Bezirk Einsiedeln

Bahnhofareal Einsiedeln

Bahnhofareal | Bahnhofplatz | Sennhofplatz

Technischer Bericht
Entwicklungsstudie

Bezirksverwaltung Einsiedeln | Abteilung Planen Bauen Umwelt Energie
Hauptstrasse 78 | 8840 Einsiedeln
Tel +41 55 418 41 41 | Fax +41 55 418 41 42
abteilung@bezirkeinsiedeln.ch, www.einsiedeln.ch

Federführung

Bezirk Einsiedeln
Abteilung Planen Bauen Umwelt Energie (PBUE)
Andreas Baumgartner
Abteilungsleiter PBUE

Beteiligte

Kanton Schwyz
Amt für Raumentwicklung
Ueli Betschart
Leiter ESP-Koordinationsstelle

Schweizerische Südostbahn AG (SOB)
Geschäftsbereich Finanzen & Services
Thomas Albrecht
Leiter Immobilien

Post Immobilien | Management und Services AG
Michael Wiesli
Projektentwickler Ost

Projektverfasser

Steiner Wille Steiner Architekten
Dipl. Architekten ETH/SIA
Kollegiumstrasse 5
6430 Schwyz

Bearbeitende:

Lucas Steiner (dipl. Architekt ETH/SIA)
Joel Bernet (BSc FHO in Raumplanung)
Samuel Ammann (BSc FHO in Raumplanung)

Versionen

001	10.06.2021

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 5
1.1 Einleitung 5
1.2 Auslöser 5
1.3 Organigramm 6
1.4 Lage / Perimeter 6
1.5 Projektziele 7
1.6 Besonderheiten 7
1.7 Eigentumsverhältnisse 9

2 Analyse 10
2.1 Ortsanalyse 10
2.1.1 Schutzwürdigkeit 13
2.2 Bestandesanalyse 14
2.2.1 Swot-Analyse 16
2.3 Bausteine Bahnhof 17
2.3.1 Die schnelle Zone: Der Transferbereich 17
2.3.2 Reiseservices & Run-Shopping 18
2.3.3 Öffentlicher Raum 18
2.3.4 Langsame Zone & Funshopping 19
2.3.5 Komfort und Ambiance 20
2.3.6 Fazit 20
2.4 Ziele und Absichten 21

3 Entwicklungsleitbild 21
3.1 Verkehr 21
3.1.1 Variante A: «Fliesskante» 22
3.1.2 Variante B: «Bushof» 23
3.1.3 Variante C: «Verschwenkung» 24
3.1.4 Resultat 25
3.1.5 Umlegung Strasse 25
3.1.6 Verkehrsregime und Mehrzweckstreifen 26
3.2 Städtebau 27
3.2.1 Modellfotos 29
3.2.2 Private Grundeigentümer 31
3.2.3 Raum und Struktur 34
3.3 Freiraum 36
3.4 Nutzungen und Funktionen 38
3.4.1 Nutzungen 38
3.4.2 Parkierung Motorisierter Individualverkehr (MIV) 40
3.4.3 Veloparkierung 42
3.4.4 Poststandort und Anlieferung 43
3.4.5 Mobilitätshub 44
3.4.6 Kennzahlen 45
3.5 Vision und Atmosphäre 47
3.6 Ausblick 48

4 Anhang 49
4.2 Schleppkurven Variante A Fliesskante 49
4.2.1 Fliesskante: Haltekante 1 49
4.2.2 Fliesskante: Haltekante 2 50

4.2.3 Fliesskante: Haltekante 3 51
4.3 Schleppkurven Variante B «Bushof» 52
4.3.1 Bushof: Haltekante 1 52
4.3.2 Bushof: Haltekante 2 53
4.3.3 Bushof: Haltekante 3 54
4.4 Schleppkurven Variante C «Verschwenkung» 55
4.4.1 Verschwenkung: Haltekante 1 55
4.4.2 Verschwenkung: Haltekante 2 56
4.4.3 Verschwenkung: Haltekante 3 57
4.4.4 Verschwenkung: Alle Haltekanten 58
4.4.5 Verschwenkung: Sattelschlepper 59
4.4.6 Verschwenkung: Parkierung 60
4.5 Schleppkurven Anlieferung 61
4.5.1 Anlieferung Gebäude 3: Einfahrt 61
4.5.2 Anlieferung Gebäude 3: Ausfahrt 62
4.5.3 Anlieferung Gebäude 5: LKW 63
4.5.4 Anlieferung Gebäude 5: Sprinter 64
4.6 Flächenberechnung 65
4.6.1 Grundrissstudie 65
4.6.2 Hauptnutzflächen 66
4.6.3 Geschossflächen / Aussengeschossflächen 67
4.7 Vorschlag Landumlegung 68
4.8 Buslinienplan Einsiedeln 69
4.9 Evaluation möglicher POST-Standorte 70

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Das Bahnhofareal Einsiedeln steht wegen neuen, vielfältigen Ansprüchen sowie baufälligen und unternutzten Strukturen seit längerem im Fokus der Einsiedler Stadtentwicklung. Der Bahnhof Einsiedeln ist dabei nicht nur wichtiger regionaler Umsteigepunkt, sondern weist in der unmittelbaren Umgebung auch ein grosses städtebauliches Entwicklungspotenzial auf.

Durch eine gemeinsame Planung des Gebiets soll die Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität für die lokale Bevölkerung verbessert sowie die Standortattraktivität von Einsiedeln und der ganzen Region gesteigert werden.

Die Ausgangslage ist für die Planung des Bahnhofgebiets mit den zahlreichen öffentlichen und privaten Ansprüchen komplex und herausfordernd. Mit einem integralen Planungsprozess sollen die privaten und öffentlichen Ansprüche miteinander vereinigt und in ein neues, überzeugendes Projekt überführt werden. Dies ist die Voraussetzung für eine gut koordinierte und erfolgreiche Entwicklung des Zentrumgebiets.

1.2 Auslöser

2008 wurde ein Varianzverfahren durchgeführt mit dem Ziel, das Areal um den Einsiedler Bahnhof städtebaulich zu entwickeln. Das damalige Siegerprojekt 3-Klang, verfasst von Halter Hunziker Architekten AG aus Rapperswil, wurde in der Folge überarbeitet. Die komplexen Rahmenbedingungen sowie divergierenden Interessen der beteiligten Akteure führten jedoch dazu, dass das Projekt nach zahlreichen Optimierungsversuchen schliesslich nicht länger weiterverfolgt wurde. Während der Bezirk die städtebauliche Qualität bemängelte, beklagten die Grundeigentümer SOB und Post die nicht gegebene Wirtschaftlichkeit des Projektes. Es zeigte sich, dass der gesetzlich vorgeschriebene Gewerbeanteil von 50% deutlich zu hoch war. Das zur Verbesserung der Rentabilität addierte Gebäudevolumen führte allerdings zu Baukörpern, die dem Kontext nicht mehr angemessen waren. Die Planungskommission wies den Gestaltungsplan, wegen fehlendem Bezug der überlangen Gebäude zu den umliegenden Strukturen, zurück. Im Dezember 2018 entschieden SOB und POST, das Projekt aufzugeben.

Auf Initiative des Kantons Schwyz erklärten sich 2019 die SOB und POST sowie der Bezirk Einsiedeln zu einem Neustart bereit. Mit einem Studienauftrag unter neuen Rahmenbedingungen sollen die Weichen für die weiteren Planungsschritte neu gestellt werden.

Planungshistorie

- 2008 Studienwettbewerb durch SOB / Post und Bezirk Einsiedeln
- 2007 - 2014 Totalrevision der Nutzungsplanung. Daraus resultierten die strengen Auflagen für die Gestaltungsplanpflicht Bahnhofareal mit mindestens 50 % Gewerbeanteil
- 2015 - 2017 Vorstudie Bahnhofareal
- 2017 - 2018 Gestaltungsplan Bahnhofareal
- 2018 Abbruch der Planung
- 2019 Wiederaufnahme der Planungsarbeiten | Private Grundeigentümer haben Interesse an gemeinsamer Planung
- 2020 Entwicklungsvereinbarung
- 2020 Submission und Vergabe der Entwicklungsstudie an Steiner Wille Steiner Architekten AG, Schwyz

1.3 Organigramm

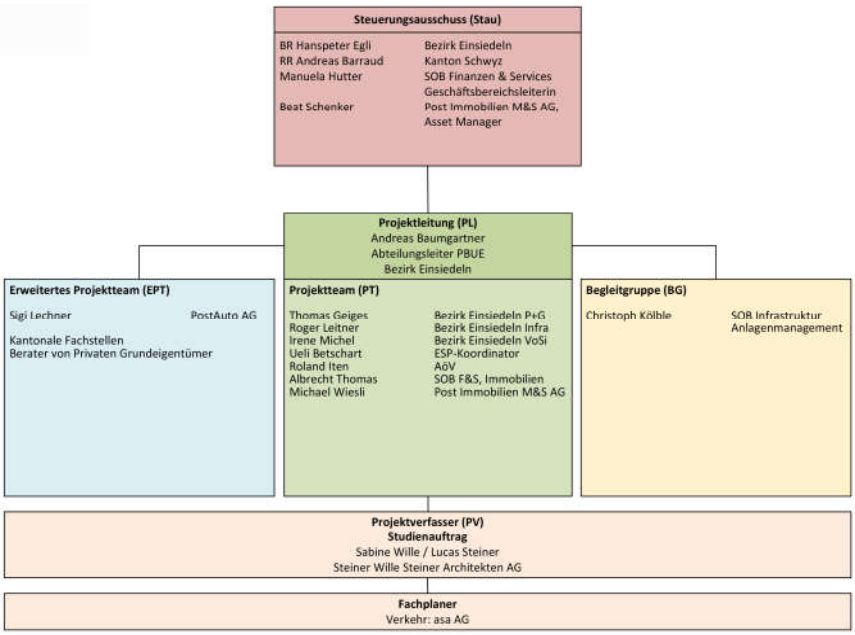


Abbildung 1: Organigramm Projekt Bahnhofareal Einsiedeln

1.4 Lage / Perimeter

Das zu bearbeitende Gebiet liegt im Zentrum der Gemeinde Einsiedeln und umfasst rund 16‘800 m^2. Der Perimeter umfasst das erweiterte Bahnhof-Areal mit Bahnhofplatz sowie Sennhofplatz und beinhaltet nebst öffentlichen Strassen- und Platzparzellen auch private Grundstücke, welche sowohl öffentliche als auch private Nutzungen aufweisen. Das Gebiet ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erfasst.

Abbildung 3: Siedlungskörper Einsiedeln mit Bahnhofareal

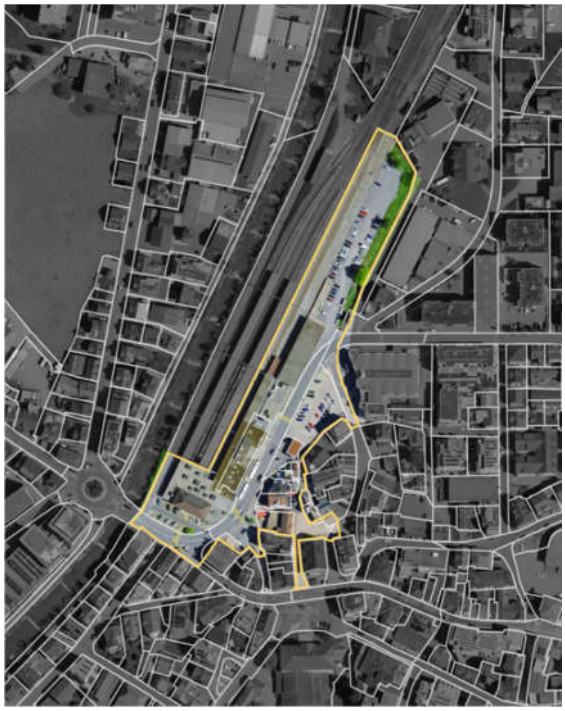


Abbildung 2: Perimeter

1.5 Projektziele

Ein Bahnhofareal ist als multifunktionale Fläche von besonders hoher öffentlicher Prägung, diversen, teils divergierenden, Ansprüchen ausgesetzt. Diesen städtischen Raum gilt es im Sinne der Öffentlichkeit und ausgerichtet auf die Zukunft zu organisieren und zu gestalten. Das übergeordnete Projektziel ist deshalb ein breit abgestütztes Projekt, das die Mehrheit der Einsiedler Stimmbevölkerung überzeugt und diese zu einem Ja an der Urne bewegen kann.

Verkehr

Der Bahnhof Einsiedeln bildet den zentralen öffentlichen Verkehrsknoten des Bezirks Einsiedeln.

Der Umsteigepunkt verbindet die Region Einsiedeln sowie die Gemeinden Oberiberg, Unteriberg und Alpthal mit den urbanen Zentren im Grossraum Zürich sowie den weiteren Kantonsteilen. Mit den aktuellen und künftigen Herausforderungen der Mobilität sieht sich der Bahnhof Einsiedeln mit den wachsenden Ansprüchen einer regionalen Verkehrsdrehscheibe konfrontiert. Die regionale Siedlungs- und Verkehrsstruktur weist dem Sackbahnhof Einsiedeln eine besondere Bedeutung zu; als eigentlicher «Mobilitätshub» muss er den flächenintensiven Anforderungen der wachsenden Multimodalität auf attraktive Weise erfüllen. Den Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln kommt deshalb starke Bedeutung zu.

Standortförderung

Der Bahnhof Einsiedeln ist seit 2016 im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt «Bahnhofsgebiet» (ESP-B) definiert und festgesetzt. Mit der ESP-Politik des Kantons soll in der Umgebung von Bahnhöfen die verkehrstechnische Organisation, die städtebauliche Integration sowie die weitere Innenentwicklung des Siedlungsgebiets vorangetrieben werden.

Durch die hervorragende Erschliessungsgunst ist auch der Arbeits- und Wohnstandort Bahnhof zu fördern und das Gebiet einer höheren Frequentierung zuzuführen.

Zudem ist das Areal das sinnbildliche «Eingangstor» für ankommende Besucherinnen und Besucher und prägt damit den Ersteindruck von Einsiedeln entscheidend mit. Durch die besondere Stellung von Einsiedeln als Wallfahrts- und Tourismusort wird das Bahnhofareal zur eigentlichen „Visitenkarte“ für ankommende Pilgergruppen und Touristen. Die Führung der Besucherströme zum Klosterplatz ist dabei zusätzlich zu stärken.

Städtebau

Eingegrenzt durch das kleinstrukturierte Unterdorf sowie die Alp befindet sich das Bahnhofareal an einer städtebaulich sensiblen Lage. Auf engem Raum treffen nicht nur unterschiedlichste Nutzungen, sondern auch diverse Baualter und Stile aufeinander, worauf die neue städtebauliche Sprache reagieren muss. Eine massstäbliche Eingliederung ins Dorfbild, aber auch eine angemessene städtebauliche Akzentuierung des Ortes sind ausschlaggebend für Akzeptanz und Erfolg des neuen Quartiers.

1.6 Besonderheiten

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklungsstudie sind aufgrund von Lehren aus dem gescheiterten Projekt sowie neuen Gesetzen und Parametern angepasst worden. So sind folgende massgeblichen Änderungen gegenüber dem alten Projekt festzuhalten:

- Die seinerzeit favorisierte Buslösung als Kombination zwischen Fliesskante- und Sägezahnanordnung ist heute in dieser Form nicht mehr möglich. Grund dafür sind neue gesetzliche Bestimmungen. Das revidierte Behindertengleichstellungsgesetz verlangt bis 2023 die Um-

setzung von 22 cm hohen Haltekanten. Diese Auflage hat zur Folge, dass die Busse die Haltekanten nicht mehr überwischen können. Bushaltestellen benötigen dadurch deutlich mehr Länge bzw. Platz. Sägezahn-Aufstellungen sind deswegen kaum mehr realisierbar. Ausserdem wünscht sich der Bezirk inzwischen sämtliche sechs Haltekanten auf der Bahnhof-Seite. Jegliche Buswendemanöver sollten autonom, flexibel und unabhängig vom Buskonzept auf dem Bahnhofareal abgewickelt werden. Diese neuen Ansprüche machen ein komplett neues Buskonzept erforderlich.

- Ein neues Projekt muss politischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Anforderungen gleichermassen gerecht werden. Der unter raumplanerischen Aspekten unbestrittenen Absicht nach einer Verdichtung des Bahnhofgebietes ist nachzukommen, jedoch muss die Arealentwicklung auf den städtebaulichen Kontext abgestimmt werden. Diese Komponente gilt es im neuen Projekt deutlich stärker zu berücksichtigen und abzubilden.
- Das aktuelle Planungsverfahren muss nicht auf den derzeit rechtskräftigen Zonenplan abstellen, da die Absicht besteht, nach erfolgter Neukonzeption des Areals den Zonenplan auf der Basis des neuen Projektes zu revidieren. Der festgeschriebene Gewerbeanteil von Minimum 50 % entfällt somit. Dieser soll aufgrund der Nachfrage vom Projektteam eruiert und marktorientiert abgestimmt werden.

1.7 Eigentumsverhältnisse

Bezirk Einsiedeln	GB Nrn. 647 | 660 | 3254 | 3255 | 5626
Schweizerische Südostbahn AG	GB Nr. 5640
Post Immobilien AG	GB Nr. 3205
Kanton Schwyz	GB Nr. 633
Weibel Liegenschaften AG	GB Nr. 641
Brauerei Rosengarten AG	GB Nrn. 642 | 643
Walder Roger / Walder-Kälin Anneliese	GB Nr. 644
Walder-Kälin Anneliese	GB Nr. 3791
Reding Nadine / Reding Marcel	GB Nr. 645
Schefer Gastronomie AG	GB Nr. 646

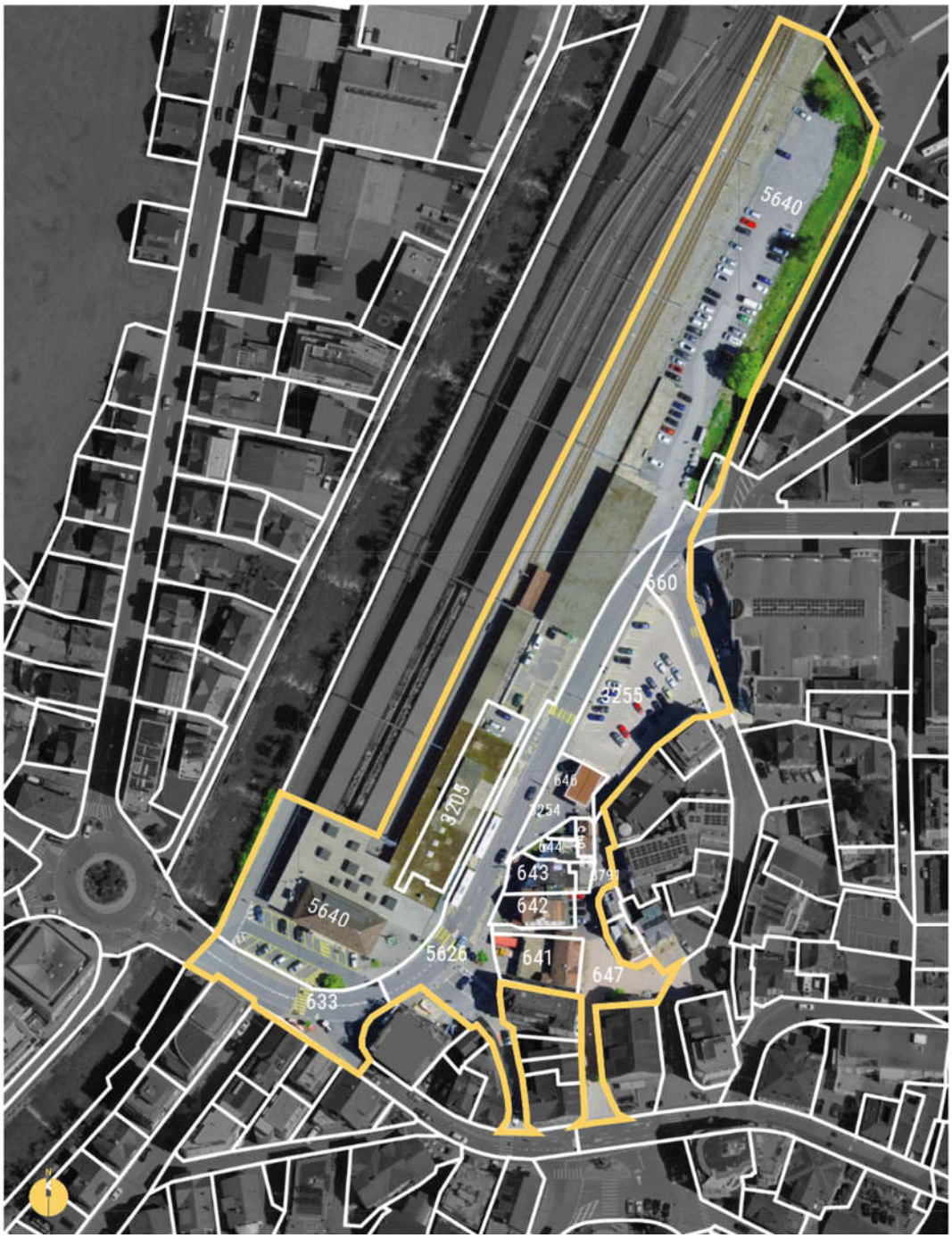


Abbildung 4: Parzellenstruktur Bahnhof Einsiedeln

2 Analyse

2.1 Ortsanalyse

Vergleicht man Karten und Pläne von Einsiedeln vom späten 19. Jahrhundert bis heute, fällt auf, wie sich der Ort vom kompakten Dorf zunehmend hinaus in die Landschaft ausgedehnt hat. Gewachsenen Strukturen wurden verschiedentlich geplante Strukturen hinzugefügt, was bis heute am Siedlungsbild ablesbar ist. (vgl. Seite 11)
Einsiedeln besteht aus einem Oberdorf und einem Unterdorf. Der Fluss Alp bildet im Siedlungsgefüge eine natürliche Zäsur. Im Bahnhof-Bereich wird diese Zäsur durch die Schienen und Perronanlagen noch verstärkt. Das Kloster besetzt ein Plateau am oberen Dorfrand und dominiert die Szenerie aus der Fernsicht. Seit jeher besteht eine vielfältige Beziehung zwischen Kloster und Dorf bzw. Dorf und Kloster. Im Oberdorf finden sich Volumen, Gassen und Strassenzüge von nahezu städtischem Flair. Dort etablierten sich die Gasthäuser, Herbergen und Hotels, während das Unterdorf von handwerklichen Betrieben und Gewerbe in kleinmassstäblichen Strukturen geprägt ist. Die Hauptstrasse führt in einer eindrücklichen räumlichen Abfolge vom Unterdorf zum Oberdorf und schliesslich zum Klosterplatz und Kloster.
Historische Aufnahmen zeigen den Bahnhofplatz um die Jahrhundertwende als Umschlagplatz und Ankunftsort, ausserhalb der gewachsenen Siedlung, seitlich zu den Geleisen. Der heutige Sennhofplatz präsentiert sich nicht als Platz im eigentlichen Sinn, sondern gewissermassen als Brache zwischen Dorf und Bahnlinie, mit gut sichtbaren Verkehrswegen und Trampelpfaden.

