



Dieses Programm ist zugleich der Vorentwurf zum definitiven Aufgabenbeschrieb. Bis zum Start der Testplanung sind Ergänzungen und Modifikationen möglich.

Aufgabe

Als der Bahnhof Brunnen im 19. Jahrhundert gebaut wurde, lag er am Rande des Siedlungsgebiets. Zwischen dem Bahnhof und der Schiffflände entstand in der Folge sehr rasch eine neue «Prachtstrasse», die Bahnhofstrasse, die heute neben dem Uferquai zu den wichtigsten öffentlichen Räumen der Gemeinde gehört. Die alte Verbindungsstrasse nach Schwyz wurde durch den Bau der Bahnlinie in eine gewisse Abseitsposition hinter den Geleisen gedrängt. In raschem Tempo entstanden an der neuen Verbindungsachse zahlreiche stattliche Gebäude, die der Strasse einen eigenständigen Ausdruck verliehen, der heute noch ablesbar ist. Dieser Nabelschnur zwischen Bahnhof und Schiffflände kommt eine zentrale Bedeutung im Siedlungsgefüge von Brunnen zu, die mit der Aufwertung des Bahnhofareals noch zunimmt. Nördlich des Bahnhofs mündete die Verbindungsstrasse nach Schwyz noch lange relativ abrupt in das Landwirtschaftsgebiet des Felderbodens. Längs der Bahnlinie entwickelte sich jedoch nach und nach ein grosser Güterbahnhof und in Symbiose mit diesem ein Industrieareal mit ausgedehnten, teilweise sehr markanten Produktions- und Lagergebäuden. Dieses ausgedehnte Gebiet «Brunnen Nord» befindet sich heute in einem starken Transformationsprozess und mutiert zusehends zu einer gemischten Zone mit schwindendem Industrie- und Gewerbeanteil zu einem Wohn- und Gewerbegebiet. Parallel dazu entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten relativ unkontrolliert eine Wohn- und Gewerbebebauung längs der Ausfallstrasse nach Schwyz. Trotz dieser starken Entwicklung fand die Nabelschnur zwischen Bahnhof und Schiffflände keine Fortsetzung in einem nördlichen Pendant. Das Bahnhofareal hat sich ausschliesslich nach den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs entwickelt und wirkt in diesem Kontext trennend, statt verbindend.

Der Bahnhof, einstmals an peripherer Lage, liegt nun mit all seinen Defiziten mitten im Siedlungsgebiet. Zahlreiche Verkehrsbeziehungen, insbesondere Regionalbahnverbindungen, Buslinien aber auch Umsteigebewegungen zwischen Fern- und Nahverkehr erhöhen die Frequenzen an diesem Ort drastisch und belasten sein Umfeld zunehmend. Es zeichnet sich heute durch eine unüberschaubare Vielzahl von Verkehrsbauten, Einbauten, Parkplätzen, Restflächen und vermeintlich nützlichen Gegenständen und Schildern aus, die den Raum negieren und eine unvorteilhafte Ausstrahlung vermitteln. In der Vergangenheit wurde permanent addiert, korrigiert und geflickt, wobei sich der Fokus stets auf partikuläre Aufgaben beschränkte. Eine Gesamtkonzeption, die dem Potenzial und der gewachsenen Bedeutung des Ortes entspricht, fehlt weitgehend. Verkehrsbauten aller Art, die zudem unterschiedlichen Hoheiten unterliegen, bestimmen heute das Grundmuster eines zerstückelten Raums. Wer Brunnen vom Bahnhof her erreicht, wird nicht empfangen, sondern überfordert.

