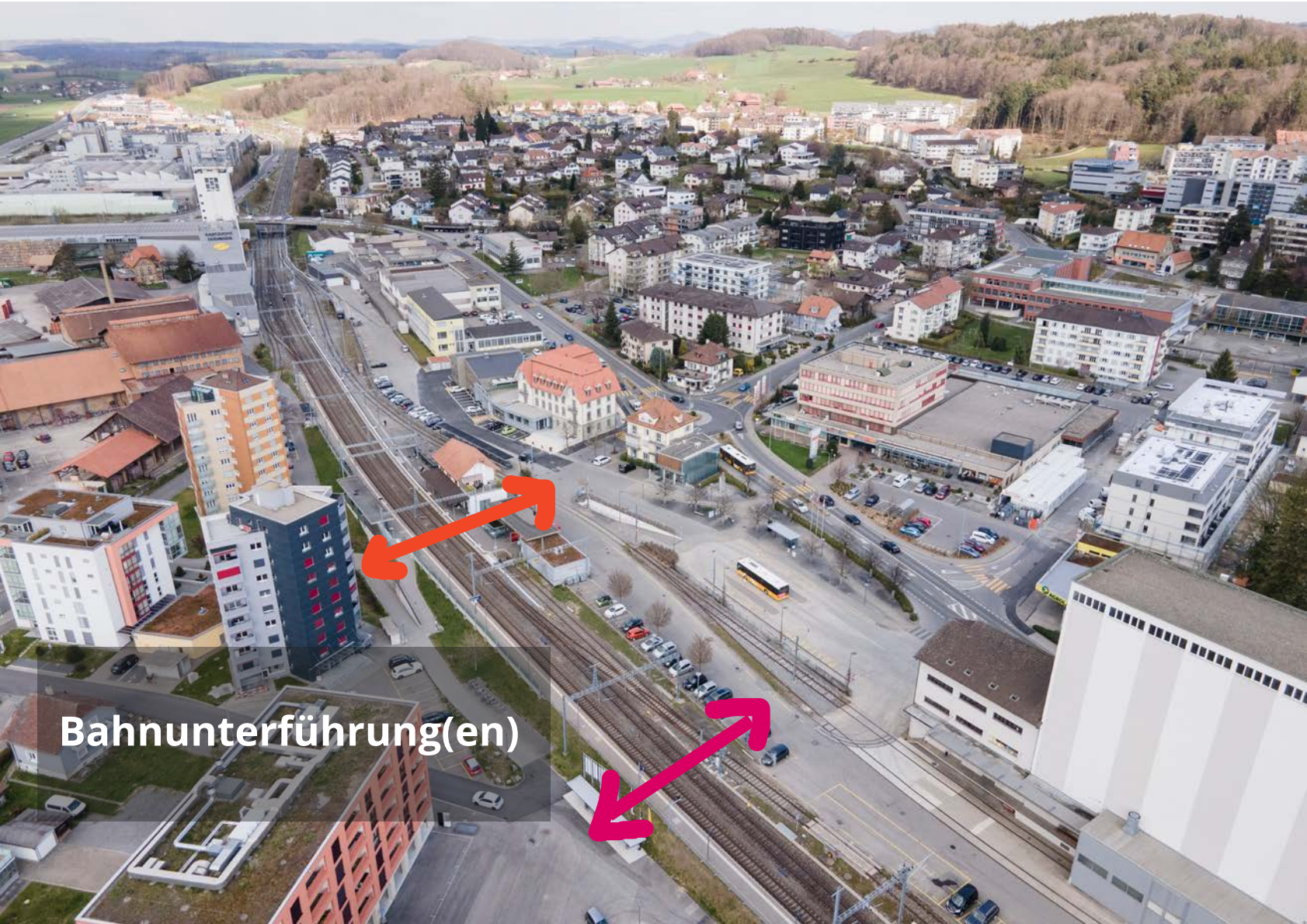




Studie Bahnhofplatz
Informationsveranstaltung
Felix Brunner, 29. Juni 2022





Bahnunterführung(en)





