

Rheineck

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 3'271

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Tempo 50
DTV 10'000 Fahrten/Tag
Bahn Anzahl Passagiere: 1'800

Parkierung

Veloabstellplätze gedeckt: 126
P+R 105
K+R und Kurzzeit-PP 7
Taxistandplätze 1

Verbindungen

Unterführungen 1 durchgehend

Projekt

Projektstart 2008: Konzept
2009: Auflageprojekt und Baueingabe,
Projekt ist noch nicht bewilligt
Bauherrschaft Stadt Rheineck

Projektverfasser

Konzept Strittmatter Partner AG, St. Gallen
Architekt Hubert Bischoff, Wolfhalden

Quellen

Informationen Gemeindeverwaltung Rheineck



Rheineck ist Ausgangspunkt für Tagestouristen mit Velos und für Wanderer. Pendler und Schüler aus den benachbarten Appenzeller Gemeinden und aus Thal benützen Rheineck als Umsteigeort vom Velo oder Auto auf den Zug. In Rheineck befindet sich ein Busknoten mit mehreren Buslinien. Anstelle des alten Güterschuppen soll deshalb ein zeitgemässer Bushof mit Veloabstellanlagen und Warteraum entstehen



Der jetzige Zustand ist nicht benutzerfreundlich. Die Stellplätze der Busse werden neu überdacht. Der alte Güterschuppen wird dem geplanten Bushof weichen.

Anbindung

Im Stundentakt wird Rheineck vom Rheintalexpress angefahren. Damit verfügt Rheineck über direkte Anbindungen an Rorschach und St. Gallen auf der einen Seite und Buchs, Sargans und Chur auf der anderen Seite. Die S-Bahnlinien S1 und S2 bedienen den Bahnhof ebenfalls je einmal pro Stunde und Richtung. Zudem verkehrt die Rheineck-Walzenhausen-Bahn im Halbstundentakt.

Vier Regionalbus-Linien bedienen bereits heute den Bahnhof Rheineck. Eine weitere Linie ins Land Vorarlberg soll als Option geprüft werden. Zur Hauptverkehrszeit verkehren fünf Busse pro Stunde.

Im Aufnahmegebäude wird eine private Schule einziehen.



Aus dem Variantenstudium bezüglich Anordnung der Buskanten resultierte aus gestalterischer Sicht aber auch aus Platzgründen ein überdachter Mittelperron in Verlängerung des Aufnahmegebäudes.ch.

Bahnhofplatz

Seit rund zwei Jahren wird an einem Konzept bzw. an der Planung zum Bushof Rheineck gearbeitet. Im Rahmen eines Variantenstudiums wurden verschiedene Anordnungen der Bus-Haltekannten sowie des Zu- und Wegfahrtsregimes geprüft. Aus Platzgründen aber auch aus städtebaulicher Sicht wurde ein Bushof mit einem Mittelperron favorisiert, welcher in der Verlängerung des Aufnahmegebäudes angeordnet sein wird.

Bushof

Der freistehende Bushof wird eine wichtige Ergänzung des Bahnhofs Rheineck sein, der die städtebauliche Verbindung zwischen dem Altenrhein und den Gleisanlagen einerseits und dem Ortskern von Rheineck andererseits bilden wird. Der Bushof wird neu über sechs an einem Mittelperron angeordneten Haltekannten verfügen, welche vier normalen Bussen und zwei Gelenkbussen Platz bieten wird.

Ausstattung

Das Gleis 1 liegt am Hausperron, das Gleis der Rheineck-Walzenhausen-Bahn unmittelbar vor dem Aufnahmegebäude. Der Zugang zum Seitenperron des Gleis 2 ist über eine durchgehende Unterführung gewährleistet. Diese Unterführung ist auch für die Radfahrenden über Rampen passierbar. Sie stellt die Verbindung zum Radweg in die Richtungen Rorschach und St. Margrethen sowie nach Vorarlberg sicher.

Oberriet

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 8'000

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Begegnungszone, Einbahn Fahrverbot mot. Privatverkehr, ausgenommen Bahnhofzufahrt

Bahn Anzahl Passagiere: ca. 9'000/Tag
Bus: Abfahrten/h (17-18 Uhr): 4 gemäss Buskonzept

Anzahl Buskanten: 2 Gelenkbusse, 2 Normalbusse

Parkierung

Veloabstellplätze gedeckt: rund 120

P+R 20

K+R und Kurzzeit-PP 4

Taxistandplätze 2

Verbindungen

Unterführungen 1 durchgehend

Projekt

Projektstart 2008: Gestaltungskonzept
Projektstand 2009: Machbarkeitsstudie, Projekt ist von Gemeinderat noch nicht genehmigt und wurde noch nicht aufgelegt

Bauherrschaft Gemeinde Oberriet

Projektverfasser

Konzept: Strittmatter Partner AG, St. Gallen

Architekt: Göldi + Eggenberger AG, Altstätten

Ingenieur: A. Keller AG, Weinfelden

Kosten

Technikgebäude / Velo	Fr.	134'000.-
Landkauf	Fr.	104'500.-
Total	Fr.	238'500.-

Quellen

Informationen Gemeindeverwaltung Oberriet



Die Halteketten werden in einer Reihe, parallel zu den Gleisanlagen angeordnet und mehrheitlich überdacht. Um den dazu notwendigen Platz gewinnen zu können, wird der unter Schutz stehende Güterschuppen zurückversetzt.

Im Zusammenhang mit der Fahrplanerweiterung 2013 sowie dem Ausbau der Bahnstation Oberriet zum S-Bahnhalt eröffnet sich die Möglichkeit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Mit dem Ausbau des Umsteigeknotens Oberriet werden sich auch mehr Menschen am Bahnhof aufhalten. Um diesem Sachverhalt gerecht zu werden, soll der Bahnhofplatz unter Einbezug seiner prägenden Elemente zum Aufenthalts- und Eingangsort aufgewertet werden.

Anbindung

Der Bahnhof Oberriet wird heute lediglich von vier Regionalzügen je Richtung bedient. Diese verkehren am frühen Morgen und am Abend für die Arbeits- und Ausbildungspendler und Ausbildungspendlerinnen sowie am späten Abend. Die hauptsächliche Verkehrsanbindung wird durch den Busbetrieb gewährleistet.

Ab 2013 wird die S-Bahn über Altstätten weiter bis Buchs und Sargans verlängert. Dann wird Oberriet an die S-Bahn angebunden und im Stundentakt bedient werden.

Das Dorf Oberriet ist zurzeit durch drei Regionalbuslinien mit insgesamt acht Bussen pro Stunde zur Hauptverkehrszeit erschlossen. Es besteht allerdings keine gemeinsame Haltestelle, die von allen drei Linien bedient wird. Der Bahnhof Oberriet wird aktuell nicht angefahren.

Ab 2013 werden zwei Buslinien neu über den Bahnhof Oberriet geführt. Dort wird der Anschluss an die S-Bahn gewährleistet. Die Busse werden in Buchs und Altstätten Anschluss an die S-Bahn und den RegioExpress SG-Chur haben.

Der Bahnhof Oberriet könnte sich künftig als Anschlusspunkt für eine grenzüberschreitende Linie Richtung Feldkirch eignen, deren Zweckmässigkeit zunächst untersucht werden müsste.



Bild Heute: Die Zu- und Wegfahrt der Busse wird über die SBB-Stationstrasse bzw. die Bahnhofstrasse erfolgen.

