

# Sanierungs- und Gestaltungsstudie der Perronhalle Bern (Dezember 2014)



Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Infrastruktur, Projekte REM, Engineering & Bau  
Tannwaldstrasse 2, 4601 Olten



Martin Bauer  
A.Furrer und Partner AG  
Schenker Stuber vonTscharnher AG

P. A. Weyermannsstr. 28, CH-3008 Bern  
T 031 388 00 88 F 031 388 00 99  
info@plannetz.ch

**..einst stand der Berner Bahnhof am Stadtrand, heute ist er zentrale Drehscheibe einer ganzen Region. Nirgendwo sonst in der Stadt haben sich die Launen der Zeit mehr niedergeschlagen als beim Bahnhof..**

*"Ankommen in der Stadt" von Bernhard Giger und Hansueli Trachsel*

<b>Inhaltsangabe</b>	<b>Seite</b>
1 Ausgangslage	<b>4</b>
2 Ist- Zustand	<b>5</b>
3 Auftrag	<b>6</b>
4 räumliche und gestalterische Analyse	<b>7</b>
5 Konzept	<b>8-13</b>
5.0 Einleitung	<b>8</b>
5.1 Hallendecke   Paneele	<b>9-10</b>
5.2 Beleuchtungskonzept	<b>11</b>
5.3 Bodenbelag	<b>12-13</b>
5.4 Stützen	<b>13</b>
6 Brückenuntersicht Schanzenstrasse	<b>14-15</b>
7 Signaletik und Werbeflächen	<b>16- 17</b>
8 Abschlusswände Nord   Süd	<b>18</b>
9 Etappierung	<b>19</b>
10 Kostenschätzung	<b>20</b>

## 1 Ausgangslage

Der Bahnhof Bern lag ursprünglich ausserhalb der Stadt im Wylerfeld und diente der Schweizerischen Zentralbahn für die Verbindung von Bern nach Olten.

Nach mehreren provisorischen Standorten wurde 1860 der viergleisige Kopfbahnhof beim Christoffelturm in der Nähe des heutigen Standort errichtet.

Da im Laufe der Zeit immer mehr Verbindungen geschaffen wurden und somit mehr Passagiere höhere Kapazitäten forderten, wurde aus dem ehemaligen Kopfbahnhof ein Durchgangsbahnhof der heute nach Zürich der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz ist.

Um der weiterhin stark steigenden Anzahl von Fahrgästen auch im Westen einen adäquaten Zugang zu den Gleisen zu gewährleisten wurde 2004 eine Passerelle (die sogenannte Welle) im Anschluss an die Schanzenstrasse eröffnet. Trotz zusätzlicher unterschiedlicher Um- und Neubausmassnahmen, stösst der Bahnhof aber weiterhin an seine Grenzen.

Dies führt auch in Zukunft zu Eingriffen, die den Bahnhof einerseits vergrössern und andererseits eine zusätzliche attraktive Verbindung auf die Perrons gewährleisten sollen.

Als Haupteingriff soll bis 2025 eine zusätzliche Publikumsanlage als Personenunterführung die Perrons des Bahnhofs Bern verbinden. Der Hauptzugang ist vom Bubenplatz her geplant. Zudem beabsichtigt die SBB im Zeithorizont ab 2025, den heutigen Bahnhof noch unterhalb der Grosse Schanze zu erweitern.

Mit Fertigstellung der Publikumsanlage und den Arbeiten an den Perrons, sowie im Zuge zeitnaher Sanierungsmassnahmen an den Decken und Seitenwänden soll auch die Perronhalle ein neues Erscheinungsbild erhalten.



Berner Bahnhof um 1860



heutige Perrons in der Bahnhofshalle



Auf- und Abgänge auf den Perrons



Schanzenstrasse und Perronhalle

***Die Perronhalle des Berner Bahnhofs wirkt heute durch ihre massive, geschlossene Konstruktion und die künstliche Beleuchtung wie eine U-Bahnstation. Ein Bezug zum Ort sowie eine Orientierung im Inneren sind nur schwer möglich. Zudem stören unterschiedliche Eingriffe eine gewünschte Einheitlichkeit.***

## 2 Ist- Zustand

Die Perronhalle des Berner Bahnhofs ist ein zwei-seitig geschlossener Sichtbetonbau, der im Westen an die Schanzenstrasse grenzt.

Eine natürliche Belichtung der Bahnhofshalle ist nur im Bereich der Ein- respektive Ausfahrten gewährleistet.

Unterschiedliche Ertüchtigungsarbeiten wie das Abdichten der Dilatationsfugen, Erdbeben- und Brandschutzmassnahmen sowie die Sanierung der Doppeldecke werden in einem separaten Projekt im Vorfeld geplant und ausgeführt.

Heute sorgen unterschiedliche Materialien an der Untersicht der Hohldecke dafür, dass sie zu einem unruhigen Flickwerk wird, welches durch die heutige, direkte- und indirekte Punktbeleuchtung noch hervorgehoben wird.

Die angrenzende Brückenuntersicht der Schanzenstrasse verläuft quer zur Perronhalle und bildet durch ihre Lage und das Gefälle eine starke Zäsur, die beim westlichen Zugang von der Welle aus als undefinierter Übergang zur Perronhalle wahrgenommen wird. Auch hier ist der Beton der Untersicht stark verschmutzt.

Die Seitenwand im Norden grenzt im Wesentlichen an das Erdreich und wurde als Stützmauer ausgebildet.

Im Süden bildet die Wand den Übergang zur angrenzenden Stadt. Zukünftig soll diese Nähe durch eine Öffnung in der Aussenwand im Bereich des Burgerspitals wahrgenommen werden können. Unabhängig von der neuen Wandöffnung ist auch hier eine komplette Sanierung der Wand zeitnah geplant.

Die Stützen der Perronhalle sind teilweise korrodiert und sollen ebenfalls im Zuge von notwendigen Brandschutzmassnahmen im Bereich des PostParcs verkleidet werden.

### 3 Auftrag

Die Anlageeigentümerin I-AT-BZU möchte, dass nach Fertigstellung der neuen Publikumsanlage und der beschriebenen Sanierungsmassnahmen die Perronhalle ein neues Erscheinungsbild erhält. Der Betrachtungsperimeter umschreibt dabei die Halle von der Aussenkante der Schanzenbrücke im Westen bis zur Aussenkante des Unterzugs am Ostportal.

