

Bahnhofstrasse Schaffhausen

Aufwertung Bahnhofstrasse (Agglomerationsprogramm)

AUSGANGSLAGE

Anfänglich noch als eine bescheidene Anlage am nordwestlichen Rand der Altstadt konzipiert entwickelte sich der Bahnhof Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Der neue Bahnhof wurde im damals üblichen Stil als repräsentatives Gebäude an der Bahnhofstrasse errichtet.

Mittlerweile ist das Zentrum der Stadt längst über den Bahnhof hinausgewachsen und die Bahnhofstrasse befindet sich nicht mehr in einer Randlage, sondern ist in den Mittelpunkt eines Entwicklungsschwerpunktes gerückt. Heute präsentiert sich der Bahnhof und das Umfeld sehr verkehrsorientiert und der ehemals repräsentativen Charakter der Bahnhofstrasse kommt nur noch eingeschränkt zur Geltung.[Textlussumbruch]Beim Bahnhof und im Umfeld ist kaum ein zusammenhängender qualitativer Aussenraum vorhanden und der Bahnhof als Ort der Ankunft und Adresse der Stadt wirkt wenig einladend.

STÄTBEAULICHES KONZEPT

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Bahnhofstrasse bietet sich nun die Chance für eine stadträumliche Aufwertung. Innerhalb des Projektperimeters ist sehr wenig Raum für die verschiedenen Ansprüche vorhanden. Für eine substantielle Verbesserung der städtebaulichen Situation braucht es den Einbezug des erweiterten Umfeldes. Der Bereich westlich des Bahnhofes bildet das Schamlier zwischen Bahnhof und Altstadt. Die offene Bahnhofshalle wird zusammen mit dem baumbestandenen Freiraum zum einladenden Stadtempfang. Ein Ort, welcher Raum für Bahn- und Busbenützer bietet, wo man ankommt und sich orientieren kann.

Durch die grosszügige und repräsentative Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des angrenzenden Umfeldes gewinnt der Ort an Identität und der Bahnhof bekommt einen würdigen Rahmen. Der Platzraum spannt sich zwischen Bahnhofgebäude und den Altstadtfassaden auf und verbindet auf diese Weise alte und neue Architektur miteinander. Dezent gestaltete Haltestellendächer gliedern sich behutsam in das städtebauliche Ensemble ein und wählen dadurch die Grosszügigkeit der Platzfläche und die Blickbeziehungen auf die historischen Fassaden. Die Neugestaltung ermöglicht eine angenehme Koexistenz der vielfältigen Nutzungsansprüche von Bewegung und Aufenthalt durch Fussgänger, Velos und Busse. Der Platzraum wird vom einheitlichen Beleg, den Baumgruppen an den Strasseiten des Bahnhofesgebäudes und den Bushaltestellen geprägt. Die Bahnhofstrasse fungiert als unte, offene Platzfläche. Eine neue, besondere Platzoberfläche gliedert den Platz und verbindet die beiden Platzbereiche miteinander.

AUSSENRAUM

Das Augenmerk des Platzes liegt auf dem grosszügigen Belegstephich aus einer robusten Betonfläche. An den wichtigen Querungsbereichen werden in die Betonoberfläche einzelne Natursteine eingelassen und bilden eine farbige Intarsie, die sich zur Altstadtseite verdichten. Der Fussgängerbereich entlang der Altstadtseite wird durchgehend mit Natursteinpflaster belegt. Ein einheitlicher Beleg aus Orbliten schafft ein markantes und identitätsstiftendes Bild. Das Fugenbild gibt der Fläche durch seine orthogonale Ausrichtung Ruhe und bindet die Bewegungsströme und das pulsierende Leben auf der Bahnhofstrasse ein. Leichte Farbnuancen durch drei unterschiedliche Zuschlagsstoffe differenzieren die grosszügige Fläche. Ein feiner Beerenstrich strukturiert die Oberfläche und macht ihn zum rutschsicheren Beleg. Einlaufschächte und Rinnen sorgen für die Entwässerung.