Oberriet

Kanton St. Gallen

Situation

Der Bahnhof Oberriet ist ein typischer kleiner Landbahnhof. Ihn zeichnet den guten Zustand der historischen Substanz des Aufnahmegebäudes, aber auch des Güterschuppens aus. Die beiden Bauten sind als Ensemble des Bahnhofareals im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS aufgeführt.

Oberriet wird mit der neuen S-Bahn St.Gallen 2013 verkehrstechnisch an Bedeutung gewinnen. Das Umsteigen Bahn – Bus und umgekehrt soll am Bahnhof Oberriet gewährleistet werden.

Aufnahmegebäude und Güterschuppen

Das Aufnahmegebäude ist ein zweigeschossiger Massivbau unter traufständigem Satteldach. Gegen die Geleise befindet sich das ursprüngliche Perrondach. Nach der Umgestaltung des Bahnhofs Oberriet wird im Aufnahmegebäude das Kundencenter untergebracht. Um den notwendigen Platz für einen Bushof gewinnen zu können, ist ein Abbricj des Güterschuppens unumgänglich.

Der Güterschuppen wird zurückversetzt, um dem Bushof den notwendigen Platz schaffen zu können



Bahnhofplatz

Der durch den Abbruch des Güterschuppens gewonnene Raum wird fast gänzlich durch den neuen Bushof beansprucht. Standplätze für Taxis, Parkplätze für P+R- und K+R-Kunden sowie Veloabstellplätze stecken der Platzgestaltung mit Bepflanzung und Materialisierung einen eher engen Rahmen.

Bushof

Die Zu- und Wegfahrt der Busse erfolgt über die Station-Strasse bzw. die Bahnhofstrasse. Der neue Bushof verfügt über vier Haltekanten. Diese sind in einer Reihe, parallel zu den Geleisen angeordnet. Ein Umsteigen Bahn – Bus ist im überdachten Bereich möglich.

Ausstattung

Der Zugang zum Gleis 2 erfolgt in Form einer durchgehender Unterführung. Diese ist über eine Treppe und je eine Rampe erreichbar. Beide Perrons werden überdacht und mit je einer Wartehalle ausgerüstet. 24 der rund 120 gedeckten Veloabstellplätze sind auf der Ostseite des Gleis 2, der Hauptteil auf der Seite des Aufnahmegebäudes vorgesehen.



Bild Heute: Eine längst fällige Unterführung wird mit der Neugestaltung realisiert.



Das Ensemble von Aufnahmegebäude und Güterschuppen sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz aufgeführt.

Sargans

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 5'300

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Begegnungszone, Einbahn Fahrverbot mot. Privatverkehr, ausgenommen Bahnhofzufahrt

Bahn Anzahl Passagiere: 9'100/Tag
Bus: Abfahrten/h (17-18 Uhr): 12
Anzahl Buskanten: 6 Gelenkbusse, 3 Normalbusse

Parkierung

Veloabstellplätze noch unbekannt
P+R 260
K+R 8
Taxistandplätze 3
Mobility-Fahrzeuge 5

Verbindungen

Unterführungen 3 durchgehend (süd)
1 durchgehend (nord)

Projekt

Bahnhofplatz Projekt Gemeinde:
Projektstart 2005 Ideenwettbewerb
2008 / 2009 Projektierung
Ausführung: Ab Herbst 2009 bis 2011
Bauherrschaft Gemeinde Sargans

Projektverfasser

Gestaltungskonzept: Christoph Sauter, Architekt, St. Moritz
Landschaftsarchitektur:
Ingenieur Tiefbau: Kopp + Ackermann AG, Flims
Verkehrsplanung: Peter Hartmann, Chur

Kosten Bahnhofplatz: Fr. 3'300'000.-

Quellen

Informationen Gemeinde Sargans / Christoph Sauter, Architekt, St. Moritz

Situation :

Drei Platzbereiche auf der Platzinsel, darum herum die neun Buskanten - nur die Bahnhofzufahrt zum Avec-Shop und den Kurzzeitparkplätzen ist für den Autoverkehr frei zugänglich.

Der Bahnhof Sargans ist ein Systemknoten mit IC-Anschluss und dient als Anknüpfungspunkt für das Rheintal und Fürstentum Liechtenstein. Das heutige bauliche Umfeld wird der verkehrlichen Bedeutung des Bahnhofes nicht gerecht. Im Rahmen einer Gesamtplanung soll deshalb der Standort integral aufgewertet werden. Dank der Verlegung der P+R Plätze, kann gegenüber dem Bahnhof eine Zentrumsüberbauung realisiert werden. Ein neuer Bahnhofplatz wird als zentraler Treffpunkt dienen und gleichzeitig als funktionaler Bushof.

Anbindung

In Sargans verzweigen die beiden Bahnlinien Chur-Zürich und Chur-St. Gallen. Der IC-Anschluss Zürich-Sargans-Landquart-Chur schafft in Sargans jeweils einen Systemknoten zur halben Stunde. Daran sind die Regionallinien nach Ziegelbrücke und Buchs angebunden. Mit dem Ausbau der S-Bahn St. Gallen 2013 zum Halbstundentakt sowie der Beschleunigung des REX St. Gallen-Chur wird ein Systemknoten auch zur vollen Stunde realisiert. Die Züge fahren dann zu jeder halben Stunde in alle Richtungen. Das Bussystem soll auf diesen neuen Halbstundenknoten ausgerichtet werden. Ab Sargans wird per Bus das Fürstentum Liechtenstein, die Einkaufszentren in Mels, die Pizolbahnen Buchs, das Weisstental erschlossen.



Bild Heute:

Der Bahnhofplatz wird durch die 260 Parkplätze geprägt.

Situation

Der Bahnhof Sargans liegt abseits des Dorfes. Die beiden Bahnlinien definieren ein Dreieck, das in seiner Schmalseite zum Bahnhofsgebäude führt. Der Zugang zu beiden Linien erfolgt mit Unterführungen, diejenige auf der nördlichen Seite - der Rheintallinie - muss allerdings erst noch im Zuge der HGV-Ausbauten gebaut werden. Mit dieser neuen Unterführung wird gleichzeitig das dahinterliegende Areal erschlossen. Dort soll dann auch der neue P+R Parkplatz angeordnet werden.