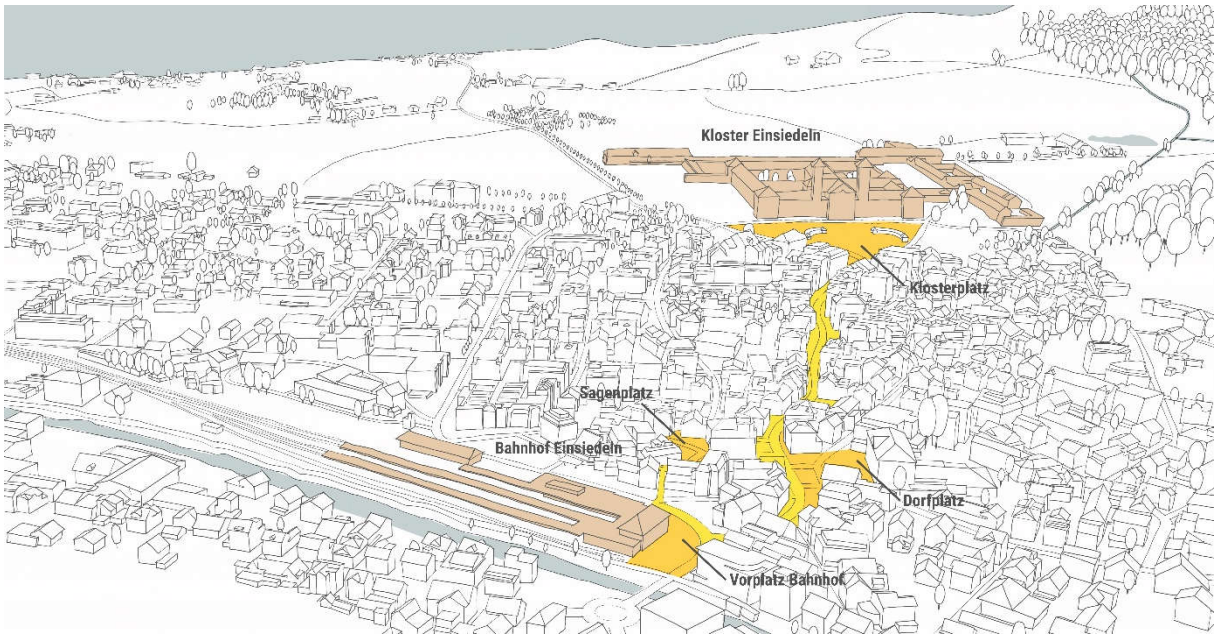


Abbildung 5: Achse Bahnhof/Kloster Einsiedeln

Abbildung 7: Sennhofplatz 1904

Abbildung 6: Sennhofplatz 1909

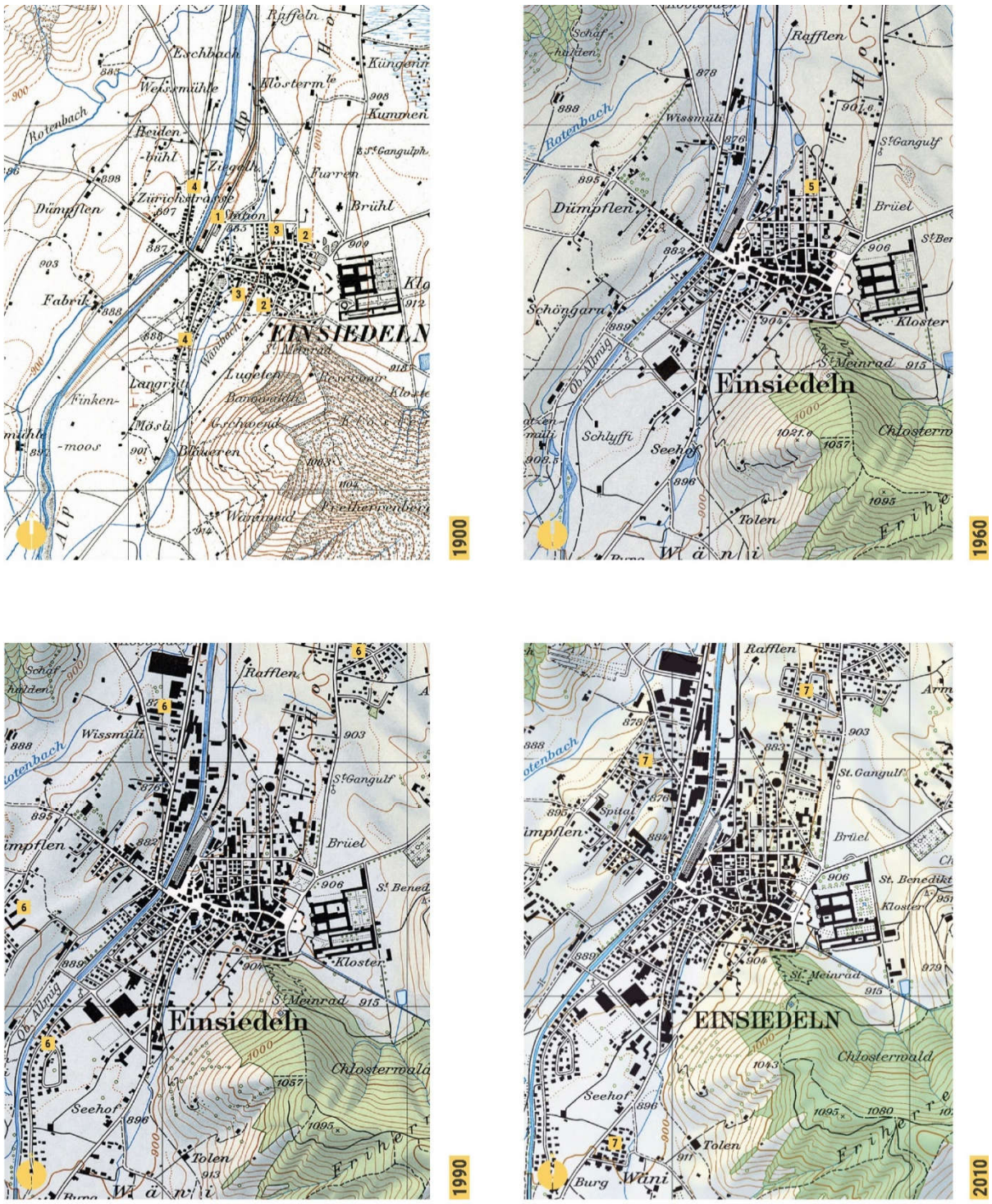


Abbildung 8: Zeitreise

1: 1877: Bau Bahnhof / Korrektur Alp

2: 1860 – 1914: Neue Fabrikanlagen Eberle und Benziger

3: 1860 – 1914: Neue Wohnquartiere

4: 1860 – 1914: Ausdehnung Quartiere entlang von Ausfallstrassen

5: Ab 1950: Ausbau Nordquartier nach Quartierplan aus dem Jahre 1875

6: Ab 1950: Fleckenartige Ausbreitung von Wohn- und Industriequartieren

7: Ab 1950: Erweiterungen der Siedlungsfläche und Siedlungszusammenschlüsse

Was aktuelle Plandarstellungen der Baustruktur und Freiraumstruktur bereits andeuten, wird bei aufmerksamen Spaziergängen vor Ort bestätigt: Immer wieder ermöglichen Durchblicke und Zwischenräume Einblicke in rückwärtige Bautiefen oder Ausblicke hinaus in die Landschaft. Diese Raumwahrnehmung ist für Einsiedeln typisch und für das Stadtgefüge insgesamt von Bedeutung. Ausserdem finden sich im städtischeren Oberdorf diverse stattliche Volumen, die wichtige Bezugsgrössen für zukünftige Planungen darstellen. Das Arbeiten mit vertrauten Abmessungen, sowohl bei Bauten wie auch bei Zwischenräumen, verbessert die Integration neuer Strukturen in bisherige Gefüge.
Fazit: Die Analyse macht deutlich, dass es sich bei der baulichen Entwicklung des Bahnhofareals nicht um die blosse Ergänzung einer bestehenden Struktur geht, sondern um die eigentliche Neukonzeption eines zentralen Bahnhof-*Quartiers*.

Abbildung 10: Schwarzplan Bestand

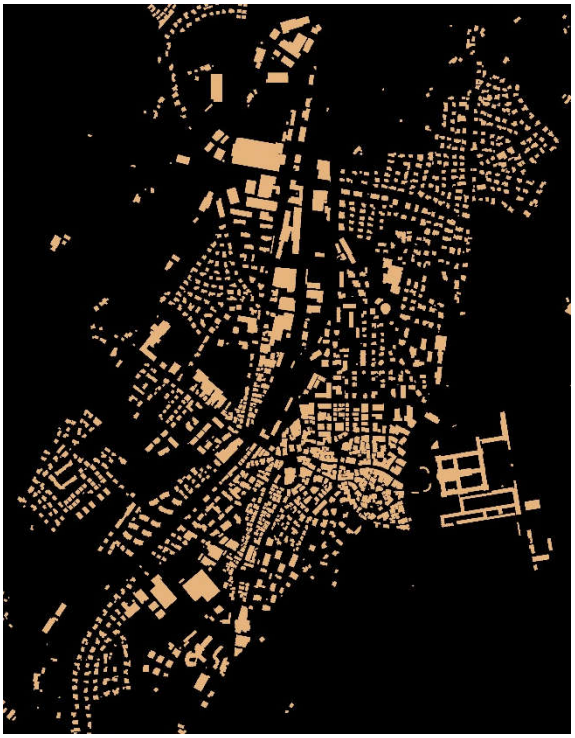


Abbildung 9: Strukturplan Bestand

2.1.1 Schutzwürdigkeit

Relevante Auszüge aus dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS):

Nummer	Benennung	Erhaltungsziel
4	Unterdorf, kleinteilige Bebauung mit oft gewerblicher Nutzung, inkl. untere Hauptstrasse und Bahnhofplatz	B
10	Dorferweiterung Nord, um 1875, orthogonal angelegtes Quartier, Bebauung 19. / 20. Jahrhundert	B
0.0.65	Güterschuppen der SOB aus der Gründerzeit des Bahnbaus	Hinweis
4.0.14	Bahnhof der Südostbahn, 1877 eröffnet, um 1930 Umbau, um 1970 um- und angebaut, davor St. Meinradssäule	Hinweis
4.0.15	Sagenplatz, ehemaliges gewerbliches Zentrum und Holzstapelplatz	Hinweis
4.0.12	Unterster Abschnitt der Hauptstrasse mit Spital- und Bahnhofsplatz	Hinweis
10.0.37	Uneinheitlich überbaute, schwächere Gebietsteile	Hinweis

Spezielle Erhaltungshinweise:

- Der Sennhofplatz bedarf einer Gestaltung
- Die Baumreihen entlang der Alp sind zu vervollständigen

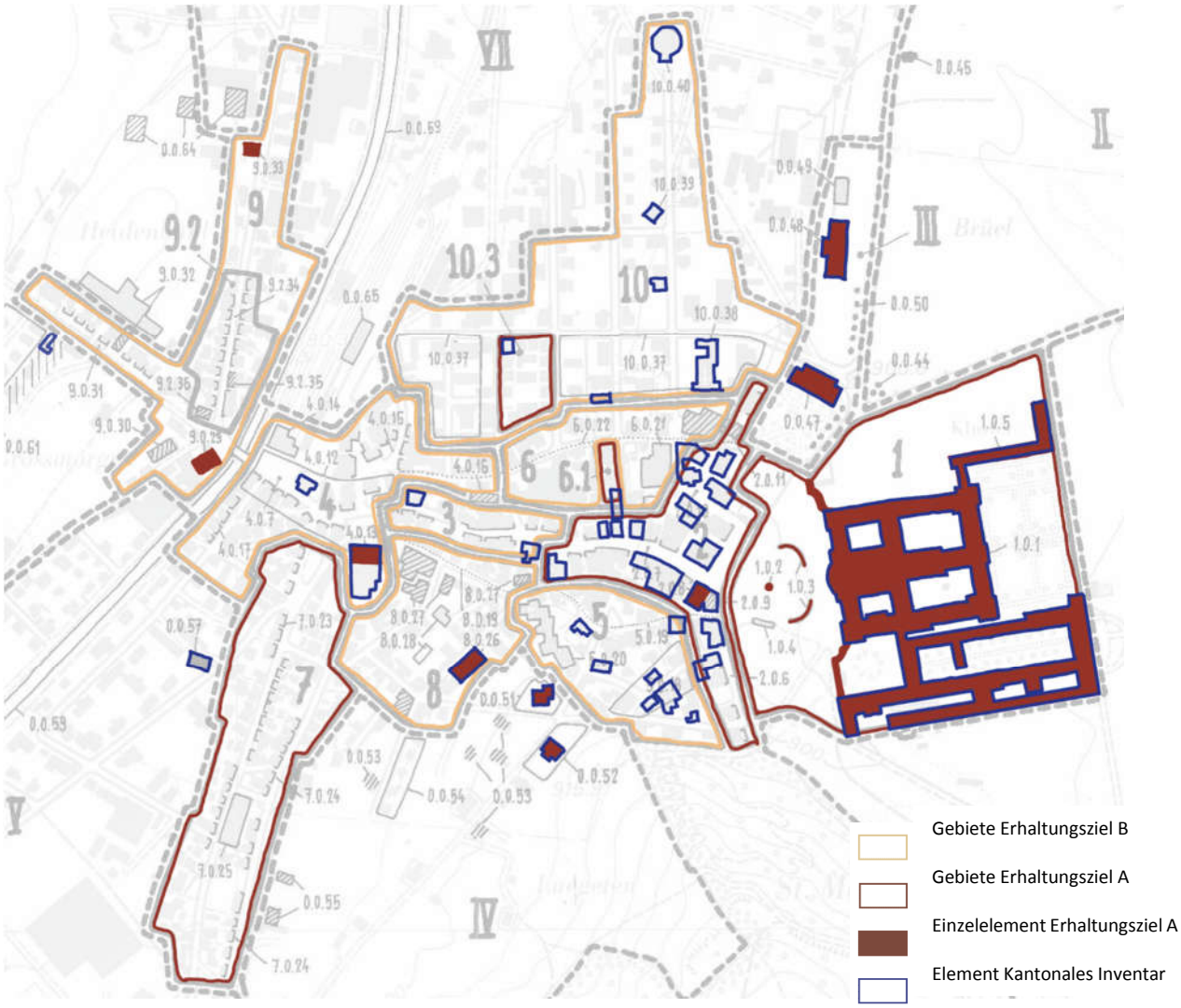


Abbildung 11: ISOS

2.2 Bestandesanalyse

Das Bahnhofareal Einsiedeln präsentiert sich heute als über die Zeit gewachsene Struktur mit unterschiedlichen Bausubstanzen und Baualtern. Eine kohärente, einheitliche Sprache bleibt dabei aus. Viele Gebäude sind in einem überholungsbedürftigen Zustand, andere wiederum, wie das Aufnahmegebäude, wurden bereits saniert und zusätzlich mit einem Anbau erweitert. Insgesamt besteht der Bahnhof aus verschiedenen, formal wenig kohärenten Bauabschnitten, die von einem alles verbindenden Bahnhofdach baulich zusammengehalten werden. Im hinteren Arealbereich befindet sich ein Güterschuppen, welcher aktuell nur noch zu einem kleinen Teil genutzt wird. Im Norden des Perimeters bietet die SOB Stellplätze für Park + Ride-Benutzer an. Das oberirdische Parkraumangebot ist generell gross und dominiert den Ort. So sind auch die Bereiche vor dem Aufnahmegebäude sowie der Sennhofplatz primär dem ruhenden Verkehr vorbehalten. Zusammen mit der starken MIV-Belastung der Strassen bleiben dem Busbetrieb schliesslich nur noch Restflächen. Die Folge sind unsichere Querungen zu den beidseitig des Bahnhofplatzes angeordneten Haltekanten sowie kleine oder fehlende Wartebereiche.
Zusammenfassend lässt sich feststellen: Die Atmosphäre rund um den Bahnhof Einsiedeln wird heute vor allem von der Infrastruktur des motorisierten Individualverkehrs bestimmt. Der Raum wirkt wenig gefasst, unternutzt und Orte mit Aufenthaltsqualität für die Öffentlichkeit fehlen. Kurz: Das Bahnhof-Areal ist heute primär ein verkehrsbelasteter Ort mit minderen Dichten an zentralster Lage. Werte eines multifunktionellen Zentrums oder einer Visitenkarte für Einsiedeln lässt das Areal heute grossmehrheitlich vermissen.
Auf der östlichen Seite der Strasse befindet sich das historische Unterdorf mit verschiedenen Gewerbebetrieben, Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomieangeboten. Diese stellen für eine anstehende Entwicklung, Verdichtung und Aufwertung ein wechselseitiges Potential dar und sorgen bereits heute für ein belebtes Bahnhofumfeld.

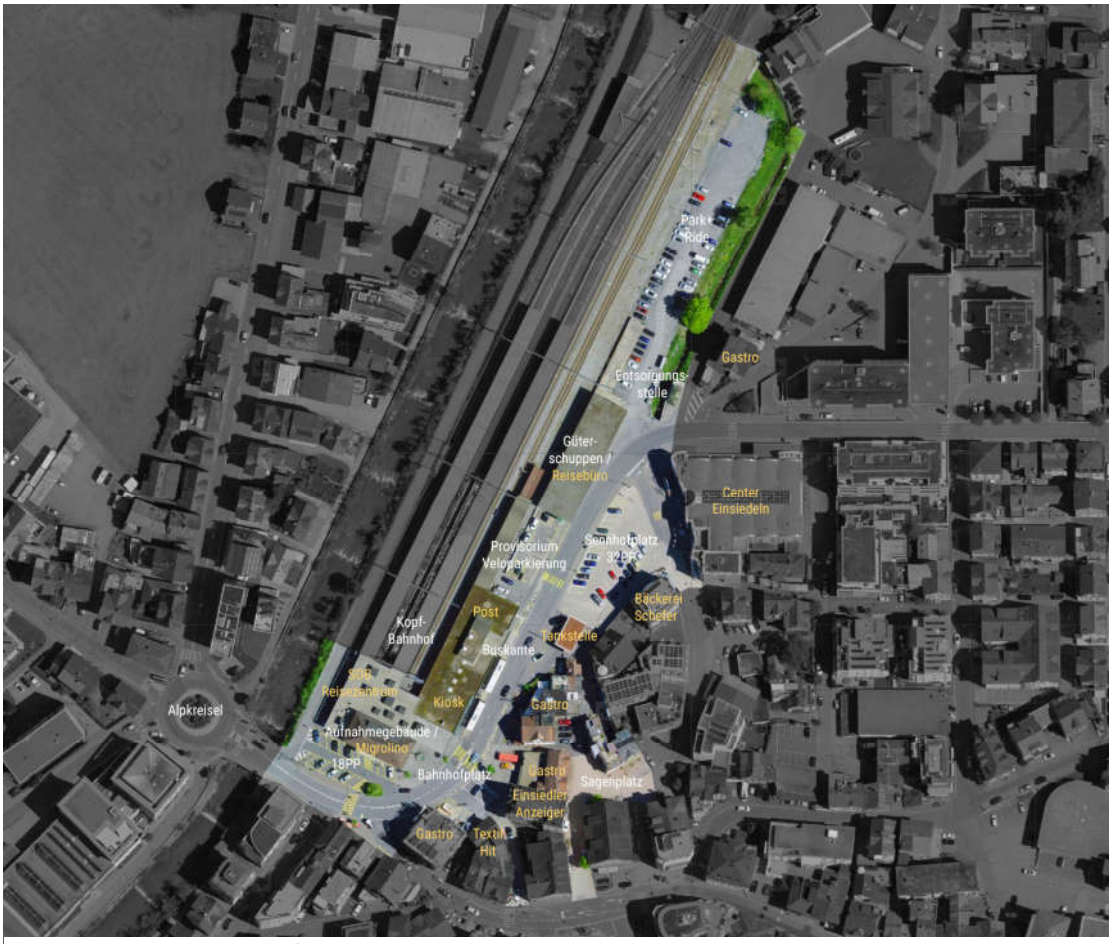


Abbildung 12: Bestand und Infrastruktur

Abbildung 16: Baustelle Bahnhof

Abbildung 17: Transferbereich

Abbildung 18: Bahnhofplatz

Abbildung 15: Buskante

Abbildung 14: Gastronomie vis à vis Bahnhof

Abbildung 13: Sennhofplatz

2.2.1 Swot-Analyse

Stärken:

- Erreichbarkeit, Lage im geografischen Zentrum
- breit gefächertes, grosses Gewerbeangebot
- Velo- und Fussgängerzubringer Gaswerkstrasse

Schwächen:

- Stark befahrener Bahnhofplatz mit hoher Trennwirkung (DTV: > 8'000)
- Businfrastruktur (Verkehrssicherheit, Übersicht, Auffindbarkeit, Wartebereiche)
- Unternutzte Flächen und mindere Dichten
- Baufällige Bauten entlang der Gleise
- Fehlende Aufenthaltsqualität im ganzen Perimeter
- Unsichere Fussgänger- und Veloverkehrsführung
- Fehlen eines städtebaulich kohärenten Konzeptes
- Fehlen einer spezifischen Identität (Raum, Oberfläche, Materialien, Architektursprache, Möblierung, Beleuchtung, etc.)
- Fehlende Visitenkarte
- Mangelhafte Begrünung
- Ausschliesslich versiegelte, asphaltierte Flächen

Chancen:

- Synergien mit Unterdorf und Gewerbetreibenden
- Neue Gestaltung mit weitreichender Wirkung
- Einbezug der privaten Parzellen zur gesamtheitlichen Gestaltung des Bahnhofplatzes
- Unbebaute Flächen im Besitz der öffentlichen Hand
- Erschaffen von Wohnraum und Arbeitsplätzen
- Verbessertes öV-Angebot durch verbesserten Anschluss an Schienenverkehr

Risiken:

- Überangebot an Wohnungen
- Beeinträchtigungen von Gewerbe und Verkehr während der Bauphase
- Eventuelle Verzögerungen im Zeitplan und kaum vermeidbare Provisorien für Busverkehr)
- Ablehnung des Vorhabens durch die Bevölkerung (Volksabstimmung)

2.3 Bausteine Bahnhof

Das Kapitel 2.3 basiert auf dem SVI-Leitfaden 2013/1. Die SVI-Leitfäden sind Arbeitsinstrumente, die einen Beitrag für den Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis ermöglichen sollen. Ziel des Leitfadens 2013/1 ist es, den Planenden von Bahnhöfen Möglichkeiten für den Einbezug der Interessen der Nutzenden aufzuzeigen. Dies wird in Form eines Bahnhofprototypen visualisiert. Der Prototyp wird aus Sicht von fünf Bauteilen dargestellt:

- 2.3.1 Die schnelle Zone: Der Transferbereich
- 2.3.2 Reiseservices & Runshopping
- 2.3.3 Öffentlicher Raum
- 2.3.4 Die langsame Zone: Funshopping
- 2.3.5 Komfort & Ambiance

2.3.1 Die schnelle Zone: Der Transferbereich

„Ein Umsteigepunkt *ist ein Ort, an dem Reisende von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umsteigen. Der Transferbereich (schnelle Zone) bildet darum baulich den Kern eines Umsteigepunkts. Wichtig für den Transferbereich sind kurze und direkte Wege. Deshalb werden die verschiedenen Verkehrsmittel möglichst nah zueinander angeordnet. Weil die Verkehrsmittel in der Realität aber oft weit auseinander liegen, zum Beispiel wegen der Grösse des Umsteigepunkts, ist für eine direkte und logische Fussgängerführung gesorgt. Unterbrüche durch Geschosswechsel (Unter- und Überführungen) und Umwege werden möglichst vermieden.“*

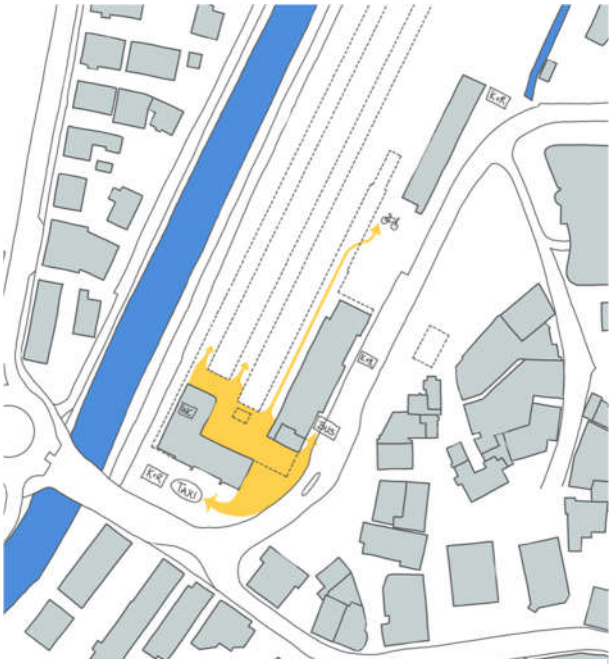


Abbildung 19: Baustein Transferbereich

Adaption Bahnhof Einsiedeln

⇨ Nähe der verschiedenen Verkehrsmittel: Der Transferbereich in Einsiedeln liegt primär am Kopf des Bahnhofes, wo die Perrons zusammenlaufen.

