
Variantenbeschrieb

16. April 2021

Studie

Bushof | Bahnhofplatz

Bericht für die Mitwirkung

Strittmatter Partner AG

Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43
F: +41 71 222 26 09

info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung

Armin Meier

dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
Raumplaner FSU | REG A
dipl. Wirtschaftsingenieur NDS FH

Fachbearbeitung

Edna Tiedemann (Städtebau)

dipl. Ing. (Uni) Architektur und Stadtplanung FSU

Pascal Zanoni (Verkehr)

BSc FH in Raumplanung

430/028/990/01/300/Ber_210326.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Anlass Ziele	5
1.2	Planungschronologie	5
2	Analyse	6
3	Planungsanspruch	8
3.1	Vorstudie 2009	8
3.2	Studie 2014	9
4	Varianten	11
4.1	Vorstudie 2009	11
4.2	Studie 2014 – sechs Haltekanten	14
4.3	Studie 2014 – acht Haltekanten	24
4.4	Ergänzende Untersuchungen	66
4.5	Ergebnis	67
	Beilage	68

1 Einleitung

1.1 Anlass | Ziele

Das vorliegende Dokument (inkl. beiliegendem Übersichtsplan) wurde für die öffentliche Mitwirkung des Projekts «Bushof / Bahnhofplatz» erarbeitet. Es dient in erster Linie der Information, dem Nachvollzug des Planungsfortschritts und dem Verschaffen eines Überblicks.

1.2 Planungschronologie

Vorstudie 2009

Im Jahr 2009 hat die Metron AG (Brugg) Anordnungsmöglichkeiten für einen neuen Bushof auf der Basis der in Kap. 3.1 enthaltenen Planungsansprüche und -ziele untersucht (vgl. Kap. 4.1). Die Bestlösung der Vorstudie wurde zu einem Bauprojekt weiterentwickelt.

Studie 2014

Mit Stadtratsbeschluss vom 24. März 2013 wurde die Planung wieder aufgenommen. In einem ersten Schritt wurde das Planungsgebiet verkehrlich und ortsbaulich vertieft untersucht (vgl. Kap. 2) sowie die Planungsansprüche bzw. -ziele formuliert (vgl. Kap. 3.2). In einer ersten Phase der Studie ging man von einem Bushof mit sechs Haltekanten aus (vgl. Kap. 4.2), welche in einer zweiten Phase um zwei zusätzliche Haltekanten ergänzt wurden (vgl. Kap. 4.3).

Die Varianten mit acht Haltekanten wurden basierend auf der im Kap. 4.3 enthaltenen Beurteilung bewertet und miteinander verglichen. Aus dem Variantenstudium ging die Variante 4b (Mittelperron Mitte) als Bestlösung hervor. Im Rahmen der Vertiefung dieser Variante wurden die zwei zusätzlichen Haltekanten in der Bahnhofstrasse für eine bessere Orientierung an die Veloabstellanlage verlegt (vgl. Kap. 4.5). Diese leicht modifizierte Variante 4b bildet die Basis für die weiteren Planungsschritte.

Ergänzende Untersuchungen

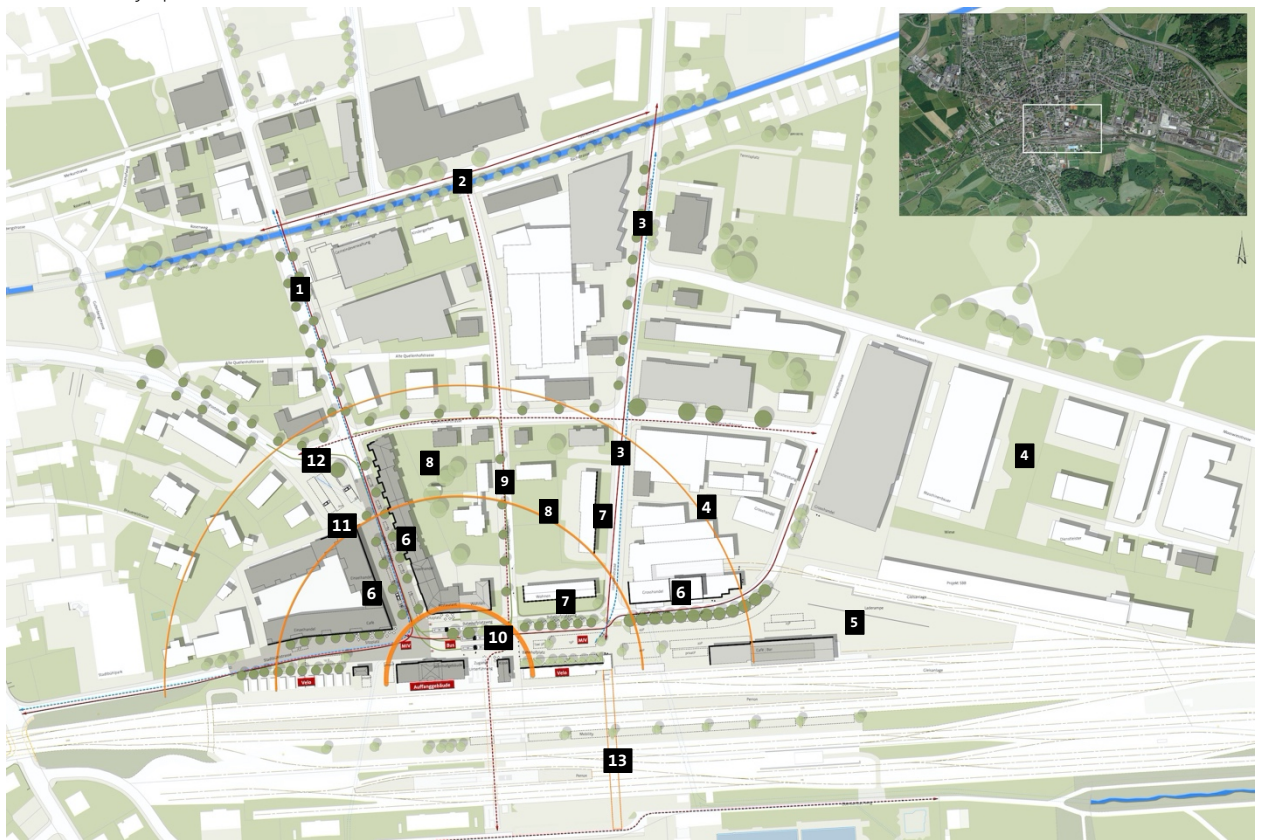
Im Nachgang zum Variantenstudium wurde zusätzlich ein Mittelperron mit separater Zu- und Wegfahrt ohne Sägezahnaufstellung (analog Projekt 2010) untersucht (vgl. Kap. 4.4). Diese Varianten wurden aufgrund ihres grossen Flächenbedarfs und den damit verbundenen Auswirkungen nicht weiterverfolgt.


















2 Analyse

Die verkehrliche und ortsbauliche Analyse hat zu den nachfolgend aufgeführten Ergebnissen geführt. Die Aussagen sind im Analyseplan verortet.

- attraktive, direkte und bepflanzte Fuss- / Velowegverbindung zum Zentrum (Plan-Nr. 1, vgl. nächste Seite);
- Dorfbach trägt zum positiven Stadtbild bei (2);
- Mangelnde Raumqualität durch Industriebauten und fehlende oder schwache Raumkanten, Baumreihen fehlen (3);
- Grossmassstäbliche Industriebauten in Zentrumslage (4);
- Grossräumig versiegelte Fläche > Aufwertungspotenzial (5);
- Prägnante Raumkanten (6);
- Schwache Raumkanten (7);
- Entwicklungspotenzial (8);
- Busverkehr beeinträchtigt Lindenwiesstrasse (9);
- Neuer Bushof «Anker» zum Zentrum, flächig eingeschränkt durch Busse (10);
- Gebäuderückseite ist zum Platz orientiert (11);
- Aufwertungspotenzial Postplatz (12);
- geplante Unterführung für Fuss- und Veloverkehr gemäss Agglomerationsprogramm (13).

Abb. 1 Ausschnitt Analyseplan



Gestaltung		Verkehr	
	Grünflächen		Begegnungszone (Bestand)
	versiegelte Flächen		Bus Fahrrichtung
	stadtbildprägende Gebäude		MIV Fahrrichtung
	Gebäude: neutral		Fussweg / Fuss- und Veloweg
	Gebäude: nicht erhaltenswert		Veloabstellplätze
	Raumkanten: prägend schwach		Parkplätze; öffentlich, privat, Taxi (mit Anzahl)
	Bäume: weniger prägend prägend		Bushaltestelle Fahrverbot MIV
	abnehmende Aufenthaltsqualität und Publikumsintensität		Poller
			Ein- und Ausfahrten

3 Planungsanspruch

3.1 Vorstudie 2009

An die Vorstudie 2009 wurden die nachfolgend aufgeführten Planungsansprüche gestellt.

Bushof

- 1 Gelenkbus (18 Meter);
- 4 Normalbusse (12 Meter);
- 1 Reservekante;
- Spezialfahrten mit Doppelstockbussen (Fussballspiele);
- Wenn möglich fixe Zuordnung der Linien zu Haltekanten • Durchmesserbetrieb ermöglichen;
- Planungshorizont 15-20 Jahre.

Busverkehr | Taxi | Parkierung

- Kurze, komfortable Wege;
- Kompakte Anlage;
- Adäquate Ausstattung und Einrichtung;
- Komfortable Haltestellen und Erreichbarkeit;
- Gute Lesbarkeit bei Fahrzeugen;
- Kurze, direkte Anfahrten;
- Flexible Anordnung Busse bei Störungen ohne Einbusse der Fahrgastfreundlichkeit;
- Anlegemanöver ohne Zwischenräume;
- Minimale Perronbreite von 2.5 Meter;
- Behindertengerechte Gestaltung;
- Mittelfristig kompatibel für Durchmesserlinie;
- Taxistandplätze nahe beim Aufgang SBB;
- Parkierung SBB gewährleisten.

Städtebau | Strassen | Plätze

- Städtebauliche Aufwertung, Platzgestaltung;
- Bäume als wichtige Identitätsmerkmale erhalten;
- Wetterschutzeinrichtung, die sich städtebaulich gut integriert und auf den gewachsenen Strukturen aufbaut;
- Optimaler Anschluss Strassennetz und komfortable Anbindung (Zeit/Geometrie);
- Störungsfreie und ordnungsgemässe Abwicklung aller Verkehrsströme und reibungsloser Betriebsablauf gewährleisten.

3.2 Studie 2014

An die Vorstudie 2014 wurden die nachfolgend aufgeführten Planungsansprüche gestellt.

Bushof

Allgemeines

- Sechs Halteketten: 5 Normalbusse (Postauto, Regiobus), 1 Gelenkbus (VBSG);
- Sowohl separate Zu- als auch Wegfahrt gefordert;
- Einfache, schnelle Orientierung, besonders für Ortsunkundige;
- Standzeiten sind zu ermöglichen;
- Grundsätzlich kann das bestehende Netz so genutzt werden, dass die Busse nicht auf dem Platz wenden müssen.

Anmerkung: Während des Erarbeitungsprozesses wurde die Anforderung nach einer Erweiterbarkeit auf gesamthaft acht Halteketten gestellt. Die in einer ersten Phase erarbeiteten Anordnungsvarianten mit sechs Halteketten wurden deshalb zu Varianten mit acht Halteketten weiterentwickelt.

Anordnungsvarianten | Perimeter

Grundsätzlich sollen möglichst viele Anordnungsvarianten geprüft werden, um eine verlässliche Entscheidungsgrundlage zu erhalten. Der Betrachtungsperimeter umfasst die gesamte Fläche zwischen der Einmündung Stadtbühlstrasse im Westen und der Negrellistrasse im Osten (bestehende Parkplatzanlage).

Perronsplitting

- Es ist zu untersuchen, ob allfällig die Möglichkeit für eine Verteilung der Halteketten besteht. Ein «Splitting» hätte zur Folge, dass teilweise fixe Standplätze zugewiesen werden müssten.
- Mit Blick auf den Fussgänger ist eine kompakte Anlage von Vorteil.

Witterungsschutz

- Der Witterungsschutz soll funktional sein. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:
 - Tauglich für Doppelstockbusse;
 - das Überschleppen der Karosserie ist zu beachten;
 - Je höher das Dach, desto mehr Überhang wird erforderlich (Regenschutz).
- Dessen architektonische Gestalt ist abhängig von der Nähe zum historischen Aufnahmegebäude.

Etappierung

Es dürfen keine Abhängigkeiten geschaffen werden, welche eine separate Umsetzung des Bushofes behindern.

Parkplätze (PP) | P+R

Es sollen möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben bzw. geschaffen werden.

Veloabstellplätze

- Über die Anordnung der gedeckten Veloabstellplätze darf zugunsten einer besseren städtebaulichen Lösung nachgedacht werden.
- Die Anzahl ist ausreichend; eine Erhöhung der Anzahl möglich.

Baumerhalt

Der Baumbestand soll nach Möglichkeit zu erhalten bleiben.

Städtebauliches Umfeld

Hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung muss auf das heutige Umfeld (Kanten, Volumen, Nutzungen etc.) abgestellt werden. Der künftige Bushof kann somit nicht im Hinblick auf eine baldige Entwicklung der umliegenden Areale konzipiert werden, sondern müsste bei mittel- bis langfristigen Änderungen am heutigen Umfeld wieder angepasst werden.

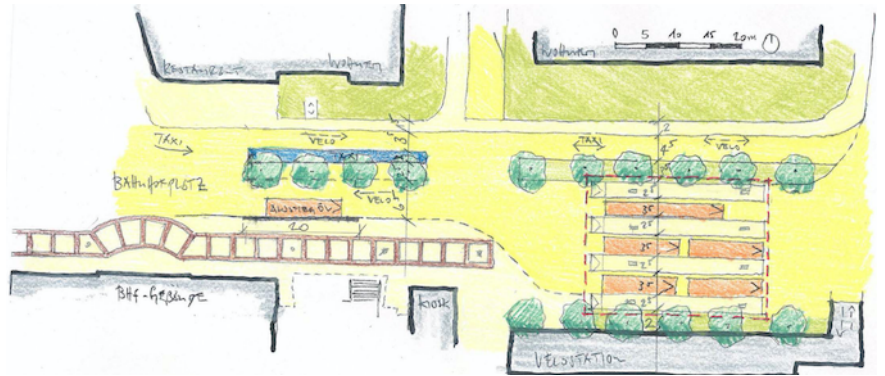
4 Varianten

4.1 Vorstudie 2009

4.1.1 V1 – Terminal

Der Bushof befindet sich östlich des Bahnhofplatzes und besteht aus einzelnen, gleichlangen Haltekannten. Die Reservekannte ist vor dem Bahnhofgebäude vorgesehen.

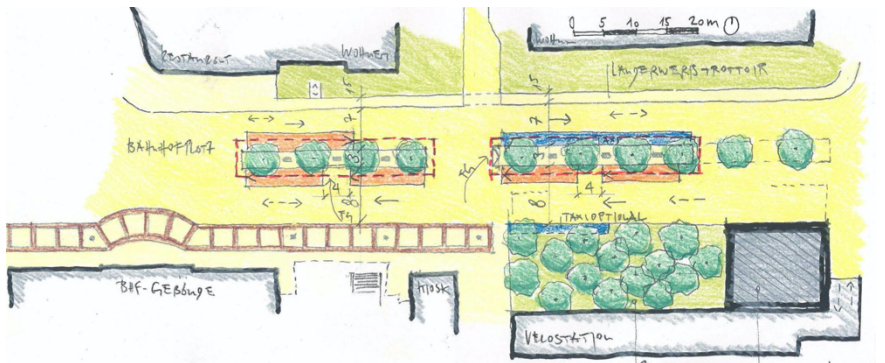
Abb. 2 Skizze der Variante 1



4.1.2 V2 – Mittelperron Bahnhofplatz / Mitte

Der Bushof befindet sich in Mittellage zwischen der Bahnhof- und der Hirschenstrasse. Die sechs Haltekannten sind auf zwei in etwa gleichlange Perrons aufgeteilt. Auf Höhe der Lindenwiesstrasse besteht ein Durchgang für den Fuss- und Veloverkehr.