Die robuste Belegfläche lässt den Platz gut altorn. Durch die leichten Farbnuancen wird sich auch bei Reparaturarbeiten mit teilweiser Belegerneuerung ein später gegossenes Feld integrieren. Die Oberfläche des Natursteinpflasters wird an wenig begangenen Bereichen dunkler und an stark frequentierten Bereichen poliert und glänzend. Durch die zeitliche Veränderung wird die Idee des Sichtbarmachens der Bewegungsströme verstärkt. Die Natursteine der Intarsien und des Pflasterbelegs nehmen Bezug auf die Handelsgeschichte der Stadt. Somit finden sich in den Steinen ausser Tessiner Calanca-Gneiss und Guber Sandstein auch deutsche und italienische Granitsorten. Die Bushaltestelle wird genauso wie die Haltebereiche in Orbliten ausgeführt. Lediglich die Haltekannten werden aus Naturstein ausgebildet.

Der heute vom Verkehr dominierte Ort wandelt sich zur fussgängerfreundlichen Raumfolge. Ein spürbarer Wechsel zwischen Strassenraum und Gassen mit Cafés und Läden, das Sitzen mit Blick auf das bunte Treiben und das Kommen und Gehen der Passanten verleihen der Bahnhofstrasse einen eigenständigen Charme mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Altstadt ist grösstenteils mit robustem Naturstein aufgewertet. Eine Auswahl der neuen Natursteine orientiert sich an den angrenzenden Gassen. Das Konzept sieht einen reibungslosen Übergang zwischen den Gassen und der Bahnhofstrasse vor. Der Pflasterbeleg an den Rändern wird neu verlegt und ergänzt. Durch das Beimischen hellerer Pflastersteine wird eine angenehme Farbnuance erzeugt. Sie trägt zu einer freundlichen und einladenden Atmosphäre bei und schafft einen fließenden Übergang zu der Betonfläche. Ein Leuksystem aus taktiler und geschliffener Pflasteroberfläche ermöglicht Seh- und Gehbehinderten ein sicheres und selbständiges queren der Strasse. Die gesamten Belegsoberflächen sind befahrbar und bieten Raum für eine vielfältige Nutzung. Geforderte Taxiparkplätze und Anlieferungsgebiete werden dezentral entlang der Fahrgassen und am Rand in die Platzfläche integriert. Velostellplätze (Metallbügel) werden in Gruppen, dezentral an strategisch wichtigen Stellen verteilt.

Baumgruppen am Bahnhofesgebäude nehmen Bezug auf das ursprüngliche Bild des Bahnhofesplatzes. Sie erfüllen erst in einer weiteren Bauphase ihr räumliches Potenzial. Neupflanzungen aus Schnur- und Zürgelbäumen (Sophora japonica, Celtis australis) bilden ein lichtetes Baumdach. Die breitkronigen, malerischen Baumarten mit feinem Laub, attraktiver gelber bis orangebraunen Herbstfärbung und einer spätsommerlichen Blüte setzen das ganze Jahr über feine Akzente.

Neue Gestaltungselemente wie Sitzelemente, Abfalleimer und Leuchten werden zu wichtigen Markenzeichen im Stadtraum. Ihre einheitliche Typologie dient als Orientierungshilfe, fungiert als Bindeglied zwischen den Stadträumen und wird zum Portfolio der neuen Bahnhofstrasse. Die neuen Sitzelemente, bestehend aus Holz und Metall, bieten eine Vielzahl unterschiedlicher Sitzpositionen an. Ihre Materialität und Form korrespondiert mit den Haltestellendachungen. Sie begleiten die Dächer, aber werden auch auf dem ganzen Platz losgelöst von diesen verteilt. Rückenlehnen ermöglichen ein bequemes und sicheres Sitzen und laden zum Verweilen ein.

LICHT

Das Licht ist bestimmend für die Aufenthaltsqualität und das Wohlbefinden der Nutzer. Eine Herausforderung liegt hier im relativ hohen Verkehrsaufkommen und den damit zugrundeliegenden Helligkeitsanforderungen. Das Beleuchtungskonzept sieht vor, die Hauptbeleuchtung mittels abgespannten Seilleuchten zu erfüllen. Die Anordnung ergibt sich aus den historischen Bauten mit der Funktionszuordnung. Um eine Zonierung und einfache Orientierung zu erreichen, wird die Mittelzone hervorgehoben.[Textlussumbruch]In den Haltestellenüberdachungen und in den sonstigen Verteilerräumen sind jeweils Leuchten integriert, welche blendfrei die Vorbereiche ausleuchten.

Es kommen ausschliesslich LED Leuchtmittel mit einer hervorragenden Farbwiedergabestufe >95% zur Anwendung. Sämtliche ökologischen Vorgaben wie z.B. plane Abschlussgläser nach unten, keine Himmelslichtverschmutzung usw. werden bestens erfüllt. Mittels der geplanten Zonierungen ist eine einfache und klare, selbstverständliche Ausstrahlung sowie eine gute Orientierung möglich.