**Option Verlängerung Unterführung
Schnittstelle VALTRALOC**



**Reorganisation
Bushaltestellen**

Aufgabe / Ziele der Studie

- Anpassung des Flächenbedarfs an die zukünftigen Anforderungen
- Stärkung des Bahnhofs als ÖV-Drehscheibe durch Optimierung der Umsteigebeziehungen
- Einbindung in lokale Struktur, Abstimmung auf Siedlungsentwicklungen
- Stärkung als attraktiver, öffentlicher Raum und als Ortsteilzentrum
- Prüfung Schnittstellen zum VALTRALOC

Variante 1

Ergänzung bestehende
Unterführung mit
Velo- Unterführung

ist
velogängig

Bessere
Lage für
Umstiege
zur Bahn

Ungünstige
Lage neue
Rampe

Bahnunterführung(en)

ist
velogängig

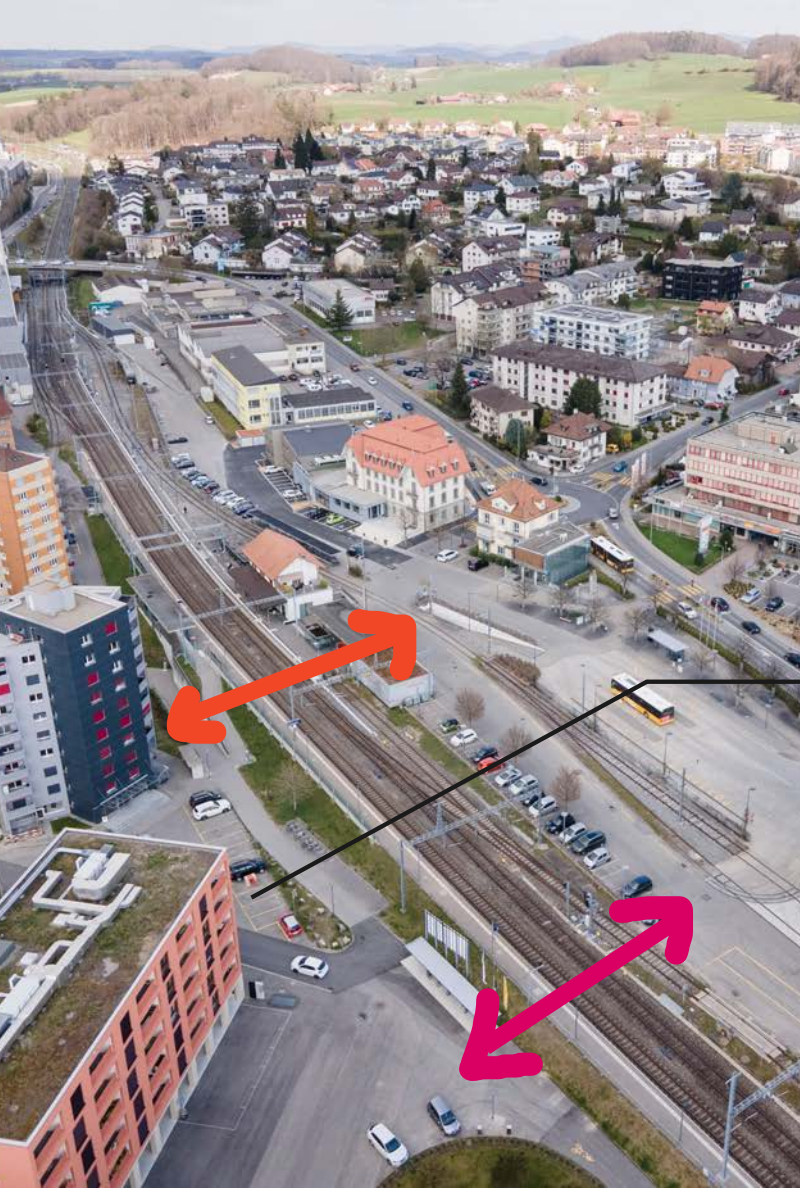
verbessert
Anbindung
Düdingen+

verringert
Trennwirkung
Bahn, weniger
Umwege

Teilweise
Entflechtung
Fuss / Velo

Variante 2

Neue **zusätzliche**
Fuss- / Velounterführung



Risiken

Kosten

Bau im Betrieb
notwendig
> längere
Bauzeit

Komplexer
Bauablauf
> Risiko

kaum
Schnittstelle zu
Anlieferung
Landi

ca. 5.4
mio

Versetzen
Entwässerungs-
