestehende Ufermauer vorgelagerte Holzroste, welche den Zugang zum See attraktiver machen. Durch diese Eingriffe ergibt sich am See eine Abfolge von unterschiedlichen Freiräumen, beginnend

Le concours

On cherchait un concept d'ensemble pour cette zone centrale. Un concept qui devait traiter de manière équilibrée les trois priorités suivantes: l'organisation de l'espace construit, les espaces libres et la gestion du trafic.

Le centre de Horgen est marqué par des rues construites le long d'une pente et parallèles à la gare. Le Seeplatz et la gare se trouvent au niveau le plus bas. La première ligne de bâtiments avec la poste, la maison de la commune et l'Hôtel du Lac séparent ce niveau de la Seestrasse, qui, elle, se situe un étage plus haut. A un niveau encore plus élevé se trouve le Dorfplatz et les constructions avoisinantes.

Le projet lauréat «Raumschichten»

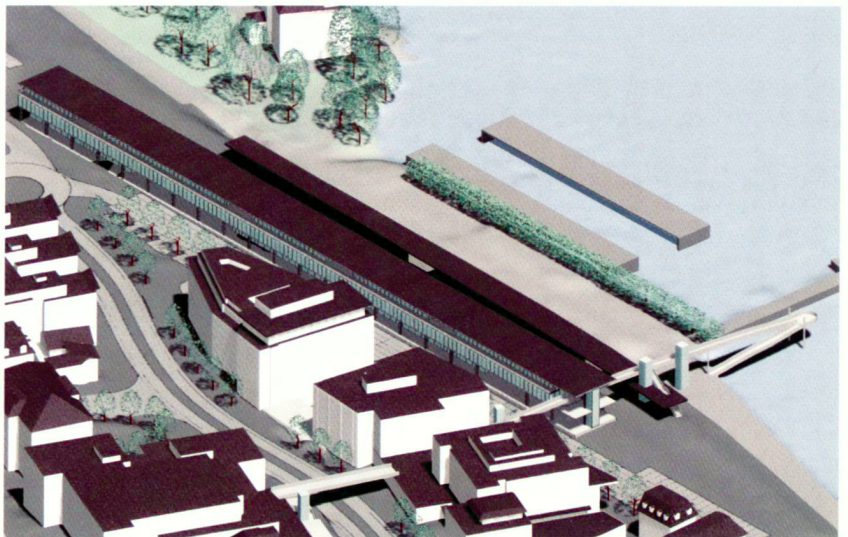
Le projet lauréat «Raumschichten» (espaces en niveaux, littéralement «strates d'espaces») tente de mieux organiser chaque étage, et d'optimiser, malgré les différences de niveau, les liens transversaux.

