

Zubringer zur Bahn - die ideale Umsteigestation

Autor(en): **Jud, Eugen H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **104 (1986)**

Heft 32

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76206>

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.

Zubringer zur Bahn – die ideale Umsteigestation

Von Eugen H. Jud, Zürich

Der nahtlose Übergang zwischen Bahn und Zubringerverkehr ist wichtig, um das System des öffentlichen Verkehrs als Transportkette attraktiver zu gestalten. Im Zusammenhang mit dem Bau der Zürcher S-Bahn wurde versucht, die «ideale Umsteigestation» zu definieren, zu illustrieren und an 15 Fallbeispielen anzuwenden.

Einleitung

Der Bus – von öffentlichen und privaten Unternehmen betrieben – leistet wichtige Zubringerdienste zur Bahn, befördert er doch mehr Passagiere zu den Bahnstationen als jedes andere Verkehrsmittel. Demzufolge kommt einer publikumsfreundlichen und verkehrstechnisch sinnvollen Anbindung von Bus und Bahn entscheidende Bedeutung zu, da das öffentliche Verkehrsmittel Bahn nur attraktiv sein kann, wenn leistungsfähige und attraktive Zubringerdienste existieren.

Diese Erkenntnis ist der zentrale Ausgangspunkt für die 1982 aktivierte «Arbeitsgruppe Zubringer» der «Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr». Die zukunftsorientierten Überlegungen und Ergebnisse der Arbeitsgruppe, die 1985 veröffentlicht wurden, stehen zwar im direkten Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme des Zürcher S-Bahn-Verkehrs im Jahre 1990, dürften indes auch über die Region Zürich hinaus wegweisenden Charakter für attraktive Bahnkonzepte allgemein besitzen. Der folgende Bei-

trag beschreibt zusammenfassend die wichtigsten Kriterien für die «ideale S-Bahn-Station», die das Zürcher Planungsbüro Jud im Auftrag der Behördendelegation ausgearbeitet hat.

Vorgehen

Um Vorschläge für eine verbesserte Umsteigefreundlichkeit vom Bus auf die S-Bahn unterbreiten zu können, wurde die Situation der wichtigsten Umsteigestationen im Zürcher Kantonsgebiet an 15 Fallbeispielen analysiert, bis auf eine Ausnahme alles zukünftige S-Bahn-Stationen. Wegen ihrer verkehrstechnischen Ausnahmesituation blieben Bahnstationen der Städte Zürich und Winterthur bei der Untersuchung ausgeklammert. Ferner war nur die jeweilige Umsteigesituation Gegenstand des Interesses; mit Fragen der Netz- sowie Fahrplangestaltung setzt sich eine andere Arbeitsgruppe auseinander.

Die Untersuchungen der 15 Bahnstationen bauten im wesentlichen auf einer Objektanalyse (mehrere Ortsbegehungen) und einer intensiven Befragung

(standardisierter Fragebogen, Interviews) der zuständigen Bahnhofsvorstände auf. Es wurden über 150 publikumsfreundliche Gestaltungs- und Verbesserungsvorschläge aufskizziert, wobei alle Zubringerverkehre – Bus, Auto, Mofa, Velo und Fussgänger – berücksichtigt wurden.