HALTESTELLENÜBERDACHUNG

Im Bereich der Haltestellen werden Überdachungen angeboten. Diese sind bezüglich ihrer Anordnung, der Dimensionierung und der formalen Gestaltung auf die stadträumlichen Verhältnisse abgestimmt. Mittels der wechselseitigen Anordnung der Überdachungen wird eine offene Raumwirkung erzeugt und die angrenzenden Fassaden vom Bahnhof und der Altstadt werden in Szene gesetzt.

Formal sind die Dächer von der Bootform des „Weidling“ abgeleitet. Dieser Bootstyp ist eng mit der Handelsgeschichte der Stadt verbunden und ist auch heute noch am Rhein präsent. Die Überdachungen können wie am Ufer vertäute Weidlinge interpretiert werden.

Die gekrümmte, fließende Form des Rumpfes wird als identitätsstiftendes Prinzip der Gestaltung angewendet. Gewölbtes Holz in Anlehnung an die Bauweise im Bootsbau bildet sowohl die sichtbare Unterseite der Haltestelle als auch die Oberfläche der Sitzelemente. Die Lichtführung im Randbereich des gewölbten Rumpfes unterstreicht die Gestaltungsbabsicht. Eine Stahlkonstruktion bildet das konstruktiv tragende Gerüst der Haltestellenüberdachung. Die Stützen sind oval und vergrössern sich zum Dach hin. Sie werden in den Boden eingespannt. Aus Stahlblechen wird der Hauptträger zu einem rechteckigen Hohlkörper geschweisst. Der obere Flansch übernimmt den Druck und dient auch als Rinne. Er wird auf Torsion wie eine Antriebswelle beansprucht. Ein Gegengewicht auf der kurzen Auskragung wirkt dem Kippen entgegen. Bei der Auskragung werden stehende Flachstähe verwendet. Durch das Gerippe kann jede Form der Untersicht realisiert werden. Der umlaufende Rahmen aus 6 cm hohen Stahl stabilisiert die Rippen. Das Dachwasser wird in den Stützen abgeleitet. Die Rohre werden unabhängig der Konstruktion eingesetzt, wodurch die Zugänglichkeit jederzeit gewährleistet werden kann.

BETRIEB

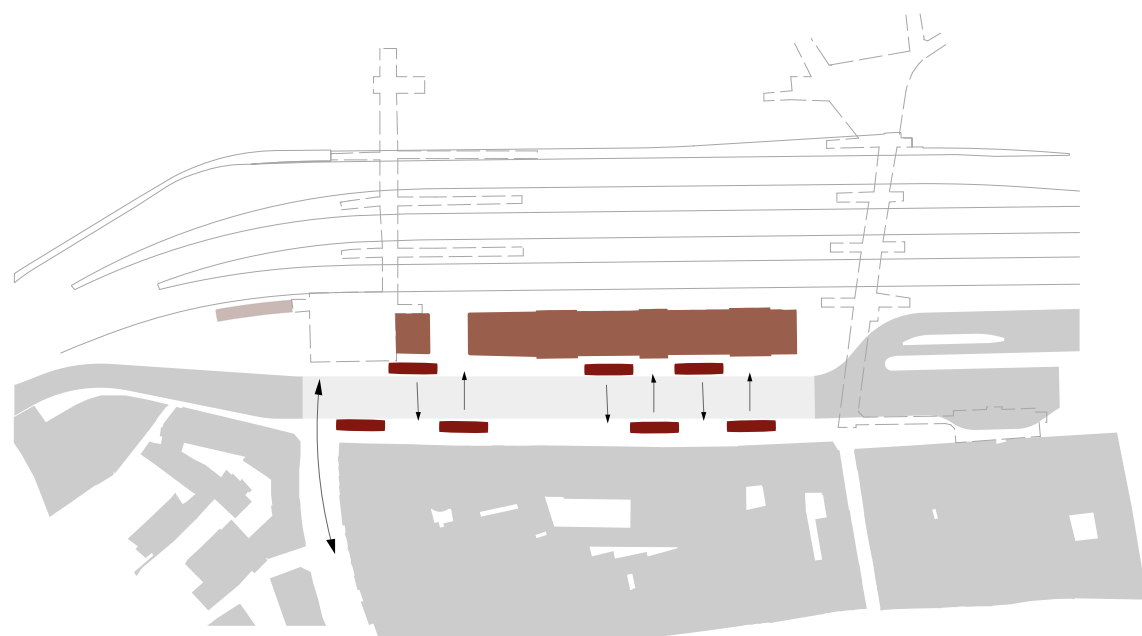
Bezugnehmend auf das Vorprojekt der SNZ Ingenieure und Planer AG wird aus betrieblicher Sicht die Anordnung der Bushaltestellen etwas verändert. Es bleiben im Ansatz pro Seite jedoch zwei Pakete. Durch die Umorganisation steht die Anordnung der Dächer im Einklang mit den Fassaden, Zugängen und Zufahrten.

