

FORUM 3: HOHE BAUKULTUR UND QUALITÄTSVOLLE ÖFFENTLICHE RÄUME ALS BEITRAG ZU GELUNGENEN VERKEHRSDREHSCHLEIBEN

Quand la haute culture du bâti et les espaces publics
qualitatifs contribuent au succès des
interfaces multimodales

15:20 – 16:45 h

Han van de Wetering, Stadtplaner
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Samira Neuse, Gesamtprojektleiterin
SBB Immobilien



Die nachfolgende Präsentation wurde an der 1. Fachtagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben gehalten. Eine Weitergabe an Dritte ist nur mit Genehmigung des Netzwerks Verkehrsdrehscheiben gestattet.

ABLAUF FORUM 3.

1. Begrüssung und Warm-up
2. Zwei Inputs
SBB Immobilien | Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
3. Kurze Gruppenarbeit
4. Gemeinsame Diskussion im Plenum
5. Wrap-Up und Kommitment



ZUM EINSTIEG.

Wer ist im Raum?

Welche Rolle habe ich bei der
Planung und Gestaltung von
Verkehrsdrehscheiben?



ZUM ABSCHLUSS.

Was ist mein persönlicher Beitrag zu hoher Baukultur und einem qualitätsvollen öffentlichen Raum?

Was werde ich in Zukunft stärker in meiner Tätigkeit berücksichtigen?

Ablauf Forum 3.

1. Begrüssung und Warm-up
2. Inputs SBB und Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
3. Kurze Gruppenarbeit
4. Gemeinsame Diskussion im Plenum
5. Wrap-Up und Kommitment



Zum Einstieg.

Wer ist im Raum?
Welche Rolle habe ich bei der
Planung und Gestaltung von
Verkehrsdrehscheiben?

Hohe Baukultur und qualitätsvolle öffentliche Räume.

Samira Neuse, Gesamtprojektleiterin SBB Immobilien
Tagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben 17.04.2024



1. Frage:
Was heisst hohe Baukultur?



Hohe Baukultur.

«Hohe Baukultur bedeutet einen Ort mit Identität zu schaffen, wo sich Menschen wohlfühlen.»

Susanne Zenker, Leiterin SBB Immobilien Development

2. Frage:
Was hat Baukultur mit
öffentlichem Raum zu tun?



Hohe Baukultur und öffentlicher Raum.

«Eine gute Stadt ist wie eine gute Party – die Leute bleiben länger als wirklich notwendig, weil sie sich selbst genießen.»

Jan Gehl, Stadtplaner aus Kopenhagen

3. Frage:
Und warum ist das für
SBB Immobilien relevant?

806 öffentliche Räume.



50 Verkehrsdrehscheiben mit integrierter Immobilienentwicklung.



Umsetzungsschwerpunkte Strategie SBB 2030.

Kundenorientierter und flexibler.
Mobilitätsformen integrieren.

1. Einen robusten Fahrplan sicherstellen
2. Produktion stabilisieren und flexibilisieren
3. Komfortabel unterwegs
4. Kundeninformation weiterentwickeln
5. **Bahnhof als Visitenkarte**

Von Menschen für Menschen. Nachhaltig
für Kund:innen, Mitarbeitende, Gesellschaft.

10. **Kundenfokus** in und
Kundenbeziehungen personalisieren
11. Ökologische **Nachhaltigkeit**
12. Flexiblere und effizientere
Arbeitsumgebungen schaffen