Bahnhofplatz

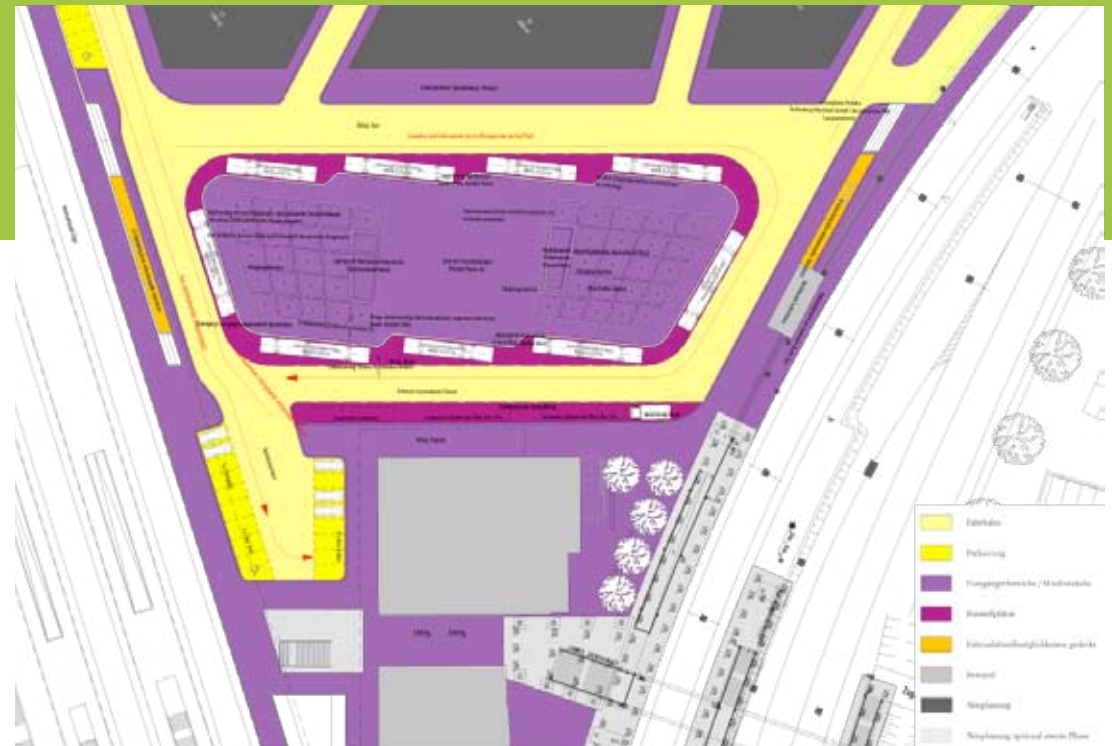
Der geplante Bahnhofplatz erstreckt sich neu vor dem AVEC-Gebäude zwischen den beiden Bahnlinien. Ein zentraler Bereich ist unterteilt in drei Felder. Die beiden äusseren Felder sind als Baumfelder gestaltet, das innere Drittel bleibt ein freier Platz. Um diese Insel sind neun Buskanten angeordnet. Jede Kante kann unabhängig von der Belegung des benachbarten Platzes angefahren werden. Da der Busbetrieb auf ein Rendez-vous zur vollen und halben Stunde der Bahnanschlüsse ausgerichtet ist, braucht jede Linie auch einen eigenen Platz. Im Verlauf der Variantenwahl wurde eine Aufreihung der Busse mit Einzelperrons untersucht. Diese Lösung bot aber weder betriebliche noch gestalterische Vorteile.

Zentrumsbebauung

Der neu gestaltete Bahnhofplatz soll mehr sein als ein funktionierender Bushof. Absicht der recht aufwendigen Gestaltung ist, diesen Platz als neues Zentrum des aufgewerteten Bahnhofquartiers zu gestalten. Gegenüber dem Platz wird eine neue Stadtkante realisiert und zum Bahnhofsgebäude ein gegenüber definiert. Dahinter soll eine neue Wohnüberbauung entstehen.

Parkierung

Die Veloabstellplätze werden dezentral an beiden Gleistrassen und bei den verschiedenen Aufgängen realisiert. Die genaue Zahl ist noch nicht bekannt. Der Bahnhof Sargans hat ein recht grosses Einzugsgebiet in einem dispers besiedelten Gebiet.



*Nutzungsplan
Übersichtsplan inklusiv
Neuplanung 2. Phase*

Dementsprechend hat der Park+Ride Platz eine recht grosse Bedeutung. Die wegfallenden 260 Plätze sind jeweils recht gut belegt.

Der neue Bushof kann deshalb erst realisiert werden, wenn die Unterführung erstellt und damit der neue P+R Platz nördlich der Rheintaler-Linie erreicht werden kann. Die neue Erschliessungsstrasse ermöglicht die Zufahrt, dank der neuen Unterführung ist dieses Gebiet optimal an den Bahnbetrieb ausgerichtet. Der neue Parkplatz schafft nicht nur Platz, sondern entlastet auch das Zentrum und den Bahnhof vor Verkehr.

Wartehaus

Wartehaus mit Turm: Die Architektur spielt auf das Schloss Sargans an. Am mittleren Platz sind die Wartemöglichkeiten und Infrastrukturen für die Buspassagiere vorgesehen wie Information und Billetteausgabe.



Jona

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz (Wettbewerb)

Einwohnerzahl 26'000

Verkehr

Büelstrasse Verkehrsregime: Tempo 50
Belastung: DTV 1'000 Fzg / Tag
Passagiere: 4'700 Personen/Tag
Bahn: Abfahrten/h (17-18 Uhr): 16
Bus: 4 Normalbusse
Anzahl Buskanten:

Parkierung

Veloabstellplätze 210 (gedeckt)
Roller-/Mofaabstellplätze 40 (gedeckt)
P+R 30
K+R 3
Taxistandplätze 1
Mobility-Fahrzeuge 2

Verbindungen

Unterführungen 2 durchgehend
Überführungen 1 durchgehend

Projekt

Projektstart Juni 2008 Wettbewerb
Ausführung: noch offen
Bauherrschaft Stadt Rapperswil-Jona

Projektverfasser

Architektur: ARGE Margreth Blumer Oliver
Schwarz Architekten ETH SIA, ZH
Verkehrsplanung: Planungsbüro Jud, Zürich

Quellen

Informationen /Fotos ARGE Margreth Blumer Oliver
Schwarz Architekten ETH SIA, ZH

Obschon täglich von annähernd 5'000 Passagieren benutzt, vermag das Umfeld der Station bis heute nicht zu überzeugen. Mit dem Ausbau des Stadtbus Rapperswil-Jona besteht ein Bedarf für einen zentralen Bushof. Ein Wettbewerb dient als Grundlage mit der die heutige von Parkplätzen dominierte Situation ortsbaulich aufgewertet werden soll.



Perspektive Ansicht: Grosser Empfang: Das Vordach dient als Wegzeichen und gleichzeitig auch als Schutz.

Anbindung

Jona ist mit der die Züricher S-Bahnlinien S5 und S15 im Viertelstundentakt an Zürich und Rapperswil angebunden. Die Stadt Rapperswil-Jona hat einen Masterplan Verkehr erarbeitet und dabei auch den öffentlichen Verkehr neu organisiert. Ein Bestandteil dieser Masterplanung ist die Realisierung eines neuen öV-Knotens am Standort Bahnhof Jona. Dieser Knoten hat sowohl für den regionalen Pendlerverkehr (S-Bahn und Regionalbus) wie auch für den lokalen Stadtverkehr (Bushof und Bahnhof) eine grosse Bedeutung. Fünf Linien der Stadtbusse bedienen die Quartiere im Viertelstundentakt. Die Anbindung an die regionale Buslinie nach Eschenbach – Wattwil erfolgt etwas entfernt ab der Haltestelle an der St.Gallerstrasse.

Situation

Die Station Jona wurde in den Achtziger-Jahren als unbediente Station mit minimaler Ausstattung eröffnet. Das zweigleisige Bahntrasse wird mit zwei Aussenperrons angebunden. Diese werden durch eine zentrale Unterführung erschlossen. Dank weiteren Zugängen an den Perronenden sowie einer Überführung besteht eine gute Anbindung ans Wegnetz.



Bild Heute: Die S-Bahn Station Jona wird heute durch die Parkplatz-Situation geprägt.