Ziel der Studie ist es ein ganzheitliches Gestaltungs- und Sanierungskonzept der Perronhalle für die SBB Infrastruktur, mit folgenden Elementen, zu erarbeiten:

- Hallendecke
- Beleuchtung der Perronhalle
- Stützen in der Halle
- Brückenuntersicht Schanzenstrasse
- Abschlusswände Nord | Süd
- mögliche Standorte für Werbeflächen
- Möblierung auf den Perrons

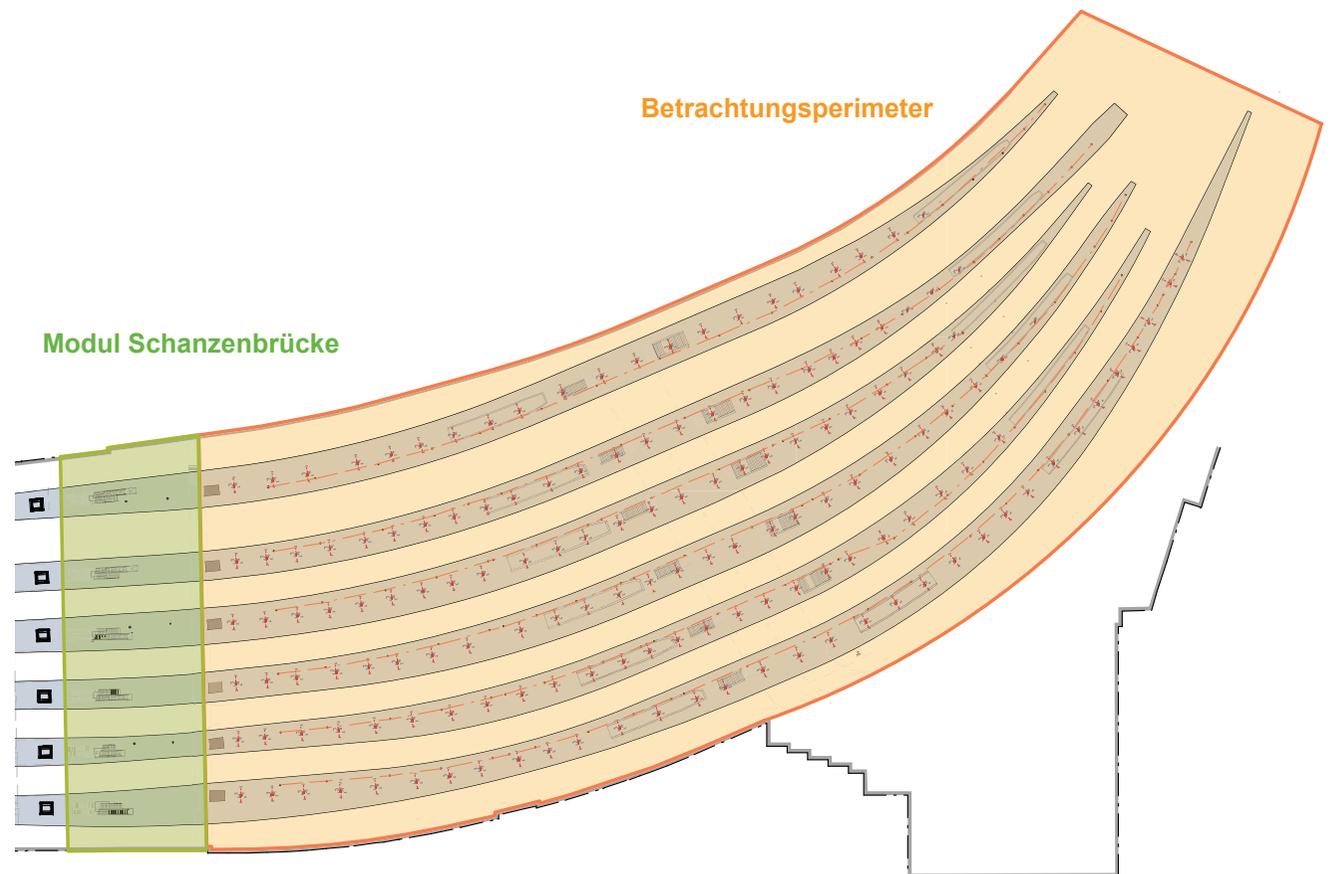
Das Konzept soll neben der oben genannten Elemente die Machbarkeit in Abhängigkeit der Bauphasen aller Projekte nachweisen.

Zudem ist eine Kostenschätzung ( $\pm 50$  Prozent) zu erstellen und die Etappierbarkeit der Bauphasen aufzuzeigen.

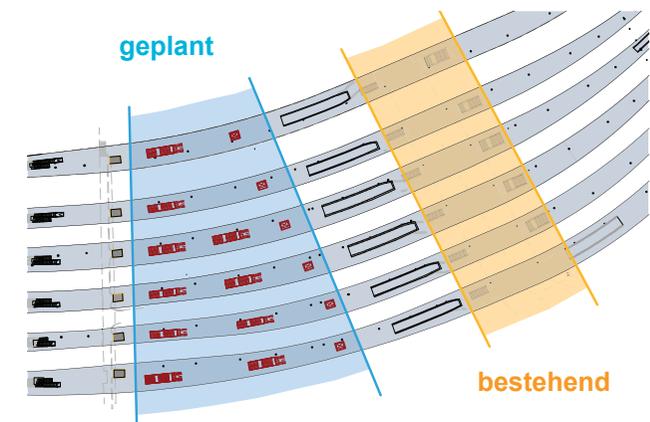
Folgende Vorgaben von Seiten der SBB sind zu berücksichtigen:

- Beleuchtungsanalyse | Studie der HSLU
- Abfahrtsmonitore müssen auf den Perrons bestehen bleiben (evt. neuer Standort)
- Ausgangslage neue PA (stand Bauprojekt)