schacht

Risiko: +
3.0 mio

Ertüchtigung
bestehende
Unterführung

Variante 1

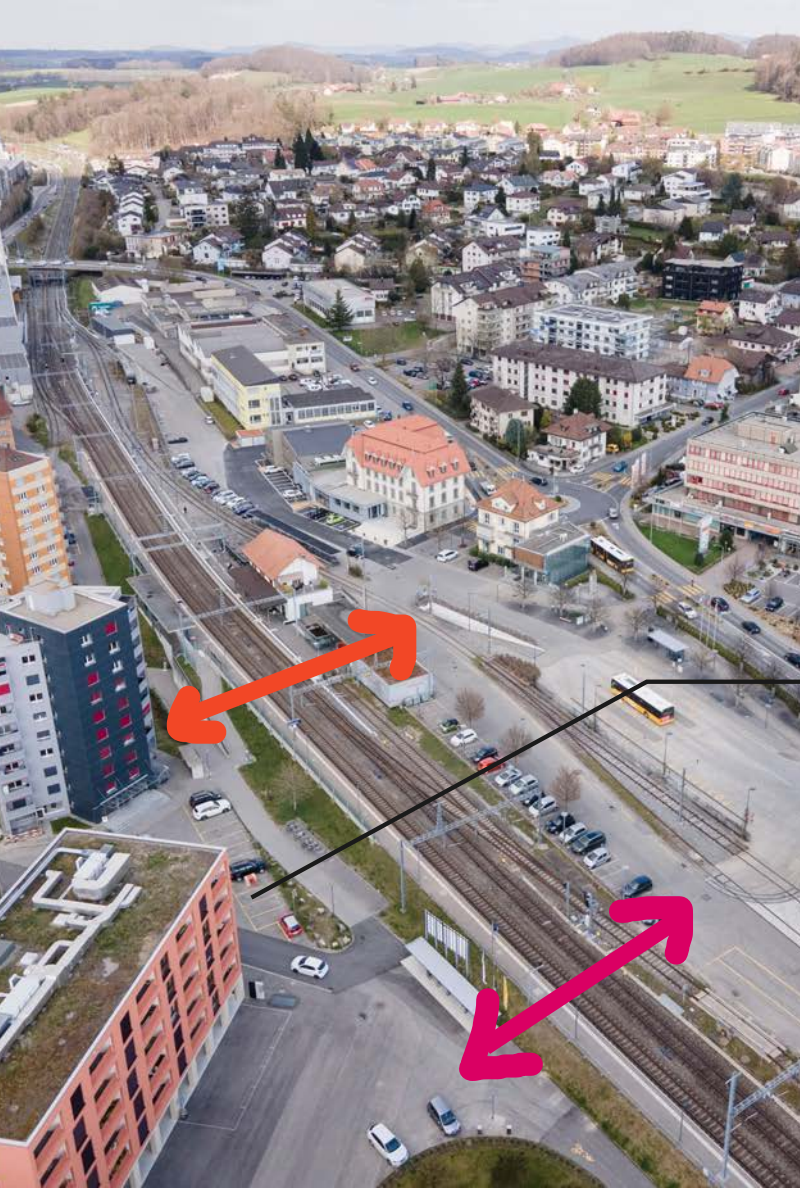
Variante 2

Geringe
Baurisiken

Bau ohne
Störung
Bahnhofbetrieb
möglich

5.3
mio

Zufahrt Landi
gewährleisten



geringer
Zusatznutzen

stark
risikobehaftet

komplexer
Bauablauf /
starke Beein-
trächtigungen
während Bau

Variante 1

Variante 2

Besseres
Kosten-
Nutzen-
Verhältnis

geringe
Beeinträchtigung
Bahnhofsbetrieb



Verlängerung bestehende Unterführung

Option Verlängerung Unterführungen

Verlängerung
bestehende
Unterführung



Verlängerung neue Unterführung

Verlängerung neue
Unterführung

Option Verlängerung Unterführungen

- Verlängerung auf die andere Seite der Hauptstrasse ist zu späterem Zeitpunkt prinzipiell möglich
- **Aktuell steht dies nicht zur Debatte:** andere finanzielle Verpflichtungen: Bahnunterführung, VALTRALOC, Schulbauten
- Kosten wären grösstenteils durch Gemeinde zu tragen
- **Kurzfristiger Ansatz:** verbessern der ebenerdigen Strassenquerung im Zusammenhang mit VALTRALOC