Foto Mächler, Rapperswil

Ziele des Wettbewerbes

Dem funktionalen Anspruch an den öV-Knoten genügt die heutige Umsteigesituation nicht. Das erweiterte Angebot des Ortsbusses benötigt Haltestellen für drei Busse. Gleichzeitig soll die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die heute etwas abseits gelegene Bahnstation baulich in das Ortszentrum integriert werden. Zu diesem Zweck plant die Stadt Rapperswil-Jona den Bau eines neuen Bushofes, der dem Anspruch an einem künftig wichtigen öV-Knoten gerecht wird. Der neue Bushof und der neue Bahnhofplatz sollen städtebaulich als solcher wahrgenommen werden.

Wettbewerbsprojekt

Ein gemeinsames Dach ist das Kernstück des neuen Bahnhofes von Jona. Der öffentliche Verkehr findet durch diese architektonische Geste seinen Ausdruck als Ort und Umsteigezentrum. Unter diesem Dach sind einerseits über 200 Veloabstellplätze angeordnet, andererseits können hier Buspassagiere an einem geschützten Ort warten.

Vor dem Bahnhofplatz sind vier Standplätze des Ortsbusses angeordnet, davon dient einer zur Reserve. Die Anordnung der Buskanten des Wettbewerbprojektes muss nochmals überarbeitet werden, weil gemäss Juribericht die Wegfahrt der Plätze 3 und 4 noch nicht befriedigend gelöst werden kann. Der im Wettbewerb dargestellte Bebauungsvorschlag schafft eine direkte Verbindungsachse zur St.Gallerstrasse; dort halten die regionalen Busse. Zudem dient die Bebauung als neue Platzkante für den neuen Bahnhofplatz von Jona.

Die Realisierung des Bushofes Jona ist im 4. öV-Programm des Kantons St.Gallen für das Jahr 2011 vorgemerkt. Für den Bushof und die Bebauung müssen 40 Parkplätze ersetzt werden. Derzeitig ist noch weder der Standort der Ersatzparkplätze, noch die bauliche Nutzung des Baufeldes klar. Vom VCS wird zudem neben Bushof und Veloabstellplätze eine Aufwertung der Station zu einem vollwertigen bedienten Bahnhof gefordert. Dazu sollen auch Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten sowie ein WC realisiert werden.



Situation:

Aus einem Parkplatz soll ein Bahnhofplatz werden: Der Bushof ist der grosszügigen Veloabstellanlage vorgelagert. Die Bebauung schafft einerseits eine Platzkante für den Bahnhofplatz, aber auch eine Verbindungsachse zur Bushaltestelle an der St. Gallerstrasse.



Verbindungsachse:

Die neue Bebauung schafft über einen Hof eine attraktive Verbindung zum Zentrum und zur Haltestelle der regionalen Busse an der St.Gallerstrasse.

Rapperswil

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 26'000

Verkehr

Obere Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Tempo 50
Belastung: DTV 25'000 Fzg / Tag
Passagiere: 21'100 Personen/Tag
Bahn Abfahrten/h (17-18 Uhr): 13
Bus: 2 Gelenkbusse, 2 Normalbusse,
2 Kleinbusse

Parkierung

Veloabstellplätze
Roller-/Mofaabstellplätze
K+R 7
Taxistandplätze 4
Mobility-Fahrzeuge 4

Verbindungen

Unterführungen 1 durchgehend

Projekt

Bahnhofplatz Projekt Gemeinde:
Projektstart 2007
Ausführung: 2008/2009

Bauherrschaft Gemeinde Rapperswil-Jona

Projektverfasser

Konzept: asa AG, Rapperswil-Jona
Architektur: Stutz und Bolt, Winterthur
Ingenieur: Frei + Krauer AG, Rapperswil-Jona

Kosten Fr. 835'000.-

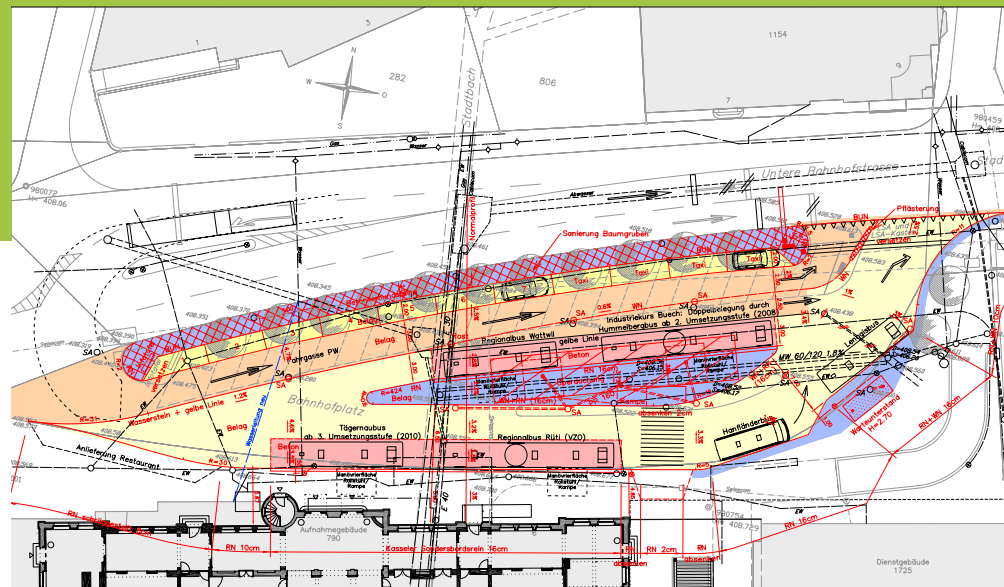
Quellen

Informationen/Fotos: Stadt Rapperswil-Jona
Frei + Krauer AG, Rapperswil-Jona

Auf engem Raum wurde nach der Renovation des Bahnhofgebäudes auch der Bahnhofplatz saniert und für den Mehrbedarf des Stadtbusses eingerichtet. Mit dem Bau des Stadttunnels wird dann wieder alles anders – aber wann, bleibt weiterhin offen. Nun, das Provisorium taugt durchaus für einen längeren Einsatz.

Anbindung

Der Bahnhof Rapperswil ist ein regionaler Verkehrsknoten zwischen der S-Bahn Zürich und dem Voralpenexpress St.Gallen – Luzern, den Linien ins Glarnerland und über den Seedamm, dem Schiffsverkehr sowie dem städtischen und regionalem Busnetz. Halbstündlich verkehren die Züge in alle Richtungen, auf der Oberlandlinie S5/S15 sogar im Viertelstundentakt. Das städtische Busnetz zieht mit vier Linien im Halbstundentakt nach und bildet gemeinsam mit den ebenfalls im Halbstundentakt verkehrenden regionalen Buslinien nach Rüti-Wald sowie Eschenbach-Wattwil auf Stadtgebiet einen Viertelstundentakt.



Plan Situation:

Die neu längs angeordneten Park- und Taxiplätze brachten etwas Platz für ein verbreitertes Perron. Manövrierende Fahrzeuge behindern nun den Busverkehr weniger.



Foto Überblick:

Dank neu angeordneter Längsparkierung konnte dem Bushof etwas mehr Platz zugeordnet werden.

Bild vorher:

Parkierung auf dem beengten Bahnhofplatz: Die Rückwärtsmanöver und auf Parklücken spekulierende Autos behinderten Regelmässig den Busbetrieb.