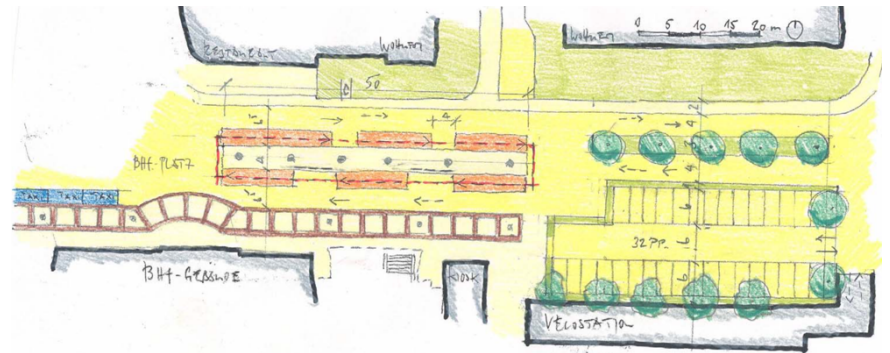
Abb. 3 Skizze der Variante 2



4.1.3 V 3 –Mittelperron Bahnhofplatz kurz

Der Bushof befindet sich auf dem Bahnhofplatz. Die Haltekanten sind linear und kompakt um ein Mittelperron angeordnet. Die Reservekante ist nordwestlich des Bahnhofgebäudes vorgesehen.

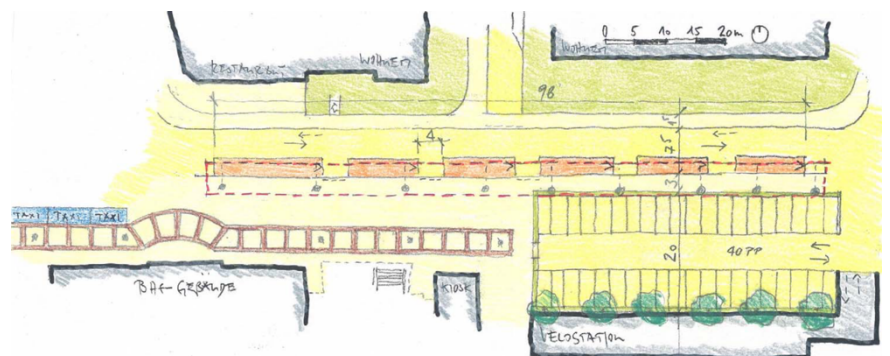
Abb. 4 Skizze der Variante 3



4.1.4 V 4 –Hausperron mit Längsanordnung

Der Bushof mit linear angeordneten Haltekanten befindet sich in südlicher Seitenlage zwischen der Bahnhof- und der Hirschenstrasse. Die Reservekante ist nordwestlich des Bahnhofgebäudes vorgesehen.

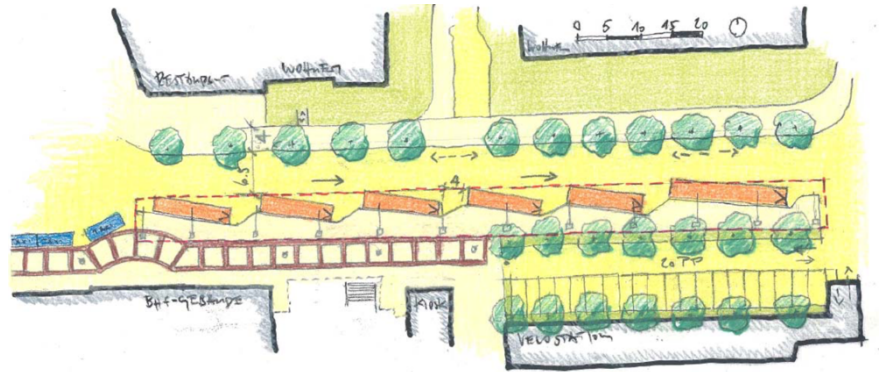
Abb. 5 Skizze der Variante 4



4.1.5 V 5 – Hausperron mit Schräganordnung

Der Bushof mit schräg angeordneten Haltekannten befindet sich in südlicher Seitenlage zwischen der Bahnhof- und der Hirschenstrasse. Die Reservekannte ist nordwestlich des Bahnhofgebäudes vorgesehen.

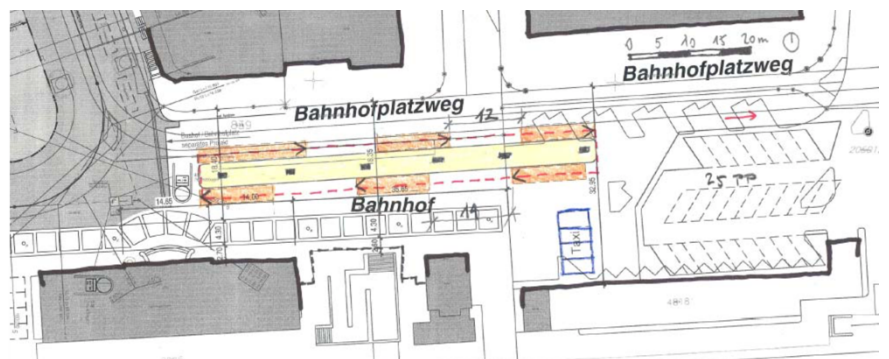
Abb. 6 Skizze der Variante 5



4.1.6 V 6 – Mittelperron Bahnhofplatz lang

Der Bushof befindet sich in Mittellage auf dem Bahnhofplatz. Aufgrund der grösseren Abstände zwischen den einzelnen Haltekannten ist eine separate Wegfahrt möglich.

Abb. 7 Skizze der Variante 6



4.2 Studie 2014 – sechs Haltekanten

4.2.1 V 1a – Hausperron

Kurzbeschreibung

- einseitige, gereichte Anordnung von fünf Haltekanten (HK) für Normalbusse und einer HK für einen Gelenkbus (GB) am Hausperron zwischen Kiosk und BBC
- Zufahrt über die Bahnhofstrasse, Wegfahrt über Hirschenstrasse und Negrellistrasse

Abb. 8 Situationsplan V 1a



Bauliche Konsequenzen

- Abbruch und Verlegen | Neuordnen der gedeckten Veloabstellplätze (VAP)
- Rückbau Stumpengleis
- Teilneuordnung Parkierung

Beurteilung

verkehrlich | funktional

- durch direkte Anordnung am Hausperron = kurze Wege und leichte Orientierung
- direkte, gedeckte Umsteigebeziehung durch Anordnung am Ausgang der neuen PU
- freies Bewegen der Fussgänger (Wunschlinie) zwischen Bahnhofstrasse und mittigem Perronzugang sowie über den gesamten Platz möglich
- gemeinsame Überdachung des Busperrons und der Rampe der neuen östlichen Personenunterführung (PU) möglich
- Anordnung von VAP unter Perrondach (im Osten)

städtebaulich

- Freispielen des gesamten Bahnhofplatzes vor dem historischen Gebäudeensemble sowie der östlich angrenzenden Flächen
- damit mittige Anordnung des Aufnahmegebäudes als südliche Platzkante möglich (Stichwort Symmetrie)
- Minimieren von Störeffekten durch grösstmögliche Entfernung zur nördlichen Bebauung
- Erhalt (und Ausbau) der nördlichen Baumreihe

4.2.2 V 1b – Bahnhofplatzweg

Kurzbeschreibung

- Einseitige, gereichte Anordnung von fünf HK für NB und einer HK für einen GB am Bahnhofplatzweg zwischen Hirschen- und Bahnhofstrasse
- Zufahrt über Hirschenstrasse oder Negrellistrasse, Wegfahrt über die Bahnhofstrasse

Abb. 9 Situationsplan V 1b



Bauliche Konsequenzen

- Teilneuordnung Parkierung
- Entfernen und allfälliger Ersatz nördliche Baumreihe auf betroffenem Abschnitt

Beurteilung

verkehrlich / funktional

- klares Anordnungsprinzip
- gutes Auffinden des Busperrons gegenüber des mittigen PU-Zugangs
- jedoch eingeschränkte Orientierung, da Busse mit Einstiegsseite nach Norden abgewandt stehen
- erschwertes Erreichen des Busperrons: durch die Busse hindurch oder nur jeweils an den Perronenden
- keine direkte Umsteigebeziehung, damit nicht gedecktes Queren des Platzes
- freies Bewegen der Fussgänger zwischen Bahnhofstrasse und mittigem Perronzugang sowie über den Platz möglich
- neue PU Ost hat keinen verbessernden Einfluss auf den Bushof

städtebaulich

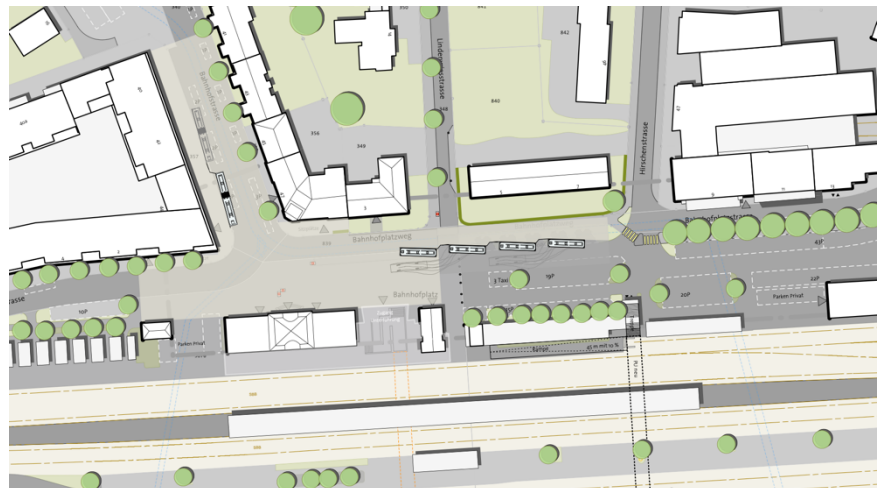
- Haltekanten innerhalb des Platzbereiches wirken als Barriere und schirmen das Restaurant sowie dessen Aussenbestuhlung ab
- dennoch mittige Anordnung des Aufnahmegebäudes als südliche Platzkante möglich (Stichwort Symmetrie)
- Orientieren des Wartebereichs zur nördlichen Bebauung birgt Konfliktpotenzial
- Gesamthafte Perronüberdachung städtebaulich fragwürdig

4.2.3 V 2 – räumliche Trennung

Kurzbeschreibung

- einseitige, gereichte Anordnung mit Trennen der Haltekanten in: vier HK für NB am Bahnhofplatzweg und zwei HK GB in der Bahnhofstrasse
- Zu- und Wegfahren der beiden Bereiche im Gegenverkehr
- vorbehältlich nachvollziehbarer Gruppierungsmöglichkeiten von Buslinien (2 + 4)

Abb. 10 Situationsplans V 2



Bauliche Konsequenzen

- Teilneuordnung Parkierung
- Entfernen und allfälliger Ersatz nördliche Baumreihe auf betroffenem Abschnitt

Beurteilung

verkehrlich | funktional

- für Ortsunkundige weniger klare Anordnung, durch Sichtkontakt vom mittigen PU-Zugang dennoch gut auffindbar
- jedoch eingeschränkte Orientierung, da Busse mit Einstiegsseite nach Norden abgewandt stehen
- erschwertes Erreichen des Busperrons: durch die Busse hindurch oder nur jeweils an den Perronenden
- keine direkte Umsteigebeziehung, damit nicht gedecktes Queren des Platzes
- freies Bewegen der Fussgänger zwischen Bahnhofstrasse und mittigem Perronzugang sowie über den Platz möglich

- neue PU Ost hat keinen verbessernden Einfluss auf den Bushof

städtebaulich

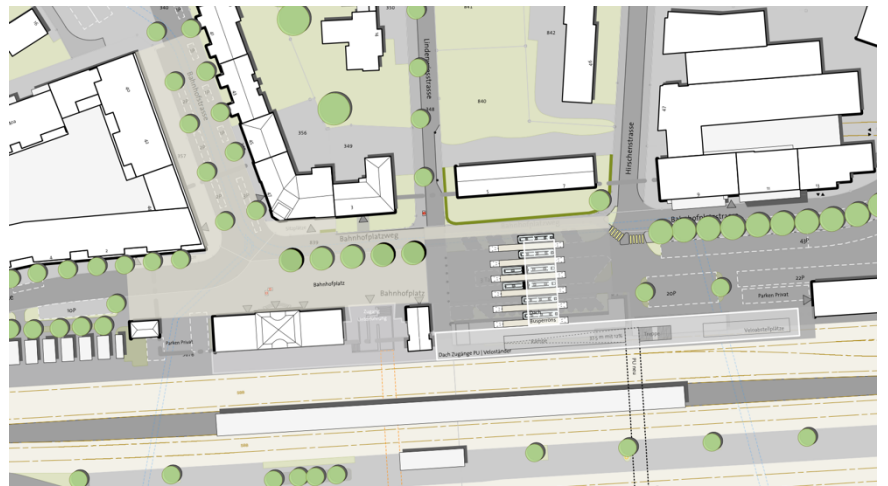
- Freispielen des gesamten Bahnhofplatzes vor dem historischen Gebäudeensemble sowie der östlich angrenzenden Flächen
- damit mittige Anordnung des Aufnahmegebäudes als südliche Platzkante möglich (Stichwort Symmetrie)
- Orientieren des Wartebereichs zur nördlichen Bebauung birgt Konfliktpotenzial
- Gesamthafte Perronüberdachung städtebaulich fragwürdig

4.2.4 V 3 – Terminal

Kurzbeschreibung

- parallele Anordnung von sechs einzelnen, gleichlangen HK östlich des Bahnhofplatzes (Segment: Lindenwies- | Hirschenstrasse)
- Zufahrt von Westen über die Bahnhofstrasse, Wegfahrt über Hirschenstrasse oder Negrellistrasse oder umgekehrt

Abb. 11 Situationsplan V 3



Bauliche Konsequenzen

- Sperren des Bereichs für den MIV und demzufolge Neuordnung der Verkehrsregime im engeren Umfeld
- Abbruch und Verlegen | Neuordnen der gedeckten Veloabstellplätze (VAP)
- Rückbau Stumpengleis Teilneuordnung Parkierung
- Entfernen des Baumbestandes im betroffenen Abschnitt

Beurteilung

verkehrlich | funktional

- klares Anordnungsprinzip
- durch Zusammenhang mit Hausperron = kurze Wege und leichte Orientierung
- schlechte Zugänglichkeit zu den einzelnen Perrons durch Querrichtung und Perronhöhe + 18 cm
- direkte, gedeckte Umsteigebeziehung durch Anordnung am Ausgang der neuen PU
- freies Bewegen der Fussgänger zwischen Bahnhofstrasse und mittigem Perronzugang sowie über den gesamten Platz möglich

städtebaulich

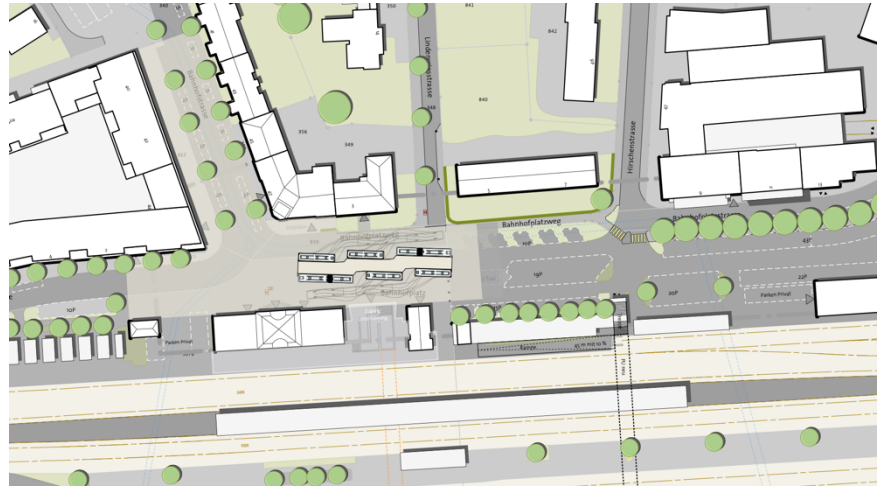
- flächenintensiv
- Querstellung und Dominanz der Anlage wirken als Barriere im Stadtgefüge
- Freispielen des gesamten Bahnhofplatzes vor dem historischen Gebäudeensemble sowie der östlich angrenzenden Flächen
- damit mittige Anordnung des Aufnahmegebäudes als südliche Platzkante möglich (Stichwort Symmetrie)