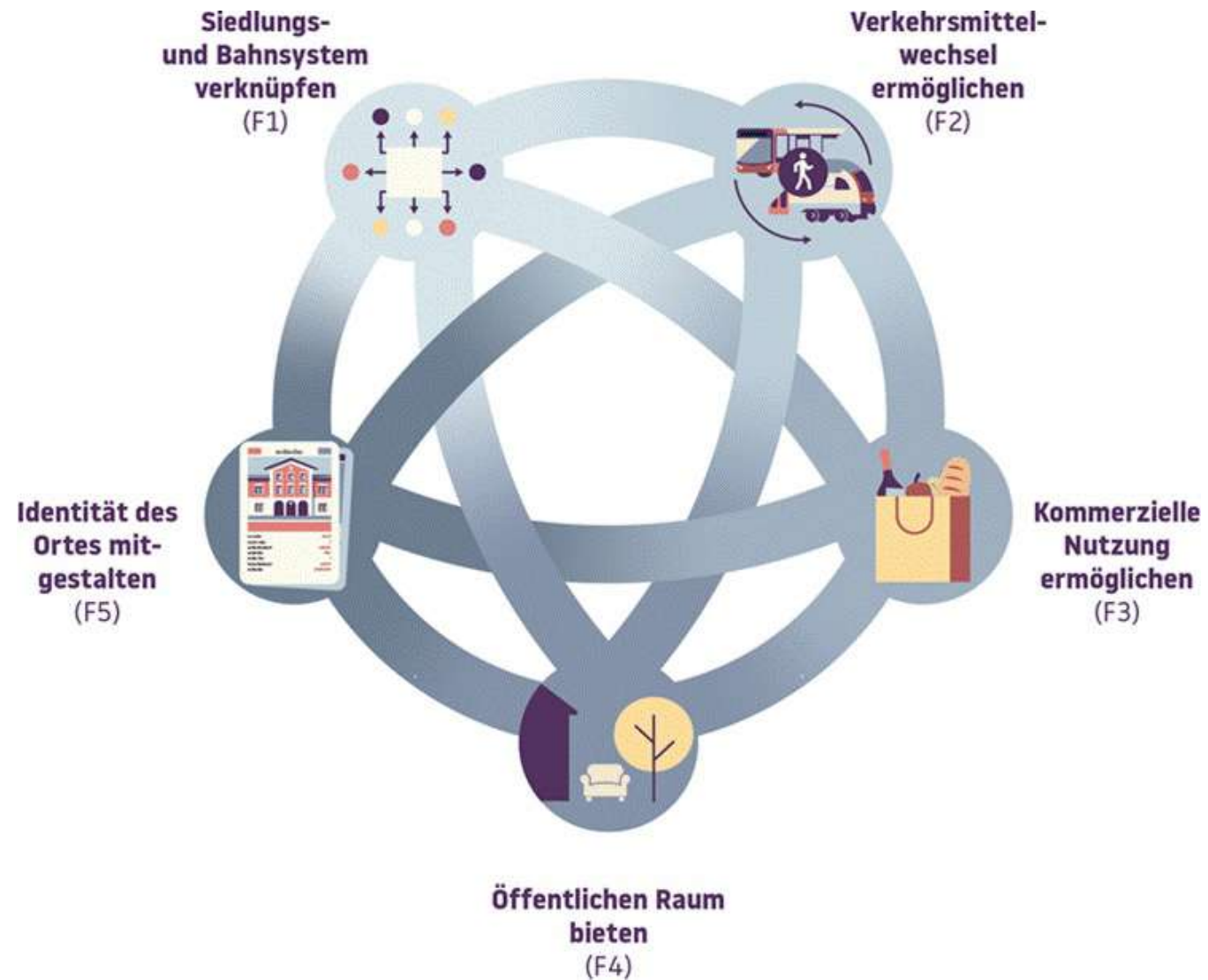
Intelligent im Kerngeschäft wachsen.
Modalsplit erhöhen.

6. Angebot in der Schweiz und in Richtung
Ausland entwickeln
7. Attraktive Sortimente für veränderte
8. **Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben
weiterentwickeln**
9. Energie für die ÖV-Branche bereitstellen

Effizienter und wirtschaftlicher. Mit
Mehrwert für Service public.

13. Fahrzeugunterhalt optimieren
14. **Bahnhofumfeld entwickeln**
15. Infrastrukturen wirtschaftlicher
betreiben

Das Funktionenmodell als Orientierungsrahmen.





Danke, merci
& grazie.