+ Der Bus ist dabei östlich am Bahnhofplatz an nächstmöglicher Lage angegliedert.

+ Plätze für den K+R- und Taxibetrieb liegen nahe an der Transferzone. Ein-/Ausstieg kann schnell abgewickelt werden.

– Die Veloparkierung liegt für Pendler der Gleise 2 - 4 eher weit weg

– wenig präsenter alpseitiger Zugang im Westen, d.h. primär einseitige Ausrichtung des Bahnhofs

2.3.2 Reiseservices & Run-Shopping

„Ein Umsteigepunkt hat ein bedientes Reisezentrum. Schalter der Informationsstellen von verschiedenen Transportunternehmen sind integriert oder befinden sich direkt nebeneinander. Auch gibt es ein minimales Angebot an (reiseorientierten) Einkaufsmöglichkeiten. Reiseservices wie Billetkauf und Informationen und reiseorientierten Einkaufsmöglichkeiten sind Teil der schnellen Zone. Sie sind darum direkt mit den Haupttransferwegen verknüpft.“

Abbildung 20: Baustein Run-Shopping

Adaption Bahnhof Einsiedeln

⇨ Das Runshoppingangebot sowie Reiseservices (Ticketautomat / SOB-Büro) in Einsiedeln liegen überdacht im ehemaligen Aufnahmegebäude (Migrolino und SOB-Büro) sowie im Kopfbereich des Postgebäudes (Kiosk)

+ Sinnvolle Anordnung mit Anschluss an die schnelle Zone ist gegeben

+ Bedarfsgerechtes Angebot

2.3.3 Öffentlicher Raum

"Beim öffentlichen Raum geht es um die Erreichbarkeit und die Auffindbarkeit des Umsteigepunktes. Der Umsteigepunkt ist keine Barriere oder Trennung zwischen zwei Quartieren, sondern eine Verbindung. Darum gibt es nicht eine Vorderseite mit Haupteingang, sondern einen zentralen Durchgang mit zwei Haupteingängen. Logische Fussgängerführungen, Wegweiser und visuelle Bezüge dienen der Orientierung. Die Zugänge zum Umsteigepunkt und zum Verkehrsmittel sind mittels auffälliger und transparenter Architektur schon von weit her erkennbar. In und um den Umsteigepunkt sind grosszügige Fussgängerflächen angelegt. Die Umsteigewege, die Wartebereiche bei umliegenden Haltestellen und die Trottoirs in der Umgebung sind grosszügig bemessen. Stark befahrene Strassen werden aus der direkten Umgebung verlegt oder ihre Barrierewirkung wird reduziert.“

Abbildung 21: Baustein Öffentlicher Raum

Adaption Bahnhof Einsiedeln

⇨ Der Bahnhof Einsiedeln ist städtebauliche nur einseitig bebaut. Auf der westlichen Seite grenzt der Bahnhof an die Alp, welche beidseitig von einem Fuss- und Veloweg gesäumt wird.

+ hohes städtebauliches Potential und Platzressourcen sowie breiter Konsens bezügl. der Notwendigkeit einer Umgestaltung/ Attraktivierung des öffentlichen Raumes.

– Ostseitige Ausrichtung des Bahnhofs führt zu einer einheitlichen Konzentration der Funktionen

– Keine grosszügigen Fussgängerflächen im ganzen Bahnhofsumfeld. Der Fuss- und Veloverkehr muss dem MIV weichen.

– Diverse Restflächen, die aus der Parkierung resultieren. Keine zusammenhängenden, attraktiven Situationen erkennbar. Grosse Trennwirkung zwischen den beiden Strassenseiten und deren Nutzung

– Beengende Situation auf dem Bahnhof(vor)platz. Fehlende Inszenierung des Ortes, der Schutzobjekte im Kontext sowie fehlende Torwirkung zum Einkaufsboulevard *Hauptstrasse*.

2.3.4 Langsame Zone & Funshopping

„Etwas abseits vom Haupttransferweg, aber doch direkt erreichbar und sichtbar, befindet sich die langsame Zone. Hier trifft man sich, hält sich auch auf und findet eventuell nicht-reiseorientierte Einkaufsmöglichkeiten, das sogenannte „Funshopping“. Diese langsame Zone liegt zum Teil auch in der direkten Umgebung des Umsteigepunkts, zum Beispiel in den angrenzenden Gebäuden. Damit der Umsteigepunkt auch am Abend frequentiert wird und sicherer wirkt, befinden sich in der direkten Umgebung auch Wohnungen und Abendfunktionen.“

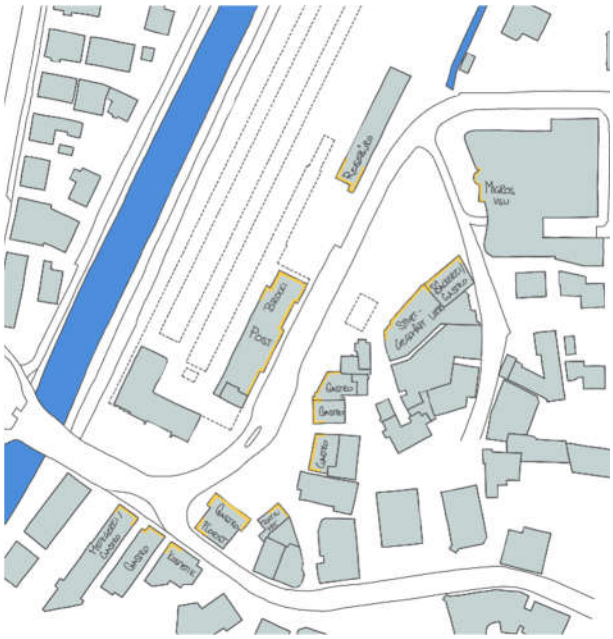


Abbildung 22: Baustein Fun-Shopping

Adaption Bahnhof Einsiedeln

⇨ Das Potential des Funshoppings liegt neben dem Bahnhofsgebäude auch auf der anderen Seite des Bahnhofplatzes sowie am Sennhofplatz.

+ bereits bestehendes bzw. noch zu ergänzendes, vielfältiges Angebot mit sinnvoller Hierarchisierung

+ Potential für Tages-, Abend- und Nachtfunktionen ist gegeben

– Fehlender Bahnhofsbezug durch Trennwirkung MIV

– Ein gestalterisches Gesamtkonzept fehlt, was den gemeinschaftlichen Auftritt der Akteuren am Platz erschwert. Das Gebiet wird nicht als Destination wahrgenommen; nur die allernächsten Anbieter profitieren von den Pendlerströmen. Die Langsamzone wird nicht konsequent für Funshopping rund um den Bahnhof genutzt.

– Konkurrenz durch Zürichstrasse

2.3.5 Komfort und Ambiance

„Mit dem letzten und für die Nutzenden wichtigsten Bauteil „Ambiance“ wird der Umsteigepunkt vervollständigt. Der Umsteigepunkt vermittelt einerseits Übersichtlichkeit und Klarheit, andererseits eine wohnliche Atmosphäre und sorgt so für eine gute Ambiance. Ausserdem ist der Umsteigepunkt in allen Bereichen, inklusive der direkten Umgebung, offen und freundlich gestaltet und ausgewogen beleuchtet. Er wird gut unterhalten und ist sauber, Personal und Sicherheitspersonal sorgen für ein Sicherheitsgefühl, man ist geschützt vor dem Wetter und es gibt Trinkwasserbrunnen.“

Abbildung 23: Baustein Komfort & Ambiance

Adaption Bahnhof Einsiedeln

⇨ Die Themen *Komfort und Ambiance* sind bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes von grosser Bedeutung. Während Aussagen zu *Komfort und Ambiance* im Entwicklungsstadium des Projektes noch sehr konzeptionell bleiben, sind sie in der Ausführungsphase von grosser Relevanz und zum Schluss für den Erfolg des Vorhabens wesentlich mitverantwortlich.

+ Trinkwasserbrunnen sowie Kopfsteinpflasterbelag auf dem Bahnhofsvorplatz

– überdachter Bereich im Bahnhofskopf düster, schwach belichtet und ohne Aufenthaltsqualität

– Ausgang Bahnhof-Dorf, zwischen Aufnahmegebäude und Postgebäude, wirkt beengend

– Wenig Grünraum/ Schatten auf dem ganzen Bahnhofareal

– Keine sickerfähigen Beläge

– Wenig bis keine Gestaltungselemente

– Fehlende Überdachung zur und bei der Bushaltestelle

2.3.6 Fazit

Der Bahnhof Einsiedeln ist in seiner Funktion als Knoten (Ortswechsel) praktisch und logisch aufgebaut, auch das Einkaufsangebot inkl. dem Reiseservice ist an sich gross, vielseitig und sinnvoll verortet und hierarchisiert. Jedoch vermag der Bahnhof in seinen Aufgaben als Zielort (Aufenthalt) und «Hafen» (Reise = Emotionen) nicht zu überzeugen. Ein städtebauliches Konzept fehlt. Zudem ist die Dominanz und Trennwirkung des MIV offensichtlich; als Folge davon wird die grundsätzlich grosse „unbebaute Zone“ in lauter kleine, beengende Restflächen fragmentiert. Daneben lädt die Bahnhofsumgebung auch aufgrund fehlendem Grünraum, mangelnder Gestaltung und Möblierung kaum zum Verweilen ein.

2.4 Ziele und Absichten

Aus der Analyse ergeben sich für die Projektverfasser verschiedene Ziele und Absichten:

- Städtebauliche Leitplanken für einen neuen Dorfteil setzen
- Durchblicke schaffen und so Querbezüge zu Dorf und Landschaft ermöglichen
- Angemessene Visitenkarte und atmosphärischer Auftakt kreieren
- Verkehrsregime und -flächen auf die zukünftige Entwicklung hin auslegen
- Zeitgemässer Auftritt für den ÖV ermöglichen
- Ausbalancieren und Zusammenbringen der diversen Ansprüche / Rahmenbedingungen
- Schwerpunkt ESP: das richtige Mass finden
- Mischquartier mit verschiedenen Wohnangeboten / Dienstleistung / Gewerbe

3 Entwicklungsleitbild

Das Entwicklungskonzept gibt Aufschluss über den Planungsprozess und die daraus resultierenden Lösungen. Da der Studienauftrag im regen Austausch mit allen Akteuren iterativ erarbeitet wurde, sind in diesem Kapitel auch verworfene Varianten enthalten, welche ihrerseits die Entscheidungsfindung transparent machen und legitimieren sollen.

3.1 Verkehr

Der Verkehr prägte schon immer die Situation rund um den Bahnhof Einsiedeln. Der Bahnhof liegt - wie es hierzulande vielerorts vorkommt und in erster Linie historisch bedingt ist - ausserhalb des ursprünglichen Dorfkerns. Dieser ist seinerseits von stark befahrenen Strassen umgeben. So ist das Bahnhofgebiet Mittelpunkt aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel und wegen dieser ausserordentlichen Standortgunst dafür prädestiniert ein neuer Zentrumsteil von Einsiedeln zu werden.

Bauten und Nutzungen in diesem Gebiet profitieren einerseits von dieser hervorragenden Ausgangslage, müssen andererseits aber auch mit den negativen Auswirkungen wie Lärm, Stau und Nutzungskonflikten umgehen.

Aufgrund der hohen Anforderungen im Bereich Funktionalität und Sicherheit muss bei der planerischen Entwicklung des Areals der Verkehrsführung erste Priorität eingeräumt werden. Das Verkehrskonzept determiniert in hohem Mass die städtebaulichen Möglichkeiten.

Nachfolgend drei grundsätzlich verschiedene Bushaltestellenkonzepte, wie sie in der Anfangsphase der Entwicklungsstudie entwickelt und evaluiert wurden. Die Firma asa AG aus Rapperswil hat alle drei Varianten aus verkehrstechnischer Sicht geprüft (Schleppkurvennachweise im Anhang).

3.1.1 Variante A: «Fliesskante»

Die Variante „Fliesskante“ basiert auf dem Vorgängerprojekt «3-Klang» bzw. ist als direkte Weiterentwicklung der bisherigen Best-Variante des verworfenen Gestaltungsplans zu lesen. Diese wurde aus damaliger Sicht als die pragmatischste und wirtschaftlichste Lösung erachtet. Aufgrund der neu geforderten 22 cm hohen Haltekanten (Behindertengleichstellungsgesetz) ist die platzsparende «Sägezahn»-Lösung allerdings nicht länger realisierbar. Sollen die Busse in 2er-Paketen aufgestellt werden, sind dazu neu «Fliesskanten» nötig. Diese benötigen sehr lange Haltestellen auf beiden Strassenseiten und generieren somit eine «Vierspurigkeit» auf dem Strassenabschnitt.

Abbildung 24: Busvariante "Fliesskante"

Bebaubare Fläche

Verkehrsfläche ÖV

Pro

- kompatibel mit Stich- und Durchmesserlinie
- Autonome Zu- und Wegfahrt
- Platzbedarf
- Wirtschaftlichkeit

Kontra

- Umsteigebeziehung mangelhaft (Bus/Bahn & Bus/Bus)
- Querungsmöglichkeit Fussverkehr kaum bewilligungsfähig
- flächiges Queren nicht möglich (lange Haltekante 22cm)
- Voraussetzung: zusätzlicher Wendekreisel
- schwache städtebauliche Prägnanz sowie hohe Trennwirkung
- Witterungsschutz räumlich/ städtebaulich weitgehend unbestimmt
- (städtebauliche Integration)

Fazit

Die Variante «Fliesskante» wird betreffend Fussgängerquerung als kritisch bzw. kaum bewilligungsfähig beurteilt, u. a. da der Fussverkehr zwei gleichgerichtete Fahrspuren queren muss. Darüber hinaus räumt sie dem öffentlichen Verkehr zu wenig Stellenwert ein und hat eine hohe räumliche wie auch funktionale Trennwirkung.
(⇨ Schleppkurven im Anhang)

3.1.2 Variante B: «Bushof»

Die Variante «Bushof» berücksichtigt den Wunsch des Bezirkes, wonach alle sechs Buskanten Bahnhofseitig angeordnet werden sollen. Mit einem Bushof direkt im Anschluss an die Perronanlage wird eine übersichtliche und direkte Umsteigebeziehung zwischen Zug/Bus sowie Bus/Bus gewährleistet. Die Lösung steht jedoch einer wirtschaftlichen baulichen Entwicklung des Areals entgegen, da der Raum für potenzielle Hochbauten wesentlich eingeschränkt wird.

Abbildung 25: Busvariante "Bushof"

Bebaubare Fläche

Verkehrsfläche ÖV

Pro

- kompatibel mit Stich- und Durchmesserlinie
- Autonomie Zu- und Wegfahrt
- kurze, direkte, übersichtliche, sichere Umsteigebeziehungen
- Querung Fussgänger
- (flächiges queren möglich)
- Autonomer Verkehrsknoten (kein Wendekreisel nötig)

Kontra

- Hoher Flächenbedarf an prominenter Lage
- Hoher Flächenbedarf aufgrund Wendemanöver Bus
- fehlende städtebauliche Akzentuierung im Kopfbereich
- Limitiertes Angebot an zentralen Erdgeschossflächen
- Stark eingeschränkte bauliche Verdichtung mit unspezifischer Lücke bzw. undefiniertem Stadtraum zwischen Perron und Sennhofplatz

Fazit

Die Lösung priorisiert den öffentlichen Verkehr auf Kosten der baulichen Verdichtung. Es herrscht ein Missverhältnis zwischen Verkehrsfläche und bebaubarem Bereich. Der Erfolg eines neuen Dorfteils hängt häufig u. a. davon ab, wie Bestehendes und Neues zu einem räumlich gefassten, atmosphärisch-funktional stimmigen Ganzen vereint werden. Diese, ausschliesslich funktional begründete Variante reduziert einen wertvollen Stadtraum zur blossen Verkehrsfläche und ignoriert dadurch die Vielseitigkeit und das Potenzial eines innerstädtischen Lebens- und Wirtschaftsraumes.
Ausserdem: Im Kopfbereich, wo die höchsten Personenfrequenzen anfallen, fehlen an wertschöpfungsstärkster Lage publikumsorientierte Erdgeschossflächen für Reiseservices oder «Run-Shopping Angebote».
(⇨ Schleppkurven im Anhang)

3.1.3 Variante C: «Verschwenkung»

Die Variante «Verschwenkung» erfordert eine Umlegung der Strasse am Bahnhofplatz Richtung Sennhofplatz. Sie ermöglicht alle sechs Haltekanten (Mitteldock) bahnhofseitig am Bahnhofplatz. Ein Kreisel erlaubt das gesetzeskonforme Wenden der Busse und gewährleistet somit die notwendige Flexibilität um auf künftige Linien- und Fahrplanwechsel zu reagieren. Der Umweg über das Areal der Post-Auto-AG (GB Nrn. 2757 und 558) ist nicht länger nötig und bisherige Abhängigkeiten werden eliminiert. Die Variante C schafft eine städtebaulich präzise Ausgangslage: Hochbauten können da positioniert werden, wo bereits heute Baufelder bestehen (Bauzone) und wo sie raumbildend und funktional sinnvoll sind. Und der Verkehr mit seiner flächenintensiven Infrastruktur wird ebenfalls da organisiert, wo bereits heute der Verkehr Raum beansprucht.

Abbildung 26: Busvariante "Verschwenkung"

Bebaubare Fläche

Verkehrsfläche ÖV

Pro

- kompatibel mit Stich- und Durchmesserlinie
- Autonomie der Busse bezüglich Zu- und Wegfahrt
- kurze, direkte und sichere Umsteigebeziehungen
- Verdichtung und städtebauliche Integration
- optimale, ausbalancierte Flächenverteilung
- Querung Fussgänger (flächiges queren möglich)
- Flächenangebot im Kopfbereich
- ungehinderter Verkehrsfluss

Kontra

- Umlegung Strassenverlauf (Flächenverlust Sennhofplatz)
- Voraussetzung: Wendekreisel
- Nutzung von privatem Grundeigentum (Parzelle Tankstelle)

Fazit

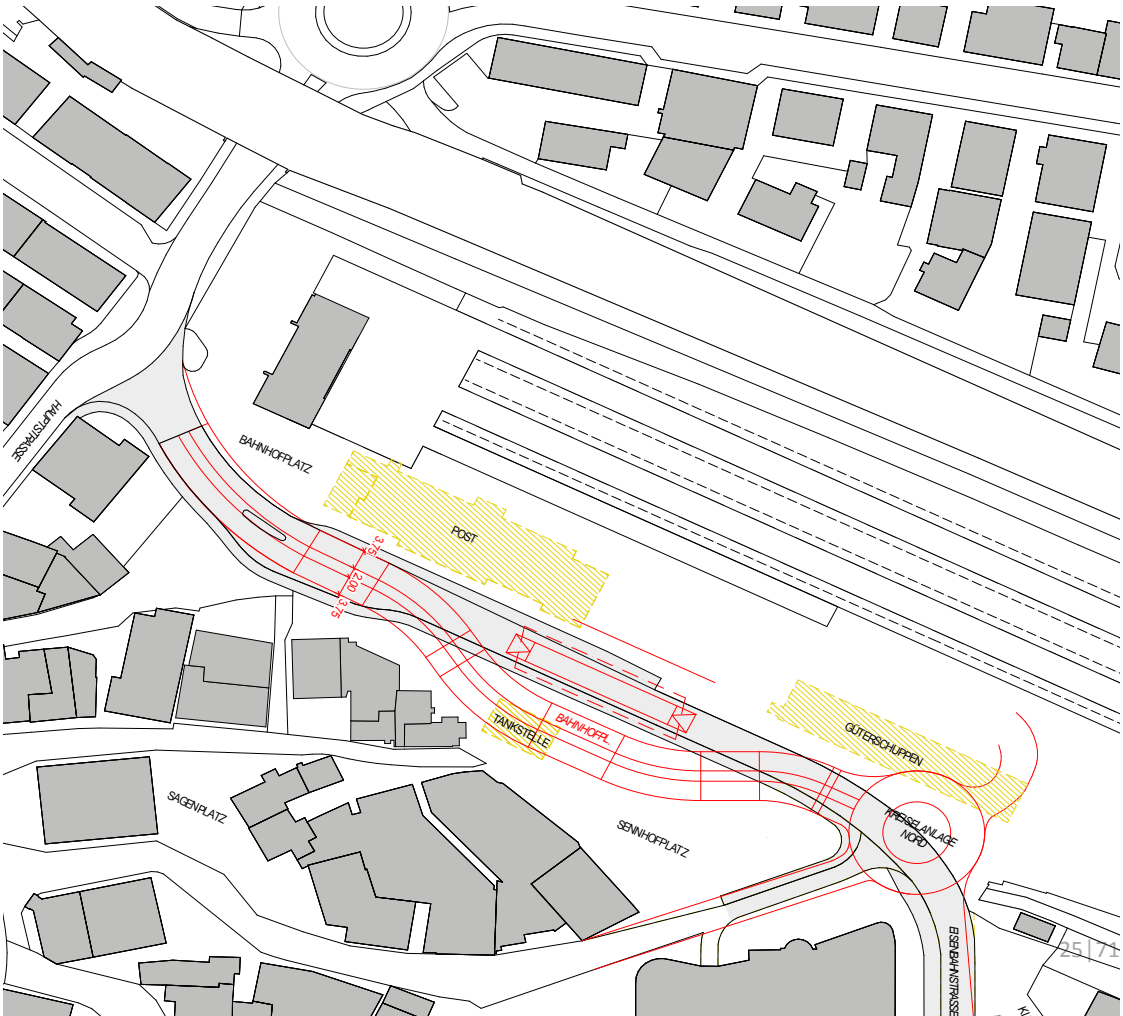
Mit der Variante C lassen sich die verkehrstechnischen Anforderungen optimal umsetzen. Zugleich wird eine vielversprechende Ausgangslage für die städtebauliche Entwicklung geschaffen. Die Interessensabwägung des Flächenabtausches erfolgt zu Gunsten der Öffentlichkeit bzw. des öffentlichen Verkehrs, jedoch auf Kosten des Parkplatzes auf dem Sennhofplatz, welcher u. a. aus Mobilität-, Verdichtungs- und Umweltgründen in dieser Grösse an einer derart zentralen Verkehrsdrehscheibe zunehmend fragwürdig ist. (⇨ Schleppkurven im Anhang)

3.1.4 Resultat

Aufgrund der neuen Gesetzeslage sowie den gesteigerten Ansprüchen an die Busdrehscheibe Einsiedeln nimmt der Busverkehr künftig in jeder Variante deutlich mehr Fläche in Anspruch. Dies erforderte sorgfältige Abklärungen sowie Kompromisse diverser Interessensgruppen. Nach dem Ausschluss der Variante «Fliesskante» aufgrund mangelnder Sicherheit, ist für den Bahnhof Einsiedeln einzig eine Lösung mit einem Bushof machbar und sinnvoll.
Die Variante «Verschwenkung» bietet in einer Abwägung mit der Variante «Bushof» dabei die grösseren Mehrwerte für die öffentlichen Interessen und einen starken kantonalen Entwicklungsschwerpunkt. Durch flache Einfahrtsmanöver ist sie zudem die platzsparendste Lösung. Sie schafft es somit als Einzige, ein robustes Fundament für die weiteren raumrelevanten Komponenten zu schaffen.

3.1.5 Umlegung Strasse

Das Konzept der Variante «Verschwenkung» gründet auf direkten, platzsparenden Einfahrten der Busse ohne grössere Kurvenfahrten im Bahnhofbereich, was die strapazierten Flächenressourcen deutlich schont. Der neue Bushof ist seitlich zum Bahnhofplatz, parallel zu den Gebäudefluchten angeordnet. Der Strassenverlauf weicht zukünftig quasi dem neuen Bushof aus. Daraus resultiert die Notwendigkeit eines Flächenabtauschs zwischen der Bahnhof- und der Unterdorfseite. Neben Parkplatzflächen des Sennhofplatzes beansprucht die Variante «Verschwenkung» auch einen erheblichen Teil der Parzelle 646 mit der Tankstelle, welche unter diesen Umständen zukünftig nicht mehr betrieben werden kann. Die neue Strasse definiert sich aus zwei 3.75m breiten Fahrbahnen sowie einem 2m breiten Mehrzweckstreifen und wird ab Verzweigung Hauptstrasse bis zur Kreiselanlage Nord geführt. Dies gewährleistet saubere Kurvenfahrten für den Schwerverkehr und erleichtert den Überholfall Personenwagen / Velo. Die Kreiselanlage Nord verkürzt die Zeit für Wendemanöver des Busbetriebs; die heute zu diesem Zweck nötige aber fraglos umständliche Extrafahrt via Klostermühlestrasse entfällt.