Die Masten für die Stromversorgung der Busse sind unabhängig von den Dächern, jeweils auf die Haltestellen bezogen, positioniert. Das unabhängige System erleichtert den Ersatz und Systemwechsel, da bezüglich der Technologie mit unterschiedlichen Lebenszyklen gerechnet werden muss.

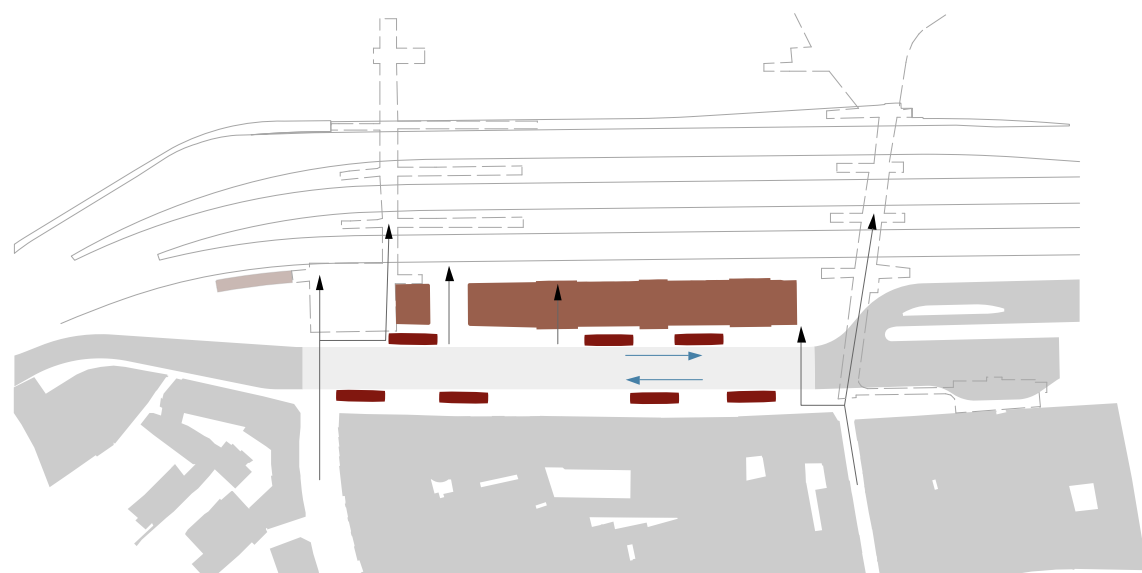
Freihaltbereiche für den behindertengerechten Einstieg können auch für eine 16 cm hohe Haltekannte mit einer Tiefe von 2,90 m gewährleistet werden. Betriebliche Auswirkungen der Umorganisation können im Rahmen der weiteren Projektierung mit den Busbetreibern geklärt werden. Mit der vorliegenden Situation können für die vordersten Busse der Pakete im Bereich des behindertengerechten Einstiegs 22 cm Haltekannten ausgebildet werden. Für diese Kannten sind die Anforderungen der Behindertengerechtigkeit kompromisslos erfüllt.