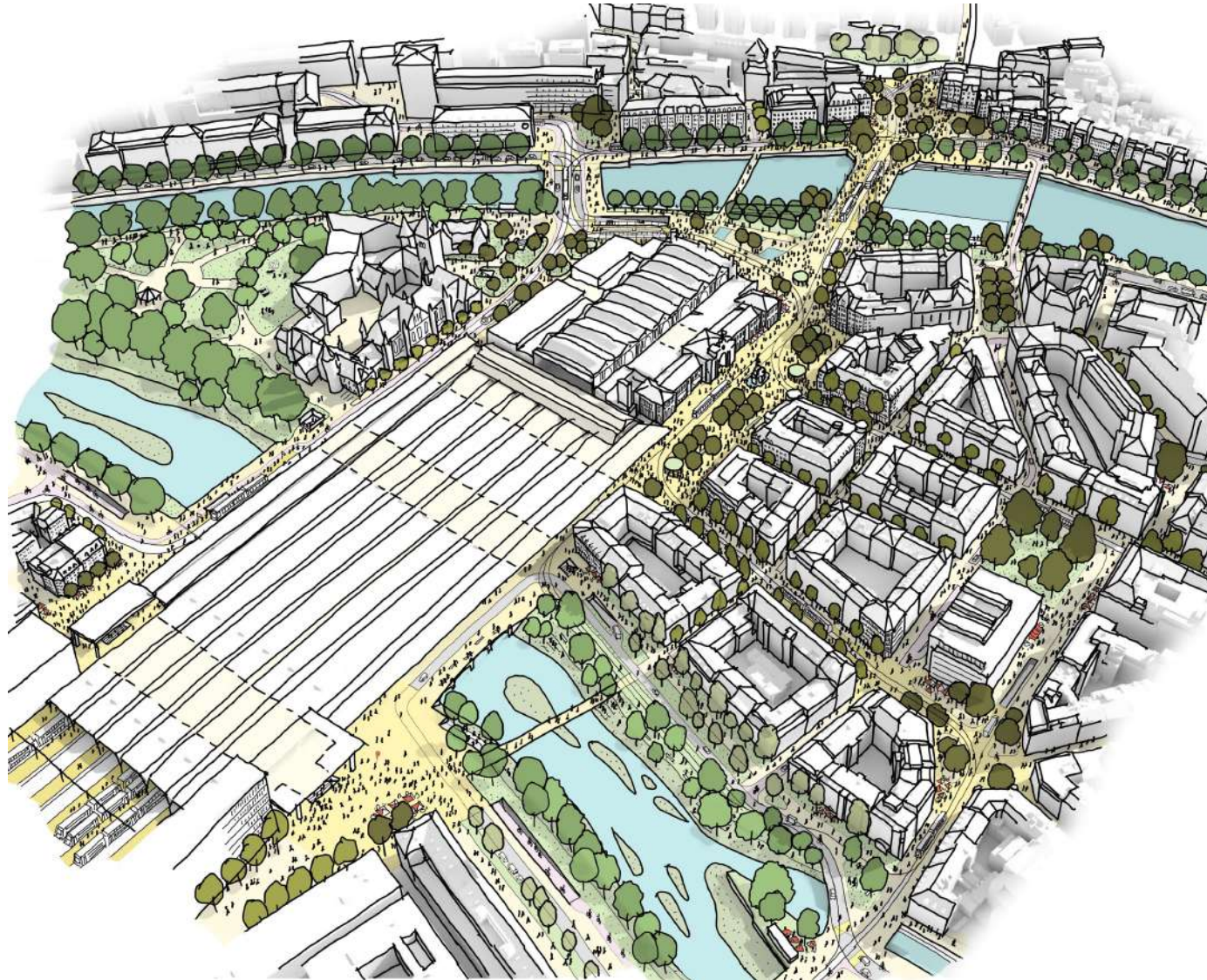
Zum Abschluss.

Was ist mein persönlicher Beitrag zu hoher Baukultur und einem qualitätsvollen öffentlichen Raum?