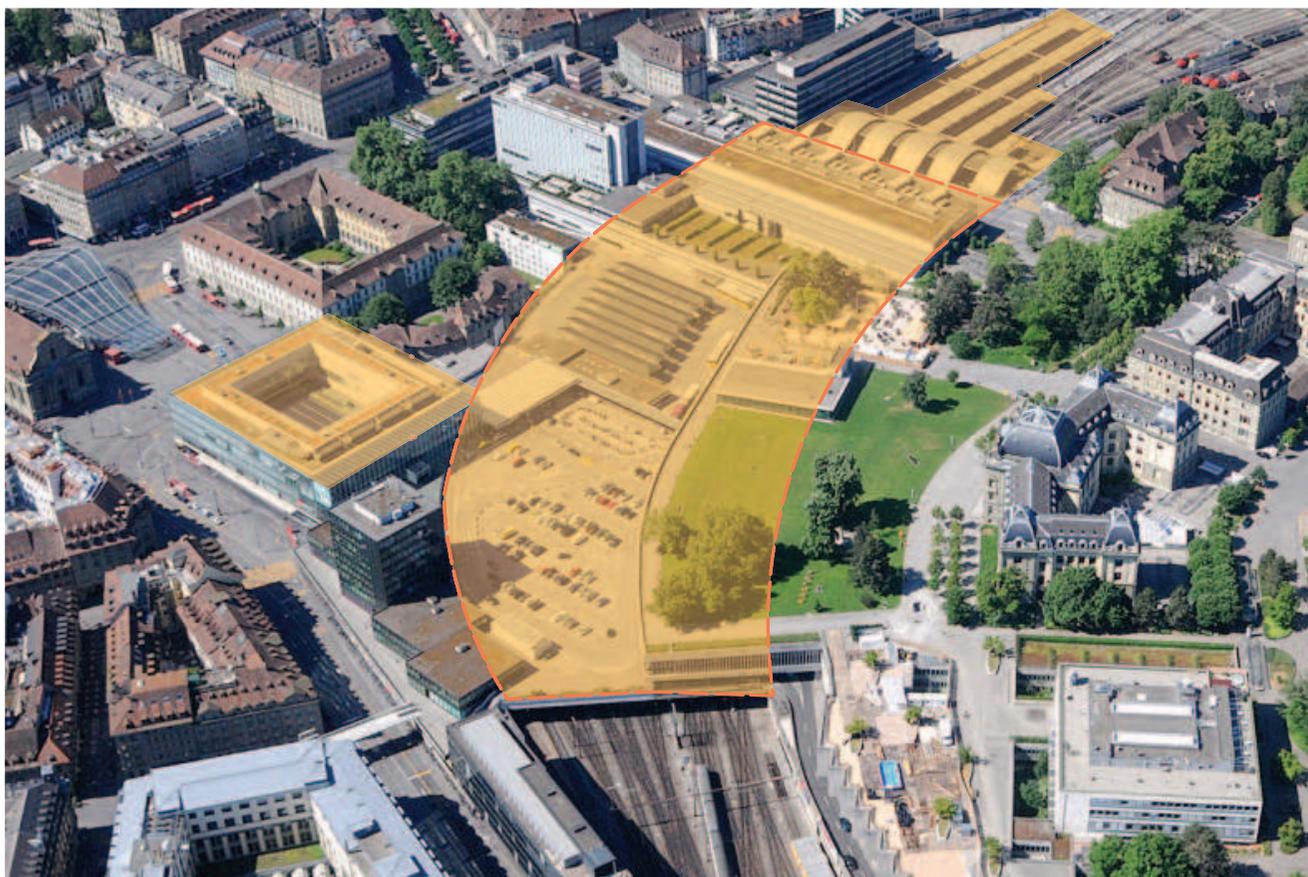
Zur Erstellung der Gestaltungsstudie wird eine Beleuchtungsplaner (Lumos GmbH) hinzugezogen.



Betrachtungsbereich der Studie



Bereiche der geplanten und bestehenden Personenunterführungen



Luftbild des Gebäudeensembles des Bahnhof Berns

**Ziel der Studie ist es, ein ganzheitliches Gestaltungs- und Sanierungskonzept der Perronhalle Bern zu erarbeiten, welches alle zukünftigen Umbaumaßnahmen berücksichtigt.**

#### 4 räumliche und gestalterische Analyse

Die Perronhalle Bern ist wegen ihrer Lage in der Stadt und der teilweisen Überbauung nicht als klassischer Bahnhof wahrnehmbar.

Das 2003 umgebaute Aufnahmegebäude übernimmt heute diese Funktion und gewährleistet so ein angemessenes Erscheinungsbild des Bahnhofes zur Stadt. Gleichzeitig ist es aber immer noch ein Teil eines heterogenen Gebäudeensemble aus Perronhalle, der „Welle“ im Westen sowie unterschiedlicher Passagen und Unterführungen.

Mit der Erstellung der neuen Publikumsanlage soll die Anlage vereinheitlicht und aufgewertet werden. Eine durchgehende Einheit ist heute nicht erkennbar.

Die unterschiedlichen Funktion der Gebäude sowie deren Lage zueinander führen dazu, dass man sich als Reisender nicht optimal orientieren kann.

Die Perronhalle, abgerückt vom Aufnahmegebäude, ist der Teil des Bahnhofes, der von ankommenden Reisenden als erstes wahrgenommen wird.

Durch die Krümmung der Gleisanlage und somit auch der Halle, ist sie als Ganzes aber kaum überschaubar.

Zudem bewirken die ständig einfahrenden Züge, dass der vom Fahrgast einsehbare Perimeter im wesentlichen auf sein Perron beschränkt ist.

Die heutige Beleuchtung besteht aus einer Trägerkonstruktion, an der je vier einzelne Scheinwerfer und zwei Spiegelreflektoren befestigt sind.

Durch das Streulicht, der nach oben auf die Reflektoren gerichteten mittleren Scheinwerfer, wird zudem die Betondecke ungleichmässig beleuchtet. Es entsteht so eine sehr heterogene Situation in der Halle, die noch dazu durch den Schattenwurf der Reflektorspiegel an der Decke unvorteilhaft beeinflusst wird.

Die Stützenreihen stimmt nicht mit der Achse der Perrons überein.

## 5 Konzept

### 5.0 Einleitung

Die hohe Anzahl von Zügen auf der Gleisanlage in der Perronhalle bewirken, dass sich der vom Fahrgast einsehbare Perimeter im wesentlichen auf sein Perron, begrenzt durch die Decke mit der entsprechenden Beleuchtung, den Bodenbelag sowie die stehenden Züge beschränkt.

Die Perronhalle, insbesondere ihre Decke, ist somit nur selten durchgehend wahrnehmbar.

Aus diesem Grund, sieht das gestalterische Konzept vor, sich auf diese Raumgrenzen zu beschränken und die Hallendecke als solche weitestgehend in den Hintergrund zu stellen.

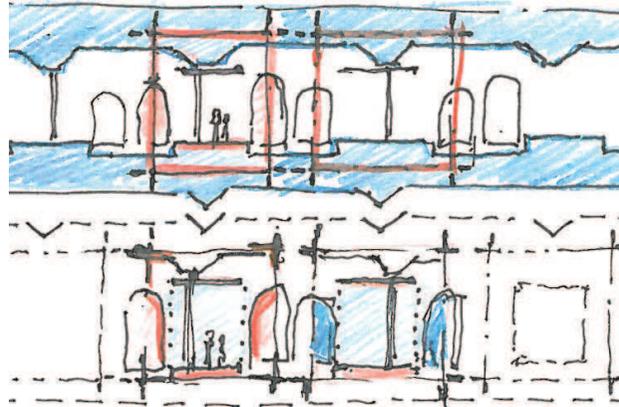
Die gestalterischen Eingriffe werden gezielt dort vorgenommen wo sie wahrgenommen werden, nämlich unmittelbar auf den Perrons an der Decke und am Boden.

Der heutige Charakter der Perronhalle, der mit einer U-Bahnstation vergleichbar ist wird somit akzentuiert.

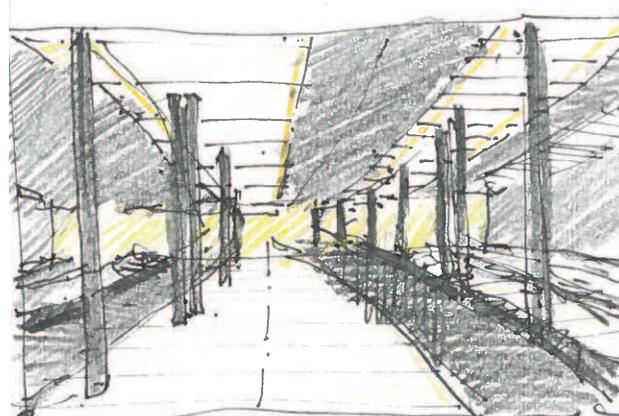
Wichtig erscheint, dass durch immer gleiche Gestaltungselemente auf den einzelne Perrons eine ablesbare Einheit in der Halle entsteht.