FAZIT

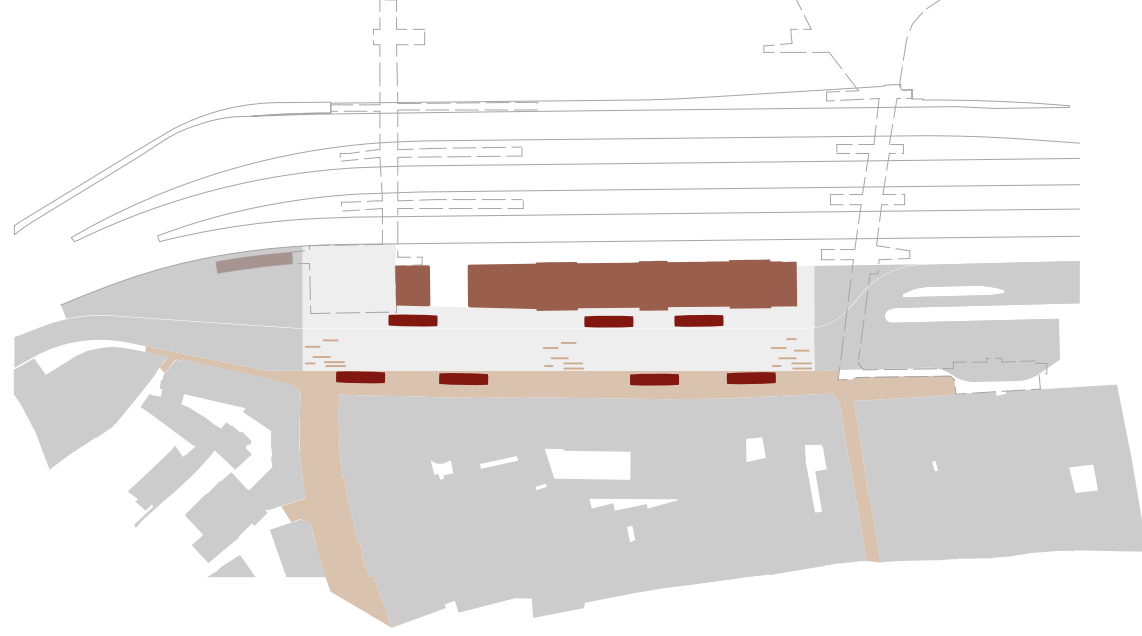
Die grosszügige und repräsentative Gestaltung der Bahnhofstrasse als öffentlicher Raum ermöglicht eine angenehme Koexistenz der vielfältigen Nutzungsansprüche von Bewegung und Aufenthalt. Leichte Verschiebungen der Haltestellen führen im positiven Sinne zur Entflechtung des sehr engen Verkehrsknotens, Fussläufige Verbindungen im Stadteil, die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität für Bewohnerinnen und Besucherinnen werden attraktiver und barrierefrei. Der freie Platz mit Sicht auf die attraktiven Fassaden des Bahnhofesgebäudes und der Altstadt von Schaffhausen ist Bühne des städtischen Lebens.