Die Gemeinde Ingenbohl ist sich des Handlungsbedarfs bewusst. Zudem stehen diverse Projekte und Anliegen von öffentlichen und privaten Institutionen an und verlangen nach einer übergeordneten Konzeption. Die Gemeinde hat sich in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Entscheidungsträgern deshalb entschlossen, eine Testplanung mit vorangehender Präqualifikation auszuschreiben, deren Ergebnisse zu ersten Erkenntnissen auf dem Weg zu einem übergeordneten Raumkonzept führen sollen. Dabei stehen einerseits klare, unabdingbare nutzungsbedingte Anforderungen auf der Traktandenliste, andererseits soll in dieser Phase auch Raum für neue Ideen und Chancen geschaffen werden. Die Gemeinde hat deshalb mit allen Liegenschaftsbesitzern im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Kontakt aufgenommen und von diesen weitgehende Zustimmung erhalten, den Betrachtungsraum des Studienauftrags auszudehnen um diese notwendige Gesamtsicht zu ermöglichen. Auch wenn die Zusage der Liegenschaftsbesitzer unverbindlich ist, hat sie in Bezug auf mögliche Erkenntnisse grosse Bedeutung und kann bei entsprechenden Ergebnissen einen Entwicklungsprozess in Gang setzen, der bisher fehlte.

Gebiet

Von den Teilnehmern wird eine planerische Gesamtkonzeption für das Gebiet innerhalb des gesamten Perimeters erwartet. Für das Bearbeitungsgebiet (blau eingefärbt) werden konkrete Projektvorschläge nach quantitativen Vorgaben erwartet, für das angrenzende Betrachtungsgebiet sind Ideenvorschläge der Projektteams erwünscht. Während die Massnahmen innerhalb des Bearbeitungsperimeters in weiteren Bearbeitungsschritten durch eine konkrete Trägerschaft entwickelt und umgesetzt werden, haben die vorgeschlagenen Ideen und Massnahmen für die angrenzenden Grundstücke nur richtungweisenden Charakter und sind für die Liegenschaftseigentümer nicht verbindlich. Aus diesem Grund besteht hier auch noch keine konkrete, resp. organisierte Bauträgerschaft.

Beteiligte

Die Gemeinde Ingenbohl spielt die Rolle des Projektentwicklers. Sie ist zugleich Eigentümerin der Parzelle 1328, d.h. des heutigen Bahnhofplatzes und muss auf diesem u.a. die Bushaltestellen vorhalten. Sie koordiniert die Bedürfnisse der weiteren Projektpartner.

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz gibt die Anzahl der Buslinien und damit der Halteketten vor. Ferner koordiniert es die Beziehung zwischen Bus- und Bahnverkehr und setzt sich für die Sicherstellung der Bahn- und Busdienstleistungen (Schalter, etc.) ein.

Die Auto AG Schwyz ist die Betreiberin der Buslinien. Sie bestimmt die Art und Grösse der Fahrzeuge und des Fahrzeugeinsatzes. Der Bahnhof Brunnen wird zu einem Bushub, der nebst lokalen und regionalen Linien auch überregionale Linien (Schnellbusse) bedient.

Die SBB besitzt und betreibt den Bahnhof Brunnen mit allen Bahnanlagen. Das alte Aufnahmegebäude und der Güterschuppen sind weitgehend an Dritte vermietet. Zur Zeit läuft die Planung für die Anpassung der Perrons an die Bestimmungen des Behindertengesetzes (Umbau der gesamten Perronanlagen).

Die privaten Grundeigentümer, die eine Planung über ihre Parzellen zulassen, haben unterschiedliche Interessen und bekunden zur Zeit einfach ihre Offenheit gegenüber dem Studienauftrag und entsprechenden Bebauungsvorschlägen. In diesem Zusammenhang stehen die Bestimmungen der aktuellen Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Ingenbohl nicht im Vordergrund. Für städtebaulich überzeugende Konzepte ist eine angemessene, gebietsspezifische Anpassung der Bauvorschriften denkbar. Näheres zum Thema siehe unter Verfahrensbestimmungen, Kap. «Verfahrensablauf».