Zudem soll die heutige Situation stark beruhigt werden. Dadurch gewinnen die nötige Kundenlenkung und -information auf den Perrons an Wichtigkeit und erleichtert somit die Orientierung in der Halle.

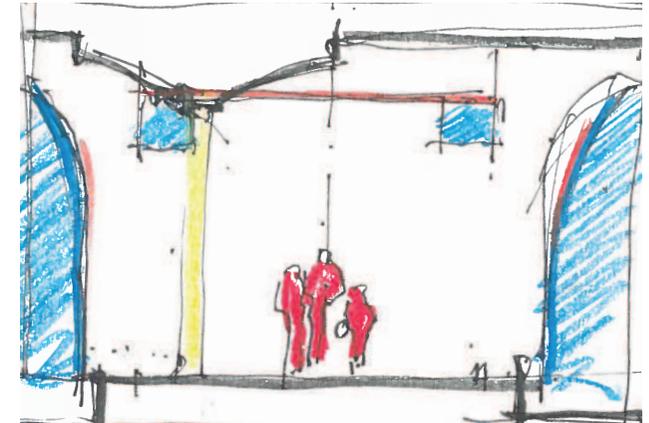
Der heterogene Bodenbelag wird erneuert und soll zukünftig als durchgehende, identische Fläche auf der gesamten Anlage wahrgenommen werden können.



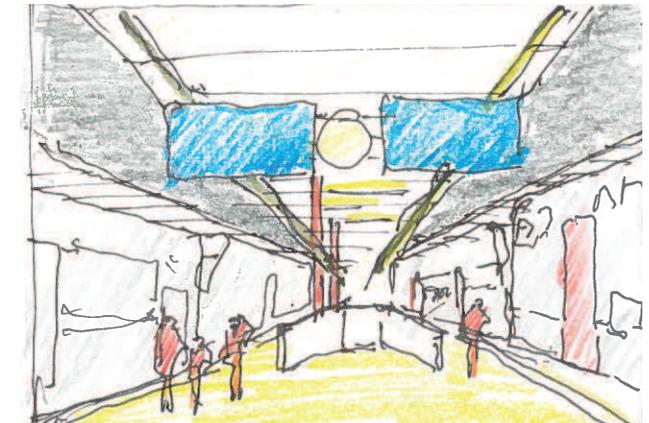
Skizze - erlebbarer Raum -



Skizze - Stützen und Decke -

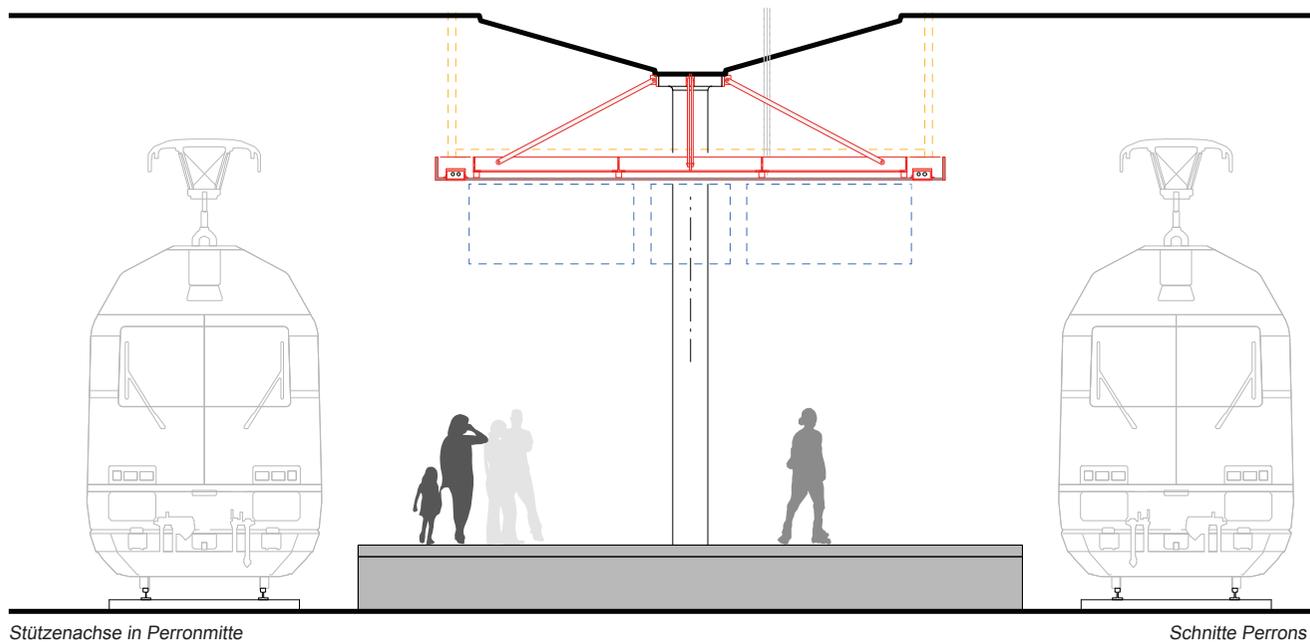


Raumgrenzen auf dem Perron



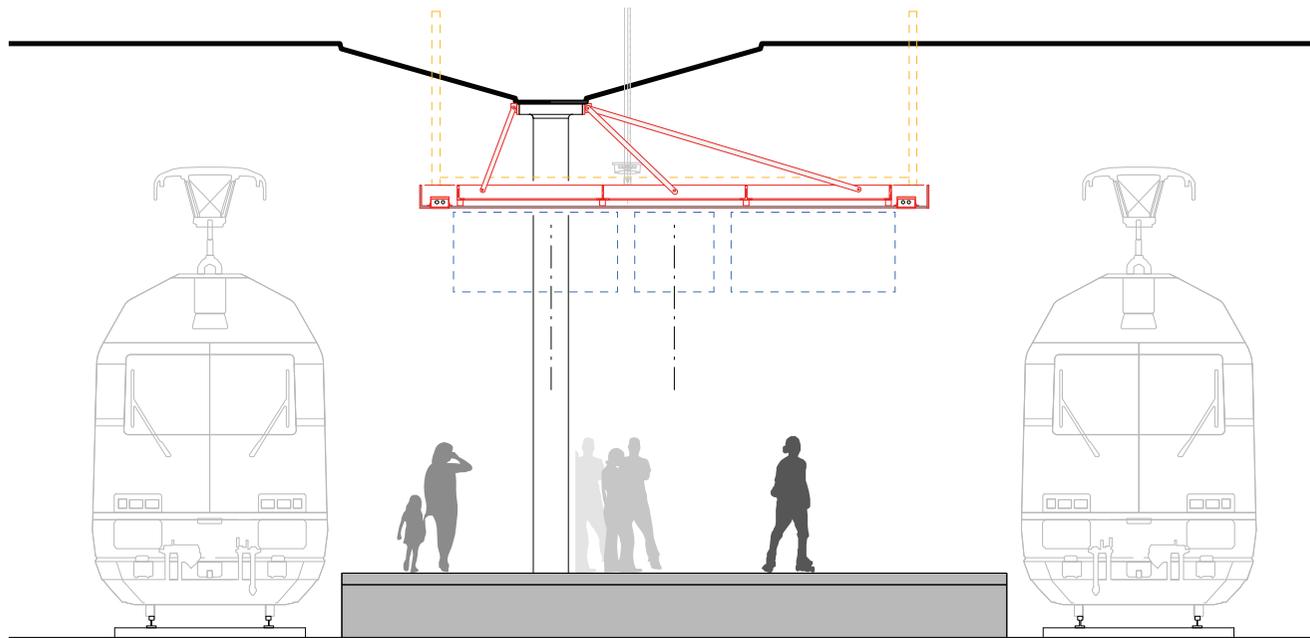
Deckenpaneel als einheitliches Element mit seitlicher Beleuchtung