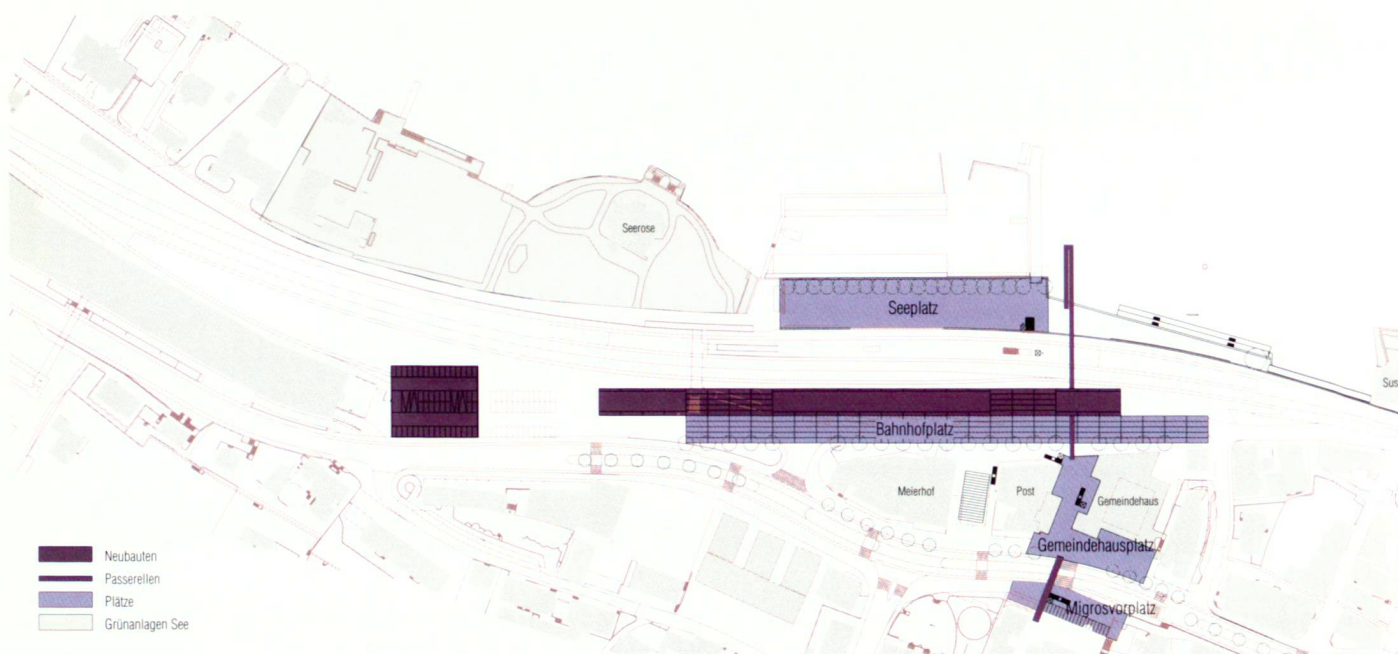
Bâtiments: le nouveau bâtiment de la gare à trois étages du projet «Raumschichten» clarifie le bord diffus de la ville par sa forme simple et linéaire. Il met en valeur l'espace allongé entre le lac et le centre-ville.

Espaces libres: l'idée d'un aménagement simple et clair est également appliquée de manière conséquente au Bahnhofplatz (aujourd'hui encore Bahnhofstrasse) et au Seeplatz. Le Bahnhofplatz offre, avec ses grandes dalles de béton coulé sur

Der elegante dreigeschossige Neubau soll zwischen dem See, dem Gleisfeld und den grossmassstäblichen Baukörpern vermitteln.

La nouvelle construction élégante crée un lien entre le lac, les voies ferrées et les importants volumes construits.





Das städtebauliche Konzept besteht aus den Elementen Seestrasse, Bahnhofplatz, Bahnbebauung, Seeplatz.

Le concept urbanistique comprend les bâtiments de la gare ainsi que la Seestrasse, le Bahnhofplatz et le Seeplatz.

Der Schnitt zeigt das unterste Niveau mit Seeplatz/ Bahnhofareal und die höher gelegene Seestrasse.

La coupe montre le niveau inférieur (le Seeplatz et le site de la gare) ainsi que la Seestrasse au niveau supérieur.

mit der bestehenden Parkanlage «Seerose», an welche der neue Kiesplatz und der Bereich mit wassernahen Holzrosten anschliessen.

Verkehrswege: Bis anhin wurden die verschiedenen Ebenen durch Unterführungen und Treppenaufgänge miteinander verbunden. Als neue Querverbindung führt eine Passerelle vom Niveau Seestrasse über den Bahnhofplatz und die Bahnlinien bis zum Seeplatz. Der direkte Zugang vom oberen Dorfteil zum Seeplatz bringt neben der praktischen Verknüpfung der verschiedenen Ebenen auch ein Erlebnis, indem die Passerelle als schwebende Rampe bis über das Wasser hinausragt und von dort zurück zum Ufer leitet. Die Passerelle und der Kopf des Bahngebäudes verbinden sich zu einem eleganten Gesamtgebilde. Die aus heutiger Sicht überdimensionierte Seestrasse wird verengt und die dadurch breiter werdenden Fussgängerbereiche aufgewertet.