Ziele

Anlass und vordergründiges Ziel der Testplanung ist die Erfüllung der aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen, die aus dem Auftrag an die Verkehrsdienstleister erwachsen. Das übergeordnete, ideelle Ziel ist die Umgestaltung des Bahnhofareals zu einem attraktiven Ort, der das Tor zu Brunnen bildet und das alte Siedlungsgebiet mit «Brunnen Nord» verbindet. Mit einer reinen Verkehrslösung lässt sich letzteres nicht erreichen. In diesem Zusammenhang sind folgende Elemente in die Planung einzubeziehen:

Bearbeitungsperimeter:

- Platzgestaltung Bahnhofvorplatz, Gesamtwirkung, Ganzheitlichkeit
- Überdachte Bereiche (Perrondächer), Wartezonen
- Grünelemente, Bäume, Sträucher, Objekte, Grünflächen
- Bezug zum weiträumigen Ortskontext
- Aufenthaltsqualität am Ort
- Zusammenhängende, grosszügige Fussgängerflächen, sichere Übergänge
- Einfache Orientierung, Erkennbarkeit/Erinnerungswert des Ortes.
- Vorschläge für das Bahnhofgebäude und den Güterschuppen (Nutzung, Stärkung der Stellung)
- Anschlüsse der Nachbarliegenschaften, Beziehungen zwischen Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter
- Materialkonzept, Platzausstattung, Signaletik, künstlerischer Schmuck
- Anbindung und Gestaltung der fortführenden Strassen im Bearbeitungsperimeter
- Beziehung zum Viadukt; Raum unter dem Viadukt

Betrachtungsperimeter:

- Vorschläge für die räumlich-städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Gebiete
- Volumetrischer Nachweis
- Landschaftselemente, Grünplanung, Freiraum
- Nutzungsvorschläge
- Gesamtheitliches Raumkonzept, Identität

Konstanten und Variablen

Die oben genannten Faktoren bilden die Variablen, die zur Erfüllung der Ziele führen sollen. Die Wahl und der Einsatz der Mittel ist den Projektverfassern überlassen. Sie müssen jedoch begründet sein. Neben diesen Variablen gibt es aber auch Konstanten, die nicht verändert werden dürfen. Dazu gehören

- Die Bahnanlagen, Geleise und Perrons, Bahntechnik
- Das Projekt der SBB zum Umbau der Perronanlagen, Anpassung an das BehiG
- Das alte Bahnhofgebäude samt historischem Perrondach I, Schutzobjekt
- Der Güterschuppen, Schutzobjekt, evtl. verschiebbar
- Die Kantonsstrasse in ihrer Linienführung. Erhalt der Funktionalität
- Der Viadukt als Bauwerk
- Die Personenunterführung(en) in ihrer Funktion.

Aufgrund der Unverbindlichkeit für die Liegenschaftseigentümer wird den Teams im Betrachtungsperimeter eine grössere Freiheit zugestanden. Anpassungen von Grenzen und eigentumsübergreifende Lösungen sind denkbar.

Die Programmpunkte der einzelnen Beteiligten

Gemeinde Ingenbohl

Das Bahnhofareal ist auch das Tor zum Entwicklungsgebiet «Brunnen Nord». Für den Langsamverkehr und die räumlichen Beziehungen ist diese Funktion dauerhaft zu erhalten und zu stärken. Der Verbindungsfunktion des Bahnhofareals zwischen Brunnen See und «Brunnen Nord» wird in diesem Zusammenhang eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

Für den motorisierten Verkehr besteht zur Zeit eine sogenannten «Pinsellösung» (Verkehrsregime lediglich mittels Markierungen gesichert), die als Erschliessung von «Brunnen Nord» über den Bahnhofplatz nur noch für befristete Zeit zur Verfügung steht. Danach erfolgt die MIV-Erschliessung von Norden her. Das eröffnet Chancen für die Gestaltung. Im Konzept wird innerhalb des Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeters ein Vorschlag für die definitive Lösung erwartet, die Übergangslösung muss aber gleichwohl optimal funktionieren.

Das Bahnhofareal wird zur regionalen öV-Drehscheibe. Ideen für Strukturen, die unter diesem Aspekt zur Attraktivitätssteigerung des Ortes führen, sind gefragt. Gestaltung, Zonierung, Nutzungsvorschläge.

Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus, resp. Bus und Bus und auch die Zugänge für den Langsamverkehr sollen übersichtlich und zeitsparend gestaltet werden.