4.2.5 V 4a – Mittelperron Bahnhofplatz

Kurzbeschreibung

- Anordnung von vier HK für NB und zwei HK für GB am Mittelperron (MP) auf dem Bahnhofplatz
- Zufahrten im Gegenverkehr aus beiden Richtungen

Abb. 12 Situationsplan V 4a



Bauliche Konsequenzen

- Teilneuordnung Parkierung
- Entfernen und allfälliger Ersatz nördliche Baumreihe auf betroffenem Abschnitt

Beurteilung

verkehrlich / funktional

- klares, kompaktes Anordnungsprinzip mit in sich sehr guter Orientierung
- durch Fahrmanöver aber in der Breite flächenintensiv
- kurze Wege und gutes Auffinden durch Lage des Mittelperrons gegenüber der bestehenden PU
- keine direkte Umsteigebeziehung, damit nicht gedecktes Queren des Platzes
- kein Bewegen der Fussgänger in Wunschlinie zwischen Bahnhofstrasse und bestehender PU sowie über den Platz möglich
- neue PU Ost hat keinen verbessernden Einfluss auf den Bushof

städtebaulich

- eigenes Stadtelement | Bauwerk, stört Symmetrie

- MP besetzt | verstellt den Bahnhofplatz und verhindert damit eine Nutzung als Stadtplatz
- wirkt als Barriere, was durch ein Perrondach verstärkt würde
- gesamthafte Perronüberdachung städtebaulich allfällig zu dominant vor dem historischen Ensemble

4.2.6 V 4b – Mittelperron Mitte

Kurzbeschreibung

- Anordnung von vier HK für NB und zwei HK für GB am Mittelperron (MP) östlich des Bahnhofplatzes (Segment: Lindenwies- | Hirschenstrasse)
- Zufahrten im Gegenverkehr aus beiden Richtungen

Abb. 13 Situationsplan V 4b



Bauliche Konsequenzen

- Neuordnung Parkierung im betroffenen Bereich

Beurteilung

verkehrlich | funktional

- klares, kompaktes Anordnungsprinzip mit in sich sehr guter Orientierung
- durch Fahrmanöver in der Breite flächenintensiv
- Busverkehr verläuft im Gegenverkehr über den Bahnhofplatz
- Mit dem Bau einer östlichen LV-Unterführung würde eine direkte Umsteigebeziehung möglich

- freies Bewegen des Langsamverkehrs (Wunschlinie) zwischen Bahnhofstrasse und mittigem Perronzugang sowie über den gesamten Platz möglich

städtebaulich

- Freispielen des gesamten Bahnhofplatzes vor dem historischen Gebäudeensemble sowie der östlich angrenzenden Flächen
- damit mittige Anordnung des Aufnahmegebäudes als südliche Platzkante möglich (Stichwort Symmetrie)
- eigenes Stadtelement | Bauwerk
- Perrondach kann als (untergeordnete) östliche Platzkante wirken
- überwiegender Erhalt des Baumbestandes
- Nähe zu bestehender Bebauung im Norden birgt Konfliktpotenzial

4.2.7 V 4c – Mittelperron BBC

Kurzbeschreibung

- Anordnung von vier HK für NB und zwei HK für GB am Mittelperron (MP) östlich des Bahnhofplatzes (Segment: Lindenwies- | Hirschenstrasse)
- Zufahrten im Gegenverkehr aus beiden Richtungen

Abb. 14 Situationsplan V 4c



Anmerkung

Diese Variante wird nur der Vollständigkeit halber abgebildet. Der Bushof ist aufgrund der mittel- | langfristigen Siedlungs- und Nutzungsstruktur dezentral platziert. Eine Weiterverfolgung dieser Anordnungsmöglichkeit würde erst mit Entwicklung der östlichen Stadtgebiete sinnvoll.

4.3 Studie 2014 – acht Haltekannten

4.3.1 Projekt 2010

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Mittelperron mit linearer Anordnung von sechs Haltekannten für Normalbusse (NB, Fahrzeuglänge: 12 m) und zwei für Gelenkbusse (GB, Fahrzeuglänge: 18.75 m)
- Lage: Zwischen Bahnhof- und Hirschenstrasse mit separater Wegfahrt
- Flächenanspruch (Bushof, inkl. Fahrmanöver, orange Schraffur): Ca. 1'400 m² (abhängig von Perronbreite)

Abb. 15 Fünf Haltekannten für NB plus einer Haltekannte für GB



Abb. 16 Zusätzlich zwei Haltekannten für je einen NB und einen GB



Beurteilung






Verkehr

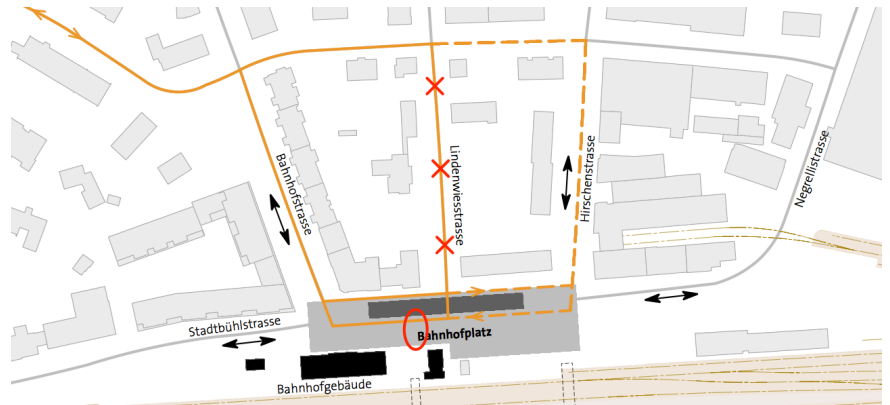
Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> – Zu- und Wegfahrt zum Bushof via Post-, Bahnhof- und die Hirschenstrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: <ul style="list-style-type: none"> -> Mehrweg von ca. 250 m pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 sec pro Kurs (mittlere Geschwindigkeit 20 km/h) – Fussgängerquerung bei Ausgang PU West kann zu Hauptverkehrszeiten zu geringen Wartezeiten führen
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> – Überschneiden der Fahrwege ankommender und abgehender Busse (Fahrbahnwechsel)
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> – Beidseitige Anfahrbarkeit der Haltekanten erleichtert Einführung von Durchmesserlinien (keine Umwegfahrten)
Erweiterung auf acht Haltekanten Gefässgrössen	<ul style="list-style-type: none"> – Erweiterung auf acht Haltekanten innerhalb des bestehenden Haltestellenkörpers möglich (keine separate Zufahrt) – Gewisser Handlungsspielraum bei der Anpassung der Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vorhanden

Abb. 17 Schema Busbetrieb

Legende:

-  Heutige Linienführung
-  Mögliche künftige Linienführung (Zu- und Wegfahrt via Poststrasse)
-  Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz
-  Strassenabschnitt nicht mit dem Bus befahrbar
-  Beeinträchtigung | Konflikt des Busverkehrs

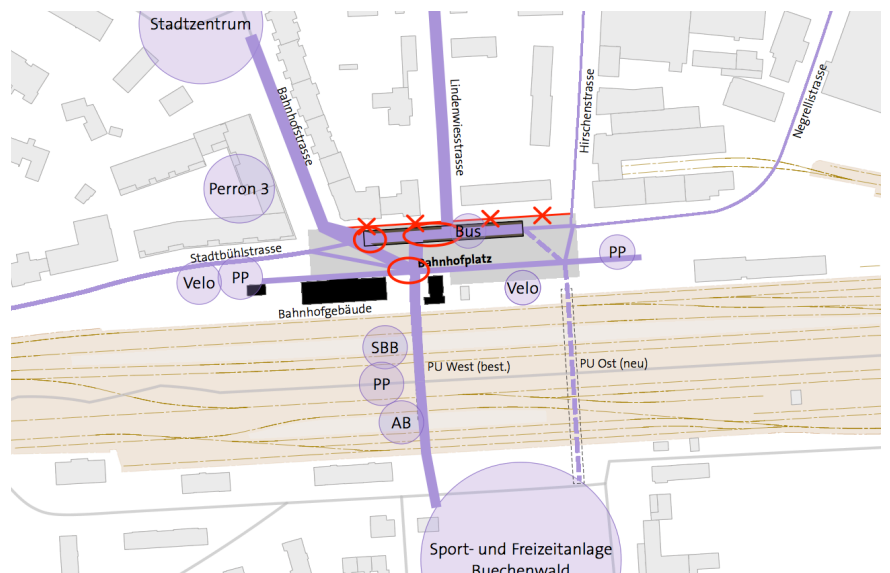


ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte, nicht gedeckte Umsteigewege von Ausgang PU (West) zu den Haltekannten (Distanz ca. 40 – 50m) – Mittelperron erfordert ein Queren der Verkehrsfläche (Bus) – Erreichbarkeit des Busperrons mittels Rampen: mittig oder jeweils an den Perronenden möglich – Anmerkung zur Erweiterung: Erschwerte Erreichbarkeit des Busperrons, da mittige Rampe entfällt
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Logik der Wegfahrt für den ortsunkundigen ÖV-Benützer nicht bei allen Linien nachvollziehbar – Gute Sichtbarkeit des Bushofs von allen Zugängen zum Bahnhofplatz – Gute visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze einzelner Linien durch die kompakte Anordnung
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Perron mit Mindestbreite von 4m, Verbreiterung möglich, jedoch mit weiterer Einschränkung des Bewegungsspielraums beim Ausgang PU (West) – Gute Einsehbarkeit der Haltekannten erhöht die soziale Sicherheit
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Kein Bewegen der Fussgänger in Wunschlinie zwischen Bahnhofstrasse und bestehender PU sowie über den Bahnhofplatz möglich, Fussgänger bewegen sich in Randlage des Bahnhofplatzes – Unterbruch der direkten Wegbeziehung Lindenwiesstrasse – Ausgang PU (West) – Aufhebung der Fusswegverbindung Bahnhofplatzweg, Ersatzverbindung via Haltekannten – Kaum verbleibender Bewegungsspielraum zwischen Ausgang PU (West) und Verkehrsraum des Bushofs – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Fussgänger auf dem Bahnhofplatz

Abb. 18 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

- Legende:
- Wunschlinien Fussgänger (Linienstärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
 - - - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost
 - ⊗ Beeinträchtigung | Konflikt des Fussverkehrs
 - Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld



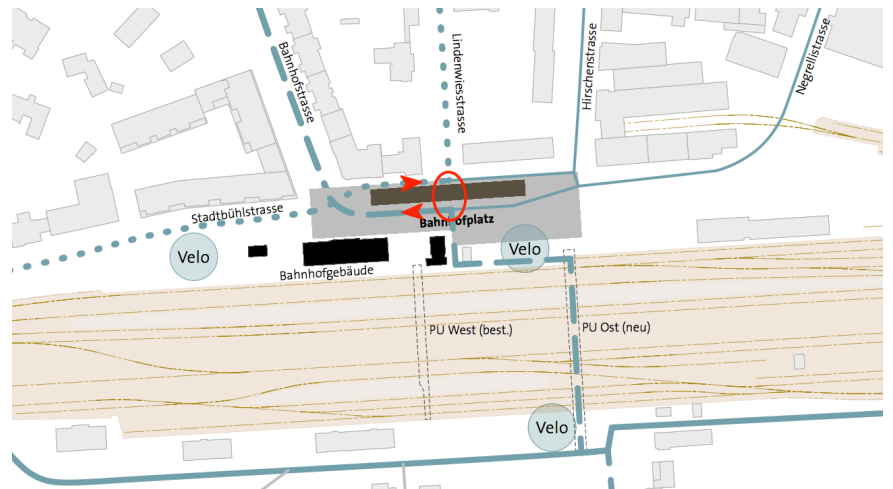
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Veloführung auf Bahnhofplatz im Linksverkehr, erschwert Nachvollziehbarkeit für ortsunkundige Velofahrer und mindert dadurch die Verkehrssicherheit – Keine direkte Wegbeziehung von der Rampe PU (Ost) zu den westlich und nördlich gelegenen Strassen – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Velofahrer auf dem Bahnhofplatz
Gedekte Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der gedeckten Veloabstellplätze am heutigen Standort

Abb. 19 Schema Veloverkehr

Legende:

- Kantonale | lokale Veloroute
- - - Neubau kantonale Veloroute
- · · · · Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
- ➔ Beeinträchtigung | Konflikt des Veloverkehrs
- Gedekte Veloabstellplätze

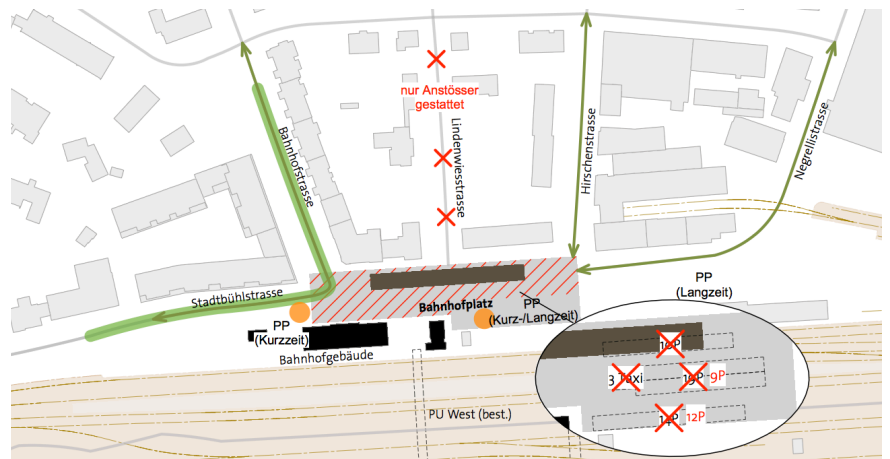


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> – Zufahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu Kurzzeitparkplätzen – Zufahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu Kurz- und Langzeitparkplätzen – Bahnhofplatz sowie östliche Teilfläche für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> – Aufheben der zehn Langzeitparkplätze entlang dem Bahnhofplatzweg – Aufheben ca. der Hälfte der 19 Langzeitparkplätze in Mittellage auf dem Bahnhofplatz

Abb. 20 Schema MIV

- Legende:
- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Begegnungszone
 - Gesperrt für den MIV
 - Möglicher Ersatzstandort für Taxistellplätze
 - Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 20 Parkplätze und 3 Taxistellplätze sind am best. Standort aufzulösen)



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Aufheben der Taxistellplätze am bestehenden Standort – Ersatzfläche westlich des Aufnahmegebäudes oder östlich des Kioskgebäudes
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Beeinträchtigung

Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Eigenständiges Stadtelement Bauwerk – Stört die Platzsymmetrie und das historische Gebäudeensemble – Verstellt den direkten optischen Bezug zwischen PU Ausgang (West) und Platz Bahnhofstrasse
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Mittelperron besetzt den östlichen Teil des Bahnhofplatzes – Mit Ausdehnung nach Westen fast bis zur Bahnhofstrasse wird die Restaurantnutzung (Aussenbestuhlung) vom Platz abgehängt und die mögliche Platzfläche reduziert – Wirkt als Barriere im Platz, was durch ein Perrondach verstärkt würde (= keine Platzwirkung)
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Bushof prägt wesentlich das Stadtbild im nördlichen Bahnhofumfeld – Mit zurückhaltender Gestaltung kann die Wirkung reduziert werden.
Nutzungssynergien	<ul style="list-style-type: none"> – Keine
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Licht- und Lärmemissionen beeinträchtigen die nördliche Bebauung – Busse verkehren direkt vor der südlichen Parzellengrenze
Flächenanspruch Bushof	<ul style="list-style-type: none"> – Nimmt inkl. Fahrmanöver fast die gesamte Breite zwischen nördlichen, privaten Parzellengrenzen und Ausgang PU (West) Bahnhofgebäude in Anspruch
Erhalt Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> – Verlust der nördlichen Baumreihe – Ersatz auf dem Busperron

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	<ul style="list-style-type: none"> – Nähe zu nördlichen Privatparzellen Bebauung birgt Konfliktpotential
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Aufheben Bahnhofplatzweg
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Auswirkungen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> – Zusatzkosten für spezielle Dachkonstruktion mit Dachöffnungen für Bäume – Keine Zusatzkosten für spätere Erweiterung