***Trotz der unterschiedlichen Situationen in der Halle soll durch entsprechend gleiche Elemente und Gestaltungsprinzipien eine maximale spürbare Einheitlichkeit entstehen, die zusätzlich sämtliche angrenzende Gebäudeteile des Bahnhofs berücksichtigt.***



Stützenachse in Perronmitte

Schnitte Perrons



Stützenachse versetzt

## 5.1 Hallendecke | Paneele

Um ein wiederholendes einheitliches Erscheinungsbild an der Decke der Perrons zu erzeugen, schlägt die Studie zwischen den neuen seitlichen Beleuchtungsbandern durchgehende Deckenpaneele vor.

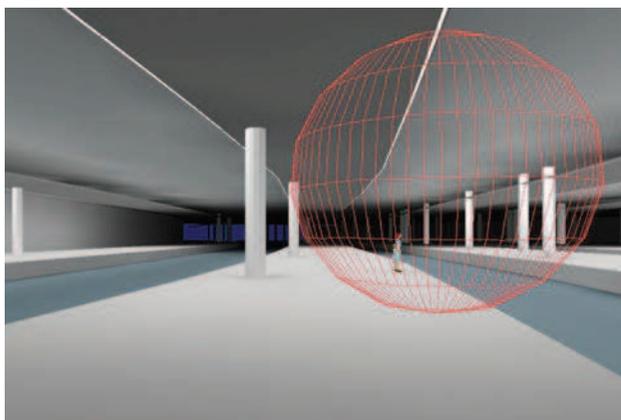
Diese Paneele sind so ausgelegt, dass sie trotz der Divergenz der Stützenreihe zur Perronachse in der gesamten Halle auf jedem Perron angebracht werden können. Sie sind an den Stützen jeweils abgesetzt und können unsichtbar an der Oberseite zukünftige Installationskanäle für weitere Leuchtafeln der „blauen Welt“ sowie Lautsprecher und Videoanlagen führen. Revisionsöffnungen an der Unterseite sorgen für einen wartungsfreundlichen Unterhalt der Installationsebene.

Neben den gestalterischen Aspekten übernimmt die vorgeschlagene Konstruktion auch eine akustische Funktion. Auf Grund der Lage des Bahnhofs in einer Gleiskurve sind bei Zugfahrten hohe Lärmemissionen hauptsächlich durch Schienenkreischen festzustellen. Der Schall kann sich zudem durch die Reflexion an den schallharten Oberflächen weitläufig ausbreiten. Dadurch ist der Grundlärmpegel in der Halle sehr hoch.

Im Zuge der Studie wurden mögliche Lösungen angedacht, um die heutige Situation deutlich zu verbessern. Abgehängte Deckenpaneele sind dabei eine sehr effiziente Massnahme um den Schall zu absorbieren, da sowohl die Unter-, als auch die Oberseiten entsprechend ausgelegt werden können. Denkbar ist beispielsweise eine Konstruktion aus Metallochkassetten an der sichtbaren Unterseite und eine kostengünstige Abdeckung aus Mineralwolle und Flies an der unsichtbaren Oberseite des Paneels. Durch diese Akustikmassnahme kann der Grundgeräuschpegel in der Halle gesenkt und damit unter anderem die Gleisdurchsagen besser verständlich gemacht werden.



Visualisierung - Perrons mit neuen Deckenpaneele und neuem Terrazzobelag -



Lichtanimation



Visualisierung - mit dunklen Stützen und Plattenbelag -

## 5.2 Beleuchtungskonzept

Um die Situation in der Halle zu beruhigen und eine gleichmässige und effiziente Ausleuchtung der Perrons zu gewährleisten, sieht die Studie je Perron zwei aussenliegende durchgehende Lichtbänder (LED) vor.

Die Lichtbänder sind im Verhältnis zur Aussenkante der Perrons nach Innen versetzt und beleuchten diese somit jeweils gleichmässig und schattenfrei. Die geforderte (siehe Forschungsprojekt der Hochschule Luzern) gleichmässige Ausleuchtung wird mit den Lichtbändern erfüllt.

Die Beleuchtung auf den Perrons sollte dazu eine mittlere Beleuchtungsstärke von 100 lx erreichen. Dies ist mit der heutigen Technik der LEDs problemlos möglich. Mit einem durchgehenden Lichtband können je nach Anforderung auch höhere Werte erreicht werden, zudem ist die Lichtfarbe steuerbar.

Um die Erscheinung und heutige Bedeutung der Hallendecke zu relativieren, wird auf eine Beleuchtung nach oben verzichtet.

Der Perronboden ist die einzige durchgehende Oberfläche, die sich als Lichtträger eignet. Durch einen neuen helleren Belag wird das Licht reflektiert und die Halle erscheint freundlicher.

Je nach Ausführung der Deckenpaneele kann zusätzlich auch von oben Licht reflektiert werden. Durch die Gleichmässigkeit der Paneele setzt sich die Signaletik (blaue Welt) stärker ab und wird somit besser lesbar.

Die Lichtsteuerung gewährleistet zudem ein Absenken der Beleuchtungsstärke auf 50 lx in der Nacht für nicht verwendete Perronbereiche.

Im Bereich der Schanzenstrasse können die Lichtbänder auch ohne Deckenpaneele weitergeführt werden, ein einheitliches Beleuchtungssystem ist somit in der gesamten Anlage gewährleistet und garantiert ein ruhiges und klares Erscheinungsbild.

### 5.3 Bodenbelag

Durch Anpassungsarbeiten auf den Perrons an Möbeln und Werbeflächen wurde der heutige Bodenbelag sehr oft ausgebessert und ergänzt. Dies führte dazu, dass der bestehende Asphaltbelag sehr heterogen und verunreinigt erscheint. Zudem sind die Gehflächen der angrenzenden Unterführungen mit einem hellgrauen Natursteinplattenbelag gestaltet und wirken so wesentlich heller.

Eine ablesbare Einheit bzw. Durchgängigkeit der Anlage des Berner Bahnhof ist wegen der unterschiedlichen Bodenflächen und deren Farbe heute nur schwer ablesbar.