Die bestehende Personenunterführung dient nicht nur der Erreichbarkeit der Züge, sie ist auch eine Fussgängerverbindung zwischen Ortsteilen und ebenso für die Primar- und Oberstufenschulen, sowie das Theresianum Ingenbohl. Die Unterführung wird instand gestellt und ihre Zugänge werden im Zuge des Projekts P55 der SBB an die Erfordernisse des BehiG angepasst. Am südlichen Ende des Mittelperrons besteht eine weitere Unterführung, die direkt zur Bahnhofstrasse Richtung See führt. Sie ist auf angemessene Weise in die Bearbeitung einzubeziehen.

Der Bahnhof Brunnen ist auch Ein- und Aussteigebahnhof für Zweiradfahrer und Automobilisten. Die Abstellplätze für Zweiräder sind zusammenzufassen und gedeckt und sicher auszugestalten. Es sind Parkplätze für Dauerparkierer, Kurzparkierer, und Taxistellplätze vorzusehen. Ihre Erschliessung darf die Verkehrsbeziehungen der Busse, aber auch des Langsamverkehrs nicht beeinträchtigen. Der Bedarf wird wie folgt angegeben:

- Fahrradplätze, gedeckt, gesichert, gebührenpflichtig	370 PP
- Parkplätze Dauerparkierer, Unterirdisch oder Parkhaus	200 PP
- Kurzparkierer (oberirdisch)	12 PP
- Taxistandplätze	5 PP

Die Anzahl der Dauerparkplätze ist stark konzeptabhängig. Es ist denkbar, dass Kombinationslösungen mit angrenzenden Privatgrundstücken gefunden werden. Je nach Funktion und Vorschlag sind auch mehr Plätze vorstellbar. Die Anzahl der Parkplätze steht im Zusammenhang mit dem nahen Gemeindeparkplatz. Dieser Platz weist ein ähnliches Fassungsvermögen auf und könnte mittelfristig teilweise durch eine Grünzone ersetzt werden. Die Parkplätze am Bahnhof könnten bei geeigneter Gestaltung und Situierung eine gleichwertige Ersatzfunktion übernehmen.

Auto AG Schwyz

Es sind insgesamt 6 Anlegekanten erwünscht, davon mindestens 4-5 für Gelenkbusse. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um Linienbusse (Ausstieg rechts) Mindestens eine der Buslinien wird ab 2021 auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Dazu muss eine Schnelladestation eingeplant werden. Die Elektrohaltestelle muss aber für alle Fahrzeugarten verfügbar bleiben. Für die Ladestation (Galgen) ist eine Trafostation erforderlich. Eine der Haltekanten (Gelenkbus) dient dem Bahnersatzbus. Sie kann ggf. separat angeordnet werden.

Die Busperrons sind zu überdachen. Eine Überdachung der Fahrzeuge selber ist nicht zwingend erforderlich. Durchgehende Überdachungen sind aber nicht ausgeschlossen. Die Perronkantenhöhe soll 22 cm betragen. Die Perronbreite wird mit min. 3.0 m angegeben. Weiteres kann dem Merkblatt 120 von www.hindernisfreie-architektur.ch entnommen werden.

Die Auto AG Schwyz wird ein elektronisches Fahrgastinformationssystem aufstellen.
Für die Bearbeitung der Aufgabe werden weitere Unterlagen (Pläne, Beschriebe, Schemen) abgegeben.

Amt für öffentlichen Verkehr

Das Amt für öV verlangt je drei Bushaltekanten pro Richtung, davon je 2 für Gelenkbusse. Vgl. dazu auch Auto AG Schwyz. Zusätzlich fordert das Amt den Erhalt des Bahnschalters, resp. der Bahndienstleistungen. Die Umsteigewege sind kurz zu halten. Die Verbindungen von Busperron zu Busperron müssen nach dem Merkblatt 120 ausgeführt werden.