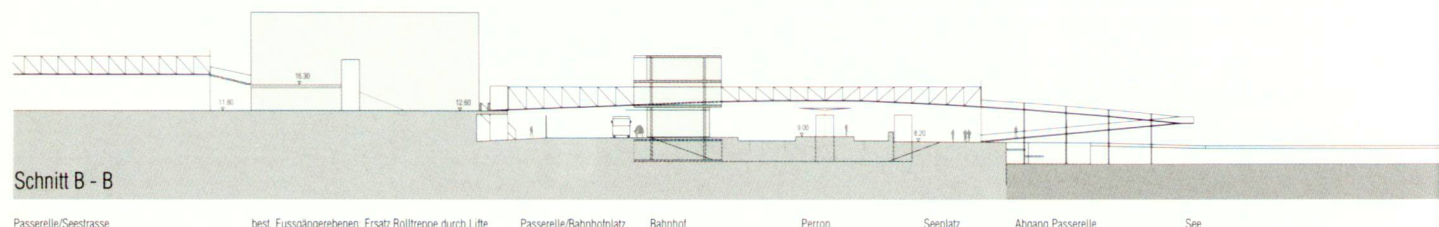
Die Weiterbearbeitung

In der Weiterbearbeitung wurde von der Gemeinde die Dringlichkeit eines gedeckten Busbahnhofes dargelegt. Da die Finanzierung des Hochbaus durch SBB und andere Investoren noch nicht rechtzeitig geklärt werden konnte und die Gemeinde mit dem Bau des Busbahn-

place, une surface de trafic mixte qui ralentit la circulation de voitures et crée un «sentiment de priorité» pour le piéton. La zone couverte devant le bâtiment de la gare permet une bonne coordination de tous les moyens de transports: arrêts de bus, places de stationnement pour les taxis, places pour déposer des passagers, «Kiss + Ride». Elle offre aussi quelque 300 places de parc pour les vélos.

On prévoit d'enlever les plates-bandes, la pelouse et les monticules existant sur les rives pour aménager une grande place en gravier. Un alignement d'arbres taillés délimitera la place du côté lac. Devant le mur bordant le lac, des quais en bois rendent l'accès au lac plus attractif. Le projet crée, par ces interventions au bord du lac, une suite de différents espaces libres, constituée premièrement du parc existant «Seerose», puis par la nouvelle place de gravier et enfin par les quais en bois bordant l'eau.

Voies de communication: jusqu'à présent, des passages souterrains et des escaliers reliaient les différents niveaux. Le projet propose une nouvelle liaison grâce à une passerelle qui mène du niveau de la Seestrasse à celui du Seeplatz, en traversant le Bahnhofplatz et les voies ferrées. L'accès direct depuis la partie supérieure de l'agglomération jusqu'au Seeplatz ne relie pas seulement utilement les