3.1.6 Verkehrsregime und Mehrzweckstreifen

Da auf Bahnhofarealen verschiedenste Verkehrsmittel auf engstem Raum zusammenkommen, sollte das Konfliktpotential zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern unbedingt minimiert werden. Ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist das Angleichen der Verkehrsgeschwindigkeiten. Die Projektverfasser schlagen deshalb zwischen neuem Kreisel und Aufnahmegebäude ein streckenbezogenes Tempo-30-Regime vor. Tempo-30 führt nicht nur zu erhöhter Verkehrssicherheit, sondern vermindert auch Luft- und Lärmemissionen. Zusätzlich soll ein Mehrzweckstreifen zwischen den beiden Fahrspuren der Bahnhofplatzstrasse erstellt werden. Dieser bringt mehrere Vorteile mit sich: Für Fussgänger wird im Zusammenspiel mit Tempo-30 flächiges Queren ermöglicht. Der Streifen dient dabei als Wartebereich zwischen den beiden Fahrspuren. An strategisch wichtigen Stellen werden jedoch trotzdem Fussgängerstreifen markiert, um eingeschränkten und unsicheren Personen eine signalisierte Querung anzubieten. Für Velofahrer ermöglicht ein Mehrzweckstreifen sicheres linksabbiegen. Die Busse benutzen beim Ein- und Ausfahren des Bushofes und des Wendekreisels die zusätzliche Breite des Mehrzweckstreifens, indem sie mit dem Chassis überschleifen können.
Aus räumlicher Sicht kann das Tempo-30-Regime und der Mehrzweckstreifen zudem die Trennwirkung der Bahnhofstrasse wahrnehmbar verringern.

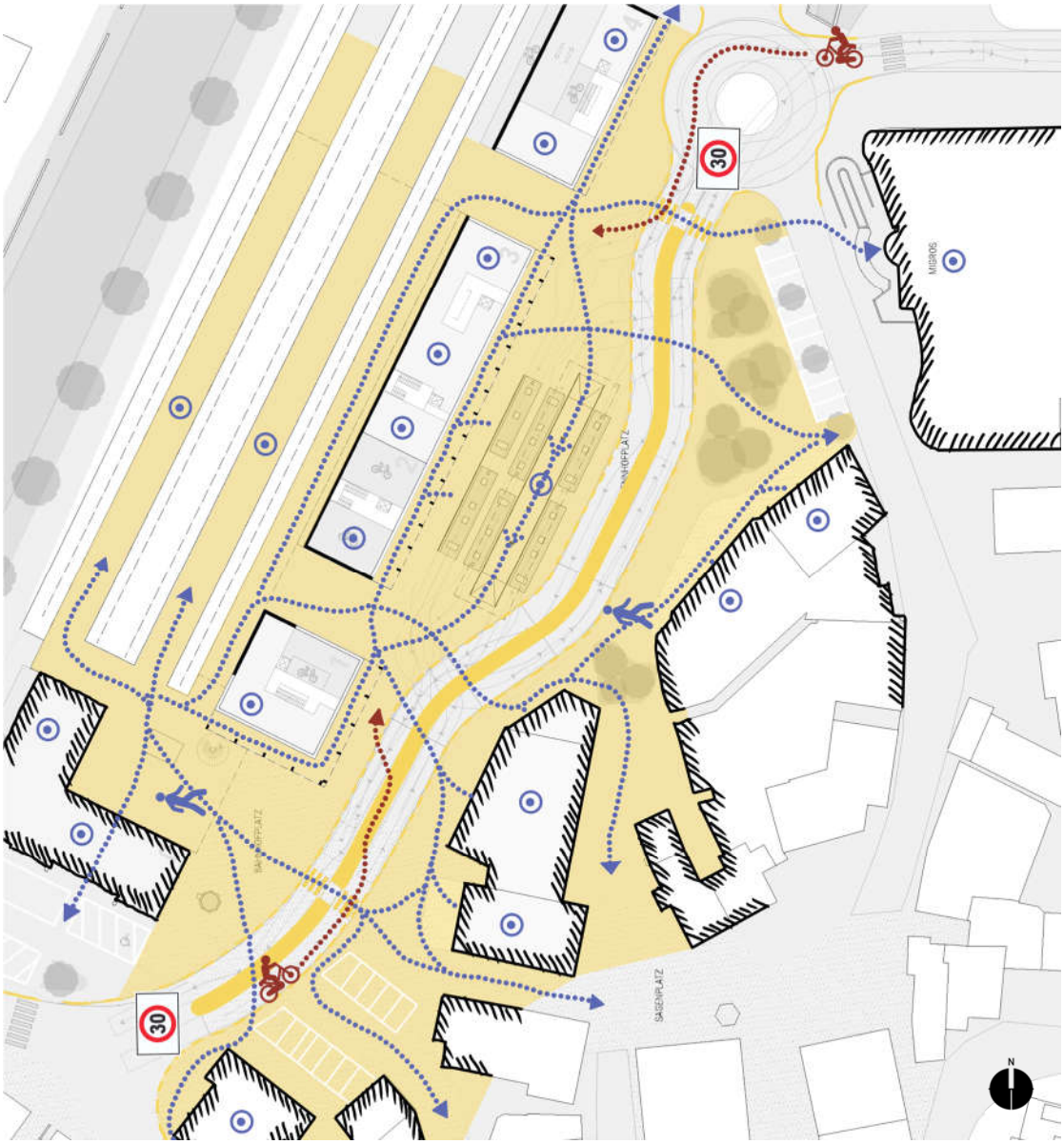


Abbildung 28: Verkehrsregime

3.2 Städtebau

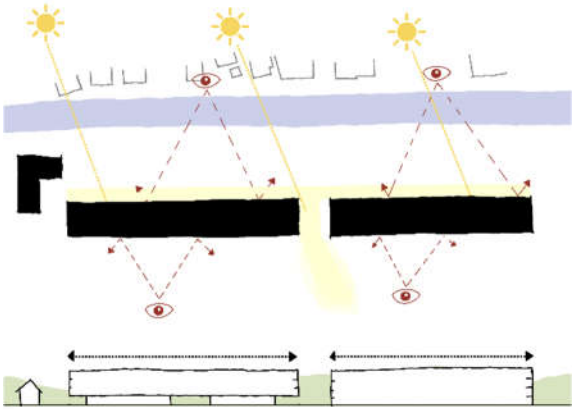
Die Ankunft in Einsiedeln – in Zukunft vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr – beginnt nicht erst am Bahnhof, sondern bereits mit der Anfahrt aus Biberbrugg. Zugreisende erfahren zunächst die Topografie und die Landschaft, dann den Siedlungsraum Einsiedeln mit Verkehrsbauten, Industrie und Gewerbezone und, mit verlangsamter Geschwindigkeit, den dörflichen Kontext von Einsiedeln.
Auf diese Raumerfahrung wird mit einer Serie von räumlich gestaffelten Einzelgebäuden, Lücken und unterschiedlichen Höhen reagiert.
Die Geometrie des Baufeldes zwischen Schienen und Strasse erlaubt eine Abfolge von unterschiedlich proportionierten Einzelbauten. Stehende und liegende Formate ergeben eine Gesamtkomposition mit einzelnen volumetrischen Akzenten. Während das überarbeitete Siegerprojekt «3-Klang» mit einem 93 Meter- und einem 128 Meter-Bauvolumen operierte, sind im aktuellen Vorschlag Baukörper mit Fassadenlängen zwischen ca. 18 und ca. 52 Meter vorgesehen. Dazwischen ergeben sich Lücken, die den Durchblick in die Landschaft sowie in dahinterliegenden Dorfteile erlauben. Zwischenräume dieser Art sind typisch für die Siedlungsstruktur in Einsiedeln und wesentlich für die Identität und räumliche Atmosphäre. Ausserdem wird das Wegnetz für die Fussgänger durchlässiger und die Wege verkürzt.

Die vorgeschlagene Gebäudereihe bildet eine Komposition, wobei die verschiedenen Bauten auf ihre jeweilige Situation reagieren. So ist z. B. Abstand und Höhe des freistehenden Auftaktvolumens am Bahnhofplatz so bemessen, dass das denkmalgeschützte Aufnahmegebäude weiterhin als Kopfbau präsent bleibt.
Das höchste Gebäude in der Reihe (max. 26 m) übernimmt die Funktion eines Marksteins. Er leitet vom belebten Bahnhof- / Sennhof-Platz in das ruhigere Wohnquartier über.

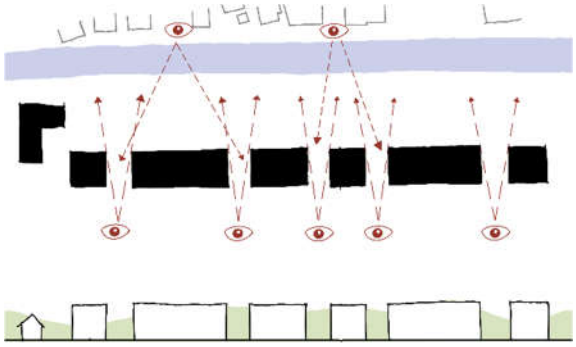
Die Bauten zwischen dem Bahnhof und dem neu vorgeschlagenen Kreisel sollen mit Arkaden ausgestattet werden. Dieses Gestaltungselement ermöglicht es den Fussgängern, sich im Schutz dieser gedeckten Bereiche sicher zu bewegen. Der öffentliche Raum wird dadurch gestärkt und die Gewerbenutzungen im Erdgeschoss gewinnen an Attraktivität. Die Erdgeschosse in den vorderen fünf Gebäuden werden bewusst mit einer Geschosshöhe von 5.55 Metern ausgestattet. Dadurch entstehen städtische Erdgeschosszonen, in welchen die publikumsorientierten Nutzungen die Flexibilität besitzen, je nach Bedarf ein zusätzliches «Mezzaningeschoss» einzuziehen.

Durch die Lage des Bushofs wird der Verkehr umgelenkt und entschleunigt. Dem öffentlichen Verkehr wird in dieser Konzeption bewusst die Hauptrolle zugewiesen. Ein markantes Dach bringt dies zum Ausdruck und nimmt zugleich räumlich Bezug zu den Arkaden und Erdgeschossen.

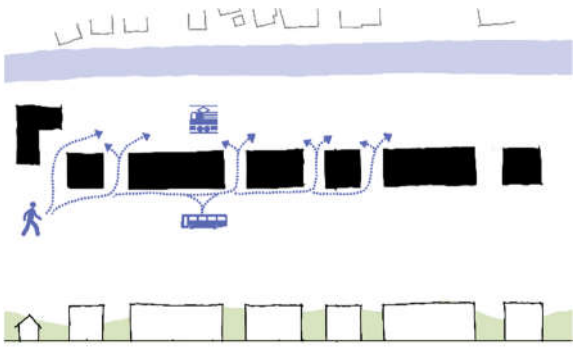
Ausgangslage Gestaltungsplan Projekt 3Klang



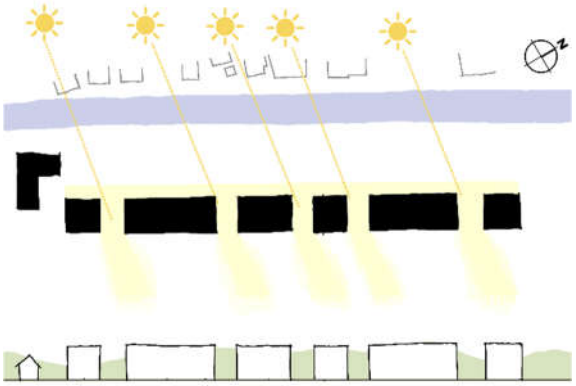
Konzept Steiner Wille Steiner



Körnigkeit / Querbezüge



Durchlässigkeit / Durchwegung



Besonnung Bahnhofplatz

Rhythmus / Ankunft

Abbildung 29: Aufsicht

3.2.1 Modellfotos

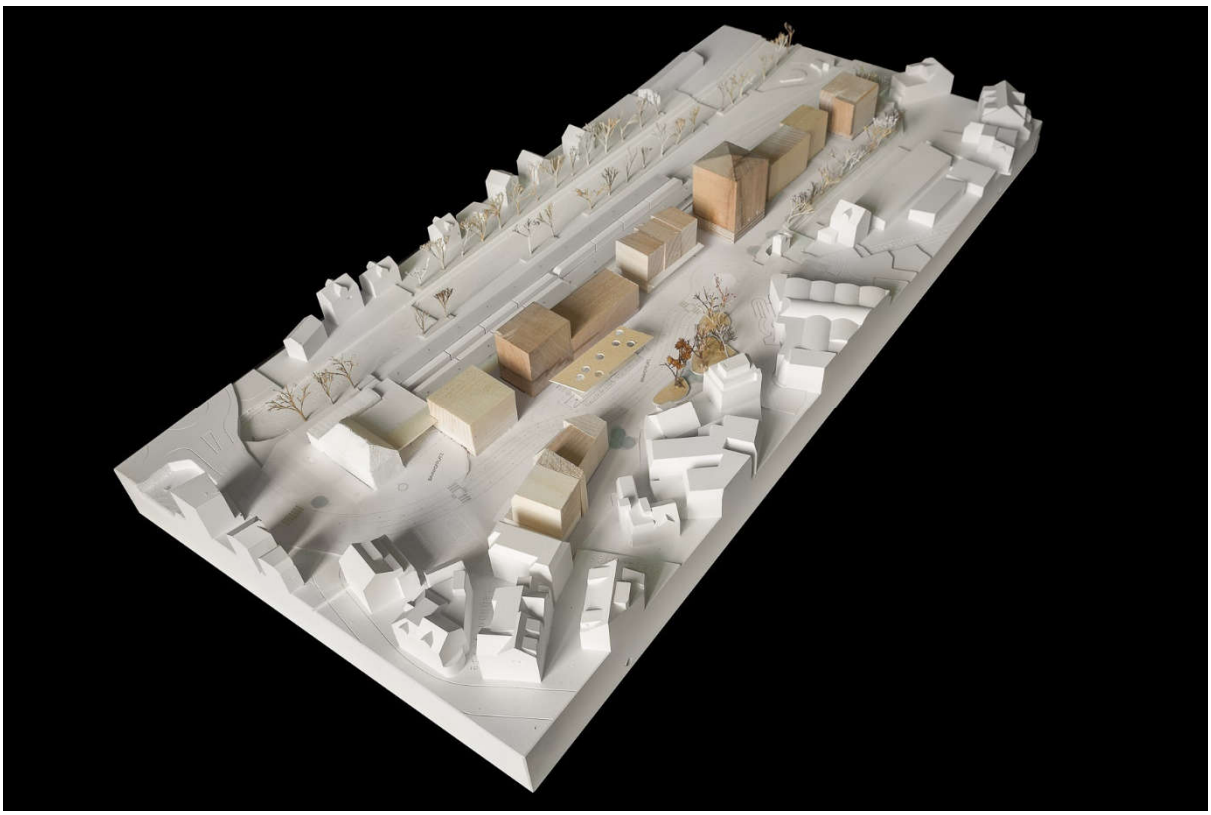


Abbildung 30: Modellfoto Südosten

Abbildung 32: Modellfoto Nordwesten

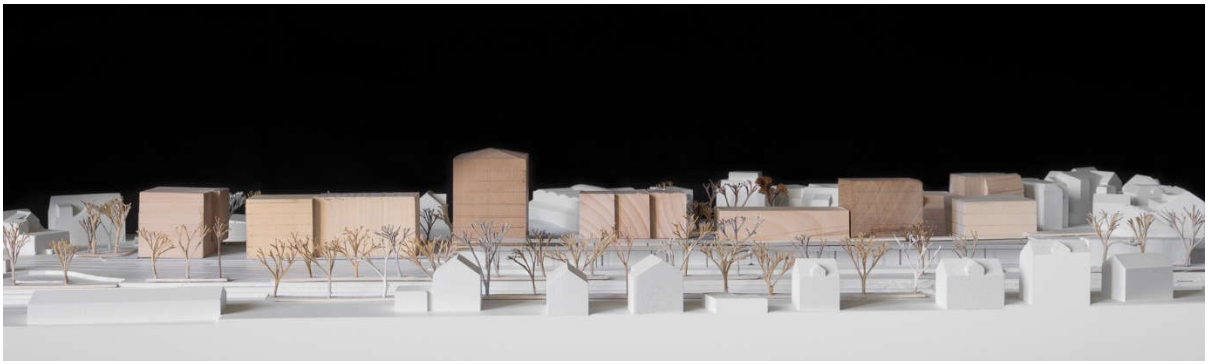


Abbildung 31: Modellfoto Westen

Abbildung 35: Modellfoto Nordosten

Abbildung 33: Modellfoto Aufsicht

Abbildung 34: Modellfoto Nordosten 2

3.2.2 Private Grundeigentümer

Für die Grundstücke in privater Hand, vis-à-vis dem SOB-Gelände, erscheint es richtig, wenn sich Neubauten in Bezug auf Gebäudevolumen, Gliederung, Dachform, Materialisierung und Architektursprache nicht an die neue städtebauliche Reihe auf der Bahnhofseite anlehnen, sondern ein allseitig stimmiger Übergang zwischen dem rückwärtigen historisch gewachsenen Kontext und dem Bahnhofareal gebildet wird. Neubauten an dieser Stelle sollen dem ursprünglichen Dorfsaum folgen, statt mit dem Gegenüber eine räumliche Torsituation zu bilden. Ein in Schnitt und Grundriss gestaffeltes, mehrteiliges Volumen, entwickelt in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege, soll den Kontext vervollständigen und nicht dominieren.
Aus städtebaulicher Sicht sollten zukünftige Neubauten auf den Parzellen der privaten Grundeigentümer so konzipiert sein, dass sie einerseits gemeinsam mit den Hochbauten auf dem Bahnhofareal den prominenten öffentlichen Platz am Bahnhof volumetrisch angemessen und architektonisch stimmig fassen, andererseits aber auch einen harmonischen Übergang zur rückseitigen Bebauungsstruktur des Unterdorfes darstellen. Das für den Ort zuträgliche Volumen und die richtige Höhe müsste in einem Variantenstudium ausgelotet werden.
Ein Bauvorhaben gegenüber dem historischen Kopfbahnhof sollte nicht als monolithischer Baukörper, sondern als sorgfältig gegliedertes Bauvolumen konzipiert sein und sowohl bahnhofseitig wie auch rückwärtig zu den Bauten am Sagenplatz adäquat auf die Situation reagieren. Die richtige Typologie, Dachform, Struktur, Höhe und Volumetrie sind für das Erscheinungsbild am Platz und somit für die Visitenkarte von Einsiedeln entscheidend.
Ein direkter räumlich-funktionaler Bezug zwischen Bahnhof- und Sagenplatz wäre begrüssenswert. Dieser würde dem derzeit wenig präsenten Sagenplatz mehr Bedeutung verleihen und die generelle Durchlässigkeit im Kontext, auch in Richtung Sennhofplatz, aufwerten.

Abbildung 36: Erdgeschossstudie private Eigentümer

Abbildung 39: Visualisierung Studie private Eigentümer vom Bahnhofplatz

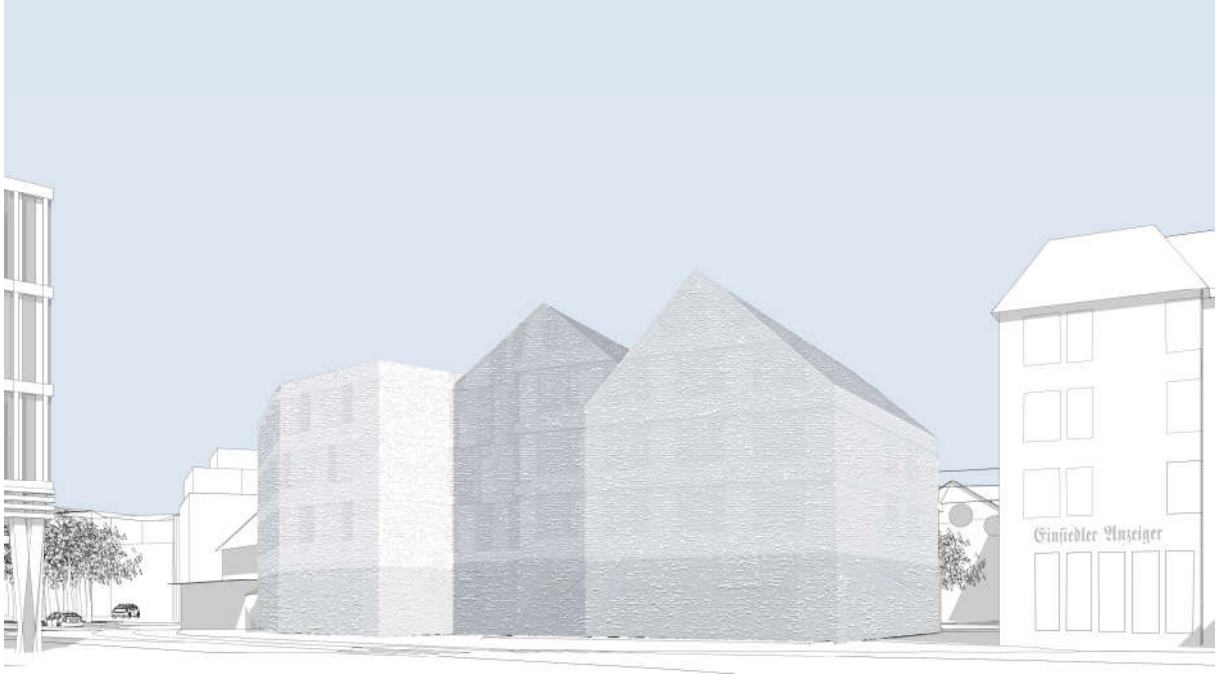


Abbildung 38: Visualisierung alternative Dachformen

Abbildung 41: Visualisierung Studie private Eigentümer vom Sennhofplatz

Abbildung 40: Visualisierung Studie private Eigentümer vom Zwischenraum Gebäude 1 und 2