Eine Möglichkeit ist, dass der Bodenbelag in Etappen in der gesamten Perronhalle ersetzt wird und sich in der Materialität oder zumindest in der Farbe (je nach Kostenaufwand) an alle angrenzenden Gebäudeteile anlehnt.

Ein neuer hellerer Bodenbelag würde zudem dazu führen, dass das Licht stärker reflektiert wird und somit die Halle heller erscheinen lässt.

Die Studie sieht grundsätzlich zwei Bodenbeläge vor.

Zum einen der Belag der angrenzen Unterführung auf die Perrons (Natursteinplatten) und zum anderen einen dunkleren Terrazzoboden, der dem neuen Terrazzobelag der Christoffelunterführung entspricht.

Je nach Ausführung und genauer Farbgebung der Deckenpaneele und je nach Bodenbelag der neuen Personenunterführung im Westen sind die Farben entsprechend anzupassen.



Visualisierung - Perrons mit Terrazobelag -



Terrazzo in der Christoffel-Unterführung

***Der neue Bodenbelag auf den Perrons soll sich in Material und Farbe an die bestehenden angrenzenden Bodenflächen orientieren. Dadurch wird eine Einheit bzw. Durchgängigkeit der Bahn-Anlage erzeugt.***



Visualisierung - Perrons mit Plattenbelag -



Natursteinplatten der Personenunterführung auf die Perrons

## 5.4 Stützen

Um das Gebäude gegen Erdbeben zu ertüchtigen wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die mit zwei Varianten ab Sommer 2014 in das Vorprojekt startet.

Zum einen sind Dämpfungselemente an der Hallendecke vorgesehen und zum anderen könnten die Stützenköpfe versteift werden. Zudem müssen die Deckenaufleger bei den Wänden verbessert oder ersetzt werden.

Die Brandschutzmassnahmen der Stahlstützen betrifft primär nur die Stützen unter dem PostParc Gebäude, also die gesamte 1. Stützenreihe hinter den ausbetonierten früheren Postliften sowie einige Stützen im Bereich des Perron 9-13.

Diese Stützen sollen mit einer Promatschale und einer Blechverkleidung (Konstruktionsdicke 30-35 mm) versehen werden.

Im Weiteren wurde bei der Wand auf der Stadtseite im Bereich PostParc bereits ein Teil mit Brandschutzputz versehen.

Die Gestaltung der Stützen und deren Farbe, soll so ausgeführt werden, dass sie möglichst in den Hintergrund treten und so die Situation in der Perronhalle zusätzlich beruhigen.

## 6 Brückenuntersicht Schanzenstrasse

Das gestalterische Konzept der Studie befasst sich zum einen mit der eigentlichen Perronhalle bis zur Kante an die Schanzenstrasse und zum anderen mit dem direkt angrenzenden Bereich bis zur Passerelle der sogenannten „Welle“.

Die Perronhalle Bern wird im Westen durch die Schanzenstrasse begrenzt. Das Perrondach stösst dabei fast unmittelbar an die Seite der ansteigenden Strasse. Die Schanzenstrasse überquert die Gleisanlage am Ende der Perronhalle und wird so als Zäsur, als eigenständiger Raum der Anlage wahrgenommen. Durch die aus der Steigung der Strasse resultierenden unterschiedlichen Raumhöhe entspricht er zumindest im höheren Teil einer Art Eingangshalle, die man von der „Welle“ aus betritt und über die man zu den Perrons gelangt.

Heute erlebt man den Bereich unter der Schanzenstrasse als einen undefinierten Raum, der durch einzelne Scheinwerfer ungleichmässig beleuchtet wird. Er wird seiner durch die Lage gegebenen Funktion als „Zugang“ zur Perronanlage nicht gerecht.

Im Rahmen der Studie wurde evaluiert, dass dieser Raum weiterhin als Zäsur wahrgenommen werden soll sich aber in der Gestaltung und Beleuchtung an das Konzept der Perronhalle angleicht.

Ziel ist es eine räumliche Verzahnung der unterschiedlichen Bereiche zu erreichen und die Zäsur der Schanzenstrasse zu überspielen.

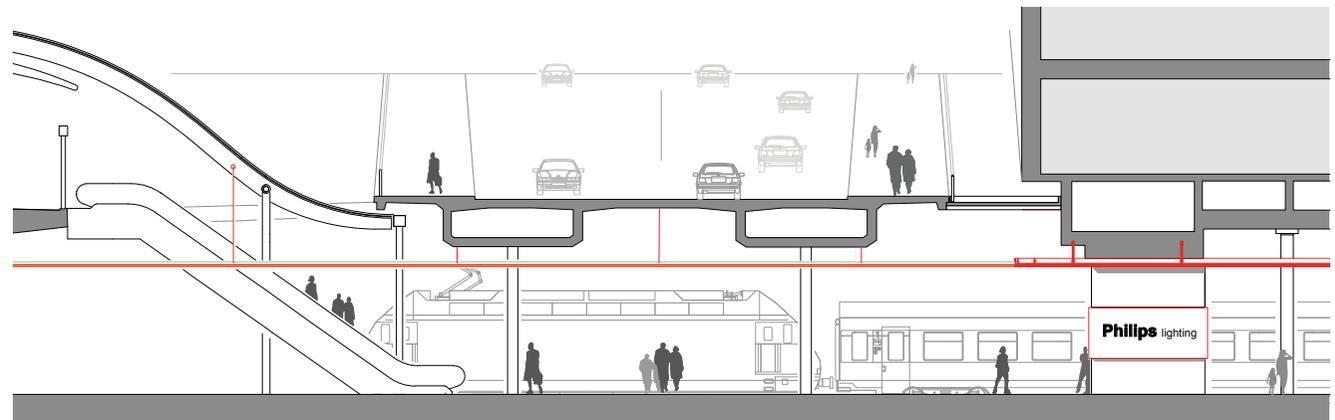
Die gestalterischen Elemente der Deckenpaneele und der seitlichen LED Bänder werden aus diesem Grund übernommen.

Die Paneele bilden im niedrigen Teil der Schanzenstrasse ebenfalls den oberen Abschluss zur Strassenuntersicht und werden durchgängig verlängert.