Foto Mächler, Rapperswil

Rapperswil

Kanton St. Gallen

Situation

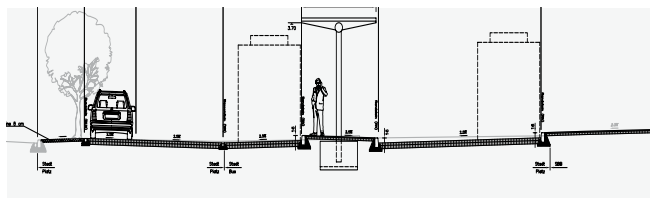
Der Bahnhof Rapperswil liegt am Kopf des Seedamms am Rand der fusionierten Stadt Rapperswil-Jona. Die sieben Gleise sind von einer einzigen Unterführung angebunden, welche gleichzeitig das Stadtzentrum mit dem Südquartier verbindet. Das kann manchmal recht eng werden. Der Bahnhofplatz ist das, was zwischen Bahnhof, Post und Hauptstrasse noch übrig blieb: Recht wenig Platz also, auf dem doch vieles stattfinden muss. Der Zugang zur Altstadt wird von der stark belasteten Hauptstrasse und ist auf der Westseite nur über bzw. unter einer Unterführung möglich.

Aufnahmegebäude

Jahrelang stritten SBB und Heimatschutz über eine geplante Neuüberbauung des Bahnhofareals und dem dazu notwendigen Abriss des Aufnahmegebäudes. Nach einem Entscheid der eidgenössischen Denkmalpflegekommission für den Erhalt des historischen Bahnhofgebäudes wurde dieses nun renoviert und erstrahlt in alter Frische.

Der Schatten des Stadttunnels

Seit Jahrzehnten planen Stadt und Kanton einen Stadttunnel, der dereinst zumindest das Zentrum entlasten soll. Dieser Tunnel soll im Tagbau just unter dem Bahnhofplatz realisiert werden. Weil der vorgesehene Ausbau des Busangebotes keinen Aufschub mehr duldet, wurde nach der Renovation des historischen Bahnhofgebäudes auch der Bahnhofplatz neu organisiert und saniert. Damit konnten die zusätzlich notwendigen Anlegeplätze und eine Überdachung für wartende Passagiere erstellt werden. Jetzt besteht ein Provisorium, welches aber nach den bisherigen Erfahrungen mit dem Verlauf der Tunnelpläne durchaus noch Jahrzehnte überdauern könnte.



*Foto Mittelperron:
Gedeckte Wartemöglichkeiten auf dem
Bushof mit prägnanten Bodenbelag.*

Bushof / Platz

Die Busplätze sind direkt in Verlängerung der Unterführung entlang einer Aussenkante und einem zweiten Perron angeordnet. Eine einfache Dachkonstruktion schafft nun am Mittelperron eine gedeckte Wartemöglichkeit. Die Taxiplätze und ein paar wenige Kurzzeitparkplätze sind dahinter längsgerichtet angeordnet. Die Zufahrt für den Privatverkehr blieb auf dem engen Platz weiterhin erhalten, weil der Bahnhofplatz noch als letzte Wendemöglichkeit vor dem Seedamm (miss-)braucht werden musste. Die getrennte Ausfahrt zwischen Bus- und Autoverkehr reduziert das Konfliktpotential. Die bestehende Baumreihe schafft etwas Abstand zur Oberen Bahnhofstrasse.

P+R und Veloparkierung

Die Veloabstellplätze finden sich recht weit entfernt beim Güterschuppen und auf der Südseite des Bahnhofes. An beiden Orten bestehen auch noch zusätzliche Parkplätze für Mobility, Park and Ride und Bahnhofszufahrt.



*Foto Unterführung:
Der Zugang zur Altstadt ist nicht optimal. Leider
wurde die Chance zur Realisierung einer oberirdischen
Querungsmöglichkeit nicht genutzt.*

*Querschnitt:
Dank neu Längsparkierung konnte dem Bushof etwas mehr Platz zugeordnet werden.*

Oetwil am See

Kanton Zürich

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl	4'400
Verkehr	
Willikonstrasse	Verkehrsregime: Tempo 50 Belastung 2005: 7'000 Fzg / Tag Passagiere: 1450 Personen / Tag Abfahrten/h (17-18 Uhr): 9
Bus:	6 Gelenkbusse (Typ Citaro-G)
Anzahl Buskanten:	

Parkierung

Veloabstellplätze	15 (gedeckt, abschliessbar)
P+R	keine
K+R	keine
Taxistandplätze	keine
Mobility-Fahrzeuge	keine

Verbindungen

Unterführungen	keine
----------------	-------

Projekt

Bahnhofplatz Projekt Gemeinde:	
Projektstart	2003 – 2004: Vorprojekt
Ausführung:	2004 – 2006: Bauprojekt, Ausführung in Betrieb seit Dezember 2006

Bauherrschaft Gemeinde Oetwil am See

Projektverfasser

Verkehrsplanung und Architektur: asa AG, Rapperswil-Jona
Bauingenieur Tiefbau: marti + dietschweiler ag, Männedorf
Bauingenieur Hochbau: ATP Bauingenieure, Zürich

Kosten

Hochbauten Bushof:	Fr. 350'000.-
Tiefbautenbauten Bushof:	Fr. 1'600'000.-
Tiefbautenbauten Strassen:	Fr. 450'000.-
Total	Fr. 2'400'000.-

Quellen

Informationen / Fotos asa AG, Rapperswil-Jona

Oetwil am See hat keinen Bahnhof. Die Funktion als Umsteigeknoten übernimmt hier ein Bushof im Zentrum mit sechs Stellplätzen für Gelenkbusse, der auf engem Raum organisiert werden musste. Dank einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrt konnte der Zugang zum Bushof erleichtert werden.

Anbindung

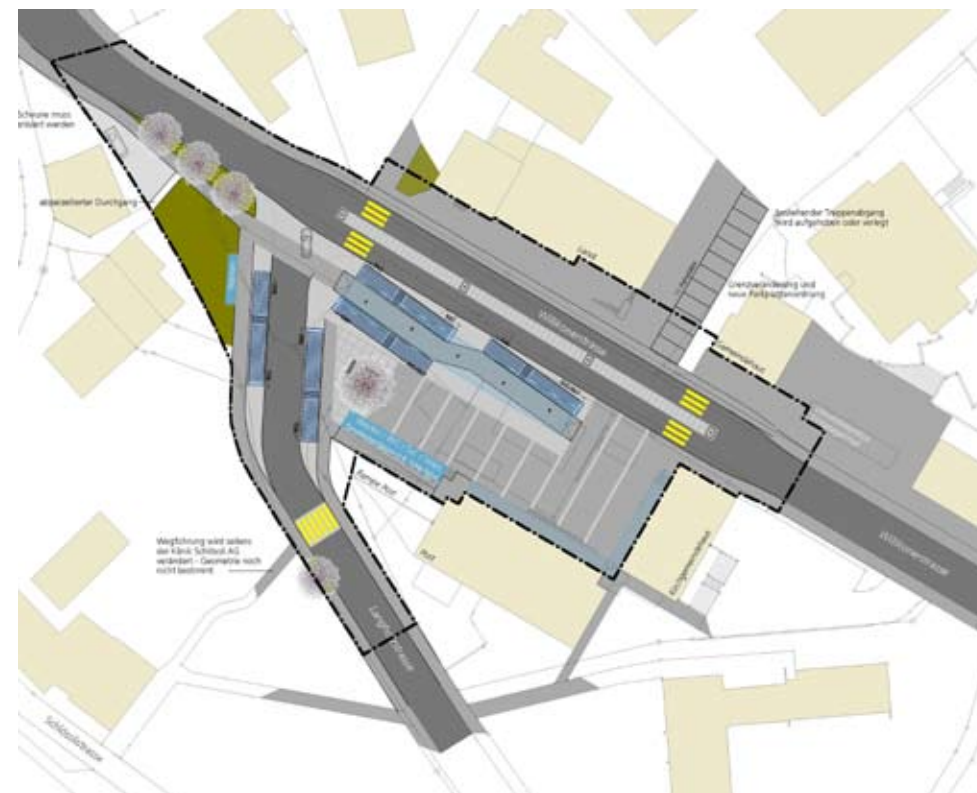
Das Zentrum von Oetwil am See ist ein wichtiger Knotenpunkt im Busnetz der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO). Linien aus Uster, Wetzikon, Männedorf und Stäfa treffen hier zusammen. Für 2006 wurde ein weiterer Ausbau des Busangebotes geplant, was einen Ausbau der Standplätze nötig machte. Die «alte Station» mit nur drei Abfahrtsplätzen war für die Kundschaft bezüglich Sicherheit und aus betrieblicher Sicht mangelhaft.