Fussverkehr / Wegverbindung

Direkte
Unterführung
von Perron
Nord bis Coop

Direktheit
von Perron
Süd nicht
gegeben

Unterführung
ist Umweg
für viele
Wegbeziehungen

Zusätzliche
Höhenmeter

Sicherheit und Wohlbefinden

vom
Fahrverkehr
geschützte
Strassen-
querung

fehlende
soziale
Kontrolle

subjektives
Sicherheits-
empfinden

fehlendes
Tageslicht, keine
Sicht- und
Hörbeziehungen
zu belebten Orten

Räumliche Auswirkungen

Flächen für
Rampen
auf Seite
Coop

Einschnitte der
Rampen
städtebaulich
schwer
integrierbar

Weniger
Laufkundschaft
auf
Bahnhofplatz

Zufussgehende sind sehr Umwegsensibel
Unterführung als einziges Angebot wird nicht
akzeptiert (Nebenverkehrszeiten)

Strassenniveau ist für ein
belebtes Zentrum essenziell

**Unterführung kann Ergänzung sein,
kein Ersatz für ebenerdige Strassenquerung**

An aerial photograph of a city, likely in Switzerland, showing a mix of residential and commercial buildings. A blue, semi-transparent, elongated shape is overlaid on the image, tracing a path through the city. This shape represents a cross-section of a road project. The path starts in the upper right, moves towards the center, then curves to follow a railway line on the left side of the image, and finally ends in the lower right. The railway line is clearly visible, with multiple tracks and overhead power lines. The surrounding area includes various types of buildings, parking lots, and green spaces. The overall scene is a dense urban environment.

**Schnittstelle
VALTRALOC**

Köniz
Schwarzen-
burgstrasse



Gossau SG
Ortsdurch-
fahrt



Thun
"Blaue
Welle"



Lausanne
Rue
Centrale



Erfolgsfaktoren

Langsamer, dafür stetiger Verkehrsfluss

- Tempo 30
- Gegenseitige Rücksichtnahme

Fahrzeit und Durchflussmenge bleiben konstant

Dosierung während den Spitzenstunden

Verträgliche Verkehrsmenge auf der Ortsdurchfahrt

Rückstau auf unsensiblen Abschnitten, statt im Ortszentrum

Buspriorisierung (Busspur, Bevorzugung)