Im oberen hohen Teil der Schanzenstrasse end-



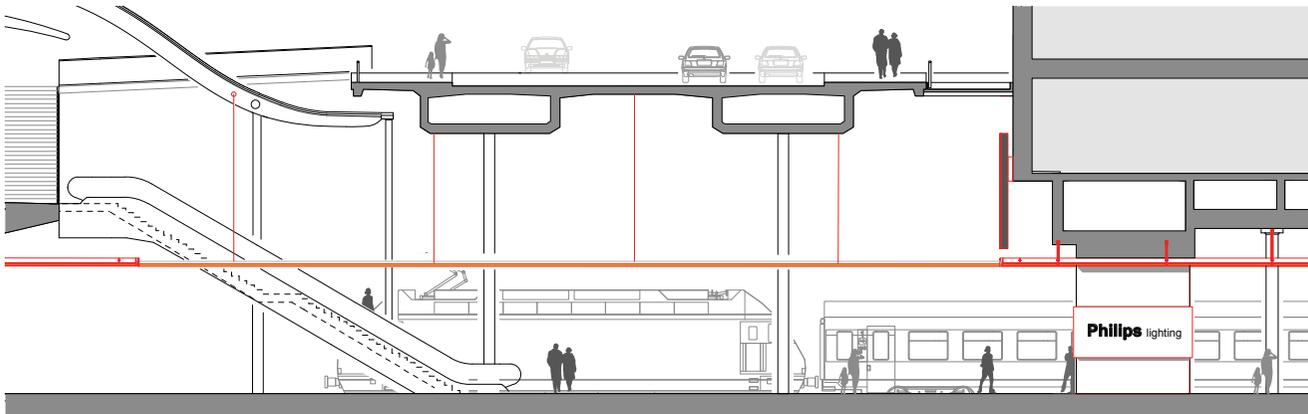
Schanzenstrasse Situation heute



Schemaschnitt niedriger Teil - Deckenpaneele und Lichtbänder werden weitergeführt -



Visualisierung Schanzenstrasse mit Terrazzobelag



Schemaschnitt hoher Teil - Deckenpaneele sind unterbrochen | Lichtbänder werden weitergeführt -

en die Deckenpaneele bei der Schnittstelle zur Schanzenstrasse unmittelbar nach den ausbetonierten Aufzugskerne des PostParcs. Die seitlichen Beleuchtungsänder werden unabhängig von der Raumhöhe und der Länge der Deckenpaneele durchgängig weitergeführt und so auch unterhalb der Schanzenstrasse zur dominierenden Beleuchtung. Je nach Anforderung kann diese Grundbeleuchtung auch ergänzt werden. Unter der Welle wird das Konzept der Deckenpaneele und die Beleuchtung wieder aufgenommen. Ziel ist es, mit den beschriebenen Massnahmen die Heterogenität der drei Perronbereiche zu überspielen, um sie als ablesbare Einheit erfahren zu können. Die ausbetonierten ehemaligen Aufzugskerne des PostParc werden dabei in das Beleuchtungskonzept der Perronhalle integriert und nicht als eigenständige Störung behandelt.

**Ziel ist es eine räumliche Verzahnung der unterschiedlichen Bereich zu erreichen und die Zäsur der Schanzenstrasse zu überspielen.**

## 7 Signaletik und Werbeflächen

Die bestehenden Rampen und Treppenanlagen auf den jeweiligen Perrons sind heute nur schwer zu erkennen, da sie besonders aus der Ferne bei ankommenden Fahrgästen nur schlecht einsehbar sind.

Dies liegt zum einen an der Beleuchtung der gesamten Halle und zum anderen an der fehlenden einprägsamen Kennzeichnung dieser Bereiche.

Durch die geplante zusätzliche Personenunterführung werden weitere Auf- und Abgänge die Perronfläche beanspruchen und die Zirkulationsfläche auf den Perrons in Zukunft erheblich reduzieren.

Es ist anzunehmen, dass aus diesem Grund bestehende Werbeflächen und auch teilweise die Möblierung reduziert bzw. angepasst werden müssen. Zudem können evt. Diensthäuschen rückgebaut werden.

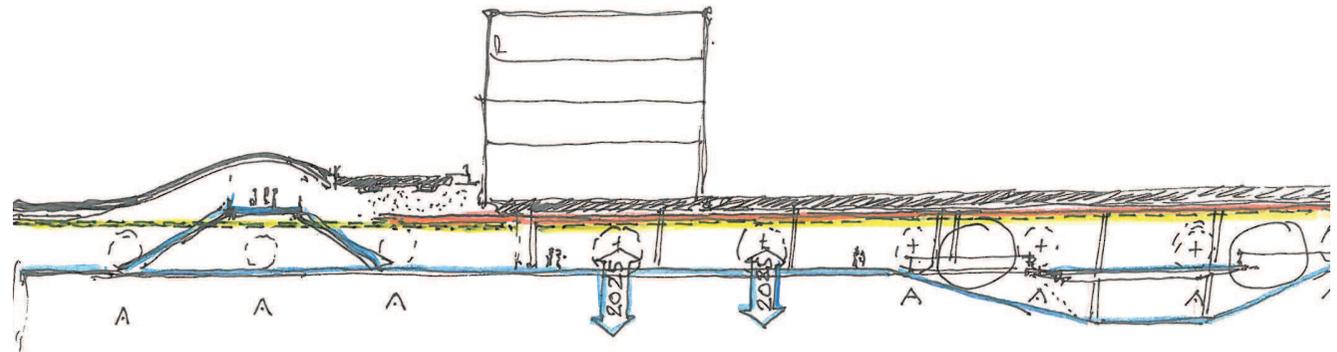
Da weitere Sektorenbezeichnungen an der Perrondecke angebracht werden sollen, um die Fahrgäste gezielter in die jeweiligen Zugabschnitte leiten zu können wird auch hier eine Verdichtung stattfinden.

Aus diesem Grund sieht die Studie keine spezielle Kennzeichnung dieser Ab- und Aufgänge durch eine Reaktion in den Deckenpaneelen vor, da die Ab- und Aufgänge durch ihre grosse Anzahl und die regelmässige Anordnung von überall auf dem Perron einsehbar sind.

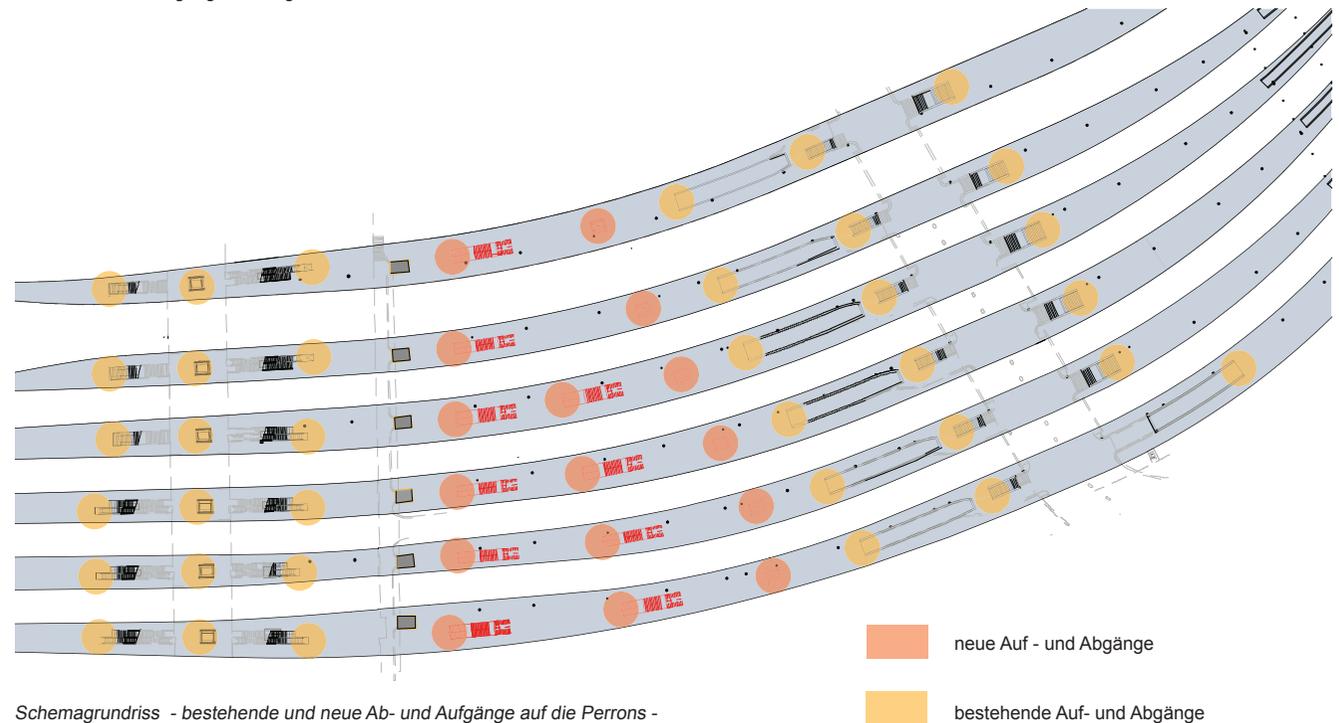
Die zukünftige Signaletik soll das Konzept der Studie unterstützen und die Stimmung auf den Perrons wenn möglich beruhigen.