Abbildung 42: Visualisierung private Grundeigentümer vom 3.OG Gebäude 3

3.2.3 Raum und Struktur

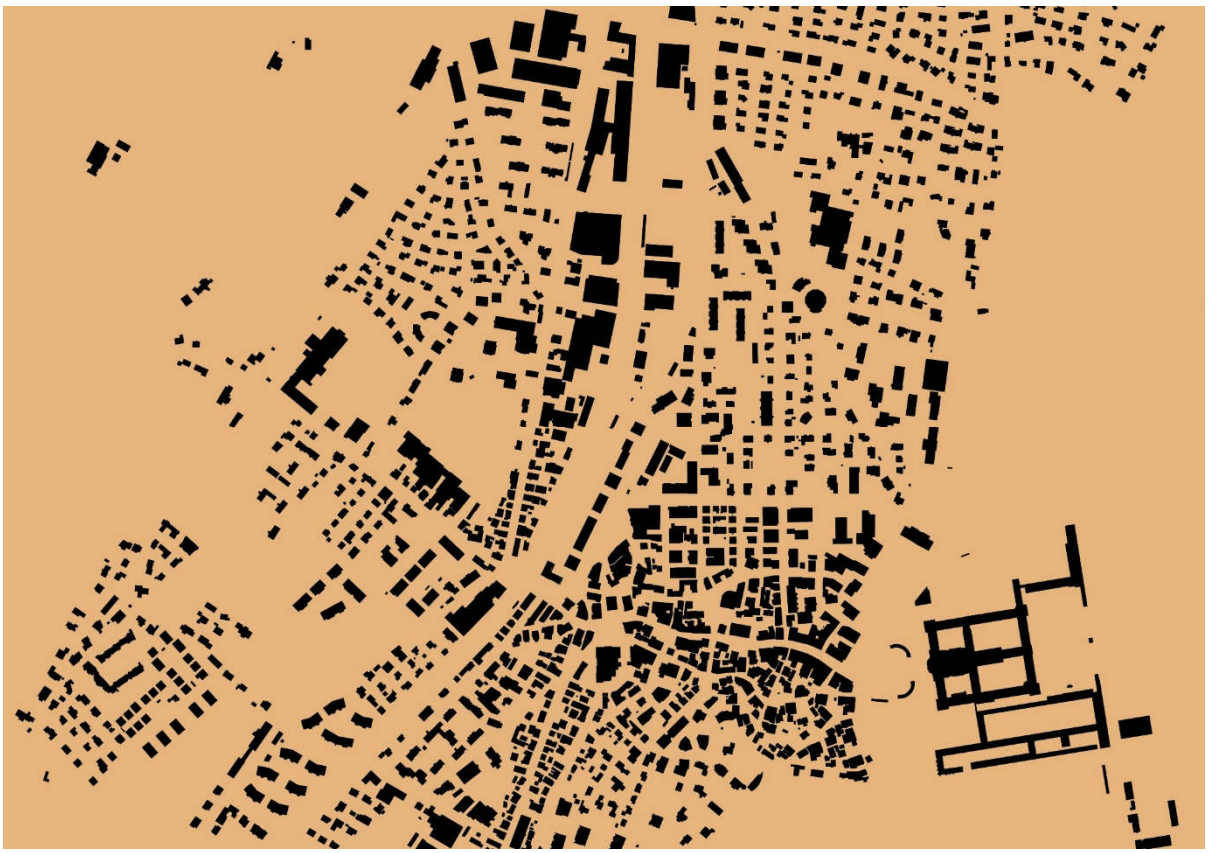


Abbildung 43: Schwarzplan neu

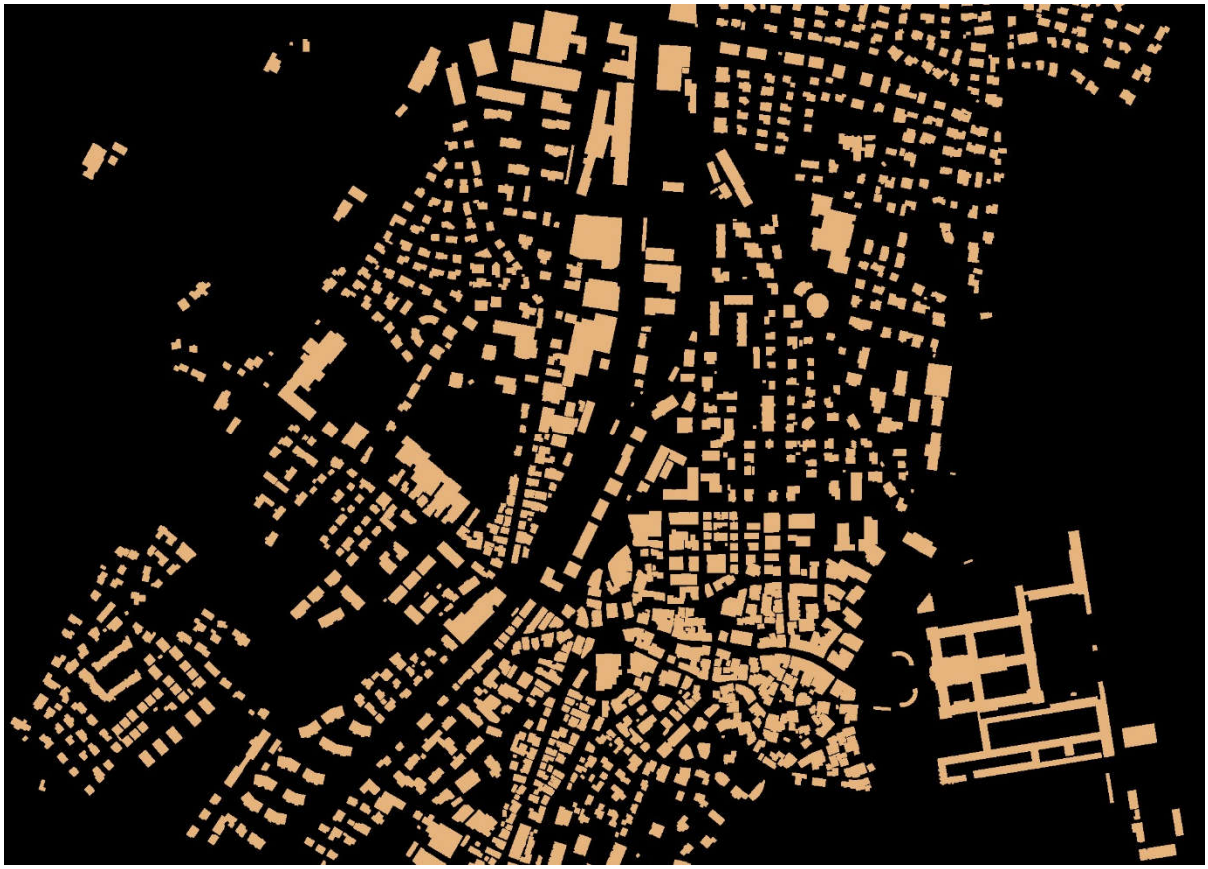


Abbildung 44: Strukturplan neu

Um die städtebauliche Relevanz der Volumensetzung zu verstehen, lohnt es sich, den Blickwinkel über den Modellperimeter hinaus auf die Aussenansicht Einsiedelns zu erweitern. Aus der Perspektive der umliegenden Landschaft wird noch stärker deutlich, wie wichtig die Körnigkeit und die städtebauliche Setzung im Gesamtkontext ist. Während im städtebaulichen Entwurf «3Klang» mit langen, liegenden Gebäudeproportionen gearbeitet wurde, wird in der vorliegenden Entwicklungsstudie die Körnigkeit Einsiedelns verstärkt aufgenommen, mit dem Resultat, dass die historische Hierarchie zwischen Bahnhof, Unterdorf, Oberdorf und dem darüber liegenden Kloster weiterhin bewahrt wird.

Abbildung 46: Einsiedeln mit Projekt 3Klang

Abbildung 45: Einsiedeln mit neuer Bahnhofsentwicklung, gemäss der Studie von Steiner Wille Steiner

3.3 Freiraum

Der Freiraum zwischen Bahnhof-Areal und Dorf wird auch in Zukunft eine Verkehrsdrehscheibe bleiben.
Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer muss im Vordergrund stehen.
Die vielen öffentlichen und privaten oberirdischen Parkplätze zwischen Bahnhof und Migros verunmöglichen eine Aufwertung des öffentlichen Raumes. Fazit: Nur wenn es gelingt, die oberirdischen Parkplätze erheblich zu reduzieren, kann die Aufenthaltsqualität – insbesondere im Bereich des Sennhofplatzes – verbessert werden.

Sennhofplatz: Die zukünftige Nutzung des Sennhofplatzes sollte neu gedacht werden. Seine Funktion als öffentlicher Parkplatz sowie die Absicht, grösstmögliche Flexibilität für jegliche Art von Anlässen sicherzustellen, verunmöglicht eine dauerhaft attraktive Gestaltung dieses öffentlichen Raumes. Fazit: Eine Funktionsentlastung des Sennhofplatzes zu Gunsten von mehr Aufenthaltsqualität ist unbedingt anzustreben. Der Sennhofplatz, heute primär eine versiegelte Verkehrsfläche und Hitzeinsel, sollte zukünftig ein begrünter, schattiger Zielort werden und zum Verweilen einladen. Davon würden auch die nahen Gastro- und Gewerbebetriebe profitieren. Die alleinige Nutzung des Sennhofplatzes als öffentlicher Parkplatz erscheint jedenfalls aus heutiger Sicht fragwürdig und nicht mehr zeitgemäss.
Im Wissen um das Bedürfnis des Gewerbes nach Kundenparkplätzen ist im gegenwärtigen Projekt nach wie vor eine Parkplatzreihe mit acht normgerechten Kurzzeitparkplätzen auf dem Sennhof-Platz vorgesehen. Im Gegenzug zur Reduktion oberirdischer Parkplätze sind in der vorgesehenen Tiefgarage auf dem Baufeld der SOB / POST, gemäss heutiger Berechnungspraxis, bis zu 56 öffentliche Stellplätze realisierbar.
Sollte es sich herausstellen, dass eine Reduktion der Parkplätze im vorgeschlagenen Ausmass kaum mehrheitsfähig wäre, müsste überprüft werden, ob sich mit einer alternativen Parkplatzorganisation allenfalls die Zahl der Stellplätze noch optimieren liesse. Fakt ist, dass mit jedem zusätzlichen Parkplatz der Spielraum für mehr Aufenthaltsqualität auf dem Sennhofplatz merklich schrumpft.

Gaswerkstrasse: Die Gaswerkstrasse zwischen Alp und Perronanlage ist neben seiner Zubringerfunktion für Fussgänger und Velofahrer von ennet der Alp auch ein generell wichtiger Freiraum für die Einsiedler Bevölkerung. Wie bereits im ISOS gewünscht, soll das Ufer mit einer Baumreihe gesäumt werden.

Die geplante Tiefgarage mit den kompensierten Parkplätzen für die Öffentlichkeit wird gemäss aktuellem Projektstand aus dem Kreisel heraus über eine zweispurige Rampe zwischen Gebäude 4 und 5 erreicht.

Die «Verschwenkung-Variante» (Variante C) bedingt die Aufgabe der privaten Tankstelle auf dem Sennhofplatz, eine neue Verkehrsführung sowie einen Kreisel als Wendemöglichkeit für die Busse.

Das vorgesehene Regenklärbecken dürfte wie vorgesehen unter dem Sennhofplatz realisierbar sein. Im Zuge der Leitungssanierung und einer Umlegung der Strasse (evtl. inkl. Leitungen) wären alternative Standorte zu prüfen.

Abbildung 47: Gesamtplan

3.4 Nutzungen und Funktionen

3.4.1 Nutzungen

Im Bereich des Bahnhofplatzes / Sennhofplatzes wird eine Mischnutzung (Gewerbe, Dienstleistung / Büro und Wohnen) vorgeschlagen. Nördlich des neuen Kreisels, zwischen Wänibach und Gleisfeld, sind ausschliesslich Wohnungen geplant. Die Gebäudereihe lässt eine etappenweise Realisierung zu. Jedes Gebäude erhält eine eigene Adresse und einen Anteil an der Tiefgarage. Die Gebäudeabmessungen erlauben ausreichend Flexibilität, sowohl bei der internen Organisation wie auch bei der Nutzung. Unterschiedliche Wohntypologien und Wohnungsgrössen sind ebenso denkbar, wie Varianten für Büro- oder Ladenkonzepte.

- Wohnen 3.5 Zi.-Whg.
- Wohnen 2.5 Zi.-Whg.
- Wohnen 4.5 Zi.-Whg.
- Gewerbe (Büroflächen)
- Publikumsorientiertes Gewerbe
- Veloabstellanlagen
- Keller-, Lager-, Technikräume

Abbildung 48: Explosionszeichnung Nutzungen

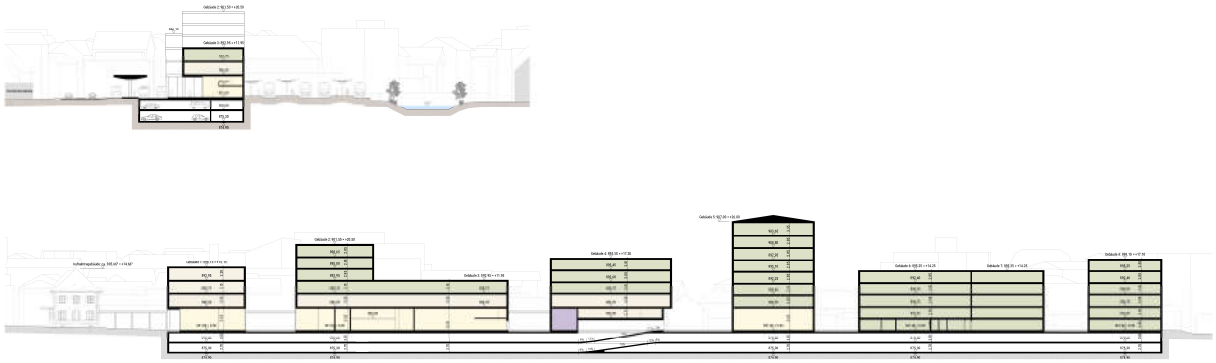


Abbildung 49: Schnitte

3.4.2 Parkierung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die neuen Bewohner, Beschäftigten, Besucher und Kunden des Bahnhofareals sollen zukünftig in einer zweigeschossigen Tiefgarage parkieren können. Zudem soll mit der Tiefgarage der Mangel an Parkplätzen für die Bewohner des Unterdorfes aufgefangen und der Parkierungsdruck auf dem Sennhofplatz reduziert werden. Auch die benötigten Parkplätze für private Bauvorhaben innerhalb des Bearbeitungsperimeters *(vgl. Seite 31ff)* sollen in dieser Tiefgarage untergebracht werden können; die Machbarkeit einer separaten Tiefgarage auf den Privatparzellen dürfte kaum in Frage kommen (Rampe, Geometrie, Grösse). Diese privaten Parkplätze könnten so angeordnet werden, dass diese über einen öffentlichen Aufgang erreichbar sind.
Die Anzahl der benötigten Pflichtparkplätze wurde mit der aktuellen Parkplatzverordnung des Bezirks berechnet. Die aktuell gültige Parkplatz-Verordnung für Neubauten ignoriert jedoch die hervorragende Erschliessungsgunst rund um den Bahnhof. Könnte im Gestaltungsplan – oder in der Zonenplanrevision - die geforderte Parkplatzzahl für die Wohn- und Gewerbeliegenschaften auf dem Bahnhofareal vermindert werden (Stichwort: autoarmes Wohnen mit deutlich reduzierter PP-Quote), könnten entsprechend mehr öffentliche Parkplätze und / oder mehr Parkplätze für Bewohner des Unterdorfes in der neuen Tiefgarage angeboten werden. Ausserdem soll der Grossteil der Parkplätze auf dem Sennhofplatz zukünftig in der Tiefgarage angeboten werden, damit weiterhin ein gleichwertiges Parkplatzangebot erhalten werden kann.
Die bestehenden Parkplätze für Park+Rail im nördlichen Teil des Perimeters entfallen am Standort Einsiedeln. Es besteht Konsens unter den involvierten Akteuren, dass der hohe Nutzungsdruck auf die räumlich begrenzten Flächen am Bahnhof Einsiedeln kein oberirdisches Park+Rail zulässt. Da die Erfahrung zeigt, dass unterirdische Park+Rail-Anlagen aufgrund der Bewirtschaftung schlecht genutzt werden, müsste die Möglichkeit geprüft werden, den bereits bestehenden Park+Rail-Standort in Biberbrugg auszubauen.

	PP Bewohner / Beschäftigte	**PP Besucher / Kunden**	**Total**
Gebäude 1	18	8	26
Gebäude 2	13	4	17
Gebäude 3	17	8	25
Gebäude 4	16	4	20
Gebäude 5	34	10	44
Gebäude 6	19	4	23
Gebäude 7	9	2	11
Gebäude 8	18	4	22
Private	12 (50% gem. Baureg.)	4 (50% gem. Baureg.)	16
Bezirk			56 (Rest)
Mobility			3
Total			**263**

	Unterirdisch	**Oberirdisch**	**Total**
Tiefgarage 1.UG	125	-	125
Tiefgarage 2.UG	133	-	133
Vor Gebäude 5	-	5	5
Vor Aufnahmegebäude	-	19	19
Sennhofplatz	-	8	8
Total	258	32	**290**

Abbildung 50: Tabelle Parkierung

Beispielhafte PP-Organisation für **Dauermieter* (Bewohner & Beschäftigte)**

- Parkplätze Gebäude 1
- Parkplätze Gebäude 2
- Parkplätze Gebäude 3
- Parkplätze Gebäude 4
- Parkplätze Gebäude 5
- Parkplätze Gebäude 6
- Parkplätze Gebäude 7
- Parkplätze Gebäude 8

- Kurzzeitparkierung Geb. 1-8 (Kunden & Besucher)
- Parkierung Private
- Parkplatzkontingent Bezirk
- Mobility

** die abgebildete Organisation basiert auf einer unverbindlichen Annahme und dient lediglich dem generellen Nachweis. Exakte Standorte und/ oder zugewiesene Parkplatzpakete müssen zu späterem Zeitpunkt definiert werden.*

Abbildung 51: Explosionszeichnung Parkierung

3.4.3 Veloparkierung

Die im Vorlauf der Entwicklungsstudie durchgeführte Bedürfnisermittlung hat ergeben, dass in sinnvoller Nähe zu Zug und Bus zwischen 200 und 250 Veloabstellplätze angeboten werden müssen. Es besteht Einigkeit unter allen involvierten Akteuren, dass die Lücken zwischen den Gebäuden - dem städtebaulichen Konzept entsprechend - als öffentlicher Raum für Fussgänger frei bleiben sollen.
Als Reaktion auf die verschiedenen Anfahrtsrichtungen und aufgrund des hohen Flächenbedarfs, soll die Veloparkierung dezentral gelöst werden: Die Mehrzahl der Veloabstellplätze wird im Erdgeschoss des vierten Baukörpers vorgeschlagen. Zusätzliche Abstellmöglichkeiten sind derzeit alpseitig, entlang der Bahnhofserweiterung, vorgesehen. Dieser Standort ist besonders für Velofahrer, die von ennet der Alp zum Bahnhof kommen, wichtig, die exakte Lage und Grösse der Veloabstellanlage ist derzeit jedoch noch nicht bestimmt. Ausserdem ist davon auszugehen, dass dieser Standort eine kantonale Ausnahmebewilligung für die Unterschreitung der Gewässerbaulinie und Bauten im Gewässerabstand benötigt.
Eine offene Veloabstellanlage auf dem Sennhofplatz soll das Angebot komplettieren.

Nr.	Anlagentyp	Veloabstellplätze
1	Veloparkhaus Gebäude 4 (Doppelstockparker, indoor offen)	ca. 150
1	Veloparkhaus Gebäude 4 (Doppelstockparker, indoor abgeschlossen)	ca. 70
2	Veloabstellanlage Alp (Vorderradhalter, gedeckt)	ca. 40
3	Veloabstellanlage Sennhofplatz (Anlehnbügel, ungedeckt)	Variabel

Abbildung 52: Veloinfrastruktur

3.4.4 Poststandort und Anlieferung

Im Laufe der Planung zeigte es sich, dass für die neue Poststelle das Anlieferungsregime von grösster Bedeutung ist. Eine verkehrs- und sicherheitstechnische sowie betriebliche Überprüfung verschiedener möglicher Standorte hat schliesslich ergeben, dass die hohen Anforderungen an einen POST-Standort im Erdgeschoss des Gebäude 3 am optimalsten erfüllt werden können. Der dazugehörige Anlieferungsstandort soll zwischen den Gebäuden 3 und 4 sowie vor dem Gebäude 4 markiert werden (Schleppkurvennachweise siehe Anhang). Die Anlieferungsfläche wird nicht nur durch die grossen LKWs, sondern auch für diverse andere Dienstleistungen der Post und allenfalls weitere Gewerbetreibenden genutzt.
Um die Anlieferung für die Gewerbemieter in den vorderen Gebäuden 1 und 2 sicherzustellen, wird ein zweiter Anlieferungsstandort parallel zum Gebäude 1 angeboten.

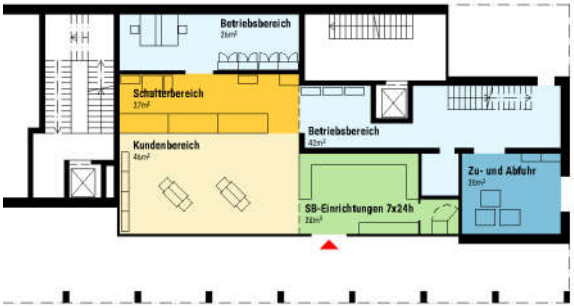


Abbildung 54: Erdgeschoss Post Gebäude 3

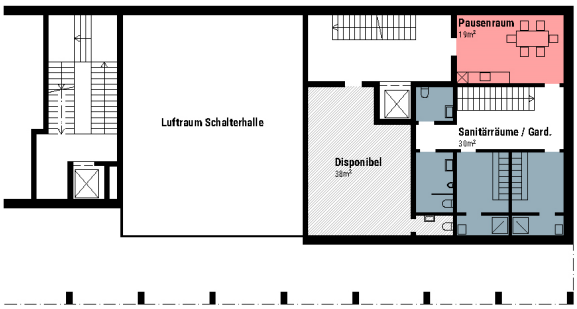


Abbildung 53: Mezzaningeschoss Post Gebäude 3

Abbildung 55: Anlieferung & Standort Post

3.4.5 Mobilitätshub

(gemäss Dokument «Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu Mobilitätshubs, Blick in die Werkstatt, SBB Infrastruktur, 13.02.2020»)

Mobilitätshubs bilden als umfassende Verkehrsknoten das Herz der Mobilität der Zukunft. Sie laden ein zum Reisen, Verweilen oder Konsumieren. Damit gehen sie viel weiter als heutige Bahnhöfe. Mobilitätshubs vereinfachen das Zu- und Umsteigen zwischen den zahlreichen Mobilitätsangeboten wie beispielsweise Bahn, Bus, Velo, PMD (Personal Mobility Device z.B. e-Trottinett) oder «Sharing»-Fahrzeugen massgeblich. Sie reagieren auf die wachsenden Nachfragebedürfnisse und Mobilitätstrends. Zudem werden neue Angebote im Bereich Food und Gastronomie sowie Handel, Service- und Dienstleistungen geschaffen. Damit werden die Bahnhöfe der Zukunft zu multifunktionalen und multimodalen Mobilitätshubs, das heisst zu Verkehrsknoten, Destination und Dienstleistungszentrum in einem.
In der Konzeption wird zwischen vier Hub-Typen unterschieden, welche unterschiedliche Funktionen erfüllen müssen. Der Standort Einsiedeln ist zwischen den Typen «Regional-Hub» und «Zentrums-Hub» anzusiedeln. Die folgenden, dazugehörigen Elemente wurden im Einsiedler Kontext geprüft und konzeptionell integriert oder aus räumlichen, funktionalen oder wirtschaftlichen Gründen verworfen.