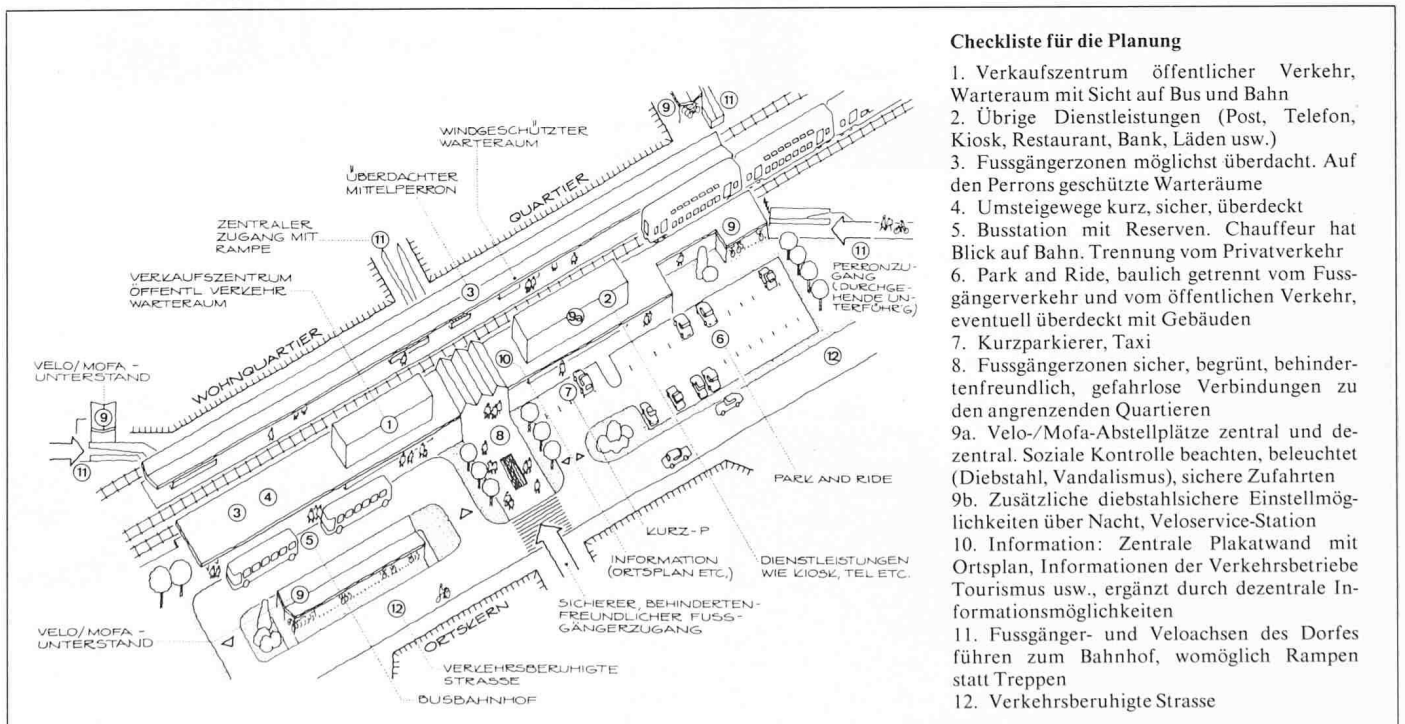
Die «ideale Umsteigestation»

Aus der vorausgegangenen Literaturrecherche und der Analyse der Fallbeispiele ging schliesslich das folgende «Grobschema der idealen S-Bahn-Station» hervor. Dem Konzept ist zudem eine Checkliste beigegeben, die in 12 Punkten stichwortartig die wichtigsten Anforderungen für die Planung einer attraktiven, den Bedürfnissen angepassten Umsteigestation in Erinnerung ruft. So kann im konkreten Projektierungsfall einfach und rasch überprüft werden, ob alle Anforderungen Berücksichtigung fanden (vgl. «Checkliste für die Planung» in Kästchen)

Beispiele für gut gelöste Details

Die ideale Umsteigestation jedoch gibt es nicht, denn letztlich ist jede Station ein Einzelfall. So setzt die jeweils ortsgerechte Umsetzung der Ideallösung ein entsprechendes Einfühlungsvermögen in die lokalen Besonderheiten und darüber hinaus schöpferische Phantasie voraus. Anhand der Fotos (Bilder 2 bis 10) seien noch einige Elemente des «idealen Bahnhof» anschaulich an bereits bestehenden Musterbeispielen illustriert.