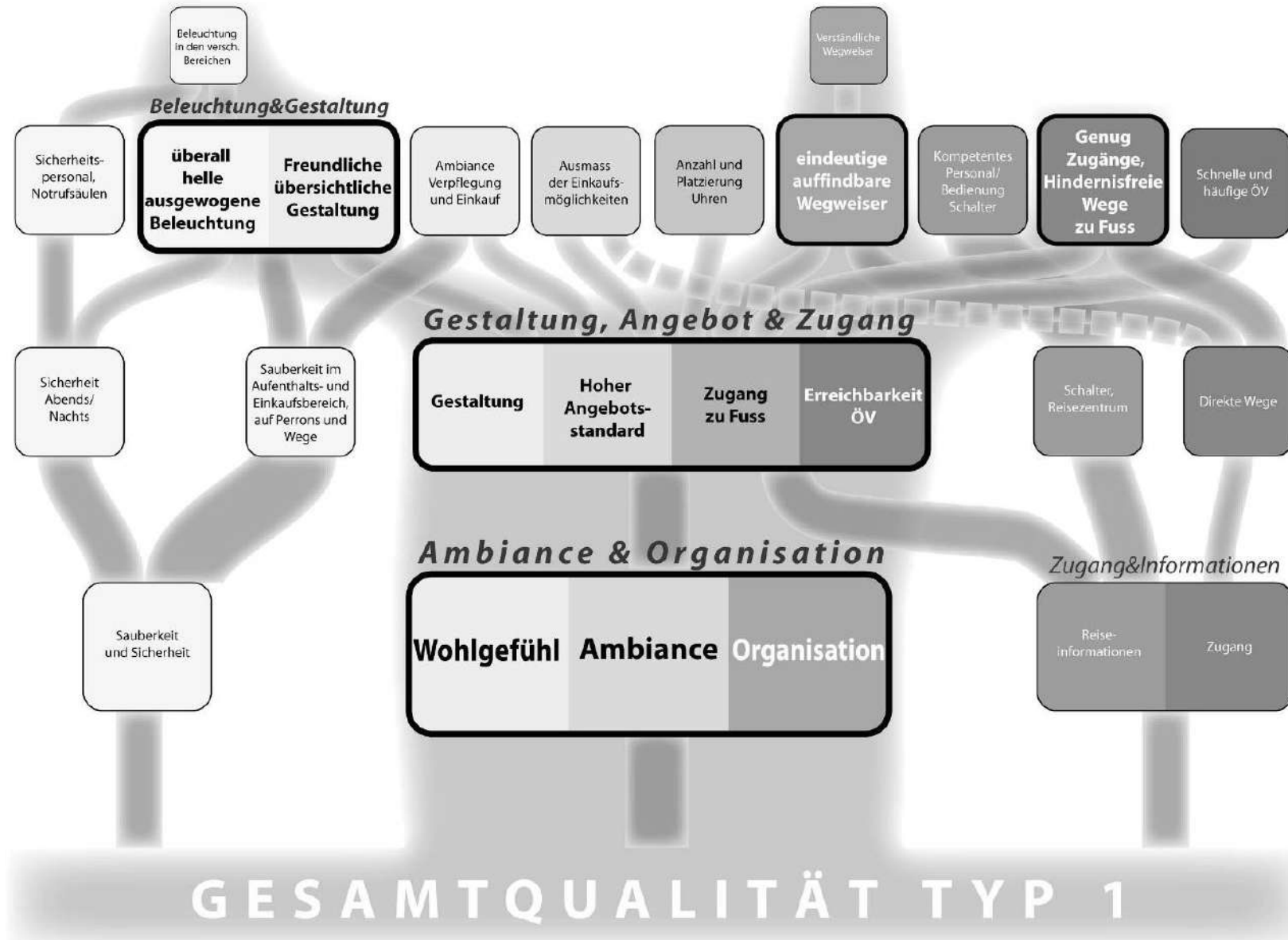
Was werde ich in Zukunft stärker in meiner Tätigkeit berücksichtigen?

Hohe Baukultur und qualitätsvolle öffentliche Räume

Han van de Wetering, Dipl. Ing. TU Städtebau / Architekt SIA



Drehscheibe: Benutzersicht



Drehscheibe: Mobilität, Aufenthalt, Qualität, Identität



Zürich HB: Bahnhofsbuffet in den 1960er-Jahre (Bild ETH-Bildarchiv)



Zürich HB: Bahnhofshalle in den 1990er-Jahre (Bild ETH-Bildarchiv)



Zürich HB: Querhalle mit Reisenden (Bild ETH Bildarchiv)