+ komfortable Wartemöglichkeiten
+ Signaletik an Anschlussmobilität
+ Aufenthaltsqualität
+ smarte Schliessfachanlagen
+ Zugang und Erschliessung Perron
+ Orts- und Regionalbusse
+ Kiss + Rail
+ stationäres Car-Sharing
+ MIV-Kurzzeitparkierung
+ unbewachte und bewachte/automatisierte Zweiradparkierung
+ Flächen für Zweiradsharing

- städtische Querung und PU
- Terminal für Fernbusse
- Park+Rail
- Haltestelle für Sammeltaxi und Shuttles*

(evtl. wäre hier auch der K+R-Bereich denkbar)*

Abbildung 56: Mobilitätshub Einsiedeln

3.4.6 Kennzahlen

Verfasser: Steiner Wille Steiner Architekten AG, Kollegiumstrasse 5, 6430 Schwyz
Projekt: Bahnhof Einsiedeln, Neubau Bahnhofareal, Bahnhofplatz, Sennhofplatz
Datum: 20.11.2020

Vorbemerkung: Flächenberechnungen gemäss SIA 416 - *Ausnahme: Allfällige Redultflächen in Wohnungen wurden in Hauptnutzfläche HNF miteingerechnet
Planbeilagen:
1. Grundrisstudie Bahnhof Einsiedeln
2. Berechnungsgrundlage "Geschossfläche GF" und "Aussengeschossfläche AGF"
3. Berechnungsgrundlage "Hauptnutzfläche HNF"

STEINER WILLE STEINER
Dipl. Architekten ETH/SIA
Kollegiumstrasse 5
6430 Schwyz
www.sws-arch.com

	Einheit	Typ	Geschossfläche GF [m2]	Aussengeschossfläche AGF [m2]	Hauptnutzfläche HNF* [m2]	Balkon / Loggia / Ged. Sitzplatz [m2]	Bedarf Parkplätze	Bedarf Besucherparkplätze	Total Bedarf Parkplätze
1. Untergeschoss									
Total 1.UG			**6049.0**	**0.0**	**0.0**				
2. Untergeschoss									
Total 2.UG			**6049.0**	**0.0**	**0.0**				
Gebäude 1									
EG	GP1	Gewerbe publikumsorientiert			188.0		2.8	1.9	4.7
Mezzanin	G_optional	Gewerbe			112.0		1.7	1.1	2.8
1.OG	G1	Gewerbe			287.0		4.3	1.4	5.7
2.OG	G2	Gewerbe			287.0		4.3	1.4	5.7
3.OG	G3	Gewerbe			287.0		4.3	1.4	5.7
							17.4	7.3	24.7
Total Gebäude 1			**EG BIS 3.OG = 1441.0**	**0.0**			18.0	8.0	**26.0**
Gebäude 2									
EG	GP2	Gewerbe publikumsorientiert			106.0		1.6	1.1	2.7
Mezzanin	G_optional	Gewerbe			25.0		0.4	0.3	0.6
1.OG	G4	Gewerbe			200.0	18.0	3.0	1.0	4.0
2.OG	W1	Wohnen 3.5 Zi.			90.0	22.0	1.0	0.2	1.2
	W2	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	22.0	1.0	0.2	1.2
3.OG	W3	Wohnen 3.5 Zi.			90.0	22.0	1.0	0.2	1.2
	W4	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	22.0	1.0	0.2	1.2
4.OG	W5	Wohnen 3.5 Zi.			90.0	22.0	1.0	0.2	1.2
	W6	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	22.0	1.0	0.2	1.2
5.OG	W7	Wohnen 3.5 Zi.			90.0	22.0	1.0	0.2	1.2
	W8	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	22.0	1.0	0.2	1.2
							13.0	3.9	16.9
Total Gebäude 2			**EG BIS 5.OG = 1474.0**	**192.0**			13.0	4.0	**17.0**
Gebäude 3									
EG	GP3	Gewerbe publikumsorientiert			107.0		1.6	1.1	2.7
	GP4	Gewerbe publikumsorientiert (POST)			189.0		2.8	1.9	4.7
Mezzanin	G_optional	Gewerbe			64.0		1.0	0.6	1.6
	GP4	Gewerbe (POST)			103.0		1.5	1.0	2.6
1.OG	G5	Gewerbe			88.0	6.0	1.3	0.4	1.8
	G6	Gewerbe			85.0	6.0	1.3	0.4	1.7
	G7	Gewerbe			193.0	2.0	2.9	1.0	3.9
2.OG	W9	Wohnen 3.5 Zi.			79.0	15.0	1.0	0.2	1.2
	W10	Wohnen 3.5 Zi.			77.0	15.0	1.0	0.2	1.2
	W11	Wohnen 2.5 Zi.			75.0	12.0	1.0	0.2	1.2
	W12	Wohnen 3.5 Zi.			93.0	13.0	1.0	0.2	1.2
							16.4	7.3	23.7
Total Gebäude 3			**EG BIS 2.OG = 1440.0**	**76.0**			17.0	8.0	**25.0**
Gebäude 4									
EG		Veloabstellanlagen / TG-Rampe							
Mezzanin	G8	Gewerbe			107.0		1.6	0.5	2.1
1.OG	G9	Gewerbe			159.0		2.4	0.8	3.2
	G10	Gewerbe			147.0		2.2	0.7	2.9
2.OG	W13	Wohnen 3.5 Zi.			97.0	13.0	1.0	0.2	1.2
	W14	Wohnen 3.5 Zi.			80.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W15	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	13.0	1.0	0.2	1.2
3.OG	W16	Wohnen 3.5 Zi.			97.0	13.0	1.0	0.2	1.2
	W17	Wohnen 3.5 Zi.			80.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W18	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	13.0	1.0	0.2	1.2
4.OG	W19	Wohnen 3.5 Zi.			97.0	13.0	1.0	0.2	1.2
	W20	Wohnen 3.5 Zi.			80.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W21	Wohnen 3.5 Zi.			87.0	13.0	1.0	0.2	1.2
							15.2	3.9	19.1
Total Gebäude 4			**EG BIS 4.OG = 1891.0**	**107.0**			16.0	4.0	**20.0**
Gebäude 5									
EG	GP5	Gewerbe publikumsorientiert			241.0		3.6	2.4	6.0
Mezzanin	G_optional	Gewerbe			152.0		2.3	1.5	3.8
1.OG	W22	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W23	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W24	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W25	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
2.OG	W26	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W27	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W28	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W29	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
3.OG	W30	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W31	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W32	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W33	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
4.OG	W34	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W35	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W36	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W37	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
5.OG	W38	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W39	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W40	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W41	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
6.OG	W42	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W43	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W44	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W45	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
7.OG	W46	Wohnen 3.5 Zi.			78.0	11.0	1.0	0.2	1.2
	W47	Wohnen 2.5 Zi.			65.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W48	Wohnen 2.5 Zi.			67.0	10.0	1.0	0.2	1.2
	W49	Wohnen 3.5 Zi.			71.0	10.0	1.0	0.2	1.2
							33.9	9.5	43.4
Total Gebäude 5			**EG BIS 7.OG = 3049.0**	**282.0**			34.0	10.0	**44.0**
Gebäude 6									
EG	W50	Wohnen 3.5 Zi.			92.0	16.0	1.0	0.2	1.2
	W51	Wohnen 3.5 Zi.			102.0	18.0	2.0	0.4	2.4
1.OG	W52	Wohnen 4.5 Zi.			118.0	12.0	2.0	0.4	2.4
	W53	Wohnen 4.5 Zi.			115.0	12.0	2.0	0.4	2.4
2.OG	W54	Wohnen 4.5 Zi.			118.0	12.0	2.0	0.4	2.4
	W55	Wohnen 4.5 Zi.			115.0	12.0	2.0	0.4	2.4
3.OG	W56	Wohnen 4.5 Zi.			118.0	12.0	2.0	0.4	2.4
	W57	Wohnen 4.5 Zi.			115.0	12.0	2.0	0.4	2.4
4.OG	W58	Wohnen 4.5 Zi.			118.0	12.0	2.0	0.4	2.4
	W59	Wohnen 4.5 Zi.			115.0	12.0	2.0	0.4	2.4
							19.0	3.8	22.8
Total Gebäude 6			**EG BIS 4.OG = 1507.0**	**103.0**			19.0	4.0	**23.0**

Gebäude 7									
EG	W60	Wohnen 3.5 Zi.			74.0	9.0	1.0	0.2	1.2
1.OG	W61	Wohnen 2.5 Zi.			66.0	7.0	1.0	0.2	1.2
	W62	Wohnen 3.5 Zi.			75.0	8.0	1.0	0.2	1.2
2.OG	W63	Wohnen 2.5 Zi.			66.0	7.0	1.0	0.2	1.2
	W64	Wohnen 3.5 Zi.			75.0	8.0	1.0	0.2	1.2
3.OG	W65	Wohnen 2.5 Zi.			66.0	7.0	1.0	0.2	1.2
	W66	Wohnen 3.5 Zi.			75.0	8.0	1.0	0.2	1.2
4.OG	W67	Wohnen 2.5 Zi.			66.0	7.0	1.0	0.2	1.2
	W68	Wohnen 3.5 Zi.			75.0	8.0	1.0	0.2	1.2
							9.0	1.8	10.8
Total Gebäude 7			**EG BIS 4.OG = 983.0**	**60.0**			9.0	2.0	**11.0**
Gebäude 8									
EG	W69	Wohnen 3.5 Zi.			82.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W70	Wohnen 4.5 Zi.			107.0	7.0	2.0	0.4	2.4
1.OG	W71	Wohnen 3.5 Zi.			81.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W72	Wohnen 3.5 Zi.			70.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W73	Wohnen 3.5 Zi.			85.0	10.0	1.0	0.2	1.2
2.OG	W74	Wohnen 3.5 Zi.			81.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W75	Wohnen 3.5 Zi.			70.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W76	Wohnen 3.5 Zi.			85.0	10.0	1.0	0.2	1.2
3.OG	W77	Wohnen 3.5 Zi.			81.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W78	Wohnen 3.5 Zi.			70.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W79	Wohnen 3.5 Zi.			85.0	10.0	1.0	0.2	1.2
4.OG	W80	Wohnen 3.5 Zi.			81.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W81	Wohnen 3.5 Zi.			70.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W82	Wohnen 3.5 Zi.			85.0	10.0	1.0	0.2	1.2
5.OG	W83	Wohnen 3.5 Zi.			81.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W84	Wohnen 3.5 Zi.			70.0	8.0	1.0	0.2	1.2
	W85	Wohnen 3.5 Zi.			85.0	10.0	1.0	0.2	1.2
							18.0	3.6	21.6
Total Gebäude 8			**EG BIS 5.OG =1852.0**	**135.0**			18.0	4.0	**22.0**
Total			**25735.0**	**954.0**	**10051.0**		144.0	44.0	**188.0**
Abzug HNF: Türaussparungsflächen und Unschärfe aufgrund Rundungen					**9995.0**				

Volumen oberirdisch

Gebäude 1	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	256	5.55	1420.8
1.OG	361	3.2	1155.2
2.OG	361	3.2	1155.2
3.OG	361	3.2	1155.2
Total	1339		**4886.4**

Gebäude 2	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	218	5.55	1209.9
1.OG	264	3.2	844.8
2.OG	239	3.2	764.8
3.OG	239	2.85	681.15
4.OG	239	2.85	681.15
5.OG	239	2.85	681.15
Total	1438		**4862.95**

Gebäude 3	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	350	5.55	1942.5
1.OG	473	3.2	1513.6
2.OG	433	3.2	1385.6
Total	1256		**4841.7**

Gebäude 4	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	358	5.55	1986.9
1.OG	383	3.2	1225.6
2.OG	348	2.85	991.8
3.OG	348	2.85	991.8
4.OG	348	2.85	991.8
Total	1785		**6187.9**

Gebäude 5	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	373	5.55	2070.15
1.OG	360	2.85	1026
2.OG	360	2.85	1026
3.OG	360	2.85	1026
4.OG	360	2.85	1026
5.OG	360	2.85	1026
6.OG	360	2.85	1026
7.OG	360	2.85	1026
Total	2893		**9252.15**

Gebäude 6	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	288	2.85	820.8
1.OG	305	2.85	869.25
2.OG	305	2.85	869.25
3.OG	305	2.85	869.25
4.OG	305	2.85	869.25
Total	1508		**4297.8**

Gebäude 7	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	198	2.85	564.3
1.OG	196	2.85	558.6
2.OG	196	2.85	558.6
3.OG	196	2.85	558.6
4.OG	196	2.85	558.6
Total	982		**2798.7**

Gebäude 8	**GF (m2)**	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
EG	298	2.85	849.3
1.OG	311	2.85	886.35
2.OG	311	2.85	886.35
3.OG	311	2.85	886.35
4.OG	311	2.85	886.35
5.OG	311	2.85	886.35
Total	1853		**5281.05**

Zwischentotal oberirdisch (m3)	**42408.65**

Volumen unterirdisch

	GF (m2)	**Geschosshöhe (m)**	**Volumen (m3)**
1. Untergeschoss / TG	6050	3	18150
2. Untergeschoss / TG	6050	2.7	16335
Zwischentotal unterirdisch (m3)			**34485**
Gesamttotal Volumen (m3)			**76893.65**

Wohnungsmix

Wohnungstyp	Anzahl	Anteil (%)
2.5 Zi.-Wohnung	19	22
3.5 Zi.-Wohnung	57	67
4.5 Zi.-Wohnung	9	11
Total	85	

Gewerbeanteil

HNF Wohnen:	6924.0
HNF Gewerbe:	3127.0
HNF Total:	10051.0
Gewerbeanteil (%):	**31**

Berechnung neue Beschäftigte:

Gewerbetyp:	*Fläche:*	*Anz. Beschäftigte:*	*Parameter:*
Publikumsorientiert:	1287.0	25.74	1 Pers. / 50m2
Büroflächen:	1840.0	115	1 Pers. / 16m2
Total:	3127.0	**141**	

Berechnung neue Bewohner:

Nutzung:	*Fläche:*	*Anz. Bewohner:*	*Parameter:*
Wohnen	6924.0	150.5217391	1 Pers. / 46m2
Total:	**6924.0**	**151**	

3.5 Vision und Atmosphäre

Abbildung 57: Visualisierung Sennhofplatz mit Blick Richtung Restaurant Waldstatt

Abbildung 59: Visualisierung Sennhofplatz vom Standort Bäckerei Schefer

Abbildung 58: Visualisierung Bushof und Zwischenraum Gebäude 1 und 3

Abbildung 60: Visualisierung Bahnhofplatz vom Kaffee Musfalle

3.6 Ausblick

Für das Entwicklungsleitbild «Bahnhofareal Einsiedeln» haben die Projektverfasser in enger Zusammenarbeit mit dem Projektteam bestehend aus Bezirk Einsiedeln, Kanton Schwyz, SOB und POST eine städtebauliche Vision entwickelt, welche den hohen und diversen Ansprüchen und Interessen an den Raum gerecht werden kann.
In Aussicht auf die weiteren Meilensteine einer Zonenplanrevision und einem Gestaltungsplan bedürfen u.a. folgende Themen eine Weiterbearbeitung oder Abklärung:

- Verhandlungen und Begleitung von privaten Grundeigentümern im Perimeter
- Abklärungen Entlastungskanal im Bereich Wänibach
- Gestaltung Sennhofplatz
- Etappierung und Finanzierung
- Erwerb Parzelle GB Nr. 646 mit Tankstelle
- Neuer Standort Entsorgungsstelle
- Konzept und strategische Vision der Nutzungen