Plan Situation Bushof:

Der neue Dorfplatz mit einem sägezahnartigen Anordnung des überdachten Mittelperrons und zwei aussenliegenden Kanten für die Linie Richtung Stäfa an der Langholzstrasse.



Bild Bushof: Ideale Umsteigebeziehungen unter dem filigranen Perrondach



Oetwil am See

Kanton Zürich

Situation

Die zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs wird südlich durch die bildet eine Zentrumsüberbauung mit Gemeindehaus Kirchgemeindehaus und Post gefasst. Zwischen dem neuen Bushof und der nördlich positionierten Landi quert die Willikonerstrasse, eine regionale Verbindungsstrasse, den Dorfteil.

Bushof

Der Bushof Oetwil am See ist seit Dezember 2006 in Betrieb. Die Anlage wurde auf die sehr knappen Raumverhältnisse im Dorfkern massgeschneidert. Die einzelnen Buskanten können unabhängig voneinander bedient werden. Zudem sind sämtliche, betrieblich bedingte Wendemanöver lokal gewährleistet. Kurze und direkte Umsteigebeziehungen sowie die einfache Orientierung auf einem übersichtlichen Platz prägen den neuen Bushof. Unter dem einstieligen filigranen Perrondach können vier Gelenkbusse «andocken». Die überdachte Wartezone ist eine Fortsetzung des Trottoirs entlang der Willikonerstrasse, stellt kurze Umsteigebeziehungen sicher und ist stirnseitig mit je einer rollstuhlgängigen Rampe ausgestattet.



Die Bandierung in Beton strukturiert die Asphaltfläche und zeigt für alle Verkehrsteilnehmenden eine spezielle Nutzung an. Sie verbindet die Busanlegekanten mit dem Warteraum und fasst den neuen Platz zusammen. Ein stattlicher Solitärbaum signalisiert den Angelpunkt der öV-Drehscheibe und schafft in wärmeren Jahreszeiten einen attraktiven und übersichtlichen Warteraum im Freien.

Strassenraum

Die Willikonerstrasse und die Einmündung der Langholzstrasse wurden in das Projekt einbezogen. Ein Mehrzweckstreifen auf der Hauptstrasse zeigt im Strassenraum die öffentliche Nutzung an. Er ist eine Querungshilfe für Fussgänger und dient stellenweise als Manövriertfläche für die vermehrt zum Einsatz kommenden Gelenkbusse. Mit Mastleuchten auf dem Mittelstreifen kann der spezielle Strassenraum auch in der Nacht in's richtige Licht gerückt werden.

Bild vorher:

Vor dem Umbau: Die alte Station mit drei Anlegestellen genügte den gestiegenen Bedürfnissen nicht mehr.

Nachtbild:

Mit Mastleuchten und LED-Bodenleuch der spezielle Strassenraum auch in der werden.



Foto Mittelperron:

Gedeckte Wartemöglichkeiten auf dem Bushof.

Ausstattung

Am Rand des Bushofes wurde eine zeitgemässe Infrastruktur mit gedeckten Sitzgelegenheiten, Fahrgastinformation, Veloabstellplätze sowie einer WC-Anlage realisiert



Wattwil

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 8'300

Verkehr

Bahnhofstrasse Süd Verkehrsregime: Tempo 50
Belastung: DTV 7'400 Fzg/Tag
Bahnhofplatz: Verkehrsregime: Einbahn
Fahrverbot ausgenommen Bus
und Velo
Bahn Passagiere: 7'800 Personen / Tag
Bus Abfahrten/h (17-18 Uhr): 6 Anzahl Bus-
kanten: 4 Gelenk- und 2 Normalbusse

Parkierung

Veloabstellplätze (gedeckt)
P+R
K+R 23
Taxistandplätze 2
Mobility-Fahrzeuge 2

Verbindungen

Unterführungen 1 durchgehend

Projekt

Projektstart 2005 – 2007: Varianten- und Bebauungs
studien
März 2009: Vorprojekt
Ausführung Februar 2010 Projektaufgabe vorgesehen
2010/2011 Realisierung
Bauherrschaft Gemeinde Wattwil

Projektverfasser

Gestaltungskonzept / Verkehrsplanung: Strittmatter Partner
AG, St.Gallen
Ingenieur: Wagner & Brühwiler AG, Gossau SG

Quellen

Informationen/Fotos: www.suedostbahn.ch
Strittmatter Partner AG
Gemeindeverwaltung Wattwil



Situation:

Aus einem Parkplatz soll ein Bahnhofplatz werden: Der Bushof ist der grosszügigen Veloabstellanlage vorgelagert. Die Bebauung schafft einerseits eine Platzkante für den Bahnhofplatz, aber auch eine Verbindungsachse zur Bushaltestelle an der St.Gallerstrasse.

Wattwil ist ein Verkehrsknotenpunkt im Toggenburg und dient als regionale Drehscheibe im Bahn und Busverkehr. Mit der Sanierung der Bahnanlagen wird auch der Bushof neu gestaltet. Gleichzeitig erfolgt auch eine Umgestaltung der Bahnhofstrasse und des Dorfzentrums. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes erhält Wattwil einen grosszügigen Bushof.

Anbindung

In Wattwil kreuzen sich die beiden Bahnlinie St.Gallen – Rapperswil und die Linie Wil – Nesslau. Jede halbe Stunde erfolgt die Zugsabfahrten in die verschiedenen Richtungen. Die Busse verkehren ab Wattwil in Richtung Lichtensteig, Hemberg, Rapperswil und Ebnat-Kappel. Ab Fahrplanwechsel Dezember 2009 wird zudem von Wattwil mit dem Postauto mit Direktkursen auch das obere Toggenburg bis Wildhaus bedient.