4.3.2 V 1a – Hausperron

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Einseitige, gereichte Anordnung von fünf Haltekanten für NB und einer Haltekante für einen GB
- Lage: Parallel am Hausperron zwischen Kiosk und BBC mit separater Zu- und Wegfahrt
- Erweiterung: Am Bahnhofplatzweg; zwei Haltekanten für GB (oder kleiner) mit separater Zu- und Wegfahrt
- Flächenanspruch: Ca. 1'700 m²

Abb. 21 Fünf Haltekanten für NB plus eine Haltekante für GB



Abb. 22 Zusätzlich zwei Haltekanten für GB (oder kleiner)



Beurteilung





Verkehr

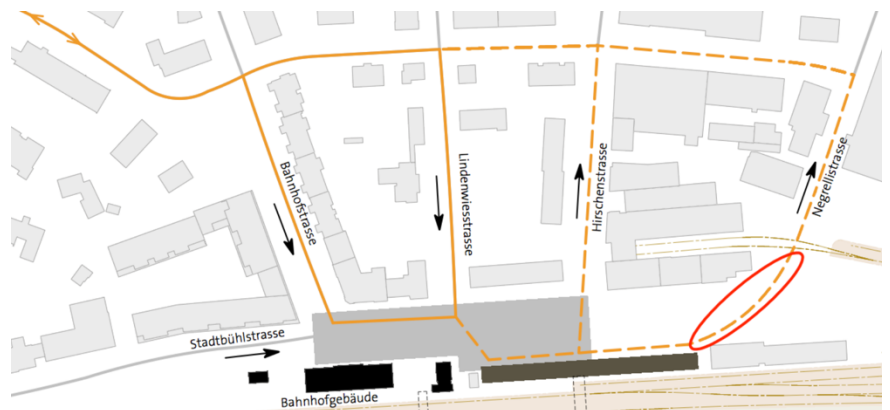
Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> – Zufahrt weiterhin via Post- und Bahnhofstrasse, Wegfahrt via Hirschen- oder Negrellistrasse in die Poststrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: <ul style="list-style-type: none"> -> Mehrweg von ca. 250 bzw. 450 m pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 bzw. 80 sec pro Kurs (Durchschnittsgeschwindigkeit 20 km/h) – Wegfahrt der Busse im Mischverkehr mit dem MIV über die Parkplatzfläche vor dem BBC könnte zu geringen Fahrzeiterhöhungen führen.
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> – Durchmesserlinien aus der Negrelli- und Hirschenstrasse würden Zusatzschleufe fahren
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> – Einrichtungsverkehr der Halteketten bedeutet für die Einführung von Durchmesserlinien Umwegfahrten – Bei der Erweiterung auf acht Halteketten sind Durchmesserlinien ohne Umwegfahrten möglich
Erweiterung auf acht Halteketten Gefässgrössen	<ul style="list-style-type: none"> – Zwei zusätzliche Halteketten sind nördlich gegenüber am Bahnhofplatzweg mit eigenem Perron möglich – Aufstellsystem «Sägezahn» gibt Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vor

Abb. 23 Schema Busbetrieb

Legende:

-  Heutige Linienführung
-  Mögliche künftige Linienführung
-  Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz
-  Beeinträchtigung | Konflikt des Busverkehrs



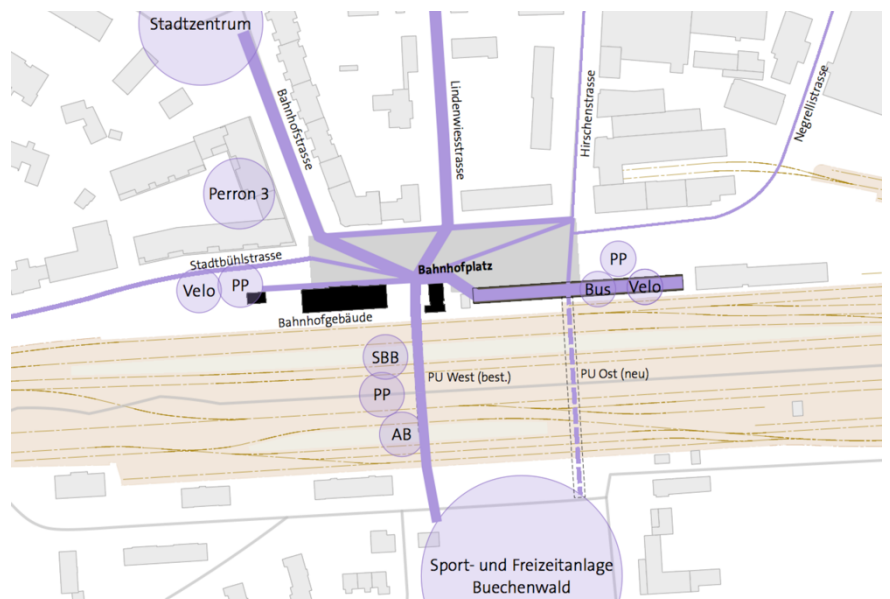
ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte Umsteigebeziehung vom Hausperron (Bahn) Ausgang PU zum Busperron – Sicheres und gedecktes Erreichen der Bushaltekannten von Ausgang PU – Teils längere Umsteigewege von bestehender PU (West) zu den Bushaltekannten (Distanz ca. 30 – 100m) – Anmerkung zur Erweiterung: Keine direkte Umsteigebeziehung zu den zwei zusätzlichen Haltekannten
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Haltekannten nur im Einrichtungsverkehr anfahrbar, erschwert die Logik der Wegfahrt für den ortsunkundigen ÖV- Nutzer (wie heute) – Sichtbeziehung von Ausgang PU (West) zu den Haltekannten nur bedingt vorhanden – Gute visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze einzelner Linien durch lineare Anordnung der Haltekannten – Anmerkung zur Erweiterung: Getrennte Anordnung erschwert die Orientierung für den ÖV-Nutzer
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Perronbreite variabel, grosszügige Dimensionierung sinnvoll und möglich für Nutzung als Buskante, SBB-Hausperron und Längsverbindungsachse für den LV
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Freies Bewegen (Wunschlinie) zwischen Bahnhofstrasse und PU (West) sowie über den gesamten Platz möglich – Randlage des Bushofs erhöht die Übersichtlichkeit für den Fussgänger auf dem Bahnhofplatz – Direkte, barrierefreie und sichere Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und Quellen – PU (Ost) zwischen den Bussen hindurch oder jeweils über die Perronenden erreichbar

Abb. 24 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

Legende:

- Wunschlinien Fussgänger (Linienstärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
- - - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost
- Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld



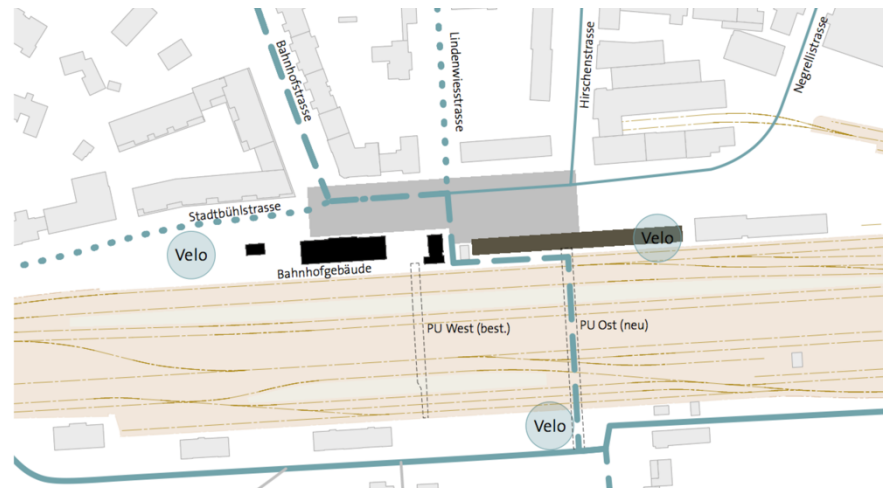
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	– Direkte, hindernisfreie und sichere Anbindung ans übergeordnete Velowegnetz
Gedeckte Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Teilersatz von Veloabstellplätzen unter Busperrondach, =sehr kurze Wege zu den Bussen, längere Wege zu Ausgang PU (West) – Neuer Standort der Veloabstellanlage zwischen Busperron und Gleisanlage (geringer Mehrweg) – Ohne PU (Ost) viel Platz für Velo unter Perrondach vorhanden (Interimslösung)

Abb. 25 Schema Veloverkehr

Legende:

- Kantonale | lokale Veloroute
- - - Neubau kantonale Veloroute
- ⋯ Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
- Gedeckte Veloabstellplätze

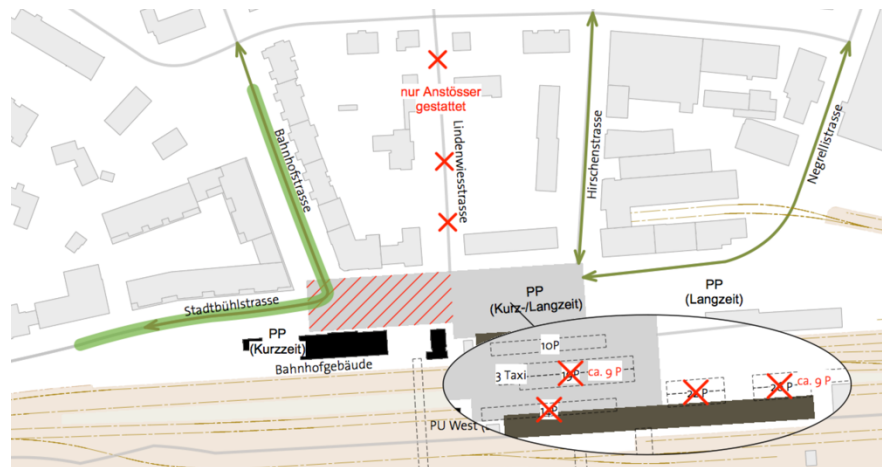


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu westlichen Kurzzeitparkplätzen - Zu- und Wegfahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu östlichen Langzeitparkplätzen - Bahnhofplatz bis Lindenstrasse für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben der 14 Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofplatz - Aufheben von 35 Langzeitparkplätzen und vier SBB Personal Parkplätzen östlich des Bahnhofplatzes - Kein gleichwertiger Ersatz auf nördlicher Bahnhofseite vorhanden

Abb. 26 Schema MIV

- Legende:
- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Begegnungszone
 - Gesperrt für den MIV
 - Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 49 Parkplätze sind am best. Standort aufzulösen)
 - nur Anstösser gestattet



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	- Keine Verlegung der Taxistellplätze notwendig
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	- Keine Beeinträchtigung

Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Freistellen des historischen Gebäudeensembles (südliche Platzkante) – Bahnhofstrasse trifft mittig auf den Bahnhofplatz (Stichwort: Symmetrie auf Aufnahmegebäude) – Bushof folgt Linearität der Gleisanlagen, des Bahnperrendachs, etc. und fügt sich somit gut in die bestehende Baustruktur ein – Direkter optischer Bezug zwischen PU Ausgang und Platz Bahnhofstrasse vorhanden
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Freispielen der Platzfläche vor dem historischen Gebäudeensemble – Erlaubt die Nutzung des Bahnhofplatzes als Stadtplatz
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Potential für einen repräsentativen, grosszügigen Bahnhofplatz vorhanden – Ermöglicht Aufwertung östlicher Teilbereich Hausperron durch Anordnung publikums-wirksamer Nutzung (Bushof)
Nutzungssynergien	<ul style="list-style-type: none"> – Direkter ÖV-Bezug: Hausperron = Busperron – Gemeinsame Überdachung Busperron, Rampe PU (Ost) und Veloabstellplätze möglich – Durch Randlage verbleibt ein hoher Spielraum für weitere Nutzungen
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Keine besonderen Konflikte
Flächenanspruch Bushof	<ul style="list-style-type: none"> – Gering (Hausperron = Busperron)
Erhalt Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> – Überwiegender Erhalt des Baumbestandes im nördlichen Bereich

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	<ul style="list-style-type: none"> – Minimieren von Störeffekten durch grösstmögliche Entfernung zur nördlichen Bebauung
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Bei PU (Ost) zusätzliche Verbesserung der Erreichbarkeit
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	<ul style="list-style-type: none"> – Abbruch und Verlagerung der gedeckten Veloabstellanlage, Rückbau Stumpengleis
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> – Zusatzkosten durch Abbruch, Ersatz- und Neubauten

4.3.3 V 1b – Bahnhofplatzweg

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Einseitige, gereichte Anordnung von fünf Haltekanten für NB und einer Haltekante für einen GB
- Lage: Am Bahnhofplatzweg zwischen Hirschen- und Bahnhofstrasse mit separater Zu- und Wegfahrt
- Erweiterung: An der Bahnhofstrasse, vor dem Perron 5; zwei Haltekanten für GB mit separater Zu- und Wegfahrt
- Flächenanspruch: Ca. 1'700 m²

Abb. 27 Fünf Haltekanten für NB plus eine Haltekante für GB



Abb. 29 Zusätzlich zwei Haltekanten für GB (oder kleiner)



Beurteilung






Verkehr

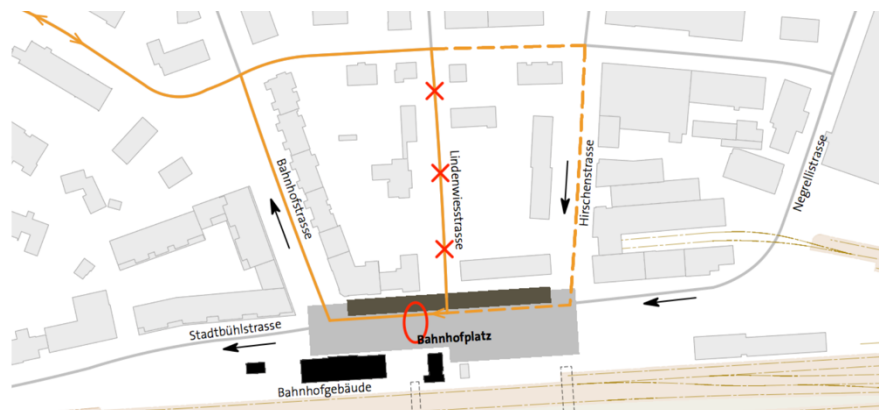
Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> – Zufahrt der Busse via Post- und Hirschenstrasse, Wegfahrt der Busse via Bahnhof- in die Poststrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: <ul style="list-style-type: none"> -> Mehrweg von ca. 250 m pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 sec pro Kurs (Durchschnittsgeschwindigkeit 20 km/h) – Fussgängerquerung bei Ausgang PU (West) kann zu Hauptverkehrszeiten zu geringen Wartezeiten führen
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> – Einrichtungsverkehr der Haltekanten bedeutet für die Einführung von Durchmesserlinien Umwegfahrten – Durchmesserlinien aus der Stadtbühl- und Bahnhofstrasse müssen Zusatzschleufe fahren
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> – Einseitige Anfahrbarkeit der Haltekanten erschwert die Einführung von Durchmesserlinien (=Umwegfahrten)
Erweiterung auf acht Haltekanten Gefässgrössen	<ul style="list-style-type: none"> – Zwei zusätzliche Haltekanten sind im südlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse mit eigenem Perron möglich – Aufstellsystem "Sägezahn" gibt Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vor

Abb. 30 Schema Busbetrieb

Legende:

-  Heutige Linienführung
-  Mögliche künftige Linienführung (Zu- und Wegfahrt via Poststrasse)
-  Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz
-  Strassenabschnitt nicht mit dem Bus befahrbar
-  Beeinträchtigung | Konflikt des Busverkehrs