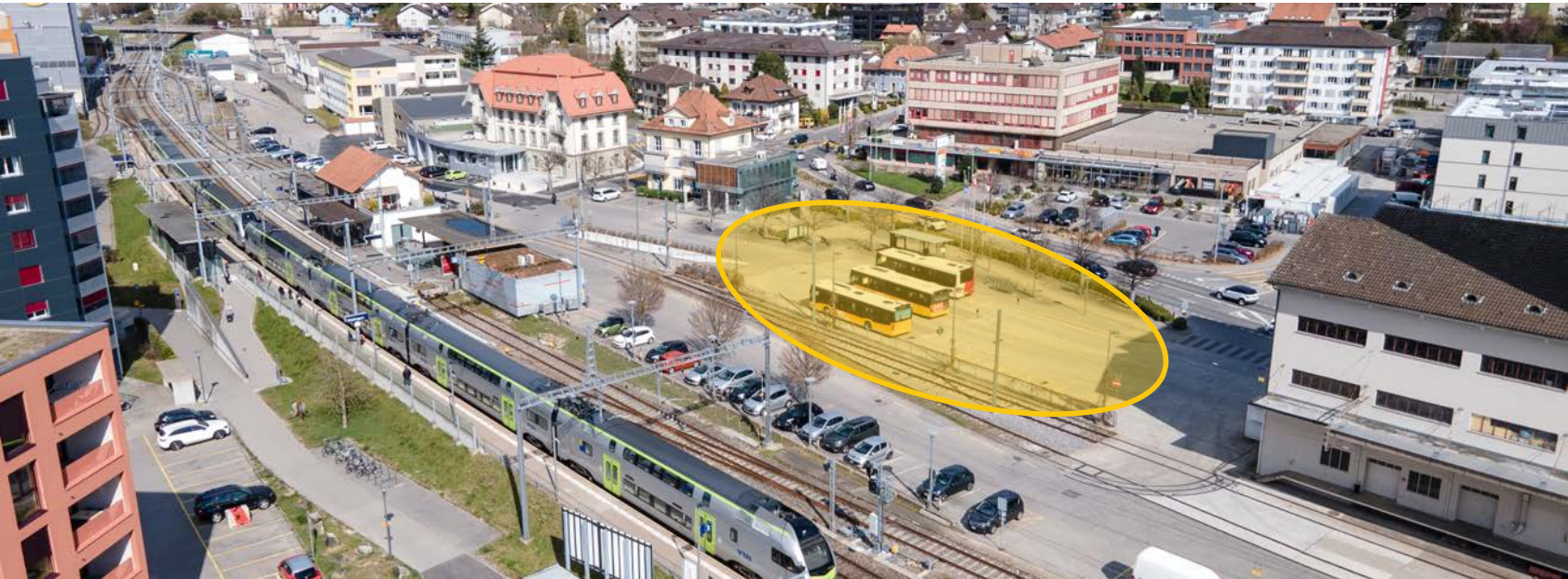




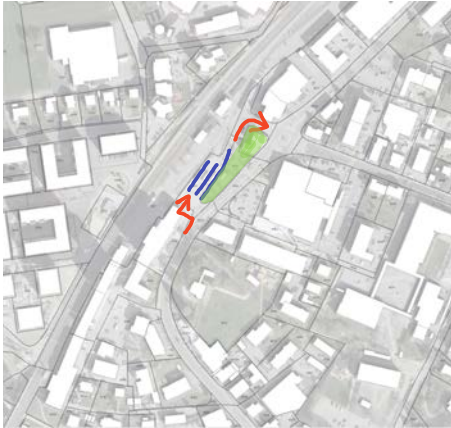
Reorganisation Bushaltestellen

Anforderungen

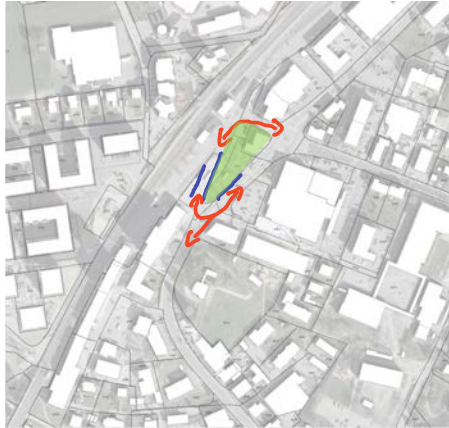
- In Zukunft Haltekanten für 8 Busse notwendig
- Niveaugleiche Haltekanten (Kantenhöhe: 22cm)
- Betriebliche Unabhängigkeit von rangierenden Zügen auf Industriegleis