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird für die Bearbeitung der Aufgabe ein Grundsatzpapier mit Funktionsschemen abgeben. Die wichtigsten Anforderungen des Amtes für ÖV sind:

- Bus-Wendemöglichkeit auf beiden Seiten des Bushof's
- Sechs Bushaltekanten (je drei je Fahrtrichtung, davon je zwei für Gelenkbusse)
- Überdachter Wartebereich
- Kurze und sichere Fusswegverbindungen zwischen Bahn und Bus, resp. Bus und Bus
- Genügend Veloabstellplätze
- Kurzzeitparkplätze (Kiss & Ride), Car-Sharing Abstellplätze
- Telekom- und Elektro-Installationen (Fahrgastinformationssysteme und Elektromobilität im öV)

SBB

Das Projekt P55 für den Perronumbau muss übernommen werden. Dabei sind die Anschlusshöhen und die Übergänge zur Personenunterführung sicherzustellen. Es erfolgt eine Perronerhöhung.

Die SBB müssen sich für künftige Erweiterungen, resp. Anpassungen an neue Normen (Verschiebung der Gleisachsen) einen Randstreifen längs dem Bahnhofplatz freihalten. Der Bearbeitungsperimeter endet also nicht direkt am Rand des heutigen Gleisfelds, sondern an einer virtuellen Linie (im Plan markiert). Unabhängig des zusätzlichen zukünftigen Platzbedarfes sind die Zugänge (Hausperron, Unterführung) bis zur zukünftigen Veränderung weiterhin zu gewährleisten. Ihre Funktionalität darf nicht beeinträchtigt werden.

Die SBB sind daran interessiert, die Pinsellösung für die Erschliessung von «Brunnen Nord» zugunsten einer Entlastung des Bahnhofplatzes rasch aufzugeben.

Die Unterlagen zum Bauprojekt P55 werden den Planungsteams in der Testplanungsphase zugänglich gemacht.

Tiefbauamt des Kantons Schwyz

Die Strasse, die vom Viadukt über den Bahnhofplatz, resp. Richtung Schiffflände führt, ist eine Kantonsstrasse, ebenso die am Kreisel in Richtung Gersau abzweigende Strasse. Der Kreisel ist somit heute ein wichtiger Knotenpunkt im übergeordneten Kantonsstrassennetz. Die Funktionalität der Strassen, sowie des Knotens sind zu erhalten. Verkehrsberuhigende Massnahmen sowie allfällige Anpassungen am Kreisel sind zulässig, solange sie den Bestimmungen des StVG und den einschlägigen Normen nicht zuwiderlaufen. Die Leistungsfähigkeit der Strassen und des Knotens muss erhalten bleiben.

Das Tiefbauamt liefert dazu die aktuellen Verkehrszahlen sowie die notwendigen Angaben zur Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualität) und der Knotengeometrie (Fahrzeugkategorie) des Knotens. Diese Unterlagen werden beim Start der Testplanung abgegeben. Bei der Planung gilt es zu beachten, dass die aktuellen Rad- und Fussverkehrsströme miteinbezogen werden.

Der Viadukt muss erhalten bleiben. Kleinere Anpassungen und Veränderungen am Bauwerk sind nicht ausgeschlossen, müssen aber gut begründet werden.

Private Grundeigentümer

Seitens der einbezogenen privaten Grundeigentümer bestehen keine Vorgaben. Für die privaten Parzellen werden überzeugende, zusammenhängende Vorschläge erwartet, die ggf. nach Abschluss des Verfahrens weiterverfolgt werden können.

Eine Matrix mit den (unverbindlichen) Aussagen der einzelnen Grundeigentümer wird den Teilnehmern der Testplanung als Grundlage für die Bearbeitung der Aufgabe abgegeben.

Denkmalpflege

Auch wenn das eigentliche Gebiet nicht im ISOS-Perimeter liegt, hat es infolge seiner aktuellen und künftigen städtebaulichen Bedeutung eine grosse Ausstrahlung auf die benachbarten Gebiete, die teilweise im ISOS-Perimeter liegen. Im Weiteren ist das Bahnhofgebäude zusammen mit dem Güterschuppen als Schutzobjekt deklariert. Aus diesem Grund wird die Denkmalpflege in den Entwicklungsprozess einbezogen.