Drehscheibe: Fussverkehr



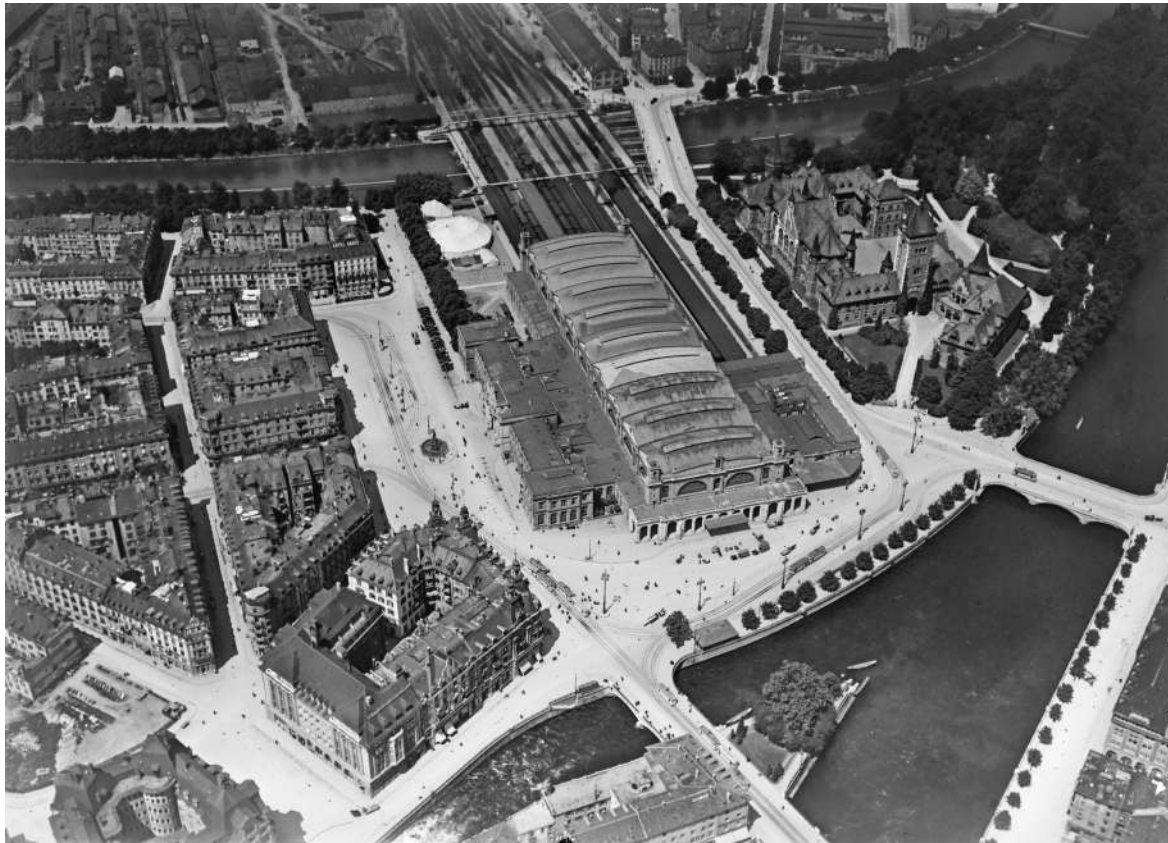
Zürich HB: bei multimodalen Drehscheiben finden Zugang und Umsteigen immer zu Fuss statt. Fussverkehr und menschlicher Massstab haben Priorität! (Bilder: Postkarten, ETH-Bildarchiv)

Drehscheibe: attraktive Räume als integraler Bestandteil



Zürich HB: Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse als attraktive Räume und integrale Bestandteile des Bahnhofs: Enthüllung Escher-Denkmal in 1889 (oben) und Bahnhofstrasse in 1889 (unten) (Quellen: ETH-Bildarchiv, «Hauptbahnhof Zürich» von W. Huber, baugeschichtliches Archiv Afs Stadt Zürich)

Drehscheibe: Stadt- und Quartierzentrum



Luftbild Zürich HB mit Bahnhofsquartier in den 1910er-Jahre: beherzter Städtebau, dichte, raumbildende Blockrandbebauung, aktive Erdgeschosse, Nutzungsdurchmischung (Kommerz, Dienstleistungen, Wohnen), offene Strukturen, visuelle Bezüge, gute Orientierung, direkte Verbindungen, schöne, grosszügige Plätze (Bild ETH-Bildarchiv)



Zürich, Bahnhofstrasse, 1894: integraler Städtebau, Bahnhof und Stadtentwicklung als «Gesamtkunstwerk» (Quelle: «Bahnhofstrasse», W. Huber)



Fribourg, Bahnhofsquartier mit Boulevard de Pérolles (Bild ETH-Bildarchiv)

Drehscheibe: Schlüsselemente Mobilität Netto-Null



Planungs- und Forschungsprojekt PACA-Genf: Regionale
Entwicklung 2050 Netto-Null mit grosser Bedeutung für
Bahn und Drehscheiben (Bild: Güller Güller, Van de
Wetering, Base, mrs, 2022 - 2024)