Bild 1. Die ideale Umsteigestation und Ckeckliste in: «Zubringer...», zusammenfassender Bericht, S. 57)



Checkliste für die Planung

1. Verkaufszentrum öffentlicher Verkehr, Warteraum mit Sicht auf Bus und Bahn
2. Übrige Dienstleistungen (Post, Telefon, Kiosk, Restaurant, Bank, Läden usw.)
3. Fussgängerzonen möglichst überdacht. Auf den Perrons geschützte Warteräume
4. Umsteigewege kurz, sicher, überdeckt
5. Busstation mit Reserv. Chauffeur hat Blick auf Bahn. Trennung vom Privatverkehr
6. Park and Ride, baulich getrennt vom Fussgängerverkehr und vom öffentlichen Verkehr, eventuell überdeckt mit Gebäuden
7. Kurzparkierer, Taxi
8. Fussgängerzonen sicher, begrünt, behindertenfreundlich, gefahrlose Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren
- 9a. Velo-/Mofa-Abstellplätze zentral und dezentral. Soziale Kontrolle beachten, beleuchtet (Diebstahl, Vandalismus), sichere Zufahrten
- 9b. Zusätzliche diebstahlsichere Einstellmöglichkeiten über Nacht, Veloservice-Station
10. Information: Zentrale Plakatwand mit Ortsplan, Informationen der Verkehrsbetriebe Tourismus usw., ergänzt durch dezentrale Informationsmöglichkeiten
11. Fussgänger- und Veloachsen des Dorfes führen zum Bahnhof, womöglich Rampen statt Treppen
12. Verkehrsberuhigte Strasse



Bild 2. Gutes Erscheinungsbild und urbane Dichte (Wohnüberbauung, Bahnhof Dietikon ZH)



Bild 3. Warteraum mit guter Einsicht auf Bus und Zug (Wartesaal Uerikon ZH)



Bild 5. Beispiel betreffend Information: Tarifplan der Buslinien (Tafel der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich)

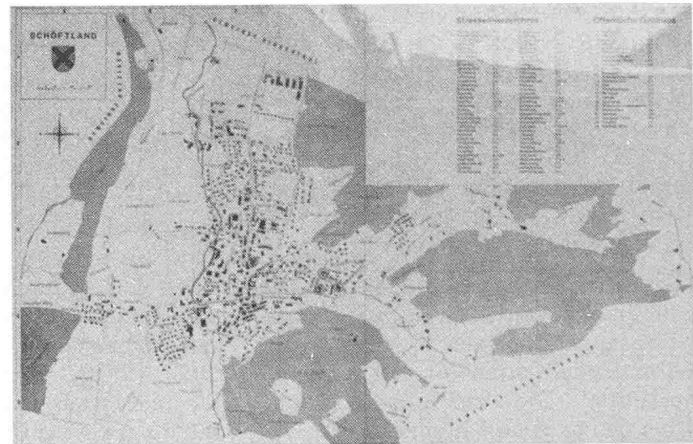


Bild 4. Beispiel betreffend Information: Ortsplan, mit Angabe der Standorte wichtiger Einrichtungen (Schöftland AG)

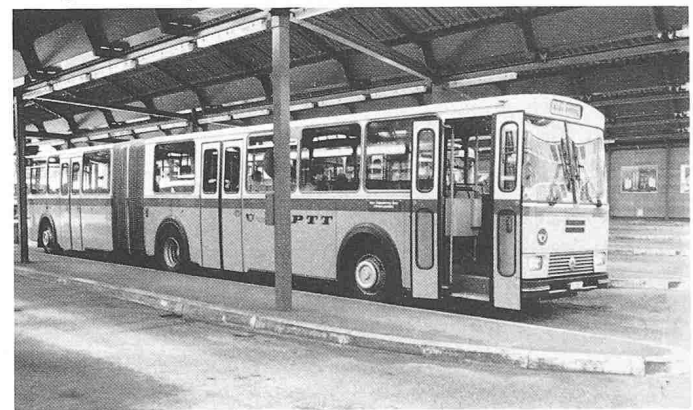


Bild 6. Beispiel betreffend Umsteigeweg Bus-Bahn: total überdeckte Postautostation (Postautostation Bahnhof Bern)