Bild Heute



Wattwil

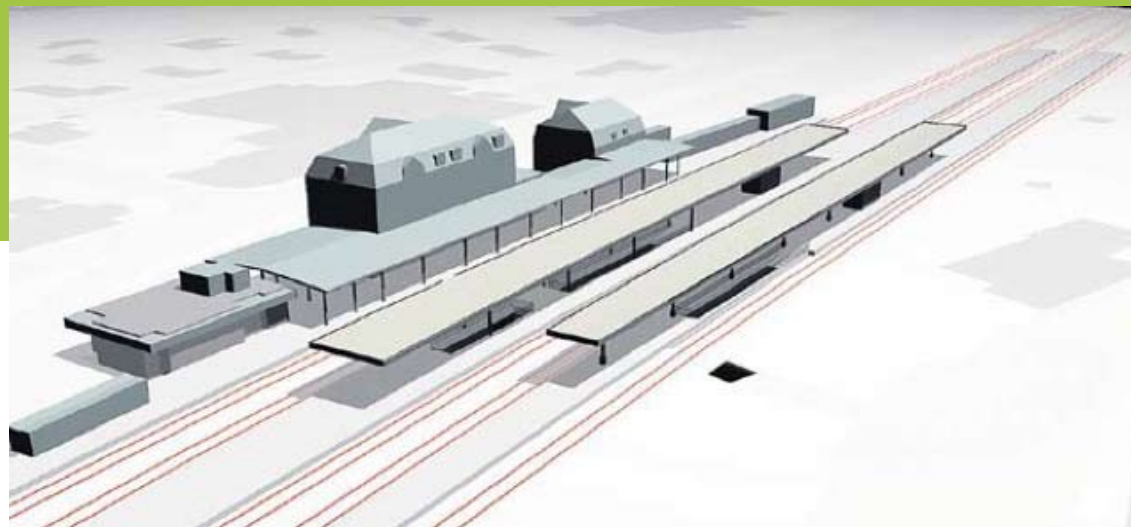
Kanton St. Gallen

Situation im Dorf

Der Bahnhof Wattwil liegt am Rand des Ortszentrums. Die Bahnhofstrasse ist mit ihren Angeboten das regionale Einkaufszentrum. Der Bahnhof Wattwil wird von den Bahnlinien nach Wil, Nesslau, St.Gallen und Rapperswil bedient. Die Züge werden nach dem Umbau der Gleis- und Publikumsanlagen auf vier Gleisen an einem Aussenperron und zwei Innenperrons aufgestellt. Der Zugang von den Perrons zum Bahnhofplatz und dem östlichen Ortsteil erfolgt über eine zentrale Personenunterführung.

Bahnhofplatz

Heute besteht auf dem Bahnhofplatz ein ziemliches Durcheinander: Manche möchten nur möglichst nah beim Kiosk parkieren, andere fahren durch und suchen sich einen Parkplatz, um beim nahen Migros einzukaufen. Die Bahnkunden und Busse müssen sich dazwischen durchkämpfen. Dies soll sich ändern. Die Parkierung soll an den Rand des Areals verlegt werden. Dies schafft Platz für einen zentralen Bushof und die Gestaltung eines eigentlichen Bahnhofplatzes. Begünstigt wird diese Planung durch die gleichzeitig geplante Umgestaltung der Kreuzung Bahnhofstrasse / Rickenstrasse zu einem Kreislauf mit erheblichem Flächengewinn für das Bahnhofareal.



Perspektive Ansicht: Projekt

Bahnhofstrasse

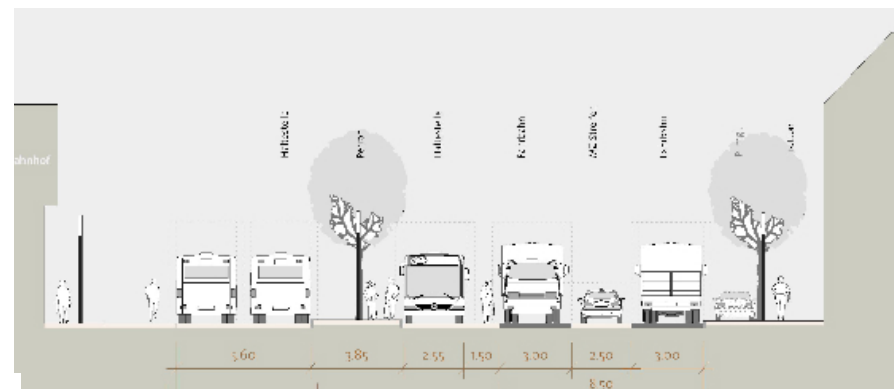
Die Gemeinde möchte ihr Ortszentrum entlasten und zu einer Begegnungszone umgestalten. Dazu wird die Poststrasse/ Nördliche Bahnhofstrasse als Kantonsstrasse abklassiert und von der Gemeinde übernommen. Der Kanton übernimmt im Gegenzug die südliche Bahnhofstrasse. Diese wird neu mit einem Mittelbereich gestaltet, welcher die Querung für den Fussverkehr sowie Linksabbiegebeziehungen für den Fahrverkehr.

Bushof

Die Busse werden an einem 61 m langen Mittelperron angeordnet. Auf beiden Seiten können jeweils zwei Gelenkbusse und in Normalbus aufgestellt werden. Bei einer Vollbelastung können die einzelnen Busse nicht auf jeden Standplatz einzeln Zufahren. Die zuerst eintreffenden Busse müssen deshalb vorziehen. Die unabhängige Wegfahrt ist aber von jedem Standplatz aus möglich.



Perspektive Bahnhofstrasse (Andreas Bernhardsgrütter)



Querschnitt Bahnhofplatz

Bazenheid (Gde.Kirchberg)

Kanton St. Gallen

Bahnhofplatz

Einwohnerzahl 8'090 (davon Bazenheid 3'430)

Verkehr

Bahnhofstrasse Verkehrsregime: Tempo 30
Bahn Anzahl Passagiere: 900
Bus: Abfahrten/h (17-18 Uhr): 2
Anzahl Buskanten: 2 Normalbusse

Parkierung

Veloabstellplätze 50 gedeckt
P+R / K+R ca. 70

Verbindungen

Unterführungen keine

Projekt

Bahnhofplatz Projekt Gemeinde:
Projektstart 2006: Vorprojekt
Realisierung Mitte 2009 – Frühling 2010
Bauherrschaft Gemeinde Kirchberg

Projektverfasser

Verkehrskonzept: Teamverkehr, Baar
Ingenieur: Grünenfelder und Keller, Wil
Architekt: Daniel Lüthi, Bazenheid

Kosten

Fr. 900'000.- (KV)

Quellen

Informationen Teamverkehr, Baar; Gemeinde Kirchberg; Amt für öffentlichen Verkehr



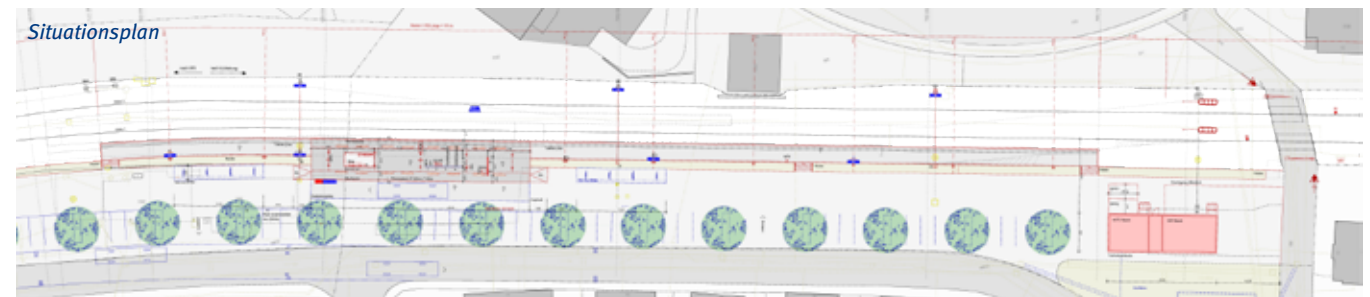
Der Bahnhof Sargans ist ein Systemknoten mit IC-Anschluss und dient als Anknüpfungspunkt für das Rheintal und Fürstentum Liechtenstein. Das heutige bauliche Umfeld wird der verkehrlichen Bedeutung des Bahnhofes nicht gerecht. Im Rahmen einer Gesamtplanung soll deshalb der Standort integral aufgewertet werden. Dank der Verlegung der P+R Plätze, kann gegenüber dem Bahnhof eine Zentrumsüberbauung realisiert werden. Ein neuer Bahnhofplatz wird als zentraler Treffpunkt dienen und gleichzeitig als funktionaler Bushof.