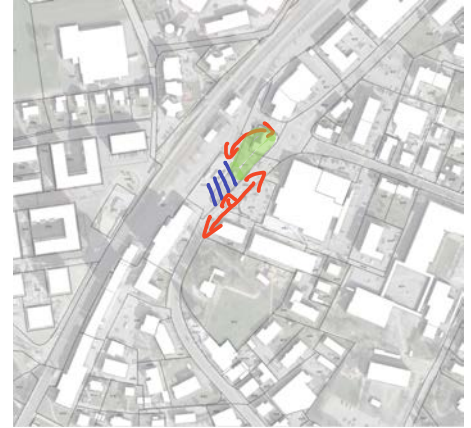
Variante 1: Ist+



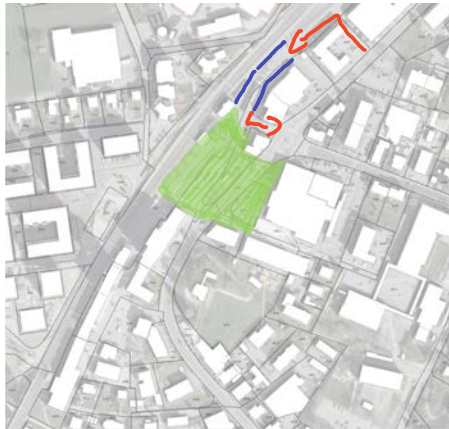
Variante 2: Insel



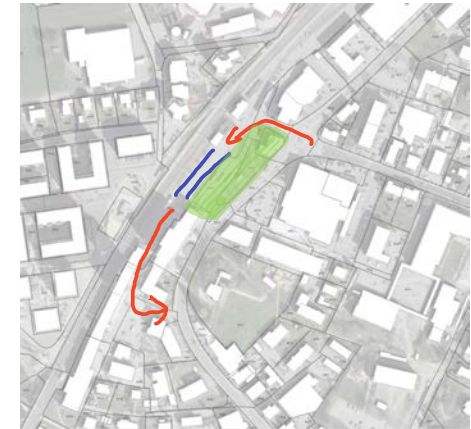
Variante 3: Thun



Variante 4: Dorfplatz



Variante 5: Ausfahrt Landi



Reorganisation
Bushaltestellen

Bahnhof Düdingen – Gegenüberstellung Varianten

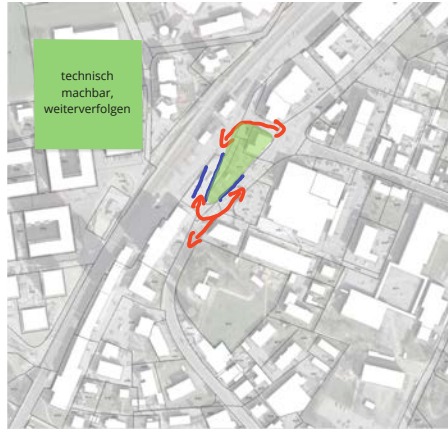
	Variante 1 - Ist plus	Variante 2 - Insel	Variante 3 - Thun	Variante 4 - Dorfplatz
Busbetrieb	Geringe Flexibilität , drei Haltekanten ohne Überholmöglichkeit	Relativ hohe Flexibilität , vier Haltekanten	Anforderungen können nicht erfüllt werden	Relativ hohe Flexibilität , vier Haltekanten
Unterführung	Ausbau bestehende PU unter Betrieb anspruchsvoll und kostenintensiv. Keine neue Ortsverbindung (Anbindung „Düdingenplus“)	Neue Ortsverbindung mit Anbindung „Düdingenplus“	Ausbau bestehende PU unter Betrieb anspruchsvoll und kostenintensiv	Neue Ortsverbindung mit Anbindung „Düdingenplus“
Spielraum Städtebau und Freiraum	Geringer Spielraum . Bahnhofplatz bleibt fragmentiert durch Bushaltekanten, Industriegleis und Rampe	Geringer Spielraum . Bahnhofplatz bleibt fragmentiert durch Bushaltekanten, Industriegleis und Rampe	Geringer Spielraum . Bahnhofplatz bleibt fragmentiert durch Bushaltekanten, Industriegleis und Rampe	Grosser Spielraum zur Aufwertung des Bahnhofplatzes.
Bezug zwischen verschiedenen Nutzungen	Kompakte Anordnung der Bushaltestellen, kurze Wege zwischen unterschiedlichen Nutzungen	Relativ kompakte Anordnung der Bushaltestellen, kurze Wege zwischen unterschiedlichen Nutzungen	Kompakte Anordnung der Bushaltestellen, kurze Wege zwischen unterschiedlichen Nutzungen	Bushaltestellen in Bezug zu den Wohnnutzungen eher peripher
Etappierung / Abhängigkeiten	Ausbau Bushaltekanten erst nach Umbau Unterführung möglich.	Hohe Flexibilität ; wichtige Elemente können unabhängig voneinander realisiert werden (Bushaltekanten, Unterführung, Aufwertung Freiflächen)	Ausbau Bushaltekanten erst nach Umbau Unterführung möglich.	Ausbau Bushaltekanten abhängig von Ersatzangebot für P+R (Industriestrasse); Provisorium an bestehendem Standort erforderlich.
Abhängigkeiten zu Valtrac	Zu- und Wegfahrt Bus, ansonsten keine expliziten Abhängigkeiten	Kein flächiges Queren möglich (Haltestelle)	Hohe gegenseitige Beeinträchtigung (Verkehrsablauf / Zu- und Wegfahrt Busse)	Stärkung Bezug Ortsdurchfahrt / Bahnhofplatz (Freiraum, flächiges Queren). Herausforderung nördliche Zu- und Wegfahrt für Busse
Projektrisiken	Geringes Projektrisiko	Geringes Projektrisiko	Machbarkeit nicht gegeben	Hohes Projektrisiko : Realisierung nördlich Zu- und Wegfahrt für Busse
Empfehlung	Nicht weiterverfolgen	Weiterverfolgen. Realistische Variante	Nicht weiterverfolgen	Weiterverfolgen. Visionäre, aber risikobehaftete Variante