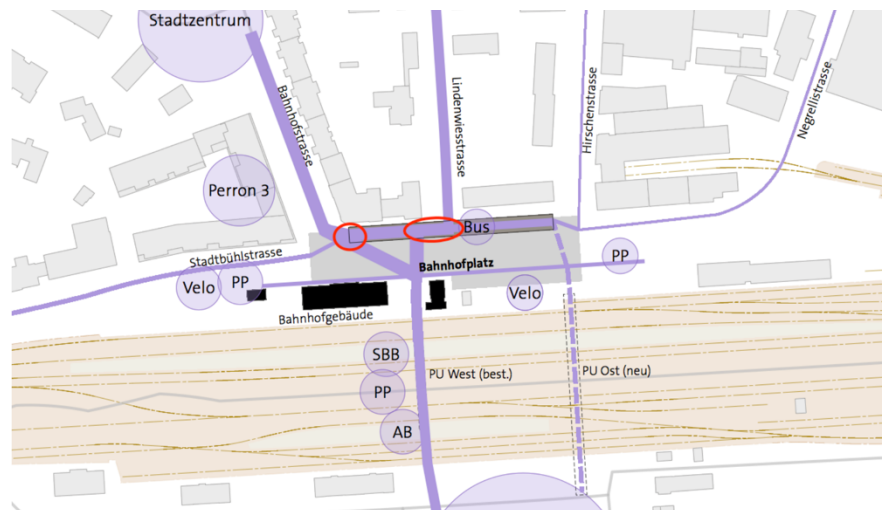


ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte, nicht gedeckte Umsteigewege von PU (West) durch Lage der Haltestelle am nördlichen Platzrand (Distanz ca. 40 – 90m) – Queren der Verkehrsflächen (Bus) notwendig (Sicherheit aufgrund guter Übersichtlichkeit gegeben) – Zutritt zum Busperron zwischen den Bussen oder jeweils an den Perronenden (Mehrweg) – Anmerkung zur Erweiterung: Längere Umsteigewege zu den zwei zusätzlichen Haltekanten
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Haltekanten nur in eine Richtung befahrbar (Gegenrichtung zu heute), erschwert die Logik der Wegfahrt für den ortsunkundigen ÖV-Benutzer – Gute Sichtbarkeit der Haltekanten von den Zugängen zum Bahnhofplatz insbesondere von Ausgang PU (West) – Orientierung über Fahrtrichtungen perronseitig, da Busse mit Einstiegsseite nach Norden abgewandt stehen – Gute visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze einzelner Linien durch lineare Anordnung der Haltekanten – Anmerkung zur Erweiterung: getrennte Anordnung erschwert die Orientierung für den ÖV-Nutzer
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Da vermutlich keine Gesamtüberdachung möglich ist, reduzierte gedeckte Wartebereiche – Perronbreite variabel, je nach Gestaltung und Einbezug Bahnhofplatzweg ist eine grosszügige Dimensionierung möglich und sinnvoll
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Wegbeziehung Lindenwiesstrasse – Ausgang PU (West) über Busperron – Ansonsten direkte, barrierefreie und relativ sichere Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und Quellen – Sichere und übersichtliche Fussgängerführung im südlichen Bahnhofplatzbereich

Abb. 31 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

- Legende:
- Wunschlinien Fussgänger (Linienstärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
 - - - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost
 - Beeinträchtigung | Konflikt des Fussverkehrs
 - Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld



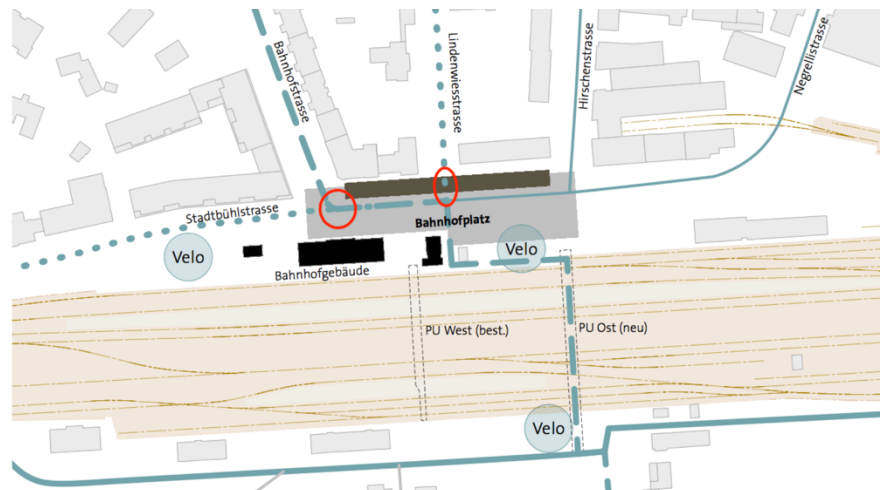
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Unterbruch der Wegbeziehung Lindenwiesstrasse – Bahnhofplatz – Ansonsten direkte, barrierefreie und sichere Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und Quellen – Erschwerte Übersichtlichkeit im Bereich Ecke Bahnhofplatz – Bahnhofstrasse
Gedekte Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der gedeckten Veloabstellplätze am heutigen Standort

Abb. 32 Schema Veloverkehr

Legende:

- Kantonale | lokale Veloroute
- - - Neubau kantonale Veloroute
- ⋯ Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
- Beeinträchtigung | Konflikt des Veloverkehrs
- Gedeckte Veloabstellplätze

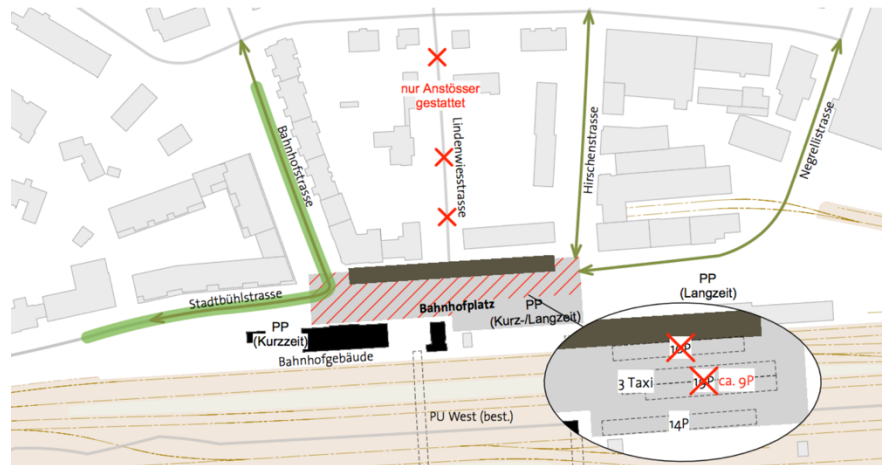


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu westlichen Kurzzeitparkplätzen - Zu- und Wegfahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu den östlichen Langzeitparkplätzen - Bahnhofplatz und östliche Teilfläche für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben der zehn Langzeitparkplätze entlang Bahnhofplatzweg - Aufheben mindestens der Hälfte der 19 Langzeitparkplätze in Mittellage auf dem Bahnhofplatz - Kein gleichwertiger Ersatz auf nördlicher Bahnhofseite vorhanden

Abb. 33 Schema MIV

- Legende:
- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Begegnungszone
 - Gesperrt für den MIV
 - Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 20 Parkplätze sind am best. Standort aufzulösen)



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	- Keine Verlegung der Taxistellplätze notwendig
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	- Keine Beeinträchtigung

Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Freistellen des historischen Gebäudeensembles (südliche Platzkante, Symmetrie auf Aufnahmegebäude) – Nähe zur nördlichen Bebauung ist problematisch – Verstellen des direkten optischen Bezugs zwischen PU Ausgang und Bahnhofstrasse – Überdachung der gesamten Perronlänge als städtebauliche Geste nicht geeignet, besser einzelne kleinere Unterstände
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Aussenperron besetzt und verstellt eine nordöstliche Teilfläche des Platzes – Bushof kann als vorgelagerte Platzkante wirken, die nördliche Bebauung tritt in den Hintergrund – Westliche Ausdehnung der Haltekante fast bis zur Bahnhofstrasse bedeutet orientieren der Restaurantnutzung (Aussenbestuhlung) auf den Busperron
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Potential für einen repräsentativen Bahnhofplatz nur bedingt vorhanden – Reduziert die Flächen mit Gestaltungsmöglichkeiten auf dem Bahnhofplatz
Nutzungssynergien	– Keine
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Orientieren des Wartebereichs zur nördlichen Bebauung birgt Konfliktpotential – Licht- und Lärmemissionen beeinträchtigen die nördliche Bebauung
Flächenanspruch Bushof	– Tolerabel: Mit der verbleibenden Fläche verbleibt ein gewisser Spielraum
Erhalt Baumbestand	– Entfernen und Ersatz der nördlichen Baumreihe

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	– Nähe zur nördlichen Privatparzellen Bebauung birgt Konfliktpotential
Abhängigkeiten	– Keine
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	– Keine Auswirkungen
Kosten	– Keine Zusatzkosten

4.3.4 V 1c – Vis-à-Vis

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Zweiseitig, gereichte Anordnung von vier Haltekanten für NB und zwei Haltekante für GB
- Lage: Östlich des Bahnhofplatzes zwischen Lindenwies- und Hirschenstrasse mit separater Zu- und Wegfahrt
- Erweiterung: Am Hausperron: Zwei Haltekanten für NB (oder grösser) mit separater Zu- und Wegfahrt
- Flächenanspruch: Ca. 1'900 m²

Abb. 34 Vier Haltekanton für NB plus zwei Haltekanten für GB



Abb. 35 Zusätzlich zwei Haltekanten für NB (oder grösser)

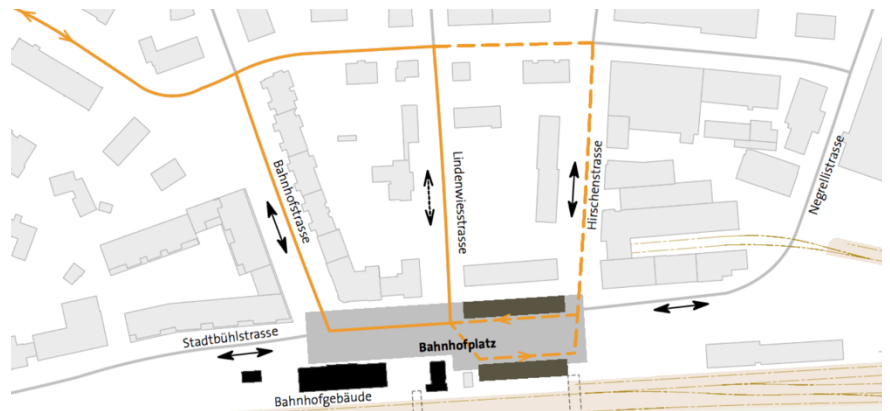


Beurteilung
 Verkehr
 Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> – Zu- und Wegfahrt zum Bushof via Post-, Bahnhof- und die Hirschenstrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: <ul style="list-style-type: none"> -> Mehrweg von ca. 250 pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 sec pro Kurs (Durchschnittsgeschwindigkeit 20 km/h)
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> – Lindenwiesstrasse kann für Stellfahrten benutzt werden
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> – Beidseitige Anfahrbarkeit der Haltekanten erleichtert Einführung von Durchmesserlinien (keine Umwegfahrten)
Erweiterung auf acht Haltekanten Gefässgrößen	<ul style="list-style-type: none"> – Zwei zusätzliche Haltekanten sind bei den südlich gelegenen Haltekanten in östliche Richtung möglich – Aufstellsystem «Sägezahn» gibt Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vor

Abb. 36 Schema Busbetrieb

- Legende:
- Heutige Linienführung
 - - - Mögliche künftige Linienführung (Zu- und Wegfahrt via Poststrasse)
 - Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz

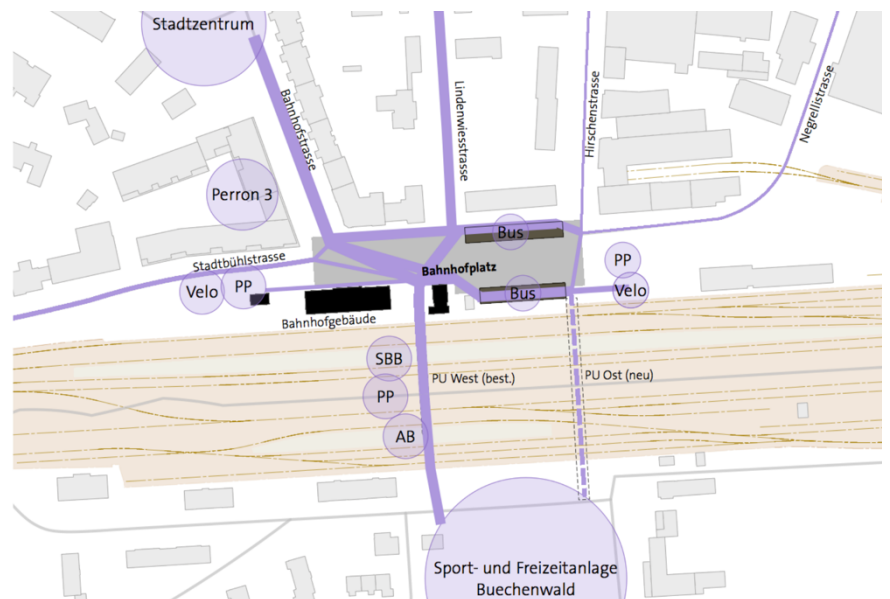


ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Teils direkte Umsteigebeziehung vom Hausperron (Bahn) zum Busperron – Teils sichere und gedecktes Erreichen der Bushaltekanten von Ausgang PU, nördliche Haltekanten erfordern ein Queren der Verkehrsfläche (Bus) – Ausgang PU (Ost) erleichtert Erreichbarkeit des Bushofs – Anmerkung zur Erweiterung: Längere Umsteigewege von Ausgang PU (West)
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Logik der Wegfahrt auch für den ortsunkundigen ÖV-Benützer gegeben – Gute Sichtbarkeit der Haltekanten von den Zugängen zum Bahnhofplatz – Räumliche Trennung der Haltekanten erschwert die visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze – Eingeschränkte Orientierung, da Busse teils mit Einstiegsseite nach Norden abgewandt stehen
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Perronbreite variabel, grosszügige Dimensionierung insbesondere für das südliche Perron möglich und sinnvoll für die Nutzung als Buskante, SBB-Hausperron und Längsverbindungsachse für den LV – Da vermutlich keine nördliche Gesamtüberdachung möglich ist, reduzierte gedeckte Wartebereiche
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Freies Bewegen (Wunschlinie) zwischen Bahnhofstrasse und PU (West) sowie über den gesamten Platz möglich – Direkte, barrierefreie und sichere Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und Quellen – Randlage des Bushofs erhöht die Übersichtlichkeit für den Fussgänger auf dem Bahnhofplatz

Abb. 37 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

- Legende:
- Wunschlinien Fussgänger (Linienstärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
 - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld







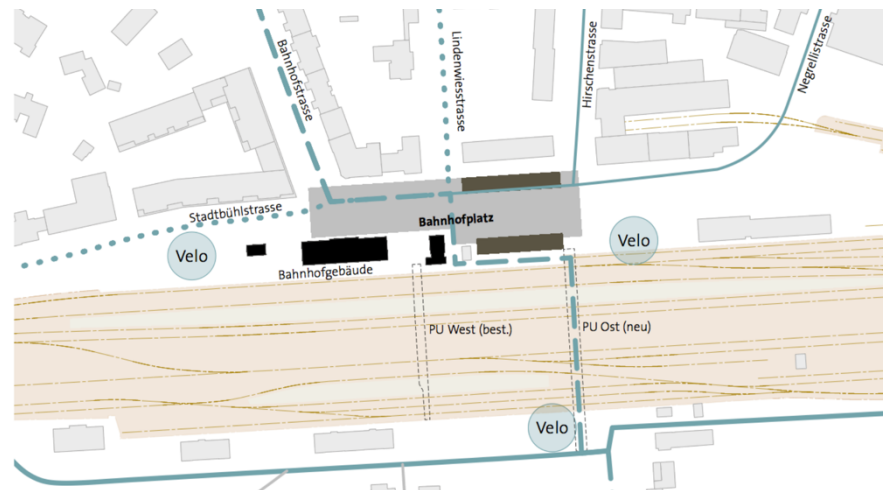
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	– Direkte, barrierefreie und sichere Anbindung ans übergeordnete Velowegnetz
Gedeckte Veloabstellplätze	– Verlegung der gedeckten Veloabstellplätze in östliche Richtung – Teilersatz unter Busperrondach (=sehr kurze Wege zu den Bussen), allerdings längere Wege zu Ausgang PU West – Ohne PU (Ost) viel Platz für Velo unter Perrondach vorhanden (Interimslösung)

Abb. 38 Schema Veloverkehr

Legende:

-  Kantonale | lokale Veloroute
-  Neubau kantonale Veloroute
-  Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
-  Gedeckte Veloabstellplätze