Gleiches gilt für Werbeflächen in der Perronhalle. Hier müssen Flächen geschaffen werden, die weder den Bewegungsstrom behindern, noch die Sicht auf die Signaletik und die Erschliessungen einschränkt.

Hierfür sind zum Beispiel nach wie vor die ausbetonierten ehemaligen Aufzugskerne des PostParc



Schemaschnitt - Abgänge und Signalisationsbereiche -



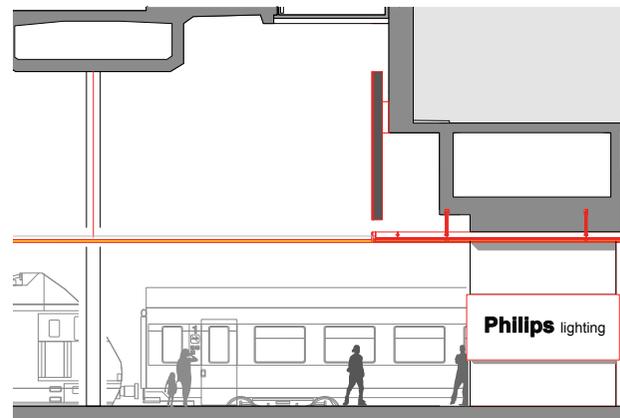
Schemagrundriss - bestehende und neue Ab- und Aufgänge auf die Perrons -



bestehende ausbetonierte Aufzugskerne - zukünftige Werbeflächen -

geeignet. Diese Flächen liegen direkt am Anfang der Perrons in direkter Verlängerung zu den Treppenaufgängen der westlichen HAUPTSCHLISSUNG und werden so von den meisten Fahrgästen wahrgenommen. Durch eine entsprechende Verkleidung und evt. integrierten Bildschirmen kann die Werbewirksamkeit noch verbessert werden.

**Um so wichtiger erscheint, dass zukünftige neue Werbeflächen geschaffen werden, die weder den Bewegungsstrom behinderten noch die Sicht auf die Kundenlenkung und - information einschränken.**



Werbeflächen am Anschluss zur Schanzenstrasse

## 8 Abschlusswände

Die Einsehbarkeit der beiden Wandflächen ist hauptsächlich von den angrenzenden Perrons aus möglich, da durch ständig einfahrende Züge ein Durchblick auf die jeweilige Wand nur selten gewährleistet ist.

Die Sichtbetonwände sind heute nicht bespielt und bilden dunkle nicht beleuchtete Abschlüsse.

Im Süden bildet die Wand den Übergang zur angrenzenden Stadt.

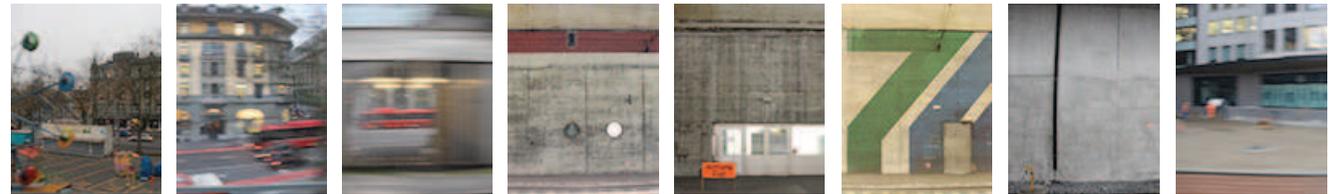
Zukünftig soll diese Situation durch eine Öffnung der Aussenwand im Bereich des Burgerspitals wahrgenommen werden können. Für diese Bau-massnahme und die damit verbundenen nötigen Sanierungen liegen bereits konkrete Planungen vor.

Durch diese partielle Öffnung der Wand zum ehemaligen Burgerspital ist es zukünftig für ankommende Reisende einfacher sich zu orientieren, zudem wird ein direkter Bezug zur Stadt sichtbar.

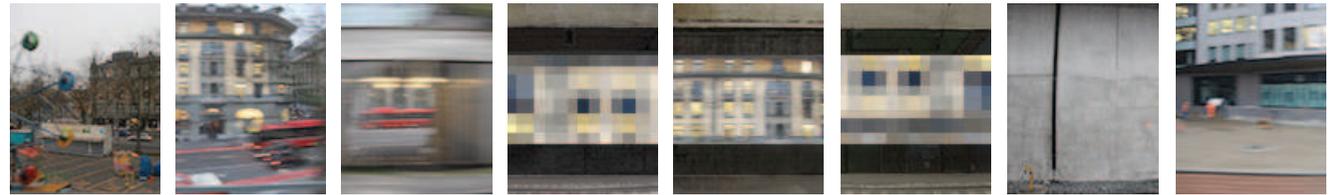
Um die restlichen Wandflächen aufzuwerten, sieht die Studie eine Licht- und/ oder eine Farbinstallation vor, welche in abstrakter Form die Beleuchtung oder den Ausdruck der Stadt wiederspiegelt. Hauptziel wäre es, die Nachbarschaft zur Stadt auch im Inneren zu vermitteln.

Im Norden grenzt die bestehende Wand hauptsächlich an Erdreich bzw. diverse unterirdische Nebenräume und Stützmauern.

Auch hier schlägt die Studie vor, dass diese Wandfläche mittels einer abstrakten Installation (z.B. Plakate, Verkleidungen oder Licht) aufgewertet werden könnte. Auch hier müsste das Thema der Orientierung bzw. der Position der Wand im Inneren spürbar werden.



Aussenwand Süd Ist-Zustand



Aussenwand Süd Konzept



Schemaschnitt



Aussenwand Nord Ist-Zustand



Aussenwand Nord Konzept



Visualisierung Schanzenstrasse