Reorganisation
Bushaltestellen

Variante 1: Ist+



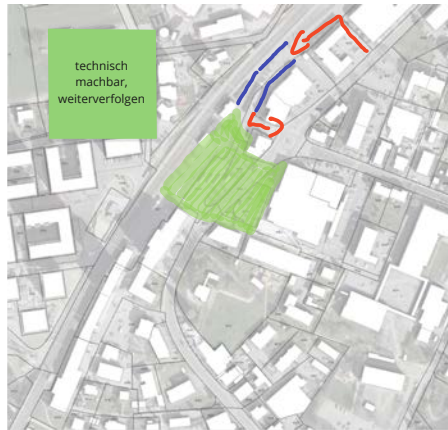
Variante 2: Insel



Variante 3: Thun



Variante 4: Dorfplatz



Variante 5: Ausfahrt Landi

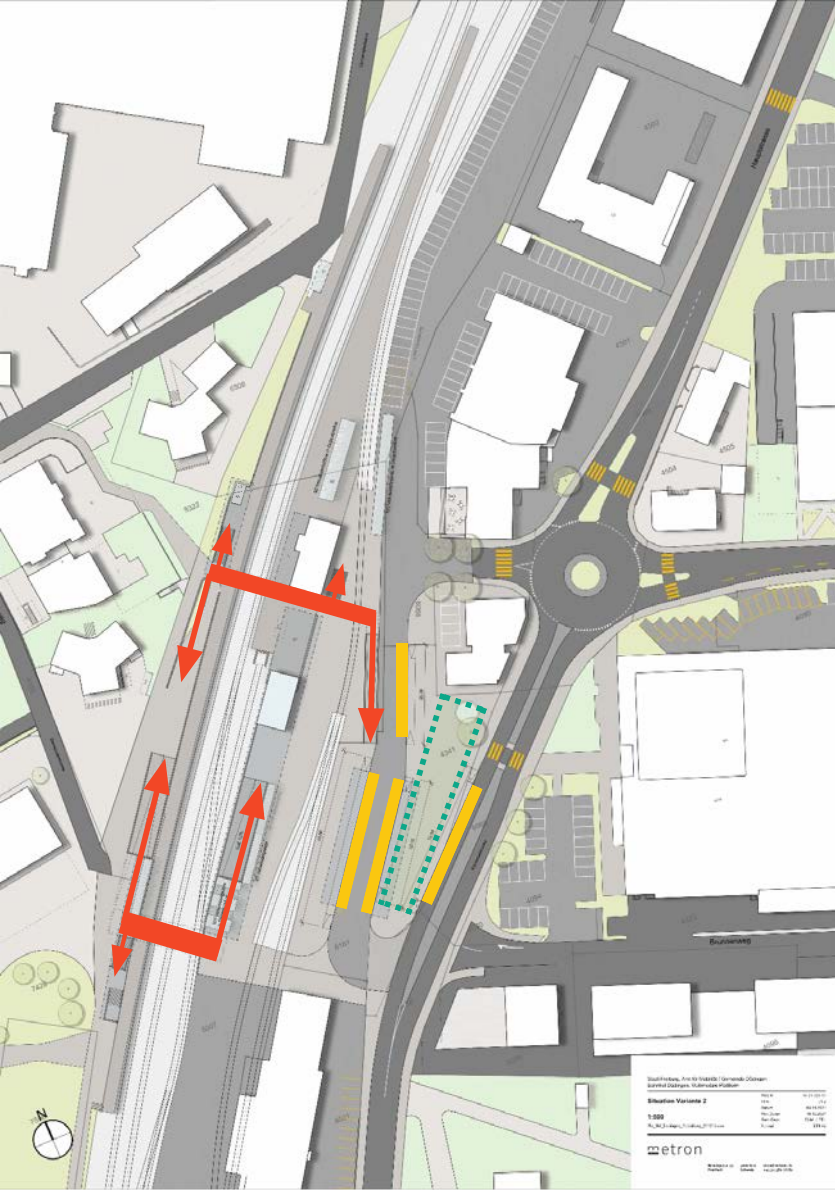


Reorganisation
Bushaltestellen

Variante 2

- Haltekanten werden im bestehenden Verkehrsraum platziert
- Bestehende Unterführung wird beibehalten
- Neue velotaugliche Unterführung