Drehscheiben heute: Orte der Hässlichkeit



Schweizer Bahnhofsplätze in Luzern, Basel, Genf und Zürich (Bilder vdw / sa)

Drehscheiben heute: Orte des Desinteresses



Bahnhof Kloten: Lärmschutzriegel mit Trennwirkung und Behandlung des Bahnhofs als Rückseite (Bild Buchner Bründler Architekten)



Bahnhof Stans: Bushof als Unort (Bild vdw)



Bahnhof Aarau: versteckt hinter Immobilienentwicklung (Bild Armon Semadeni Architekten)



Bahnhof Muri, Testplanung: «Kulturvilla im Park» statt Verdichtung (Bilder Gde. Muri)

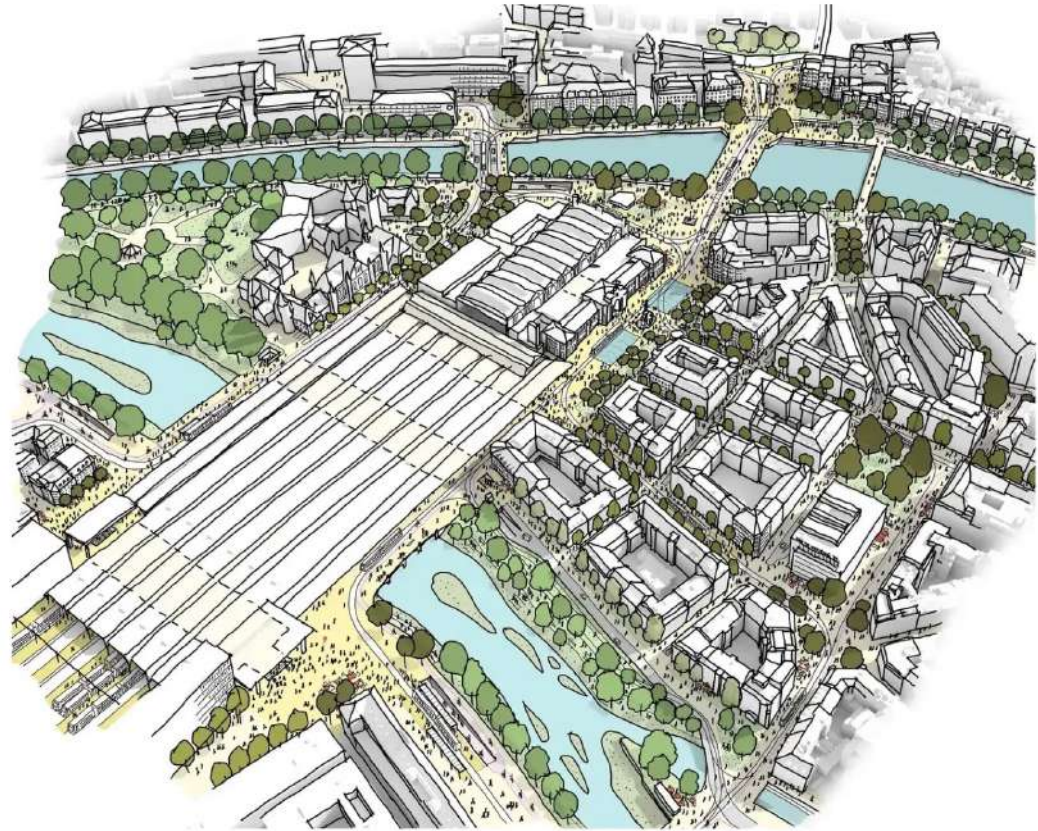
NZZ

KOMMENTAR

*Der Zürcher HB ist eine Verkehrsmaschine –
keine Flaniermeile*

«Bäume und Parks am Zürcher
Hauptbahnhof sind Luxus»: Die Visionen
der Stadt stossen bei Bürgerlichen auf
Skepsis