Bild 7. Beispiel betreffend Umsteigeweg Bus-Bahn: Trennung von privatem und öffentlichem Verkehr auf der Bahnhofsvorfahrt (Schwerzenbach ZH)

Bild 8. Beispiel betreffend Sicherheit: Trennung von ruhendem und rollendem Verkehr (Schlieren ZH)





Bild 9. Beispiel betreffend Sicherheit: Fussgänger-Übergang bei geringem Motorfahrzeug-Verkehr (Zürich-Altstetten)

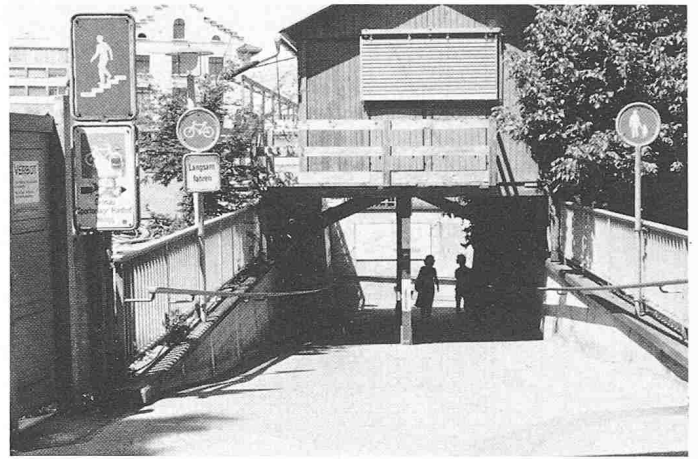


Bild 10. Beispiel betreffend Sicherheit: Befahrbarer Personenunterführung (Zürich-Altstetten)

Abschliessend ist mit einem Blick in die Zukunft festzuhalten, dass die Ergebnisse der Untersuchungen zur «idealen Bahnstation» Anhaltspunkte für eine Eignungsprüfung bereits bestehender Umsteigestationen bieten und Anregungen zu einem weiteren sinnvollen Planungsvorgehen liefern. Denn die Planungen müssen berücksichtigen,

dass ein Bahnsystem von den Benützern rasch und angenehm erreichbar sein muss, wenn es zu den erhofften tiefgreifenden Veränderungen in den gegenwärtigen Verkehrsgewohnheiten kommen soll.

Adresse des Verfassers: Eugen H. Jud, Planungsbüro Jud, Bolleystrasse 29, 8006 Zürich.

Literaturverzeichnis

- [1] Jud, Eugen H.: Zubringer zur Zürcher S-Bahn, Organisation Bahnhofsbereich. Erweiterter Bericht, Zürich 1985
 - [2] Jud, Eugen H.: Zubringer zur Zürcher S-Bahn. Zusammenfassender Bericht, Zürich: Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr 1985
- (Bezugsquelle für beide Publikationen: Planungs- und Ingenieurbüro Jud, Zürich)

Rittmeyer & Furrer

Eine Architektengemeinschaft zwischen Jugendstil und Neuem Bauen

Von Luzi Dosch, Chur

Das Kunstmuseum Winterthur zeigt noch bis zum 31. August eine Ausstellung der beiden Architekten Robert Rittmeyer und Walter Furrer. Ihr gemeinsames Büro, das von 1905 bis 1933 bestand, hat das Gesicht der Stadt Winterthur wesentlich mitgeprägt. Darüber hinaus übte vor allem Rittmeyer als Professor für Baufächer am Technikum und als häufiger Preisgerichts-Experte Einfluss auch auf die Schweizer Architektur seiner Zeit aus. Am Werk von Robert Rittmeyer und Walter Furrer lässt sich modellhaft die Architekturentwicklung des frühen 20. Jahrhunderts verfolgen, von der Adaption des Jugendstils über Nachjugendstil und Neuklassizismus bis zum Neuen Bauen.