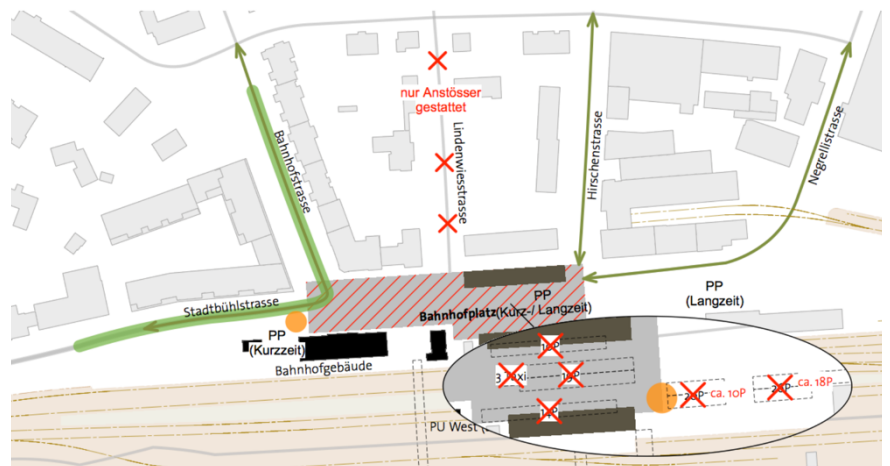


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> – Zu- und Wegfahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu den westlichen Kurzzeitparkplätzen – Zu- und Wegfahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu östlichen Langzeitparkplätzen – Bahnhofplatz und östliche Teilfläche für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> – Aufheben von ca. 47 Langzeitparkplätzen und 14 Kurzzeitparkplätzen östlich des Bahnhofplatzes – Kein gleichwertiger Ersatz auf nördlicher Bahnhofseite vorhanden

Abb. 39 Schema MIV

- Legende:
- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Begegnungszone
 - Gesperrt für den MIV
 - Möglicher Ersatzstandort für Taxistellplätze
 - Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 43 Parkplätze und 3 Taxistellplätze sind am best. Standort aufzulösen)



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Aufheben der bestehenden Taxistellplätze – Ersatzfläche westlich des Aufnahmegebäudes oder östlich der Haltekanten
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Beeinträchtigung

Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Freistellen des historischen Gebäudeensembles, welches die südliche Platzkante bildet – Bahnhofstrasse trifft mittig auf den Bahnhofplatz (Stichwort: Symmetrie) – Südlicher Teil des Bushofs folgt Linearität der Gleisanlagen, des Bahnerrondachs, etc. – Direkter optischer Bezug zwischen Ausgang PU (West) und Platz Bahnhofstrasse vorhanden – Tritt als eigenständiges, untergeordnetes Stadtelement und Bauwerk in östliche und weniger sensible Richtung in Erscheinung – Nähe der nördliche Haltekanten zur Wohnbebauung problematisch
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Freispielen der Platzfläche vor dem historischen Gebäudeensemble – Erlaubt die Nutzung des Bahnhofplatzes als Stadtplatz
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Potential für einen repräsentativen, grosszügigen Bahnhofplatz vorhanden – Ermöglicht Aufwertung östlicher Teilbereich Hausperron durch Anordnung publikumswirksamer Nutzung (Bushof)
Nutzungssynergien	<ul style="list-style-type: none"> – Direkter ÖV-Bezug: Hausperron = Busperron – Gemeinsame Überdachung Busperron, Rampe PU Ost und Veloabstellplätze möglich
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Licht- und Lärmemissionen beeinträchtigen die nördliche Bebauung
Flächenanspruch Bushof	<ul style="list-style-type: none"> – Nimmt inkl. Fahrmanöver fast die gesamte Breite zwischen nördlichen, privaten Parzellengrenzen und Ausgang PU (Ost) bestehender Veloabstellanlage
Erhalt Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> – Entfernen und Ersatz der nördlichen Baumreihe

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	<ul style="list-style-type: none"> – Nähe zur nördlichen Privatparzellen Bebauung birgt Konfliktpotential
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Bei PU (Ost) zusätzliche Verbesserung der Erreichbarkeit
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	<ul style="list-style-type: none"> – Abbruch und Verlegung der gedeckten Veloabstellanlage, Rückbau Stumpengleis
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> – Zusatzkosten durch Abbruch, Ersatz- und Neubauten

4.3.5 V 4a – Mittelperron Bahnhofplatz

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Mittelperron mit sägezahnförmiger Anordnung von vier Haltekanten für NB und zwei Haltekanten für GB
- Lage: Auf dem Bahnhofplatz mit separater Zu- und Wegfahrt
- Erweiterung: In der Bahnhofstrasse: Zwei zusätzliche Haltekanten für GB (oder kleiner) mit separater Zu- und Wegfahrt
- Flächenanspruch: Ca. 1'700 m²

Abb. 40 Vier Haltekanten für NB plus zwei Haltekanten für GB



Abb. 41 Zusätzlich zwei Haltekanten für zwei GB (oder kleiner)

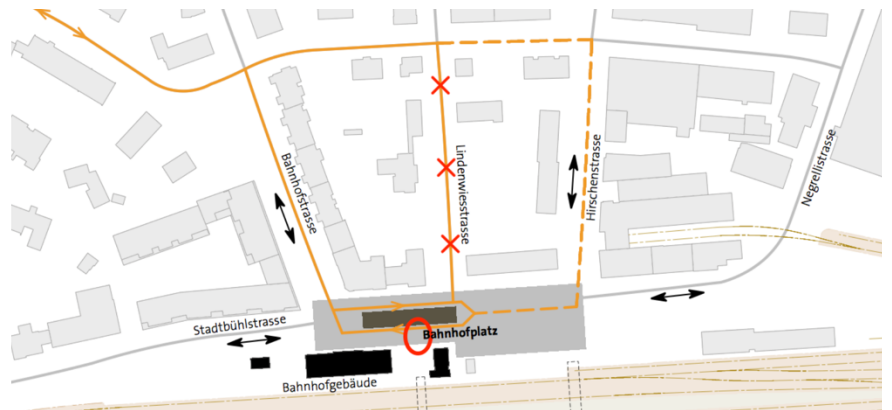


Beurteilung
 Verkehr
Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> – Zu- und Wegfahrt zum Bushof via Post-, Bahnhof- und die Hirschenstrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: <ul style="list-style-type: none"> -> Mehrweg von ca. 250 pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 sec pro Kurs (Durchschnittsgeschwindigkeit 20 km/h)
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> – Überschneiden der Fahrwege ankommender und abgehender Busse (Fahrbahnwechsel)
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> – Beidseitige Anfahrbarkeit der Haltekanten erleichtert Einführung von Durchmesserlinien (keine Umwegfahrten)
Erweiterung auf acht Haltekanten Gefässgrössen	<ul style="list-style-type: none"> – Zwei zusätzliche Haltekanten sind im südlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse mit eigenem Perron möglich – Aufstellsystem "Sägezahn" gibt Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vor

Abb. 42 Schema Busbetrieb

- Legende:
- Heutige Linienführung
 - - - Mögliche künftige Linienführung (Zu- und Wegfahrt via Poststrasse)
 - ➔ Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz
 - ⊗ Strassenabschnitt nicht mit dem Bus befahrbar

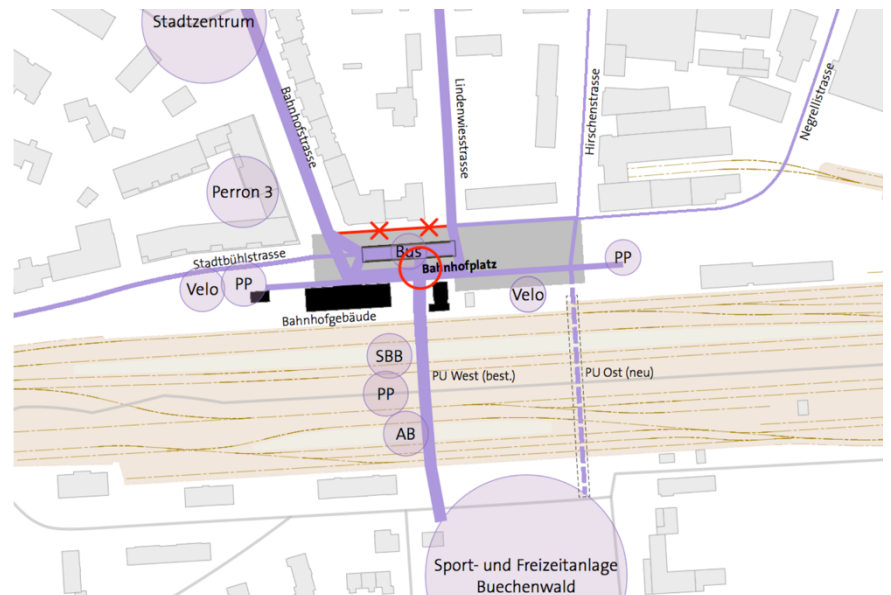


ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Kurze, nicht gedeckte Umsteigewege von Ausgang PU (West) zu den Haltekanten (Distanz ca. 10-40 Meter) – Mittelperron erfordert ein Queren der Verkehrsfläche (Bus) – Kaum verbleibender Bewegungsspielraum zwischen Ausgang PU (West und Verkehrsraum des Bushofs) – Zutritt zum Busperron zwischen den Bussen oder jeweils an den Perronenden (Mehrweg) – Anmerkung zur Erweiterung: Lange Umsteigewege zu den zwei zusätzlichen Haltekanten
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Logik der Wegfahrt für den ortsunkundigen ÖV-Benützer nicht bei allen Linien nachvollziehbar – Gute Sichtbarkeit des Bushofs von allen Zugängen zum Bahnhofplatz – Gute visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze durch klares und kompaktes Anordnungsprinzip – Anmerkung zur Erweiterung: Durch getrennte Anordnung erschwert sich die Orientierung für den ÖV-Nutzer
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Perronbreite von 4,0 m realisierbar, Spielraum für Verbreiterung nicht vorhanden – Gute Einsehbarkeit der Haltekanten erhöht die soziale Sicherheit
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Kein Bewegen der Fussgänger in Wunschlinie zwischen Bahnhof- sowie Lindenviesstrasse und Ausgang PU (West) sowie über den Bahnhofplatz möglich – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Fussgänger auf dem Bahnhofplatz – Aufheben der Fusswegverbindung Bahnhofplatzweg im westlichen Abschnitt, Ersatzverbindung via Haltekanten

Abb. 43 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

- Legende:
- Wunschlinien Fussgänger (Linienstärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
 - - - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost
 - ⊗ Beeinträchtigung | Konflikt des Fussverkehrs
 - Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld



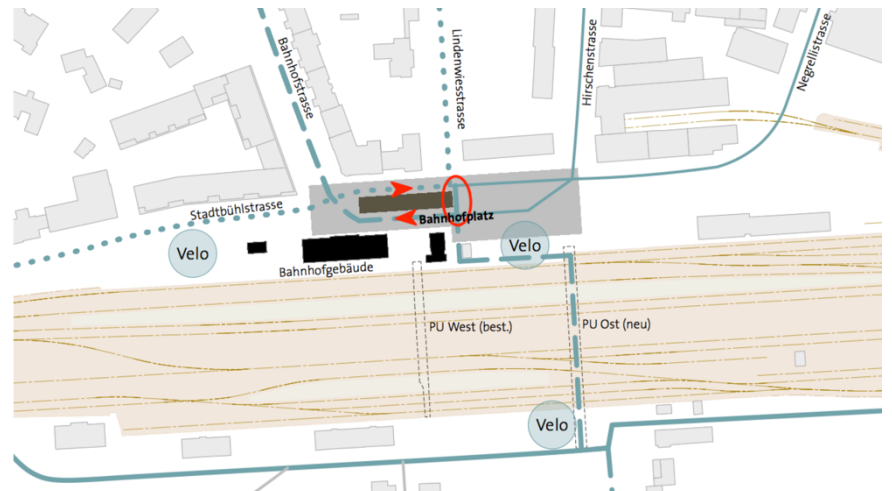
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Veloführung auf Bahnhofplatz im Linksverkehr, erschwert Nachvollziehbarkeit für ortsunkundige Velofahrer (Stichwort: Verkehrssicherheit) – Direkte Wegbeziehung Lindenwiesstrasse - Rampe PU (Ost) ist unübersichtlich und nahe bei der Rampe (Bus) – Keine direkte und barrierefreie Wegbeziehung zwischen nördlichen Strassen zur Rampe PU (Ost) – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Velofahrer auf dem Bahnhofplatz
Gedekte Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der gedeckten Veloabstellplätze am heutigen Standort

Abb. 44 Schema Veloverkehr

Legende:

- Kantonale | lokale Veloroute
- - - Neubau kantonale Veloroute
- ⋯ Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
- ➔ Beeinträchtigung | Konflikt des Veloverkehrs
- Gedeckte Veloabstellplätze

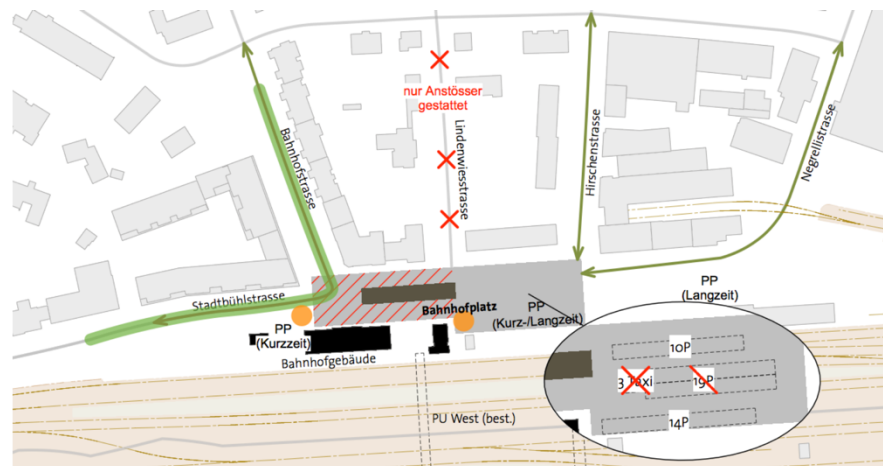


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu den westlichen Kurzzeitparkplätzen - Zu- und Wegfahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu östlichen Langzeitparkplätzen - Bahnhofplatz für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben von Langzeitparkplätze in Mittellage (östlich des Bahnhofplatzes) - Kein gleichwertiger Ersatz auf nördlicher Bahnhofseite vorhanden

Abb. 45 Schema MIV

- Legende:
- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Begegnungszone
 - Gesperrt für den MIV
 - Möglicher Ersatzstandort für Taxistellplätze
 - Auswirkung auf das Parkplatzangebot (verteilte Parkplätze und drei Taxistellplätze sind am best. Standort aufzulösen)



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Evt. Aufheben der bestehenden Taxistellplätze notwendig - Ersatzfläche westlich des Aufnahmegebäudes oder östlich des Kioskgebäudes
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Beeinträchtigung

Beurteilung Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Eigenständiges Stadtelement Bauwerk – Stört die Platzsymmetrie und das historische Gebäudeensemble – Verstellt den direkten optischen Bezug zwischen Ausgang PU (West) und Platz Bahnhofstrasse – Gesamthafte Perronüberdachung städtebaulich allfällig zu dominant vor dem historischen Ensemble
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Mittelperron besetzt und verstellt den östlichen Teil des Bahnhofplatzes – Westliche Ausdehnung der Haltekante fast bis zur Bahnhofstrasse bedeutet orientieren der Restaurantnutzung (Aussenbestuhlung) auf den Busperron – Wirkt als Barriere im Platz, was durch ein Perrondach verstärkt würde (= keine Platzwirkung)
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Dominanter Auftritt des Bushofs vor dem Ausgang PU (West) – Potential für einen Bahnhofplatz mit repräsentativem Charakter nicht vorhanden
Nutzungssynergien	<ul style="list-style-type: none"> – Keine
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Licht- und Lärmemissionen beeinträchtigen die nördliche Bebauung – Busse verkehren direkt vor südlicher Parzellengrenze
Flächenanspruch Bushof	<ul style="list-style-type: none"> – Nimmt inkl. Fahrmanöver die gesamte Breite zwischen nördlichen, privaten Parzellengrenzen und Ausgang PU (Ost) Bahnhofgebäude in Anspruch – Spielraum für weitere Nutzungen östlich des Bahnhofplatzes vorhanden
Erhalt Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> – Entfernen nördlicher Baumreihe im betroffenen Abschnitt