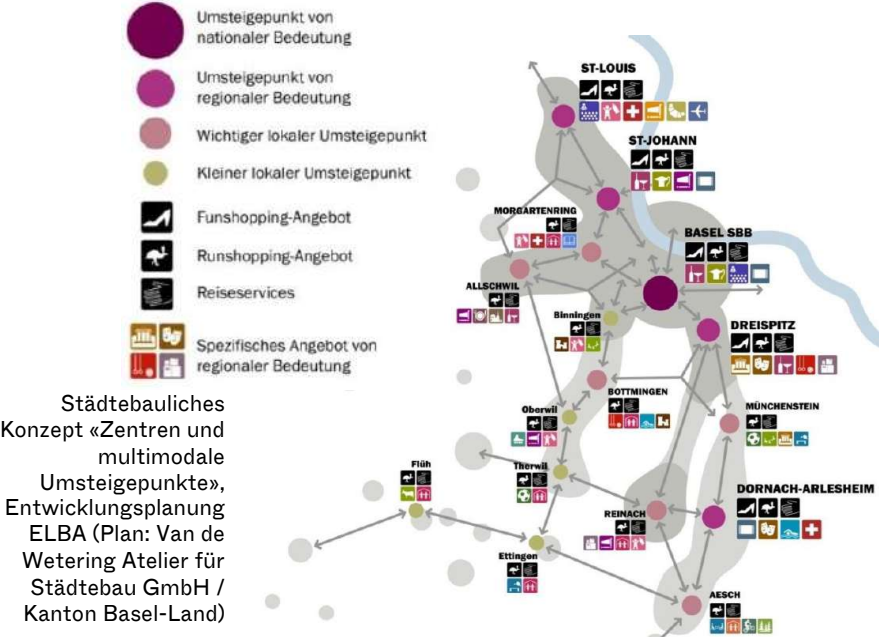
NZZ



Planungsvision: Ein HB fast ohne Verkehr und viel Platz für die
Fussgänger.

Team Van de Wetering

Drehscheiben: neue Zentren



Zukunftsfähige Entwicklung:
Bahnhof Muri als Zentralität (Bild vdw)



Städtebaulicher Masterplan Bahnlinie CEVA: Idee «Stadt der kurzen Wege», jeder Bahnhof mit Bahnhofsquartier (Quelle: Van de Wetering / Kanton Genf, 2003-2010)



Bahnhof Näfels-Mollis: zentraler Treffpunkt der Gemeinde (Bild vdw)

Drehscheiben: allseitige Vernetzung (zu Fuss!)



Bahnlinie CEVA, «Plan Guide» für den Bahnhof Eaux-Vives: Verknüpfung Tram – Bahn, Einbettung im Quartier, Hierarchie der Zugänge, offene, durchlässige Bebauungsstruktur, attraktive, begrünte Wege (Quelle: Van de Wetering / Kanton Genf, 2003-2006)



Bahnhof Eaux-Vives: Umsteigen Tram-Bahn (Bild vdw)

Drehscheiben: grosszügige Verkehrs- und Zentrumsplätze



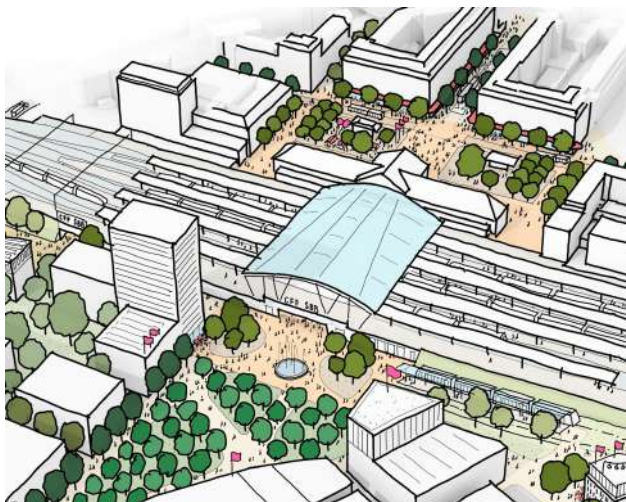
Testplanung Zürich HB-Central: Bahnhofplatz heute und Vision (Bild: Team vdw)



Bahnhofplätze
in Morges und
Liestal (Bilder
vdw)



Bahnhof Rotterdam: neues, markantes Empfangsgebäude (Bild vdw)