Im folgenden geben wir einige Gedanken wieder, die der Verfasser, der zusammen mit Robert Steiner, Karl Keller und Katharina Furrer-Kempter die Ausstellung konzipierte, anlässlich der Eröffnung am 13. Juni formuliert hat.

Der Zusammenschluss von zwei Architekten zu einer Arbeitsgemeinschaft ist für die Zeit nach der Jahrhundertwende schon beinahe typisch. Die Doppelnamen Curjel und Moser, Pflughard und Häfeli, Tailens und Dubois, Joss und Klauser, Schäfer und Risch usw. wurden zu Begriffen der schweizerischen Architekturgeschichte. Man pflegt dann jeweils anzunehmen, der eine der beiden sei der Entwerfende, der andere der Organisierende gewesen. Diese Einstufung wird auch bei Robert Rittmeyer und Walter Furrer gemacht. Hier gilt Rittmeyer als der Schöpferische. Er stand stets im Vordergrund, als Professor am Technikum, als Ehrenmitglied des Kunstvereins Winterthur.

Ihm galt auch die Ausstellung des Jahres 1949 im Winterthurer Kunstmuseum. Diese Einstufung mag gerecht sein; uns schien es dennoch wichtig, die Ausstellung beiden zu widmen, wie sie auch beide für ihre Bauten verantwortlich zeichneten [1].

Funktion – Repräsentation

Bekanntestes und wichtigstes Werk von Rittmeyer und Furrer ist zweifellos das Museums- und Bibliotheksgebäude in Winterthur. Schon bei seiner Einweihung am 2. Januar 1916 wurde es begeistert gefeiert. Der Präsident des Kunstvereins, Richard Bühler,

sah in ihm eine nach Ausdruck ringende tiefe Sehnsucht. Das Ringen um Ausdruck und Form spiegelt sich in einem ungemein langwierigen Entwurfsprozess.

Im September 1909 legten der Bibliothekskonvent und der Vorstand des Kunstvereins eine Broschüre mit einem von Rittmeyer und Furrer ausgearbeiteten Projekt vor. Bibliothek und Museum werden durch das Nebeneinander von zwei Dreieckgiebel-Körpern bereits aussen als zwei Aufgaben verdeutlicht. Der ganze Bau erscheint durch vertikale Lisenen strukturiert und lehnt sich in der architektonischen Sprache an das Zürcher Kunsthaus von Karl Moser an. Die moderne, sachliche Erscheinung wird von den Architekten begründet: «Trotz dieser scharten Gliederung in Bibliotheks- und Museumsbau will das Gesamtbauwerk trotzdem ein einheitliches Ganzes sein. Nicht nur finanzielle Gründe, sondern vor allem die Zweckbestimmung des Baues und Gründe architektonischen Taktes gegenüber dem Stadthaus verlangen eine zurückhaltende, einfache, ruhige Architektur. Als oberster Leitsatz wurde festgehalten, dass das Äussere aus der Teilung des Innern hervorgehen müsse. Auch im Innern sind übergrosse Vorräume und luxuriöse Prachtstreppen vermieden, in dem Gedanken, dass das Bauwerk nur das Gefäss für einen köstlichen Inhalt sein soll» [2]. Robert Rittmeyer sandte das in der Broschüre publizierte Projekt mehreren Fach-Autoritäten zur Begutachtung zu, unter anderem Hermann Muthesius, Hendrik Petrus Berlage und Alfred Lichtwark. Berlage kritisierte die beiden ungleich grossen Giebelfelder, Lichtwark die Anordnung der Seitenlichtsäle.