Schnitt B - B

Passerelle/Seestrasse

best. Fussgängererebenen: Ersatz Rolltreppe durch Lift

Passerelle/Bahnhofplatz

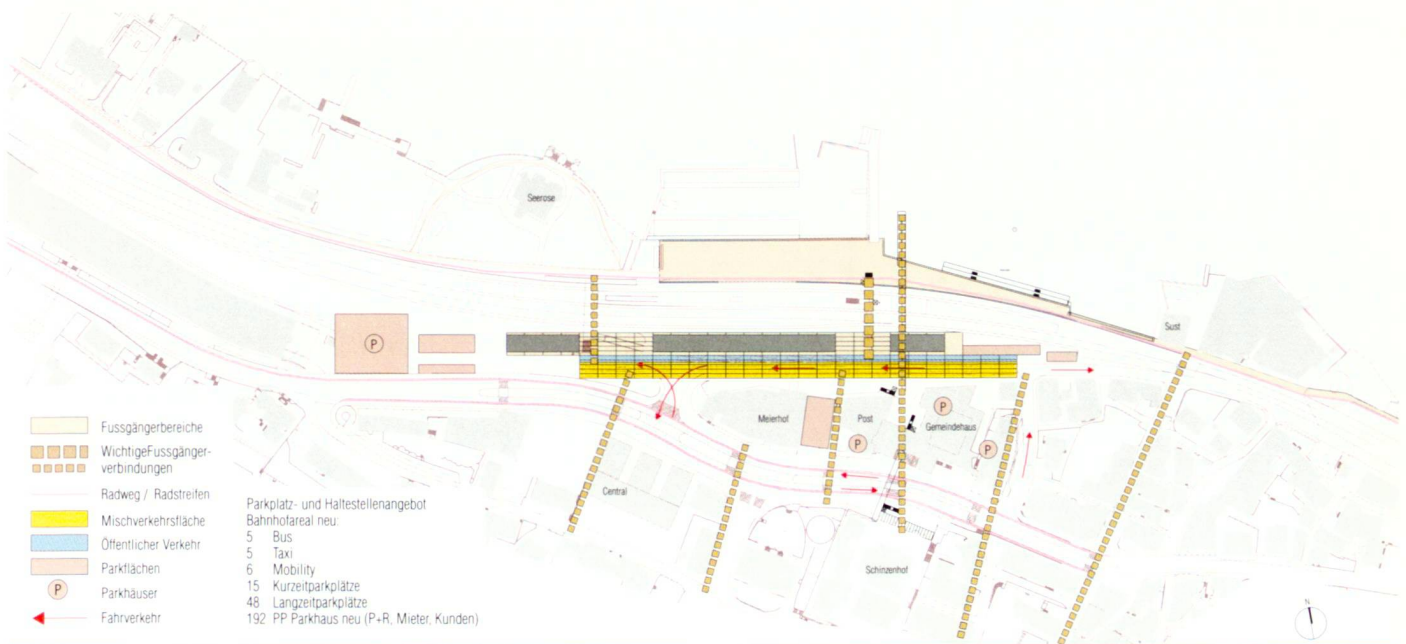
Bahnhof

Perron

Seeplatz

Abgang Passerelle

See



hofes nicht zuwarten möchte, musste nach einer Lösung gesucht werden, bei der gedeckte Bushaltestellen unabhängig von einem späteren Bahnhofbau schon in einer ersten Etappe erstellt werden können. Unter diesen und anderen zusätzlichen Bedingungen wird das Wettbewerbsprojekt zurzeit überarbeitet.

Aufgrund der Finanzierungsplanung werden sich Planung und Bau über die nächsten vier bis sechs Jahre erstrecken.

Daten zum Wettbewerb

Veranstalter:

Gemeinde Horgen

Art des Wettbewerbs:

Zweistufiger Ideen- und Projektwettbewerb, 8 Teams zur zweiten Wettbewerbsstufe eingeladen

Verfasser Siegerprojekt:

Gerold Fischer + Ueli Graber GmbH, Landschaftsarchitekten BSLA, Wilen; Hornberger Architekten AG; Zwicker + Schmid Verkehrsplaner, beide in Zürich

Wettbewerbsentscheid:

April 2000

Bauprojekt, Realisierung:

bis 2006

Weitere prämierte Büros:

2. Rang: Bruchner Bründler Architekten, Basel;
3. Rang: Büro L Landschaftsarchitekten, Zürich; Peter H. Schneider, Architekt, Oberrieden; H. Hasler, Verkehrsplaner, Meilen;
4. Rang: Dachtler Architekten, Horgen; Atelier Stern + Partner, Landschaftsarchitekten

différents niveaux, mais constitue également une attraction en soi car la passerelle, comme une rampe volante, survole l'eau avant de retourner vers la rive. En outre, la passerelle et l'extrémité du bâtiment de la gare forment un ensemble élégant. La Seestrasse, actuellement surdimensionnée, sera rétrécie et les zones pour piétons ainsi gagnées seront mises en valeur.

La poursuite de l'étude

Pour la poursuite de l'étude, la commune a exprimé le souhait de construire une gare couverte pour les bus. Le financement du bâtiment de la gare par les CFF et d'autres investisseurs n'a pas pu être défini dans un premier temps, mais la commune ne veut pas attendre ces décisions d'investissement pour la construction de la gare des bus. Il fallait donc trouver une solution pour construire cette gare couverte, comme première étape, et indépendamment de la construction du bâtiment de la gare. Cette nouvelle condition ainsi que d'autres modifications exigées par le concours demandent de retravailler le projet.

Vu la planification du financement, les différentes étapes de construction vont durer de quatre à six ans.

Verkehrskonzept: Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und Verbesserung der Situation für die Fussgänger.

La gestion du trafic: mixité et amélioration de la situation des piétons.