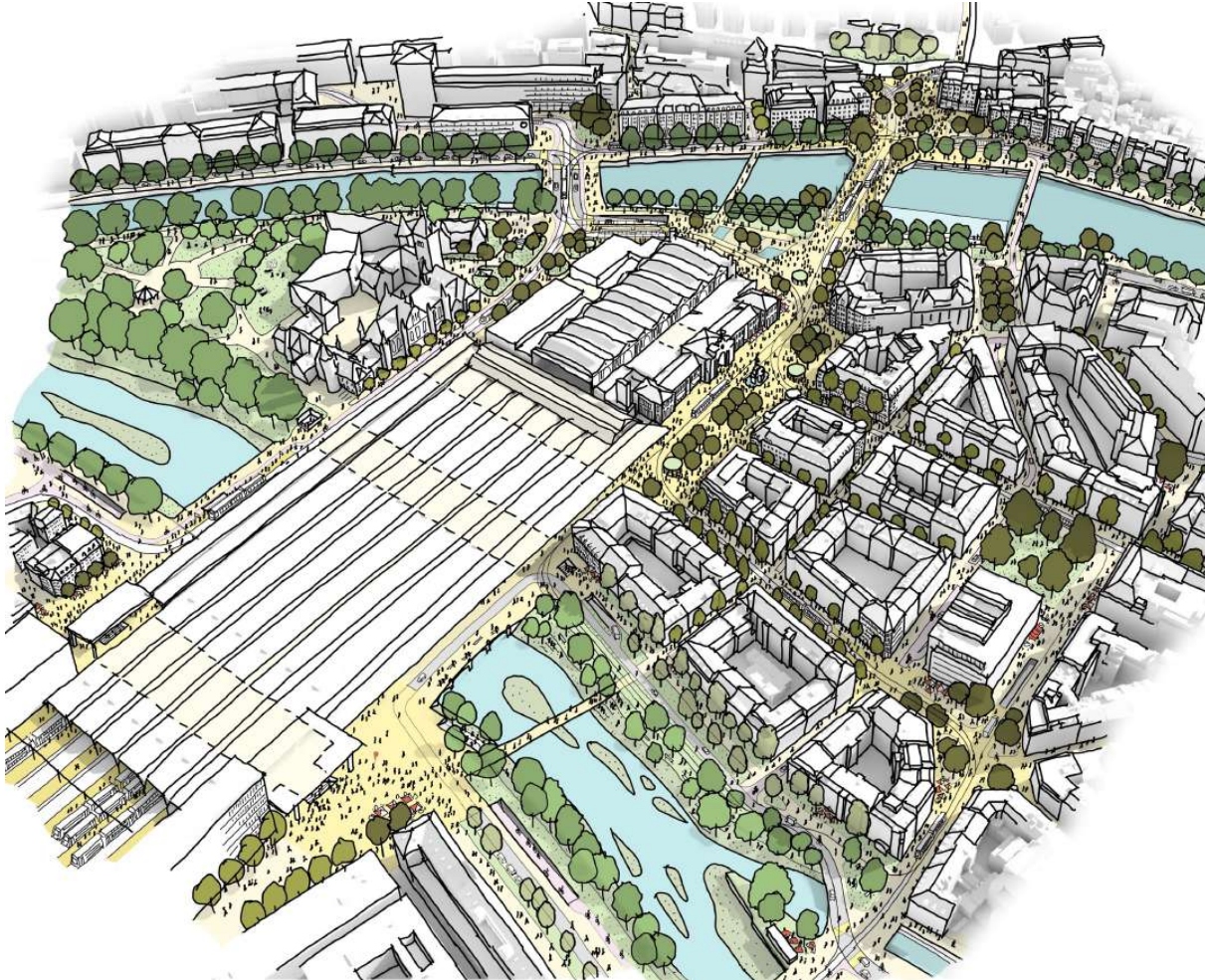


Perspektive aus Zwischenphase Testplanung Bahnhof Biel: neues, grosses Perrondach als markante Südfassade (vdw)



Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern: grosszügiger Zentrumsplatz mit Sicht auf Altstadt und Kapellbrücke (Bild vdw / Stadt Luzern)

Fazit



Die Planung von hochwertigen Drehscheiben:

- Ist eine interdisziplinäre Aufgabe, findet auf verschiedenen Massstäben statt und berücksichtigt verschiedene Zeithorizonte.
- Erfordert vorausschauen und eine Gesamtbetrachtung: integrale Lösungen und Einbezug des gesamten Umfelds.
- Braucht eine Balance der Interessen: Synergien statt Konflikte! Thema «Supervisor» / «Bahnhofsbaumeister».
- Muss vom Fussverkehr und menschlichen Massstab ausgehen!
- Setzt die Wertschätzung des Bestehenden und Mut zu beherztem Städtebau und bewährten Entwurfsprinzipien voraus!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!