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	<ul style="list-style-type: none"> – Nähe zur nördlichen Privatparzellen Bebauung birgt Konfliktpotential
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Aufheben Bahnhofplatzweg im betroffenen Abschnitt
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Auswirkungen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Zusatzkosten

4.3.6 V 4b – Mittelperron Mitte

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Mittelperron mit sägezahnförmiger Anordnung von vier Haltekanten für NB und zwei Haltekanten für GB
- Lage: Zwischen Lindenwies- und Hirschenstrasse mit separater Zu- und Wegfahrt
- Erweiterung: In der Bahnhofstrasse: Zwei Haltekanten für GB (oder kleiner) mit separater Zu- und Wegfahrt
- Flächenanspruch: Ca. 1'700 m²

Abb. 46 Vier Haltekanten für NB plus zwei Haltekanten für GB



Abb. 47 Zusätzlich zwei Haltekanten für GB (oder kleiner)

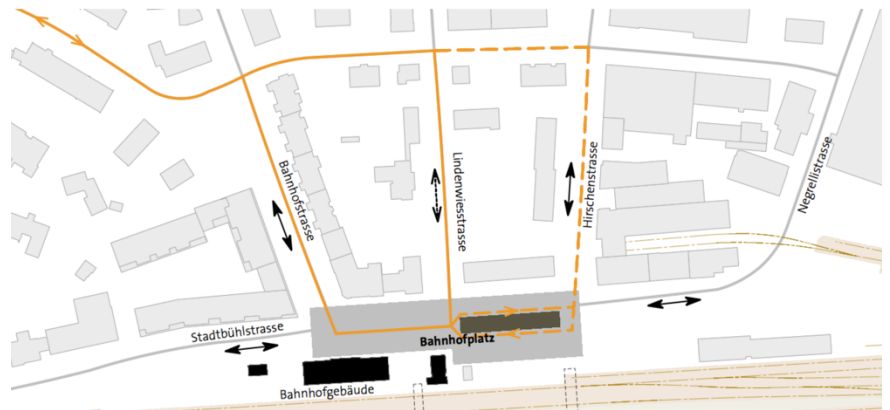


Beurteilung
 Verkehr
 Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt zum Bushof via Post-, Bahnhof- und die Hirschenstrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: -> Mehrweg von ca. 250 pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 sec pro Kurs (mittlere Geschwindigkeit: 20 km/h)
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> - Überschneiden der Fahrwege ankommender und abgehender Busse (Fahrbahnwechsel) - Lindenwiesstrasse kann für Stellfahrten benutzt werden
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> - Beidseitige Anfahrbarkeit der Haltekanten erleichtert Einführung von Durchmesserlinien (keine Umwegfahrten)
Erweiterung auf acht Haltekanten Gefässgrössen	<ul style="list-style-type: none"> - Zwei zusätzliche Haltekanten sind im südlichen Abschnitt der Bahnhofstrasse mit eigenem Perron möglich - Aufstellsystem "Sägezahn" gibt Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vor

Abb. 48 Schema Busbetrieb

- Legende:
- Heutige Linienführung
 - - - Mögliche künftige Linienführung (Zu- und Wegfahrt via Poststrasse)
 - ➔ Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz

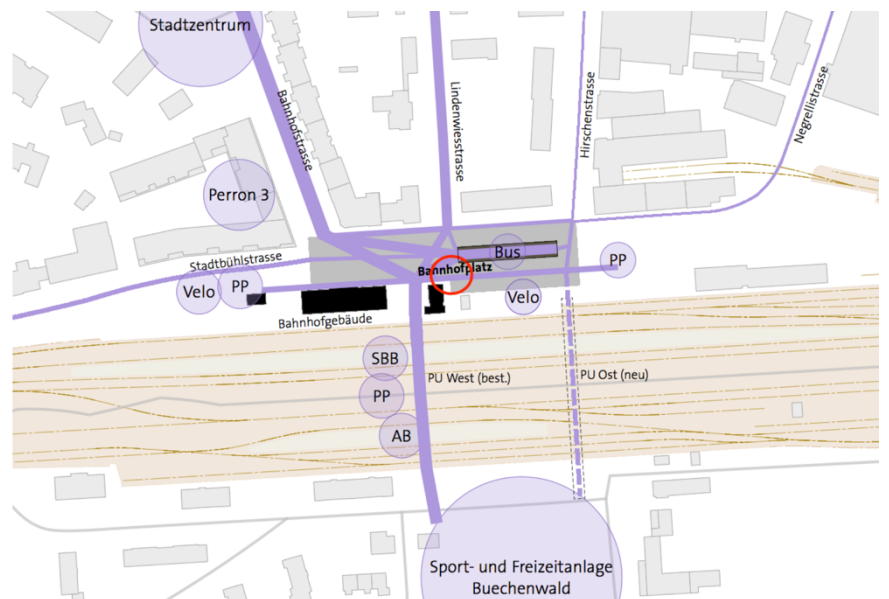


ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Kurze, nicht gedeckte Umsteigewege von Ausgang PU (West Ost) zu den Haltekanten (Distanz: ca. 25 - 75m) – Queren der Verkehrsfläche (Bus) notwendig – Zutritt auf den Busperrons zwischen den Bussen oder jeweils an den Perronenenden – Anmerkung zur Erweiterung: Längere Umsteigewege zu den zwei zusätzlichen Haltekanten
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Logik der Wegfahrt für ortsunkundige ÖV-Benutzer nicht bei allen Linien nachvollziehbar – Gute Sichtbarkeit des Bushofs von allen Zugängen zum Bahnhofplatz – Gute visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze durch klares und kompaktes Anordnungsprinzip – Anmerkung zur Erweiterung: Durch getrennte Anordnung erschwert sich die Orientierung für den ÖV-Nutzer
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Perron mit Mindestbreite von 4m, geringer Spielraum für Verbreiterung besteht – Gute Einsehbarkeit der Haltekanten erhöht die soziale Sicherheit
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Freies Bewegen (Wunschlinie) zwischen Bahnhofstrasse und Ausgang PU (West) sowie über den gesamten Platz möglich – Direkte, barrierefreie und sichere Erreichbarkeit der umliegenden Ziele und Quellen – Hohe Übersichtlichkeit auf dem Bahnhofplatz (Ausnahme: Bereich beim Kioskgebäude) – Warteraum getrennt von der Zirkulationsfläche (=hindernisfreies Fortbewegen möglich)

Abb. 49 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

- Legende:
- Wunschlinien Fussgänger (Linienstärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
 - - - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost
 - Beeinträchtigung | Konflikt des Fussverkehrs
 - Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld








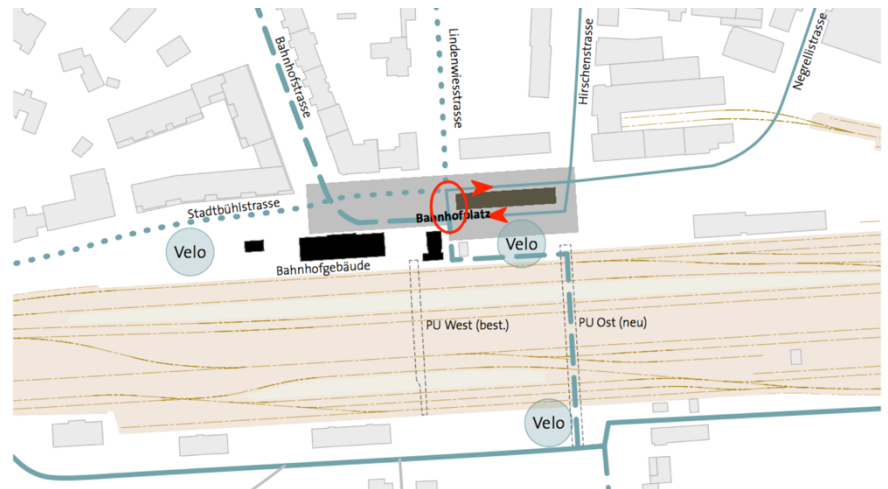
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Veloführung auf Bahnhofplatz im Linksverkehr, erschwert Nachvollziehbarkeit für ortsunkundige Velofahrer (=Verkehrssicherheit) – Direkte Wegbeziehung Lindenwiesstrasse - Rampe PU (Ost) ist eher unübersichtlich und nahe bei der Rampe (Bus) – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Velofahrer auf dem Bahnhofplatz
Gedekte Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der gedeckten Veloabstellplätze am heutigen Standort

Abb. 50 Schema Veloverkehr

Legende:

-  Kantonale | lokale Veloroute
-  Neubau kantonale Veloroute
-  Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
-  Beeinträchtigung | Konflikt des Veloverkehrs
-  Gedeckte Veloabstellplätze



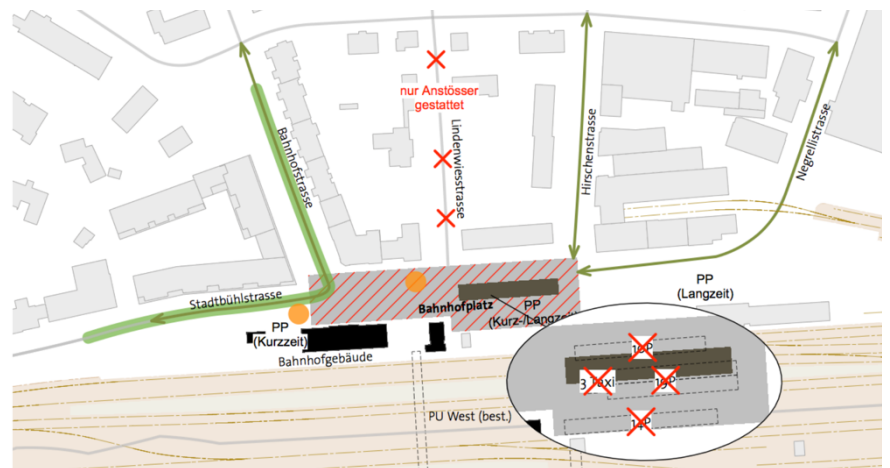
Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu westlichen Kurzzeitparkplätzen - Zu- und Wegfahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu östlichen Kurz- und Langzeitparkplätzen - Bahnhofplatz für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben aller Parkplätze beim Bahnhofplatz Ost -> 29 Langzeitparkplätze, 14 Kurzzeitparkplätze - Kein gleichwertiger Ersatz auf nördlicher Bahnhofseite vorhanden

Abb. 51 Schema MIV

Legende:

- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
- Begegnungszone
- Gesperrt für den MIV
- Möglicher Ersatzstandort für Taxistellplätze
- Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 43 Parkplätze und 3 Taxistellplätze sind am best. Standort aufzulösen)



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben der bestehenden Taxistellplätze - Ersatzfläche westlich des Aufnahmegebäudes oder auf dem nördlichen Bereich des Bahnhofsplatzes
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Beeinträchtigung

Beurteilung Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Freistellen des historischen Gebäudeensembles (südliche Platzkante) – Bahnhofstrasse trifft mittig auf den Bahnhofplatz (Stichwort: Symmetrie) – Direkter optischer Bezug zwischen Ausgang PU (West) und Platz Bahnhofstrasse vorhanden – Tritt als eigenständiges, untergeordnetes Stadtelement und Bauwerk in östliche und weniger sensible Richtung in Erscheinung
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Freispielen der Platzfläche vor dem historischen Gebäudeensemble – Erlaubt die Nutzung des Bahnhofplatzes als Stadtplatz – Bushof mit Dach wirkt als östliche Raumkante
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Potential für einen repräsentativen, grosszügigen Bahnhofplatz vorhanden – Ermöglicht Aufwertung östlicher Teilbereich durch Anordnung publikumswirksamer Nutzung (Bushof)
Nutzungssynergien	<ul style="list-style-type: none"> – Bahnhofplatz kann als Stadtplatz genutzt werden – Anmerkung zur Erweiterung: Trägt zur Belebung der Bahnhofstrasse bei und ist Impulsgeber für wirtschaftliche Aktivitäten im Bahnhofsumfeld (z.B. Gastronomie)
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Keine
Flächenanspruch Bushof	<ul style="list-style-type: none"> – Nimmt inkl. Fahrmanöver fast die gesamte Breite zwischen nördlichen, privaten Parzellengrenzen und Ausgang PU (West) Veloabstellanlage in Anspruch – Verbleiben eines hohen Spielraums auf dem Bahnhofplatz
Erhalt Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> – Überwiegender Erhalt des Baumbestandes

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	<ul style="list-style-type: none"> – Abstand zur nördlichen Privatparzellen Bebauung senkt das Konfliktpotential
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Abhängigkeiten
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Auswirkungen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Zusatzkosten

4.3.7 V 5 – Parallelogramm

Beschrieb

- Anordnungsprinzip: Mittelperron mit Anordnung von sechs Haltekanten für NB und zwei Haltekanten für GB
- Lage: Zwischen Bahnhof- und Hirschenstrasse mit separater Zu- und Wegfahrt
- Flächenanspruch: Ca. 2'500 m²

Abb. 52 Sechs Haltekanten für NB plus zwei Haltekante für GB



Beurteilung

Verkehr

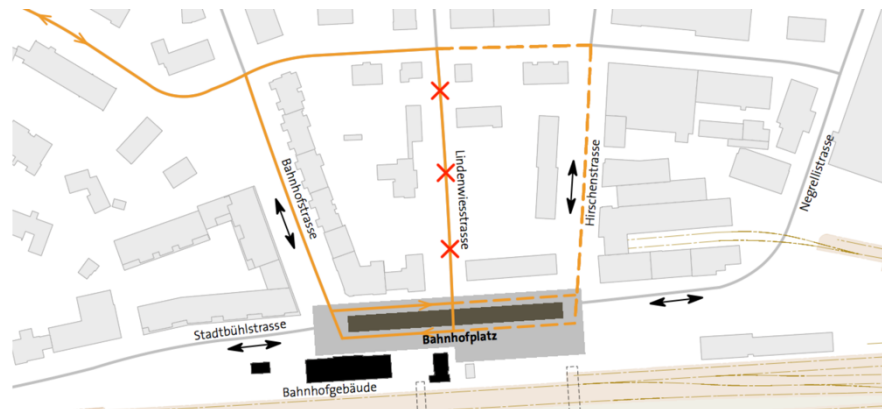
Busbetrieb (Funktionalität)

Kriterien	Beurteilung
Auswirkung auf Fahrzeit -weg	<ul style="list-style-type: none"> – Zu- und Wegfahrt zum Bushof via Post-, Bahnhof- und die Hirschenstrasse, was zu folgenden Auswirkungen führt: <ul style="list-style-type: none"> -> Mehrweg von ca. 250 pro Kurs -> Zusätzlicher Zeitaufwand von ca. 45 sec pro Kurs (Durchschnittsgeschwindigkeit 20 km/h)
Fahrmanöver	<ul style="list-style-type: none"> – Überschneiden der Fahrwege ankommender und abgehender Busse (Fahrbahnwechsel)
Realisierbarkeit von Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> – Beidseitige Anfahrbarkeit der Haltekanten erleichtert Einführung von Durchmesserlinien (keine Umwegfahrten)
Erweiterung auf acht Haltekanten Gefässgrössen	<ul style="list-style-type: none"> – Grundvariante verfügt bereits über acht Haltekanten mit separater Zu- und Wegfahrt – Gewisser Handlungsspielraum bei der Anpassung der Gefässgrösse (Normalbus Gelenkbus) vorhanden

Abb. 53 Schema Busbetrieb

Legende:

- Heutige Linienführung
- - - Mögliche künftige Linienführung (Zu- und Wegfahrt via Poststrasse)
- Mögliche Zu- und/oder Wegfahrt zum Bahnhofplatz
- ✗ Strassenabschnitt nicht mit dem Bus befahrbar