Anbindung

Bazenheid liegt an der Linie Wil – Wattwil und wird im Halbstundentakt bedient. Vom Bahnhof verkehrt eine Buslinie nach Kirchberg.

Situation

Der Bahnhof liegt im Zentrum von Bazenheid. Der Zugsverkehr kann mit einem Perron bedient werden, deshalb ist auch keine Unterführung nötig. Der neue Bahnhofplatz wird als einheitlich gestaltete Platzfläche verstanden, wobei alle notwendigen Funktionen wie Gehwege, Zufahrten und Parkierung integriert werden. Südliche Grenze bildet das neue Perron. Dazu wurde das alte Bahnhofsgebäude abgebrochen und das alte Gleis 1 aufgehoben.



Das neue 170 m lange Perron übernimmt die Doppelfunktion eines Bahn- und Bussperrons und ermöglicht so einen komfortablen und witterungsgeschützten Umstieg von Bus auf Bahn. Für den Kiosk und die WC-Anlagen entsteht ein Neubau in Verlängerung des Perrondaches.

Bahnhofplatz

Die Neubauten, Buszufahrt und Gehweg Beleuchtung und Parkierung werden parallel zu Gleis und Perron parallel geschichtet. Die Beleuchtungsreihe bietet Orientierung zwischen Geh- und Fahrbereich.

Parkierung

Die Parkplätze sind unter den Bäumen platziert. Das Parkplatzregime, bzw. ihre Nutzung als Kurzzeit-, Park + Ride oder öffentliche Parkplätze Plätze ist derzeit noch offen.

Aspekte der subjektiven Sicherheit

Zielsetzung

Die objektive und subjektive Sicherheit ist ein Grundbedürfnis und kann mit entsprechender Gestaltung, mit baulichen und organisatorischen Massnahmen verbessert werden.

Massnahmen

Bahnhofplätze, Bahnhöfe sind für viele Menschen Angsträume, die sie aber oft täglich benutzen müssen. Personen, die sich hier unwohl fühlen (Angst vor Bedrohung, Gewalt, sexuellen Übergriffen, Dieben, etc.) sind in ihrer Mobilität und der Teilnahme an öffentlichen Leben eingeschränkt. Deshalb ist bei der Planung von diesen öffentlich zugänglichen Räumen speziell auf folgende Punkte zu achten:

Übersichtlichkeit

Ein überschaubarer grosszügiger Raum ohne Nischen und Ecken. Vermeidung von massiven Bauteilen und Bauten, sowie überdachte Anordnung von Liften, Treppen und Abstellplätzen, die die Sicht nicht behindern.

Durchlässigkeit/Transparenz

Offene Bauteile und Fenster ermöglichen Sicht- und Hörkontakt.

Kurze Wege

Zugänge für Fussgängerinnen und Fussgänger möglichst kurz und direkt führen. Vertikalerschliessungen und Ausgänge gut über die Anlage/den Raum verteilen.

Tageslicht / Beleuchtung

Tageslicht sollte in allen öffentlich zugänglichen Räumen geführt werden. Auf eine angenehme Beleuchtung ist zu achten. Düstere Warteräume sind zu vermeiden.

Prüfung von Alternativen

Oberirdisch angeordnete Verbindungen sind aus der Sicht der sozialen Sicherheit einer Unterführung vorzuziehen.

Orientierung

Die Platz-, bzw. die Grundrissstruktur des Bahnhofes, sollte möglichst einfach und einprägsam sein. Gut platzierte und für alle verständliche Orientierungshilfen (Worte und Zeichen) unterstützen die Wegführung.

Wohlbefinden

Ein Farbkonzept mit hellen Wand-, Decken und Bodenfarben ist vorzuziehen. Niedrige und enge Räume verstärken sind zu vermeiden.

Die Verkehrssicherheit muss jederzeit gewährleistet sein.

Kontrolle / Belegung

Soziale Kontrolle ist einer technischen Überwachung vorzuziehen (Sicht- und Hörkontakt). Eine Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes ist anzustreben. Auf eine ausreichende soziale Mischung ist zu achten.

Sauberkeit / Ordnung / Unterhalt

Unterhalts- und Reinigungsstandard sollte hoch sein. Ein Abfallentsorgungskonzept inkl. vandalensichere Infrastruktur ist nötig. Ein gepflegtes Gesamterscheinungsbild ist anzustreben.

Überwachung

Bei grossen Bahnhöfen braucht es ein Sicherheitskonzept. Billetautomaten und Bankomaten sollten an übersichtlichen, offenen, eventuell überwachten Orten geplant werden.

Identifikation / Image

Ziel ist ein Raum mit Identität, ansprechender Architektur und Aussenraumgestaltung. Nicht zu vernachlässigen ist ein angemessener Komfort (z.B. genügend Sitzplätze).

Sicherheitsartikel Schweizer Beispiele

Ostermündingen BE, Baureglement Art. 56 a

Bei der Projektierung von Bauten und Anlagen ist die Angst- und gefahrenfreie Benutzbarkeit zu berücksichtigen; dies vor allem bei öffentlichen und internen Erschliessungen; Umgebungsgestaltungen; Hauszugängen und Einstellhallen.

Strassen, Wege und Plätze sind so zu projektieren, dass die angst- und gefahrenfreie Benutzbarkeit durch Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer sichergestellt ist (gute Überblick- und Orientierbarkeit).

Winterthur, Bauordnung

Bei der Gestaltung von öffentlichen und halböffentlichen Räumen in Bauten und Anlagen ist den Sicherheitsbedürfnissen der Benutzer und Benutzerinnen, insbesondere von Frauen und Kindern sowie alten und gebrechlichen Personen, Rechnung zu tragen. Zu vermeiden sind unter anderem unübersichtliche und des nachts unausgeleuchtete Bereiche. Besondere Beachtung ist der Ausgestaltung der Freiräume zu schenken.

Stadt St. Gallen, Bauordnung Art. 54

Bei Bauten und Anlagen sowie Umgebungsflächen, die der Wohnnutzung dienen oder allgemein zugänglich sind, ist auf die Sicherheit der Bewohner und Bewohnerinnen sowie der Benutzer und Benutzerinnen, insbesondere ältere Menschen, Frauen und Kinder Rücksicht zu nehmen. Namentlich zu vermeiden sind unübersichtliche oder schlecht beleuchtete Bereiche.