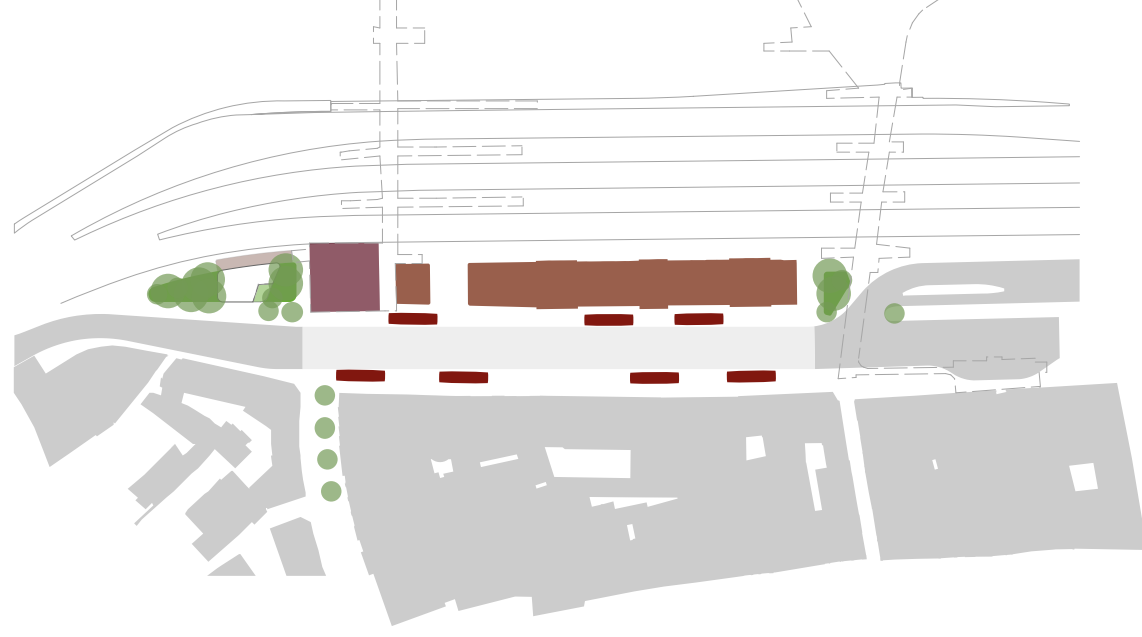
Blickbeziehungen



Verkehrswege → Fussgänger → Linienverkehr



Beläge



Grünraum Konzept und Neubau bei erweitertem Perimeter



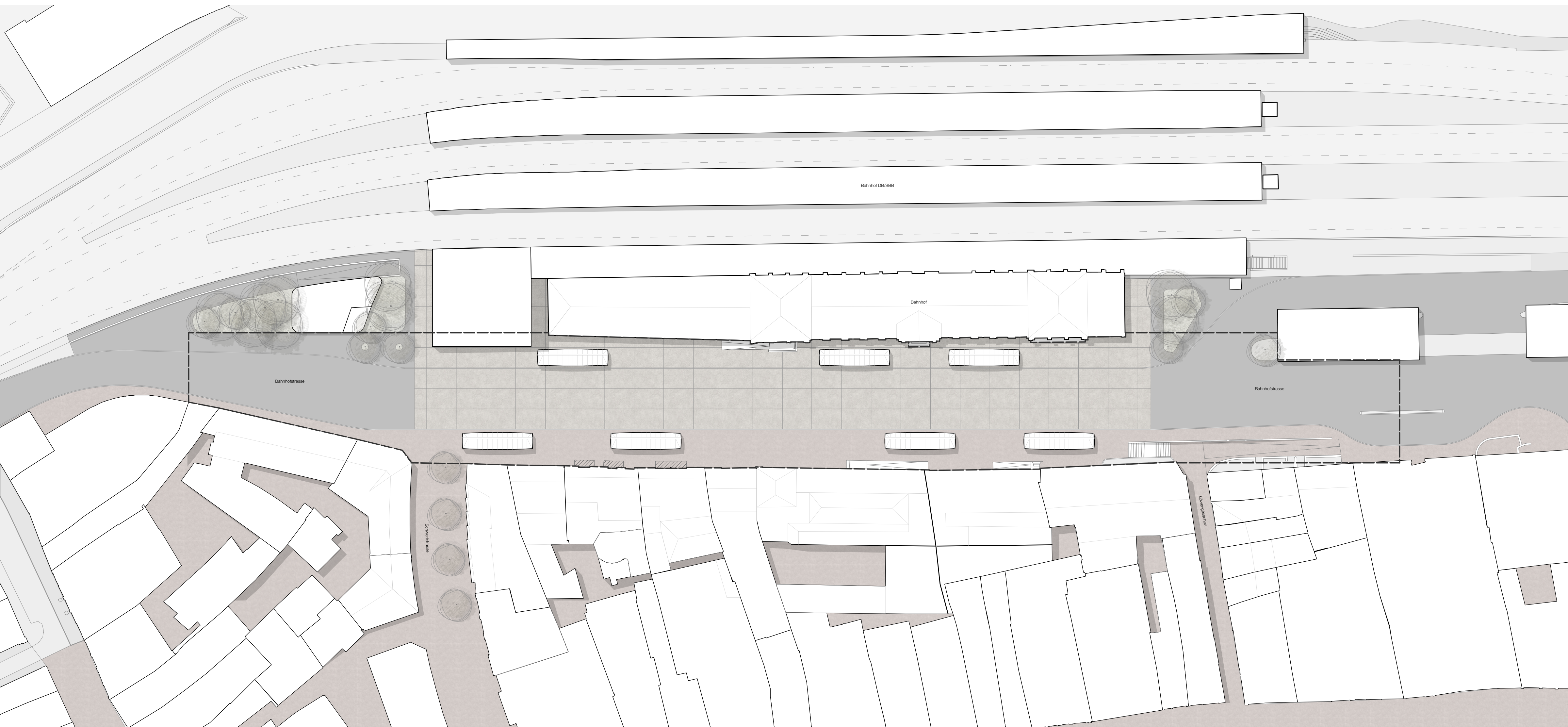
Weidling



Bahnhofplatz historische Ansicht



Ansicht Bahnhofstrasse



Lageplan 1:500