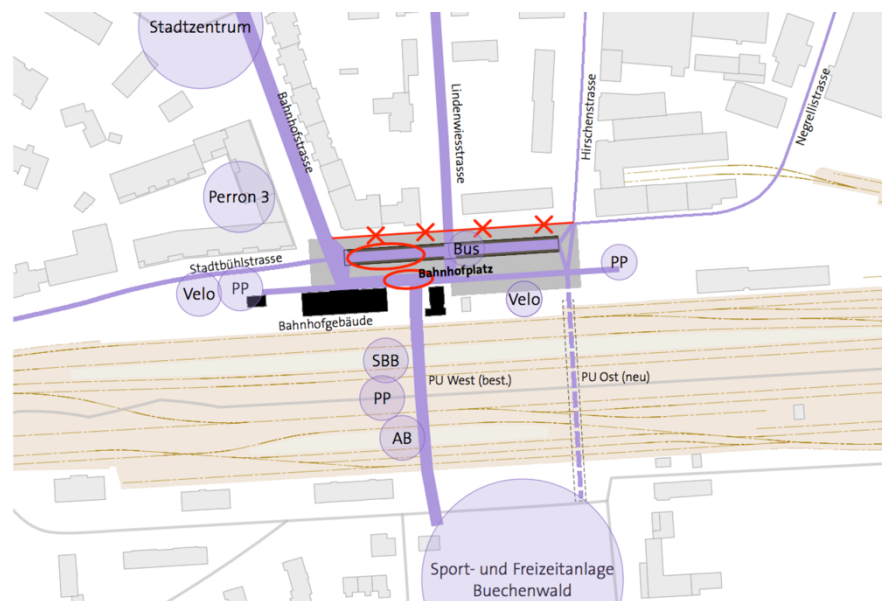


ÖV-Nutzer (Benutzerfreundlichkeit) | Fussgänger

Kriterien	Beurteilung
Umsteigebeziehung Bahn – Bus	<ul style="list-style-type: none"> – Durch die langgezogene Haltestellenform entstehen lange Umsteigewege – Direkte, nicht gedeckte Umsteigewege von Ausgang PU zu den Halteketten (Distanz: ca. 30 – 90m) – Queren der Verkehrsfläche (Bus) notwendig – Kaum verbleibender Bewegungsspielraum zwischen Ausgang PU (West) und Verkehrsraum des Bushofs
Orientierung Nachvollziehbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Logik der Wegfahrt für den ortsunkundigen ÖV-Benützer nicht nachvollziehbar – Relativ gute Sichtbarkeit des Bushofs von allen Zugängen zum Bahnhofplatz – Durch die langgezogene Haltestellenform erschwert sich die visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze einzelner Linien
Komfort Warteraum	<ul style="list-style-type: none"> – Grosszügige Dimensionierung des Perrons mit einer Breite von mehrheitlich 7,5m bis zu 1,5m an den Perronenden, Perronbreite ist durch die Anfahrbarkeit der Haltestellen gegeben – Gute Einsehbarkeit der Halteketten erhöht die soziale Sicherheit
Fusswegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Kein freies Bewegten (Wunschlinie) zwischen Bahnhofstrasse und Ausgang PU (West) sowie über den Bahnhofplatz möglich, Zirkulationswege befinden sich in Randlage – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Fussgänger auf dem Bahnhofplatz – Aufheben der Fusswegverbindung Bahnhofplatzweg, Ersatzverbindung via Halteketten

Abb. 54 Schema ÖV-Nutzer / Fussgänger

- Legende:
- Wunschlinien Fussgänger (Liniestärke = Bedeutung für den Fussverkehr)
 - - - Wunschlinien Fussgänger mit neuer PU Ost
 - ⊗ Beeinträchtigung | Konflikt des Fussverkehrs
 - Ziele | Quellen im Bahnhofsumfeld



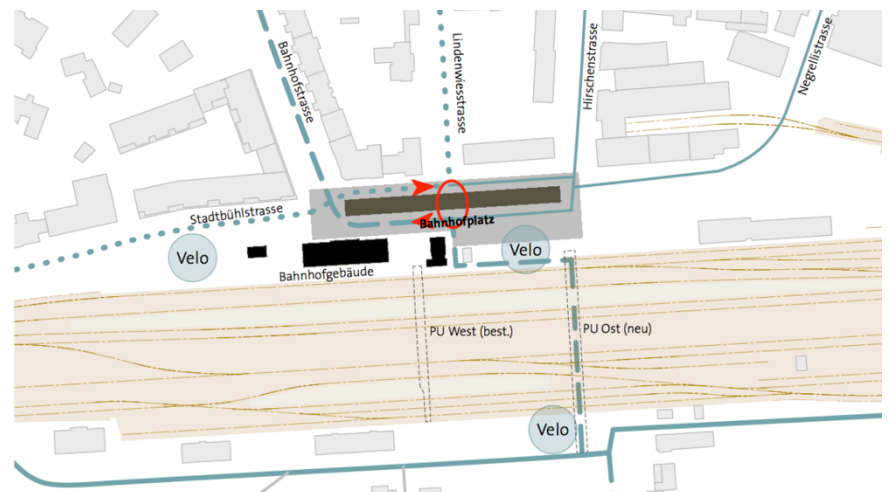
Velofahrer

Kriterien	Beurteilung
Wegnetz	<ul style="list-style-type: none"> – Veloführung auf Bahnhofplatz im Linksverkehr, erschwert Nachvollziehbarkeit für ortsunkundige Velofahrer und mindert dadurch die Verkehrssicherheit – Keine direkte Wegbeziehung Bahnhof- und Stadtbühlstrasse – Rampe PU (Ost) – Mittellage des Bushofs erschwert Übersichtlichkeit für Velofahrer auf dem Bahnhofplatz – Mittige Rampe des Bushofs ist wichtige Direktverbindung zwischen Lindenwiesstrasse – Rampe PU (Ost)
Gedekte Veloabstellplätze	<ul style="list-style-type: none"> – Erhalt der gedeckten Veloabstellplätze am heutigen Standort

Abb. 55 Schema Veloverkehr

Legende:

- Kantonale | lokale Veloroute
- - - Neubau kantonale Veloroute
- ⋯ Direkte Veloroute gemäss Agglomerationsprogramm
- ⬆ Beeinträchtigung | Konflikt des Veloverkehrs
- Gedeckte Veloabstellplätze

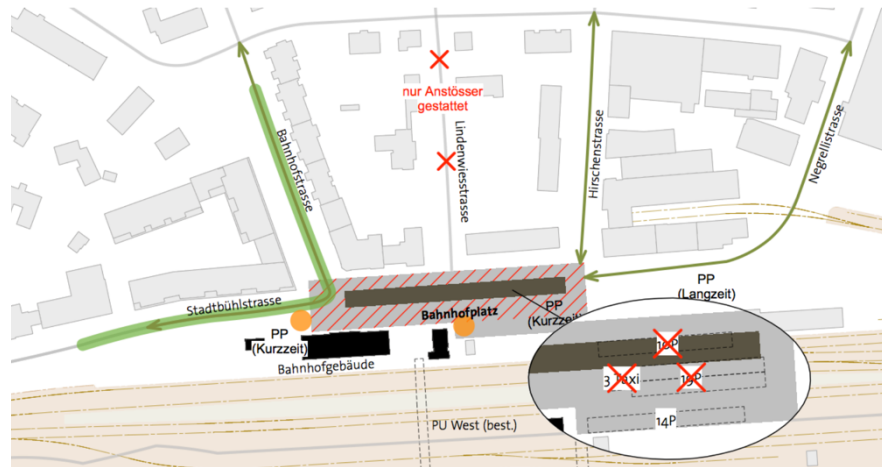


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Kriterien	Beurteilung
Zu- und Wegfahrt zum nördlichen Bahnhofsareal	<ul style="list-style-type: none"> - Zu- und Wegfahrt aus der Stadtbühl- und der Bahnhofstrasse zu westlichen Kurzzeitparkplätzen - Zu- und Wegfahrt aus der Hirschen- und Negrellistrasse zu östlichen Langzeitparkplätzen - Bahnhofplatz und östliche Teilfläche für den MIV gesperrt
Parkierung (Kurz- und Langzeit)	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben der zehn Langzeitparkplätze entlang dem Bahnhofplatzweg (Bahnhofplatz Ost) - Aufheben der 19 Langzeitparkplätze in Mittellage (Bahnhofplatz Ost) - Gleichwertige Ersatzflächen sind auf nördlicher Bahnhofseite keine vorhanden

Abb. 56 Schema MIV

- Legende:
- Zu- und Wegfahrt zum Bhf
 - Begegnungszone
 - Gesperrt für den MIV
 - Möglicher Ersatzstandort für Taxistellplätze
Auswirkung auf das Parkplatzangebot (ca. 29 Parkplätze und 3 Taxistellplätze sind am best. Standort aufzulösen)



Taxibetrieb | Anlieferung

Kriterien	Beurteilung
Taxistellplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Aufheben der bestehenden Taxistellplätze - Ersatzfläche westlich des Aufnahmegebäudes und östlich des Kioskgebäudes
Beeinträchtigung Anlieferungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Beeinträchtigung

Beurteilung Städtebau

Kriterien	Beurteilung
Einpassung in den städtebaulichen Kontext	<ul style="list-style-type: none"> – Eigenständiges und dominantes Stadtelement Bauwerk – Stört die Platzsymmetrie und das historische Gebäudeensemble – Verstellt den direkten optischen Bezug zwischen Ausgang PU (West) und Platz Bahnhofstrasse – Gesamthafte Perronüberdachung städtebaulich dominant vor dem historischen Ensemble
Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die Platzwirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Mittelperron besetzt und verstellt den Bahnhofplatz komplett – Orientieren der Restaurantnutzung (Aussenbestuhlung) auf den Busperron – Wirkt als Barriere, was durch ein Perrondach verstärkt würde (= keine Platzwirkung)
Visitenkarte Adressbildung	<ul style="list-style-type: none"> – Bushof dominiert im nördlichen Bahnhofsumfeld – Potential für einen Bahnhofplatz mit repräsentativem Charakter nicht vorhanden
Nutzungssynergien	– Keine
Nutzungskonflikte	<ul style="list-style-type: none"> – Licht- und Lärmemissionen beeinträchtigen die nördliche Bebauung – Busse verkehren direkt vor südlicher Parzellengrenze
Flächenanspruch Bushof	<ul style="list-style-type: none"> – Nimmt inkl. Fahrmanöver die gesamte Breite zwischen nördlichen, privaten Parzellengrenzen und Ausgang PU (West) Bahnhofgebäude in Anspruch – Kein Nutzungsspielraum auf Bahnhofplatz vorhanden
Erhalt Baumbestand	– Entfernen der nördlichen Baumreihe, evt. Ersatzbepflanzung auf dem Busperron

Realisierbarkeit

Kriterien	Beurteilung
Prozessrisiko	– Nähe zur nördlichen Privatparzellen Bebauung birgt Konfliktpotential
Abhängigkeiten	– Keine
Abbruch / Ersatz- / Neubauten	– Keine Auswirkungen
Kosten	– Keine Zusatzkosten für Erweiterung

4.4 Ergänzende Untersuchungen

Im Nachgang zum Variantenstudium wurde zusätzlich ein Mittelperron mit separater Zu- und Wegfahrt ohne Sägezahnaufstellung untersucht (analog Projekt 2010). Ein solch langgezogener Mittelperron hätte gegenüber der Variante 4b hinsichtlich der Themen Städtebau und Verkehr folgende Nachteile:

Städtebau

- Ein Mittelperron besetzt und verstellt den Bahnhofplatz gesamthaft. (= keine Platzwirkung).
- Der langgezogene Mittelperron wirkt als Barriere | Hindernis, was durch ein Perrondach räumlich noch verstärkt würde.
- Auf dem Bahnhofplatz besteht kaum ein Nutzungsspielraum | ein Potenzial für die Ausbildung eines Bahnhofplatzes mit repräsentativem Charakter.
- Auf dem Bahnhofplatz sind keine Baumpflanzungen möglich. Zudem müsste ein Teil der Baumreihe östlich der Hirschenstr. entfernt werden.

Verkehr

- Die Möglichkeiten der Zu- und Wegfahrt für die Busse sind stark eingeschränkt. Für die Busse entstehen dadurch Umwege bzw. längere Fahrzeiten.
- Die Lindenwies- und die Hirschenstrasse sind für den Busverkehr fast nicht mehr nutzbar (nur Wegfahrt möglich).
- Die südliche Haltekante kann nur über die Negrellistrasse angefahren werden. Die Wegfahrt ist nur über die Bahnhofstrasse möglich.
- Auf dem Bahnhofplatz wird der Bewegungsraum für FG eingeschränkt.
- Durch die langgezogene Haltestellenform entstehen lange Umsteigewege, was die visuelle Auffindbarkeit der Stellplätze einzelner Linien erschwert.
- Östlich der PU West sind weitere Parkplätze aufzuheben.

Abb. 57 Mittelperron lang, mit sechs Haltekanten

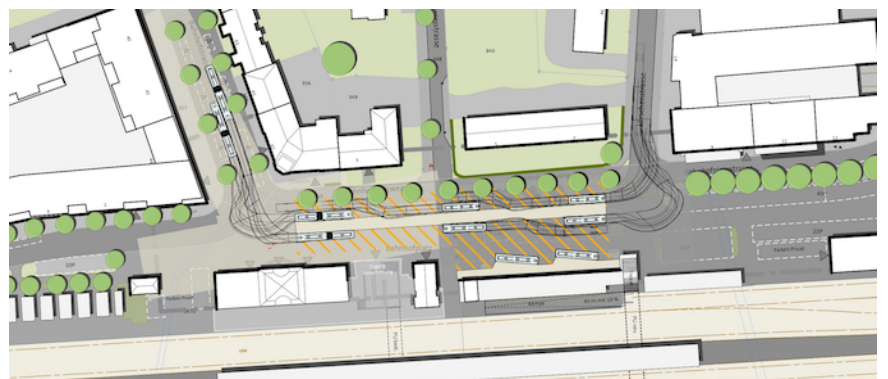
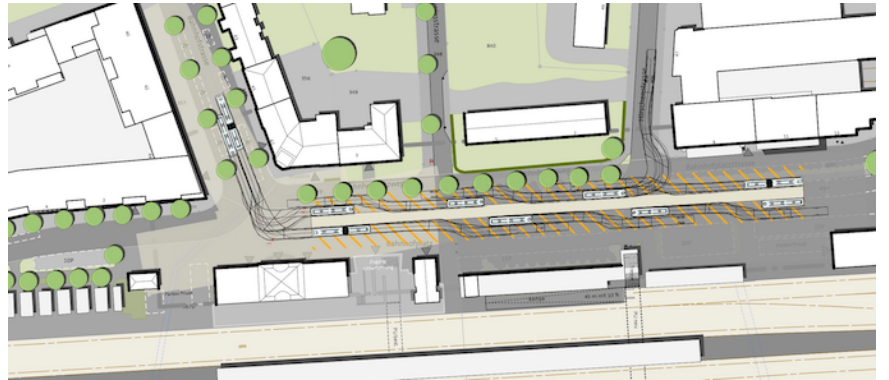


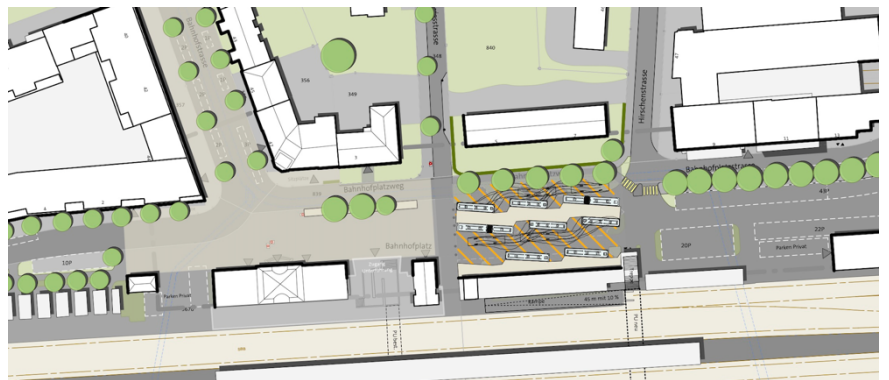
Abb. 58 Mittelperron lang, mit acht Haltekanten



4.5 Ergebnis

Die Variante 4b (Mittelperron Mitte, vgl. Kap. 4.3.6) ging aus dem Variantenstudium als Bestlösung hervor. Mit der Platzierung der zwei zusätzlichen Haltekanten vor der bestehenden Veloabstellanlage können alle Buslinien an einem Ort zusammengeführt werden, was die Orientierungsmöglichkeiten der Nutzer erheblich verbessert. Diese Lösung bildet die Basis für die weiteren Planungsschritte.

Abb. 59 Variante 4b, mit optimierter Anordnung der zusätzlichen Haltekanten



Beilage

Stadt Gossau

Studie Bushof | Bahnhofplatz

Variantenbeschrieb

B1 Plan Variantenübersicht, M 1:1'000