4 Anhang

4.2 Schleppkurven Variante A Fliesskante

4.2.1 Fliesskante: Haltekante 1

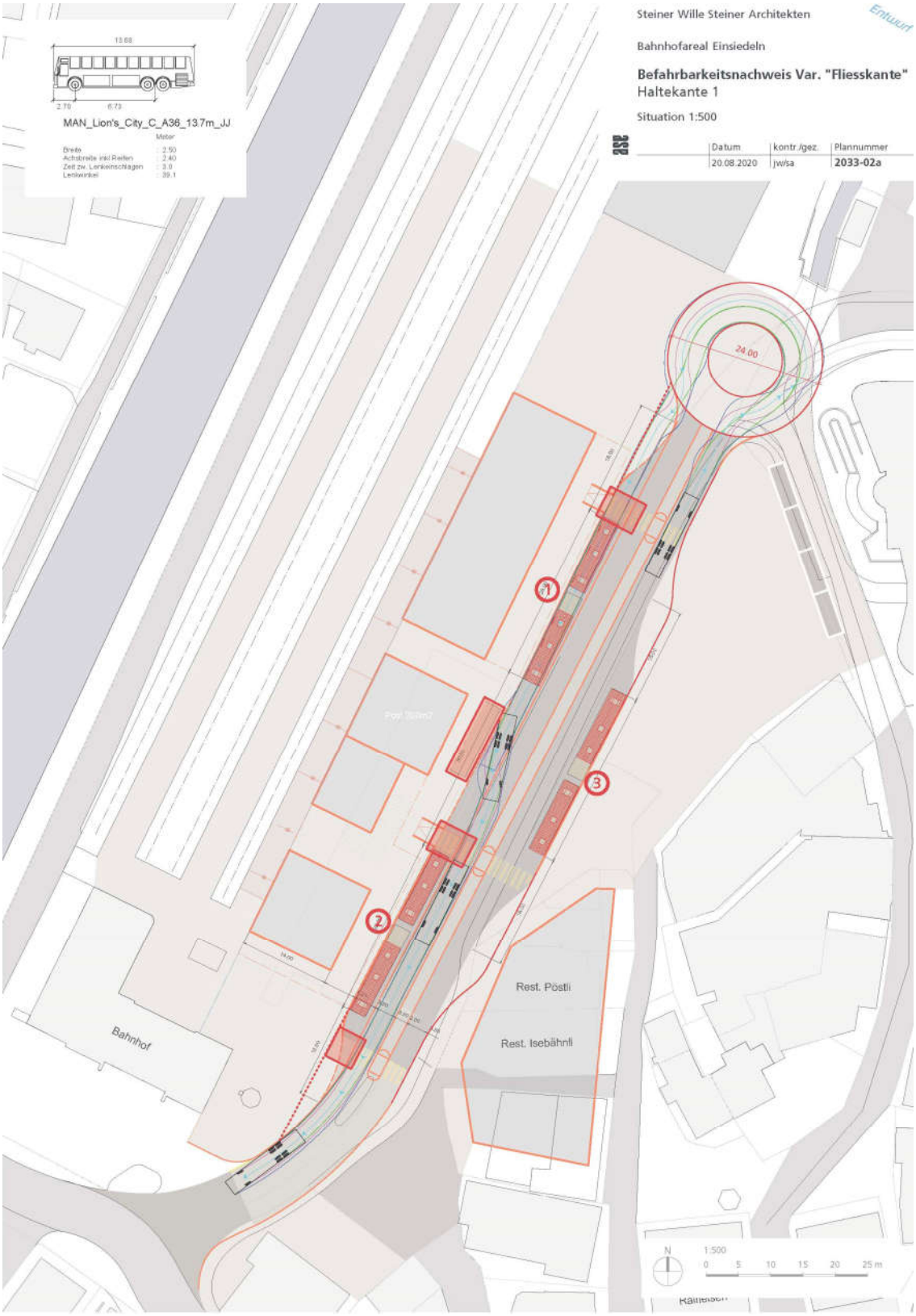


Abbildung 61: Fliesskante: Haltekante 1

4.2.2 Fliesskante: Haltekante 2

Abbildung 62: Fliesskante: Haltekante 2

4.2.3 Fliesskante: Haltekante 3

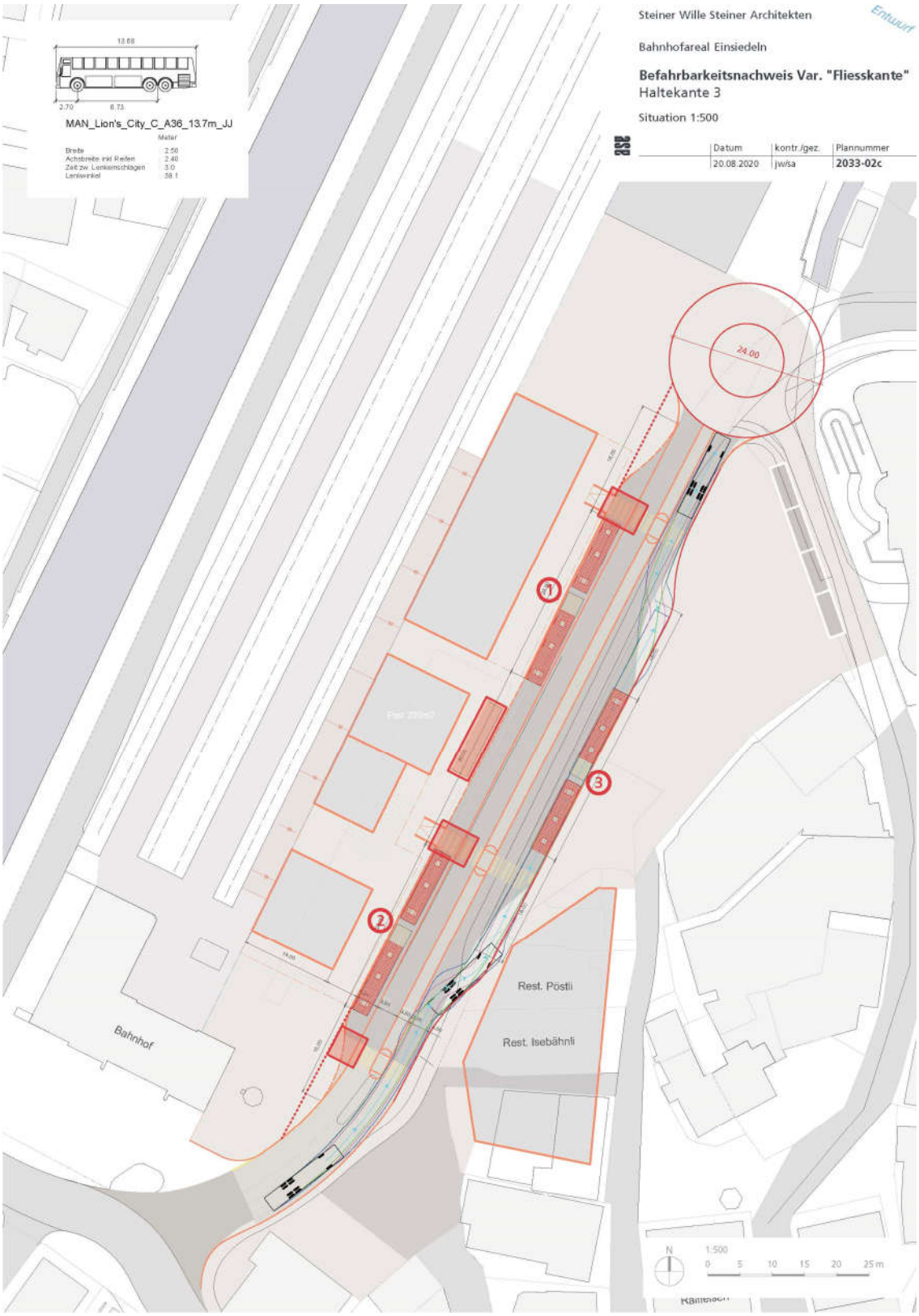


Abbildung 63: Fliesskante: Haltekante 3

4.3 Schleppkurven Variante B «Bushof»

4.3.1 Bushof: Haltekante 1

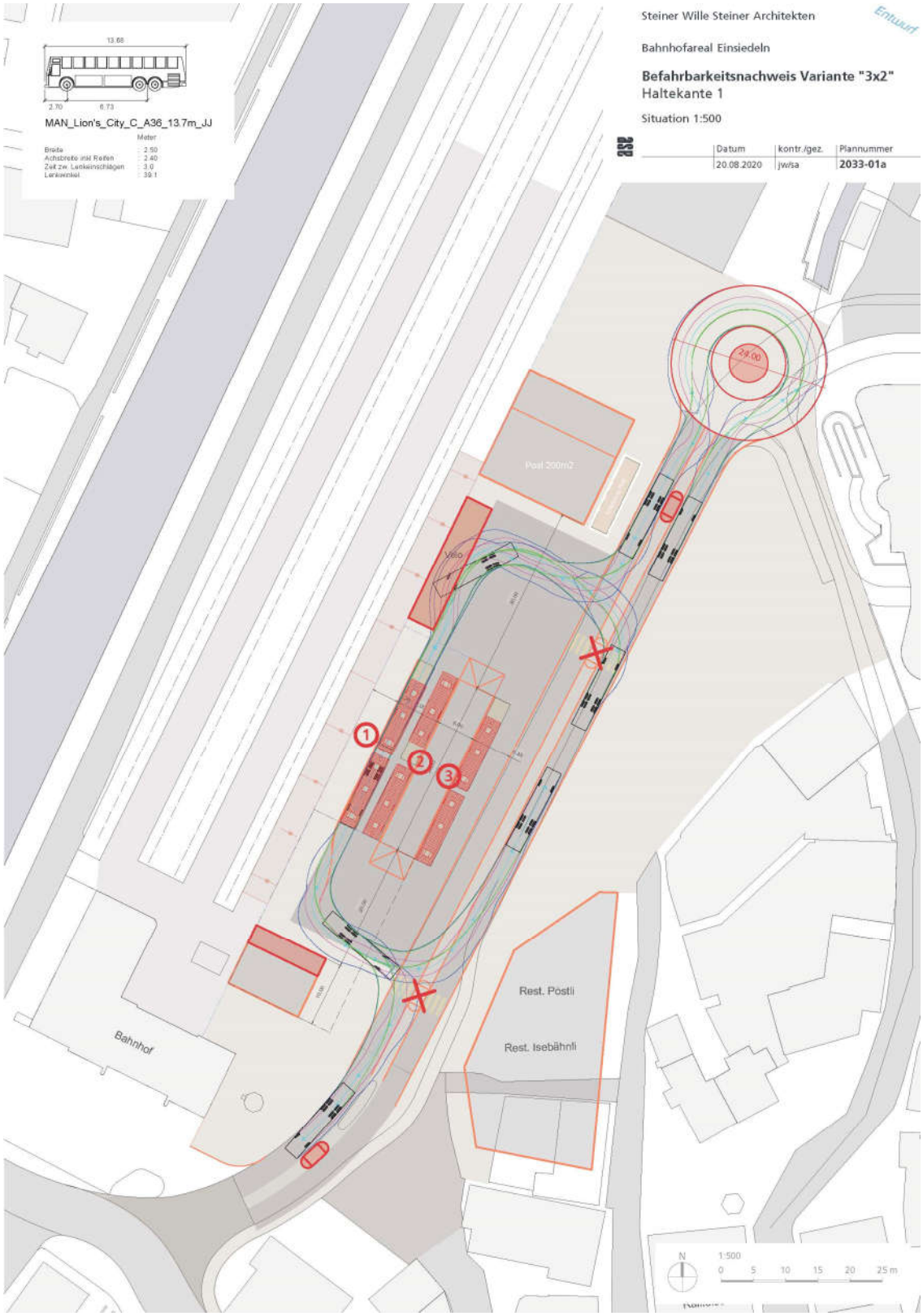


Abbildung 64: Bushof: Haltekante 1

4.3.2 Bushof: Haltekante 2

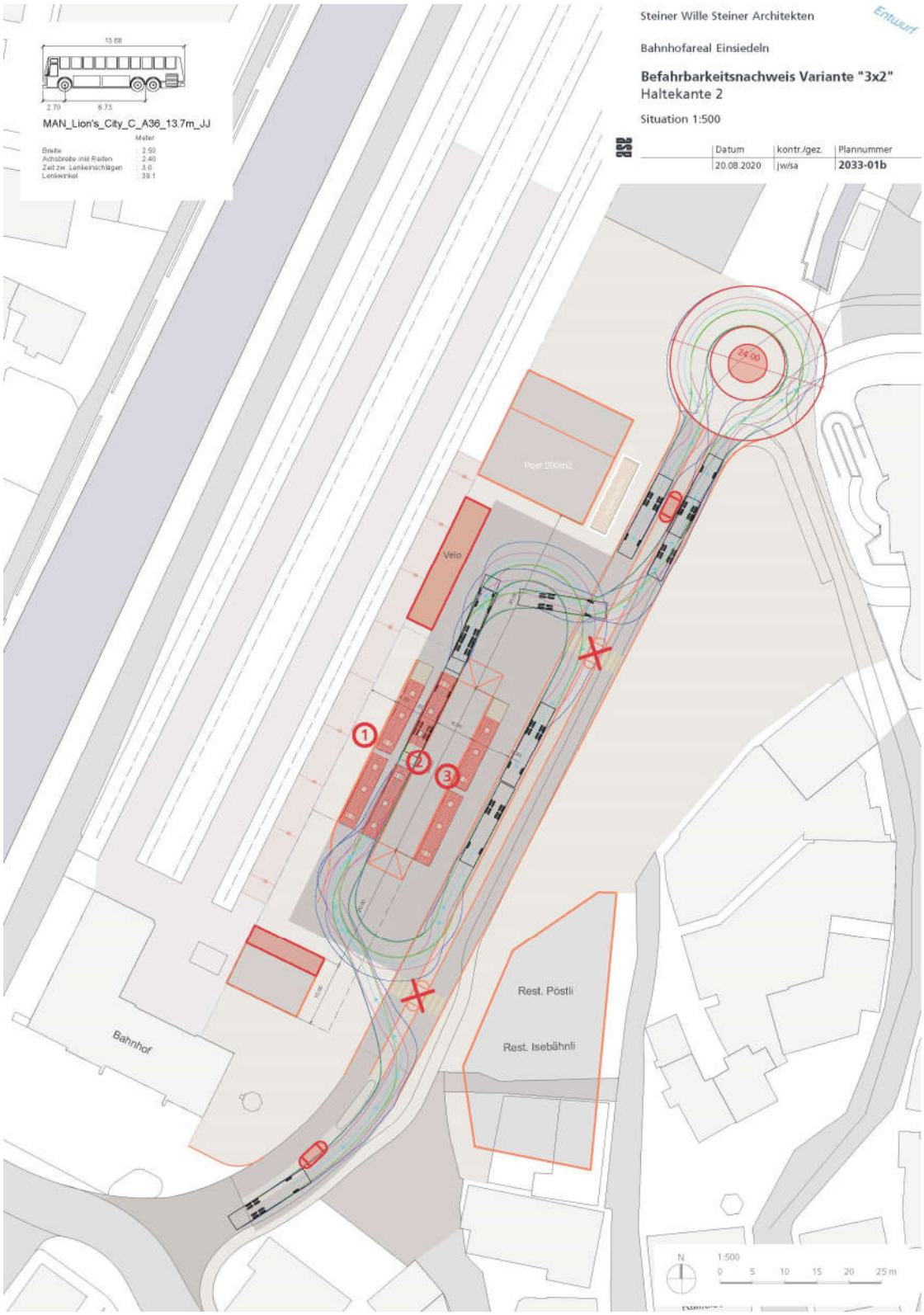


Abbildung 65: Bushof: Haltekante 2

4.3.3 Bushof: Haltekante 3

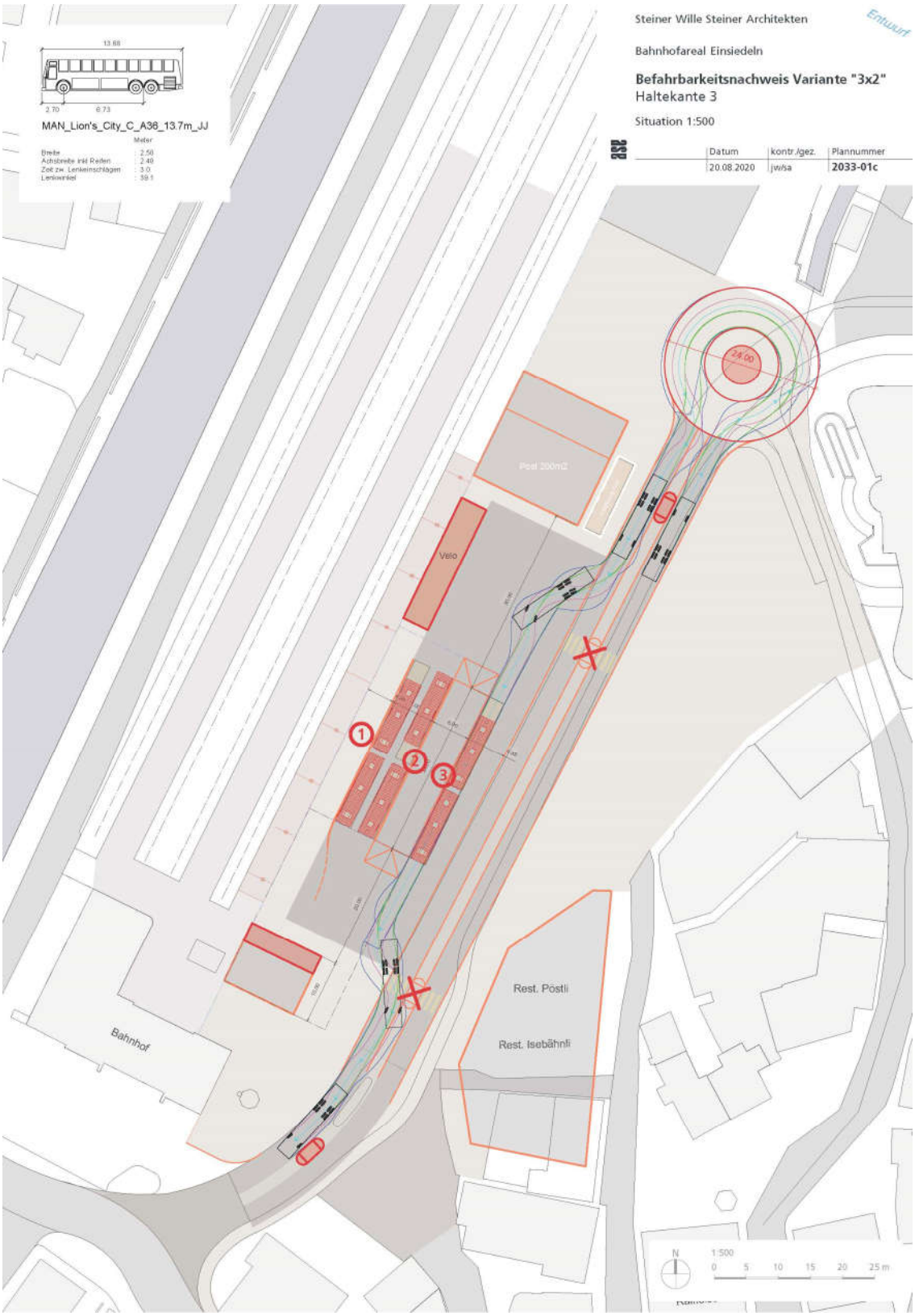


Abbildung 66: Bushof: Haltekante 3

4.4 Schleppkurven Variante C «Verschwenkung»

4.4.1 Verschwenkung: Haltekante 1

Abbildung 67: Verschwenkung: Haltekante 1

4.4.2 Verschwenkung: Haltekante 2

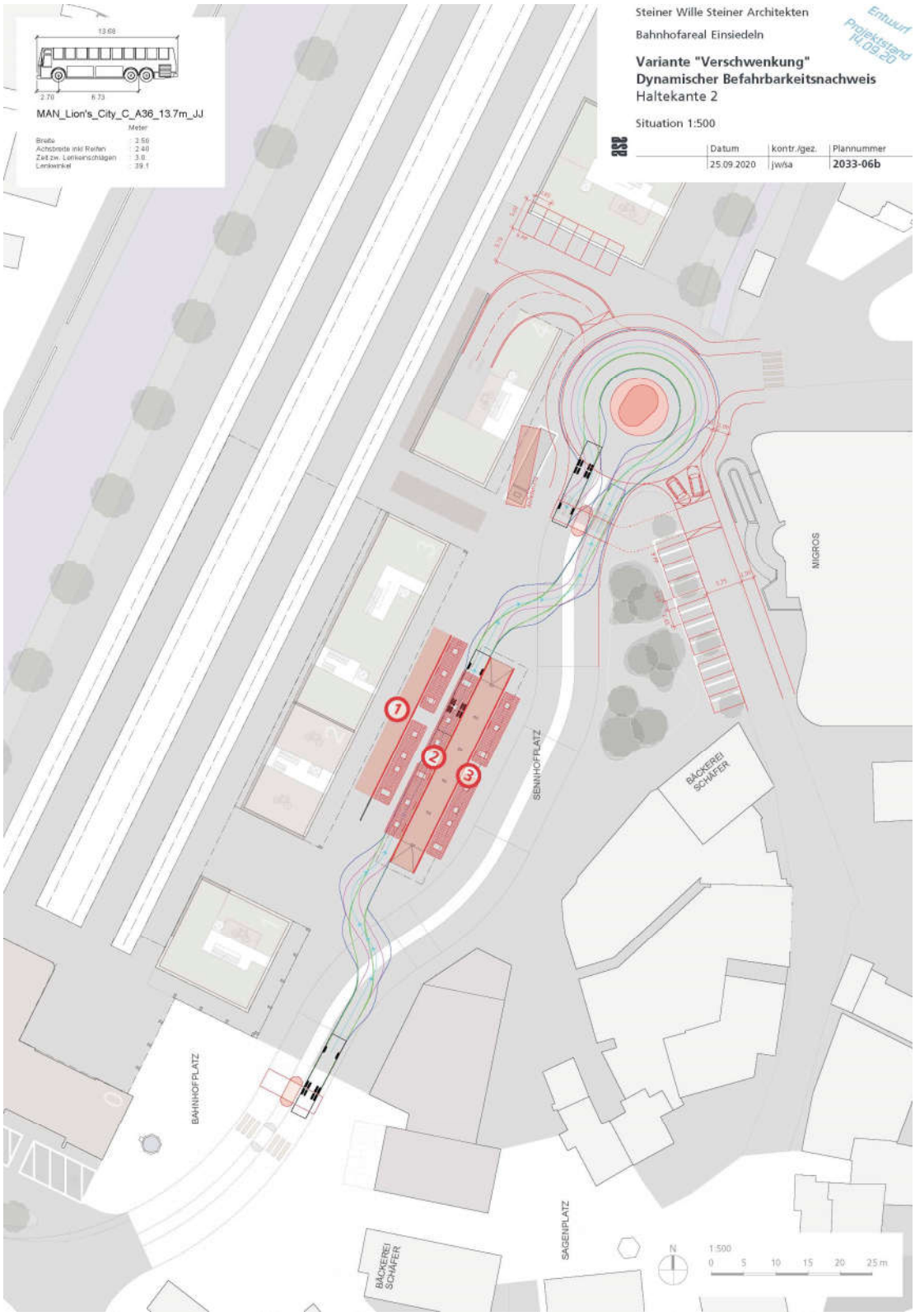


Abbildung 68: Verschwenkung: Haltekante 2

4.4.3 Verschwenkung: Haltekante 3

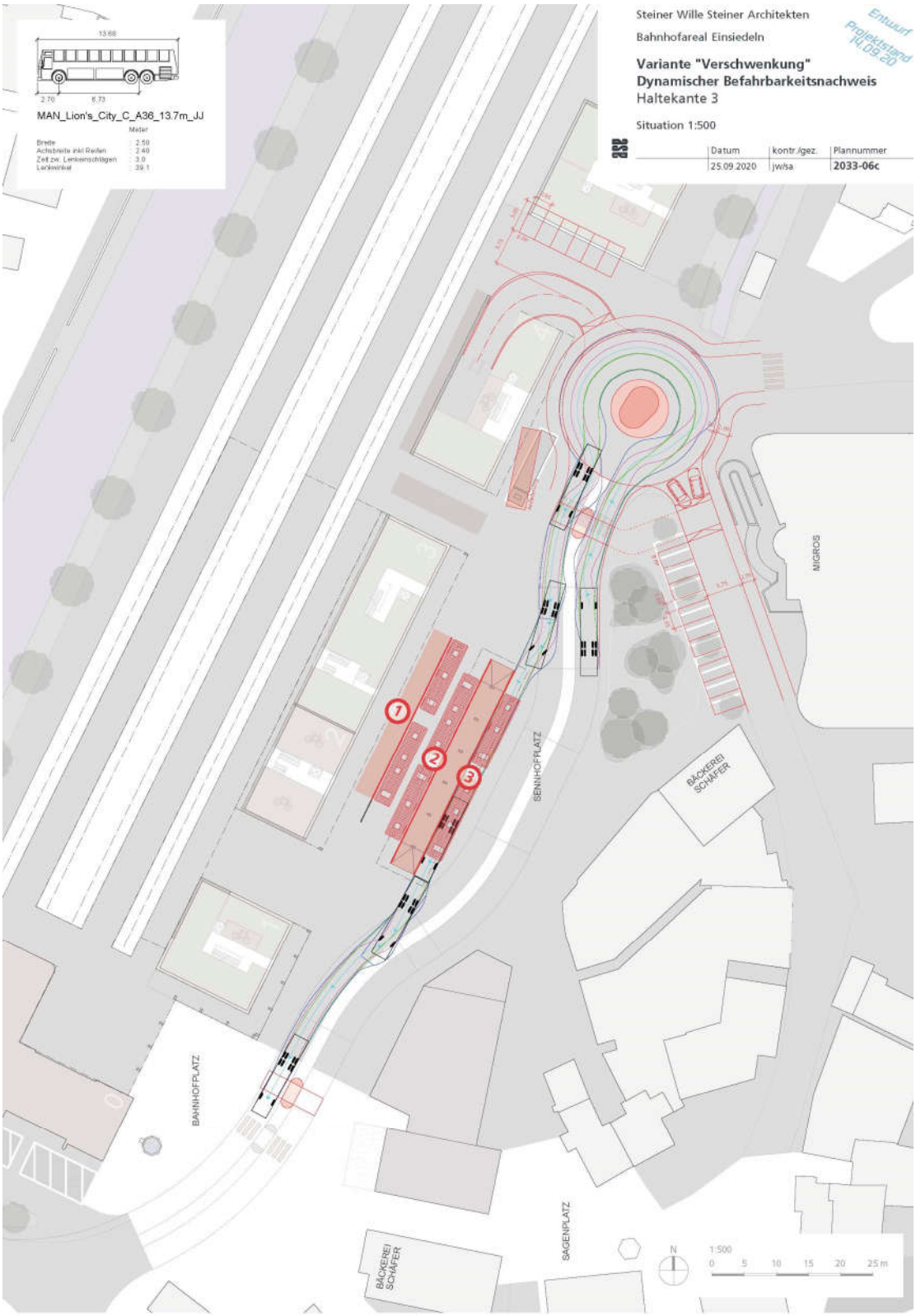


Abbildung 69: Verschwenkung: Haltekante 3

4.4.4 Verschwenkung: Alle Haltekanten

Abbildung 70: Verschwenkung: Alle Haltekanten

4.4.5 Verschwenkung: Sattelschlepper

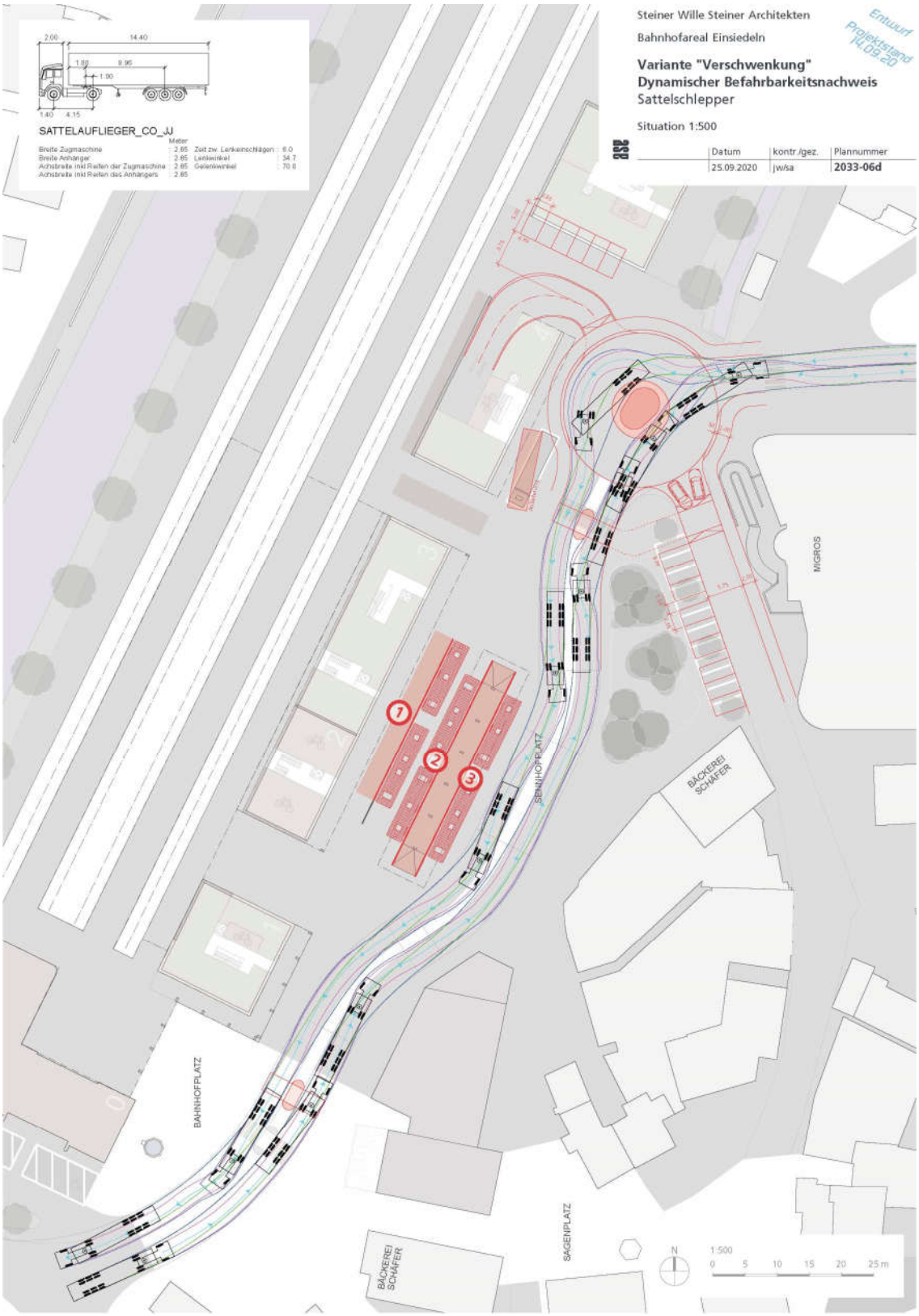


Abbildung 71: Verschwenkung: Sattelschlepper

4.4.6 Verschwenkung: Parkierung

4.5 Schleppkurven Anlieferung

4.5.1 Anlieferung Gebäude 3: Einfahrt

Abbildung 72: Anlieferung Gebäude 3: Einfahrt

4.5.2 Anlieferung Gebäude 3: Ausfahrt

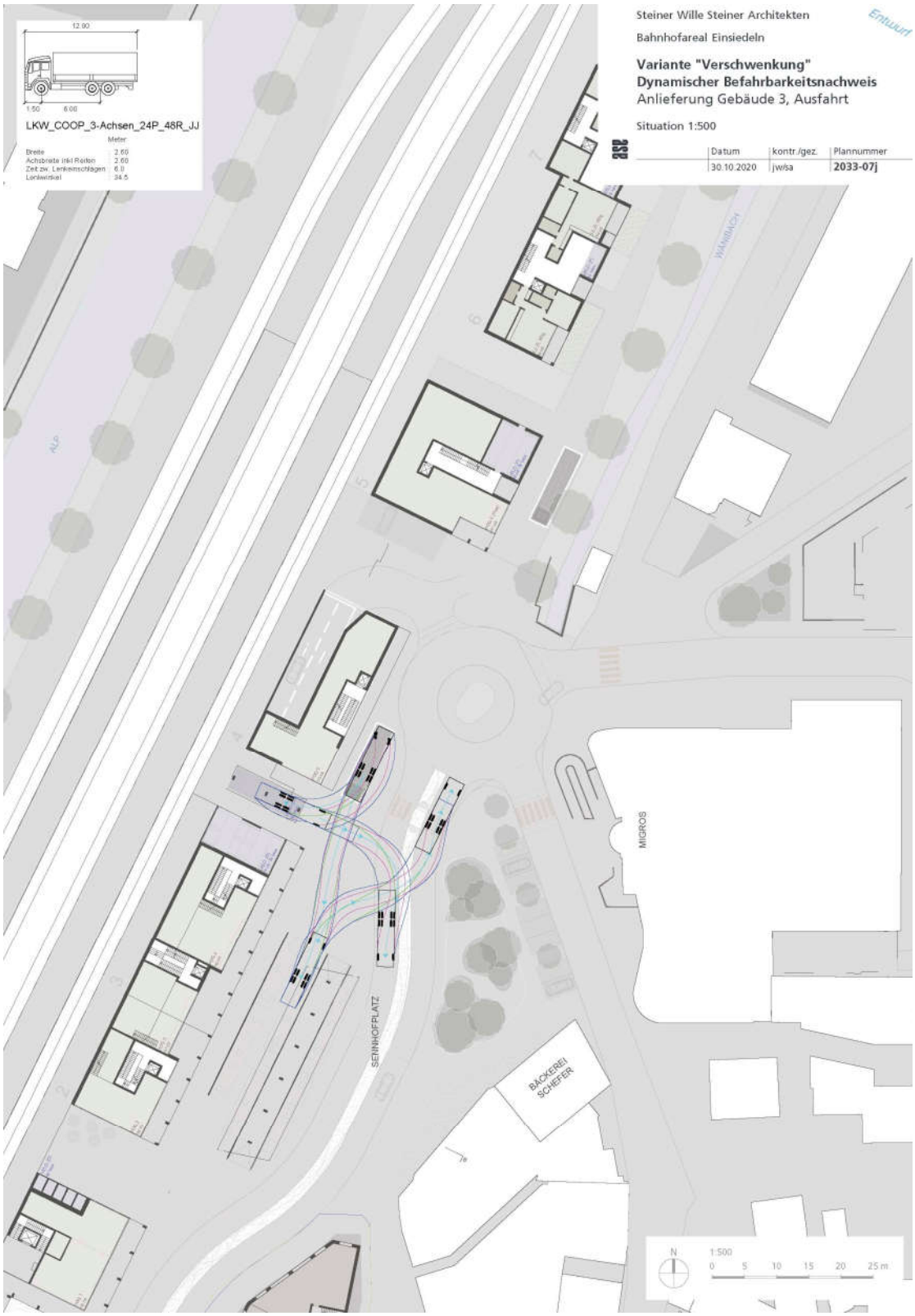


Abbildung 73: Anlieferung Gebäude 3: Ausfahrt

4.5.3 Anlieferung Gebäude 5: LKW

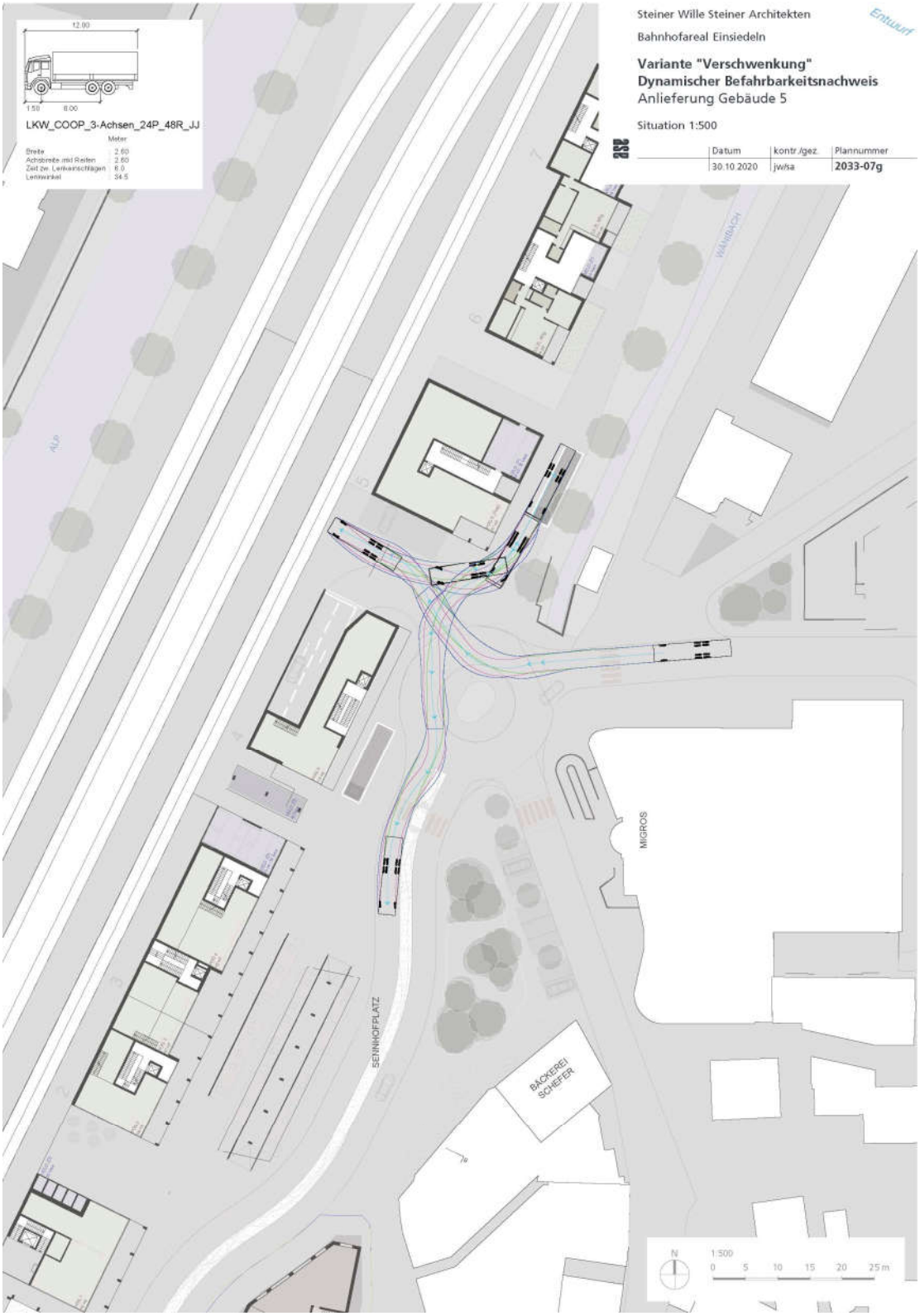


Abbildung 74: Anlieferung Gebäude 5: LKW

4.5.4 Anlieferung Gebäude 5: Sprinter

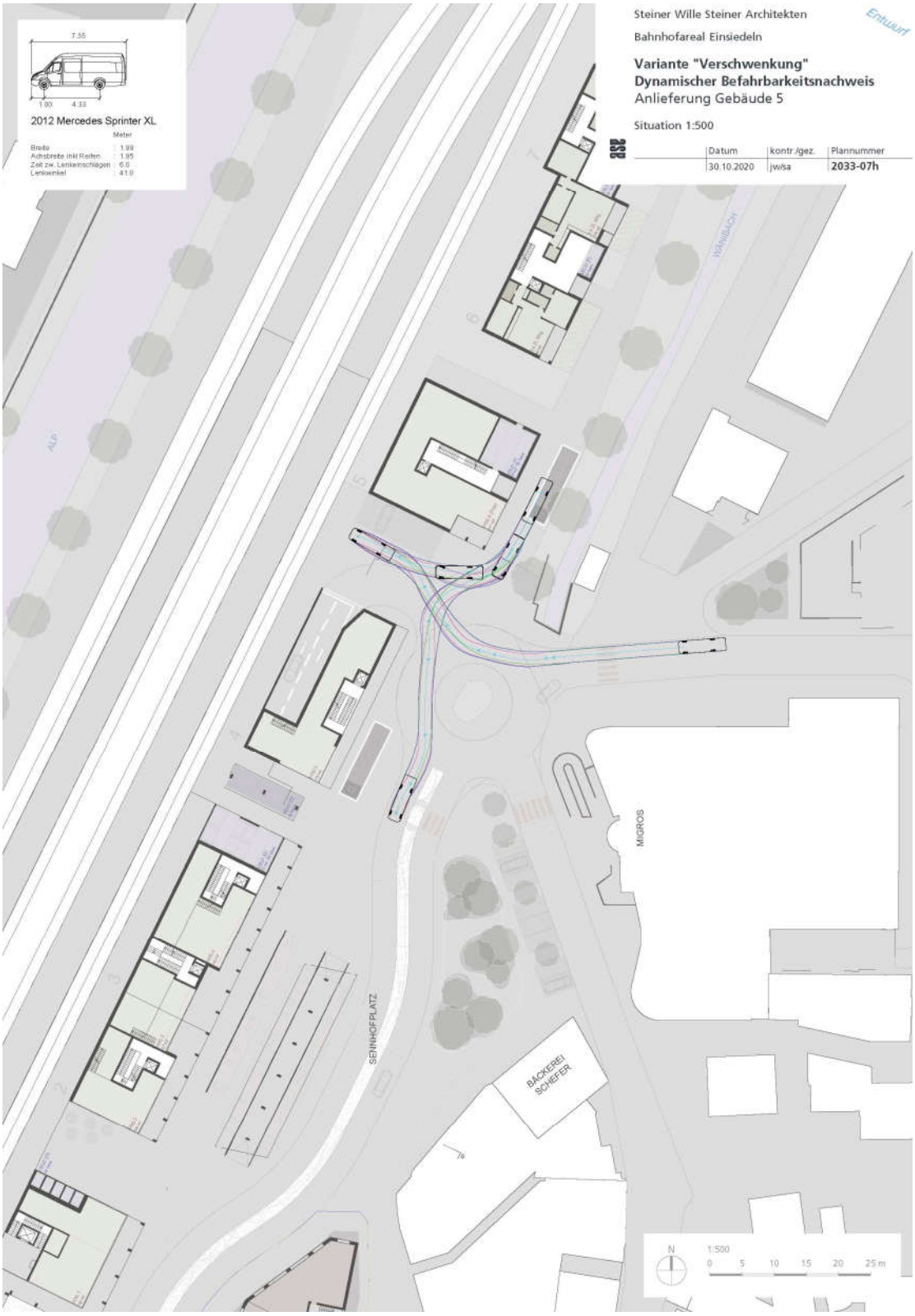


Abbildung 75: Anlieferung Gebäude 5: Sprinter

4.6 Flächenberechnung

4.6.1 Grundrissstudie

LEGENDE

- 4.5 ZI. WOHNUNG
- 3.5 ZI. WOHNUNG
- 2.5 ZI. WOHNUNG
- GEWERBE (BÜROFLÄCHEN)
- PUBLIKUMSORIENTIERTES GEWERBE
- VELOABSTELLANLAGEN

Abbildung 76: Grundrissstudie

4.6.2 Hauptnutzflächen

Abbildung 77: Hauptnutzflächen

4.6.3 Geschossflächen / Aussengeschossflächen

Abbildung 78: Geschossflächen / Aussengeschossflächen

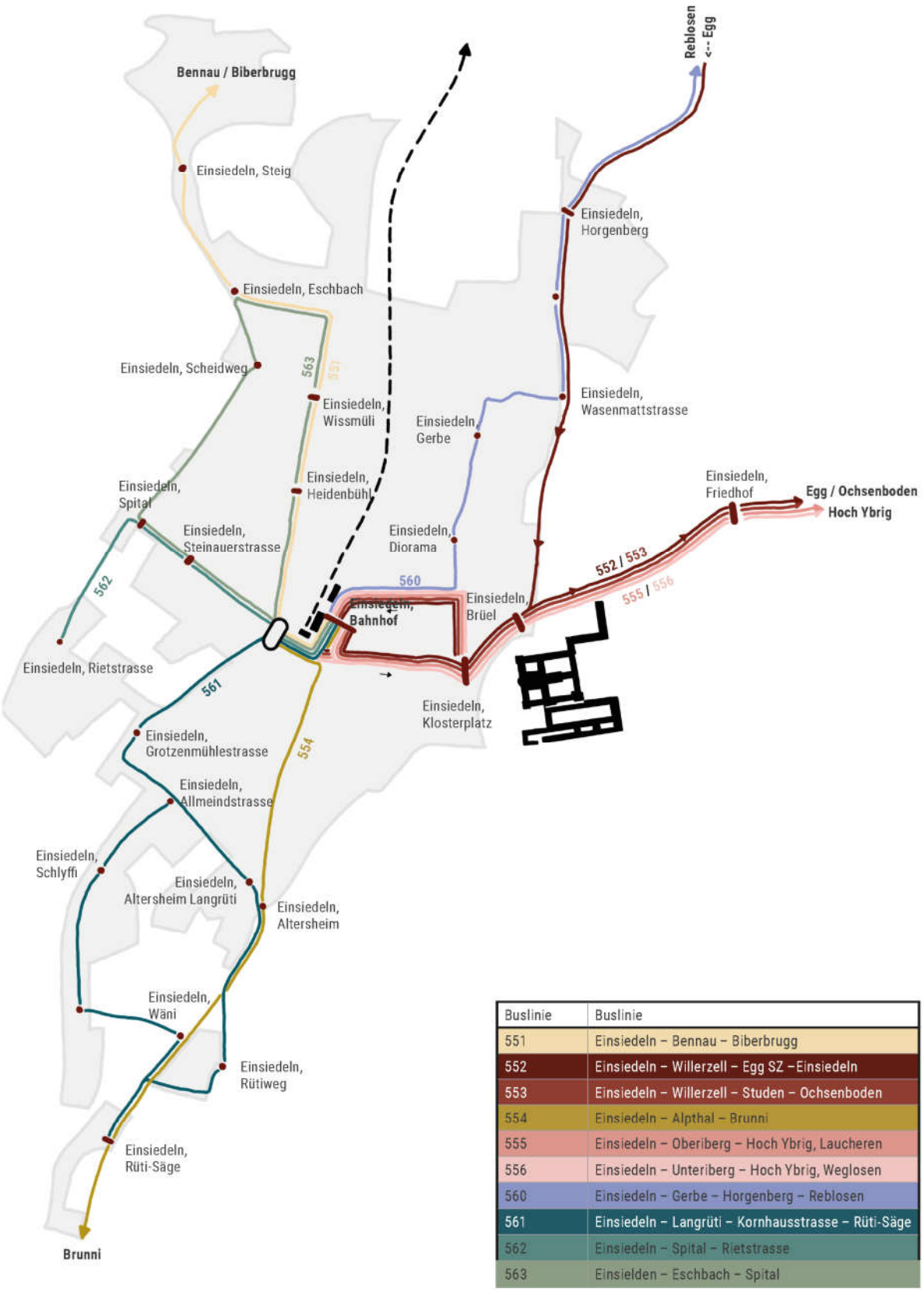
4.7 Vorschlag Landumlegung

Flächennummer	Zugunsten von Parzelle:	Auf Kosten von Parzelle:	Fläche [m2]
A1 = Parz. 3254	A	3254 (Bezirk Einsiedeln)	35.03
A2	646 (Schefer Immobilien)	A / 643	-2.97
A3	A	5652 (Bezirk Einsiedeln)	6.45
A4	A	647 (Bezirk Einsiedeln)	29.96

B1	B	5652 (Bezirk Einsiedeln)	35.76
B2	B	647 (Bezirk Einsiedeln)	79.60
B3	647 (Bezirk Einsiedeln)	B / 641	-131.47

Total			52.36

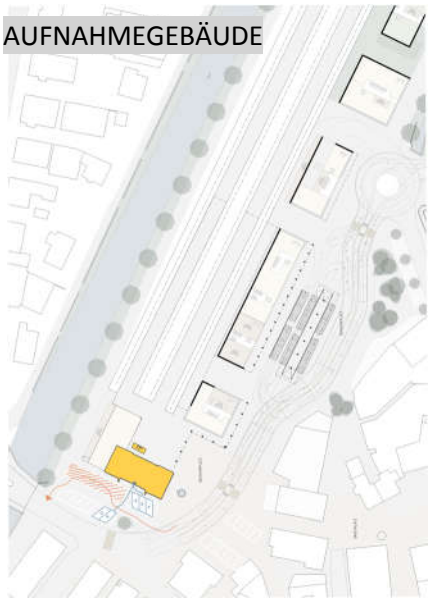
4.8 Buslinienplan Einsiedeln



Buslinie	Buslinie
551	Einsiedeln – Bennau – Biberbrugg
552	Einsiedeln – Willerzell – Egg SZ –Einsiedeln
553	Einsiedeln – Willerzell – Studen – Ochsenboden
554	Einsiedeln – Alpthal – Brunni
555	Einsiedeln – Oberiberg – Hoch Ybrig, Laucheren
556	Einsiedeln – Unteriberg – Hoch Ybrig, Weglosen
560	Einsiedeln – Gerbe – Horgenberg – Reblosen
561	Einsiedeln – Langrüti – Kornhausstrasse – Rüti-Säge
562	Einsiedeln – Spital – Rietstrasse
563	Einsielden – Eschbach – Spital

4.9 Evaluation möglicher POST-Standorte

AUFNAHMEGEBÄUDE



+ Prädestinierte Nutzung (Image)
+ Auffindbarkeit
+ Nahe, ungestörte Anlieferung
+ Nahe Kurzzeitparkplätze
+ Erhöhte Wertschätzung Schutzobjekt durch Wegfall Parkplätze

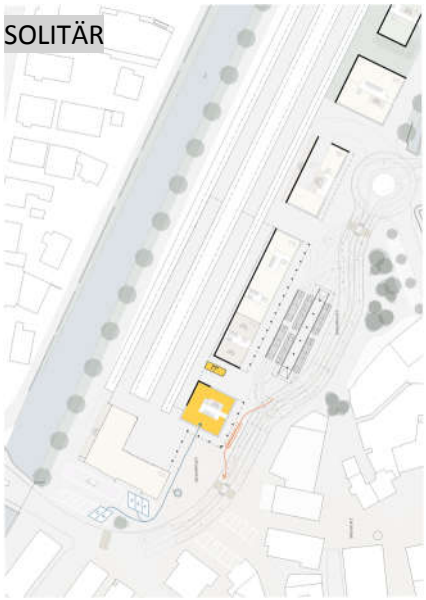
- Umlagerung Migrolino
- Starker Umbau (Flexibilität eingeschränkt)
- Verlust Parkplätze durch Anlieferung
- PickPost Standort?

LÄNGSBAU

+ Optimaler Standort (Fun-Shopping-Zone & Bushaltestelle
+ Anlieferung (autonom und ohne Flächenverlust)
+ Hohe Flexibilität Flächenangebot

- Strassenüberquerung zur Parkierung

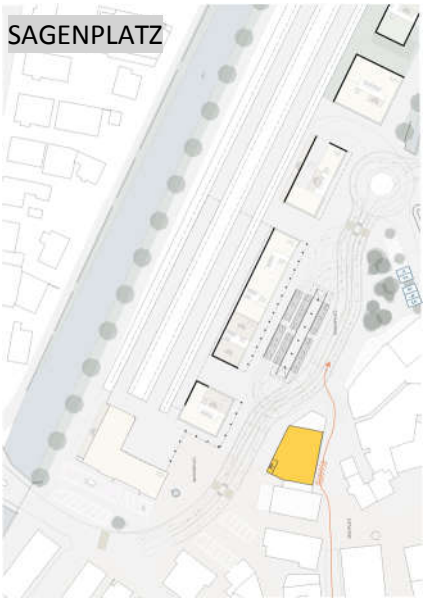
SOLITÄR



+ Auffindbarkeit
+ Nahe Kurzeitparkplätze
+ Optimaler PickPost-Standort

- Wertschöpfungsstärkste EG-Fläche (Keine Wochenend- und Abendnutzung)
- Anlieferung störanfällig

SAGENPLATZ



+ Auffindbarkeit
+ Anlieferung rückwärtig
+ Post als idealer Dauermieter
+ Hohe Flexibilität Flächenangebot

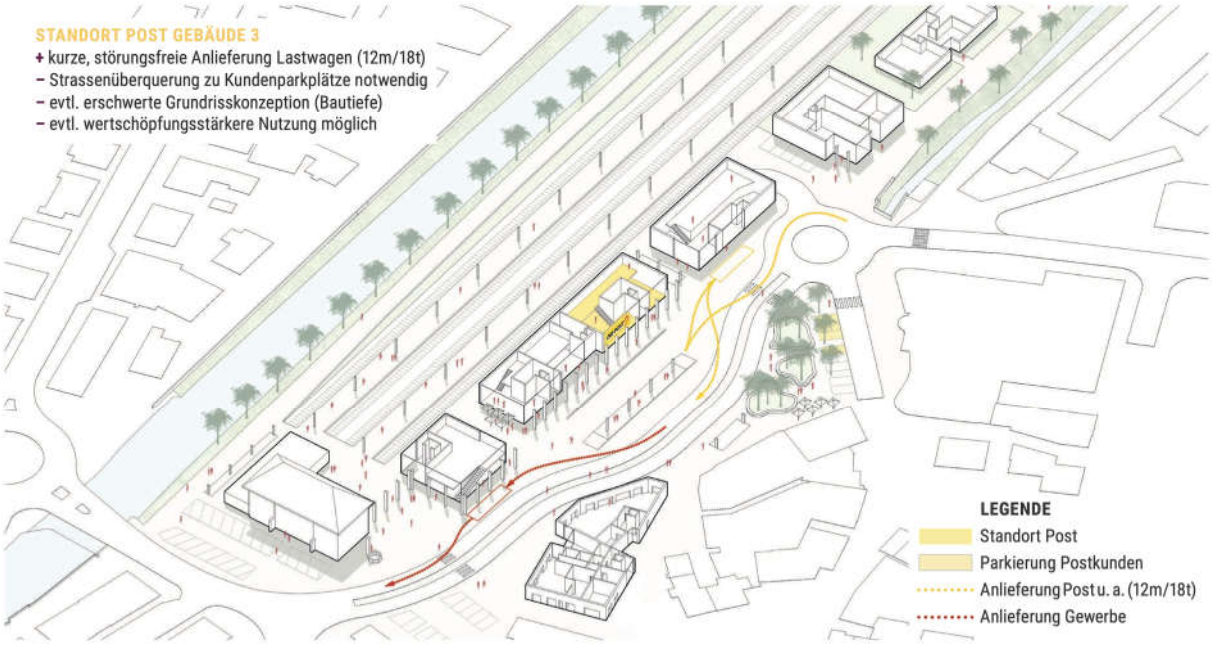
- Eigentümerverhältnisse
- Parkplätze?

STEINER WILLE STEINER ARCHITEKTEN

2 STANDORT POST GEBÄUDE 3

STANDORT POST GEBÄUDE 3

+ kurze, störungsfreie Anlieferung Lastwagen (12m/18t)
– Strassenüberquerung zu Kundenparkplätze notwendig
– evtl. erschwerte Grundrisskonzeption (Bautiefe)
– evtl. wertschöpfungsstärkere Nutzung möglich



21 | 10 | 20

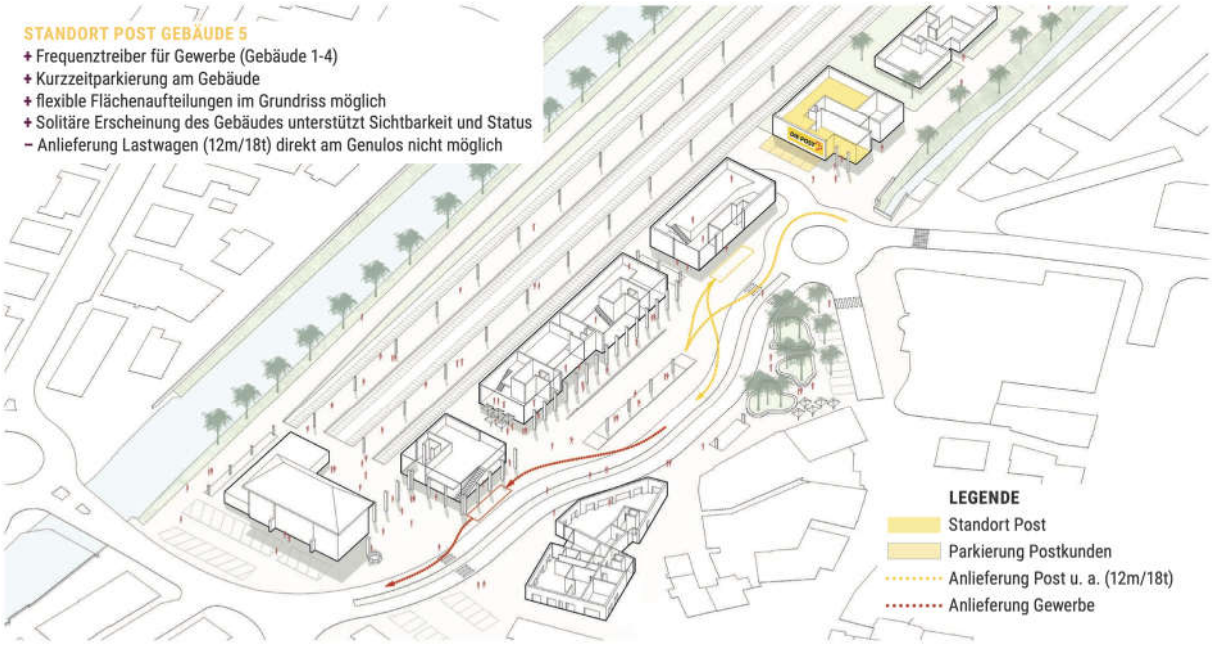
11 | BAHNHOFAREAL EINSIEDELN

STEINER WILLE STEINER ARCHITEKTEN

2 STANDORT POST / ANLIEFERUNG GEBÄUDE 5

STANDORT POST GEBÄUDE 5

+ Frequenztreiber für Gewerbe (Gebäude 1-4)
+ Kurzzeitparkierung am Gebäude
+ flexible Flächenaufteilungen im Grundriss möglich
+ Solitäre Erscheinung des Gebäudes unterstützt Sichtbarkeit und Status
– Anlieferung Lastwagen (12m/18t) direkt am Genulos nicht möglich



21 | 10 | 20

10 | BAHNHOFAREAL EINSIEDELN