- Wichtige Bausteine können unabhängig von einander realisiert werden

- > hohe Flexibilität in der Etappierung
- > Raum bleibt fragmentiert
- > Beschränkter Spielraum für Aufwertung



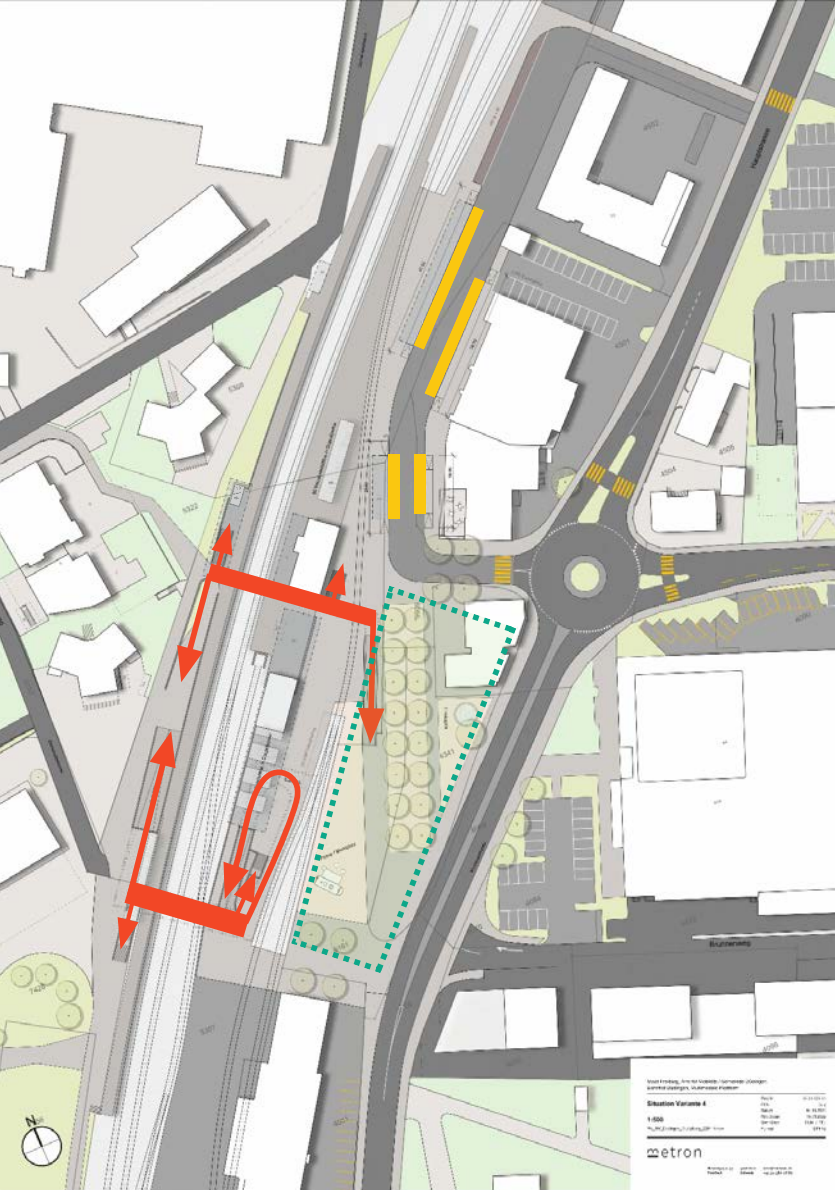
Variante 4

- Verschiebung Busbahnhof in den nordöstlichen Bereich
- Bestehende Unterführung wird beibehalten
- Neue velotaugliche Unterführung verbessert Ortsverbindung

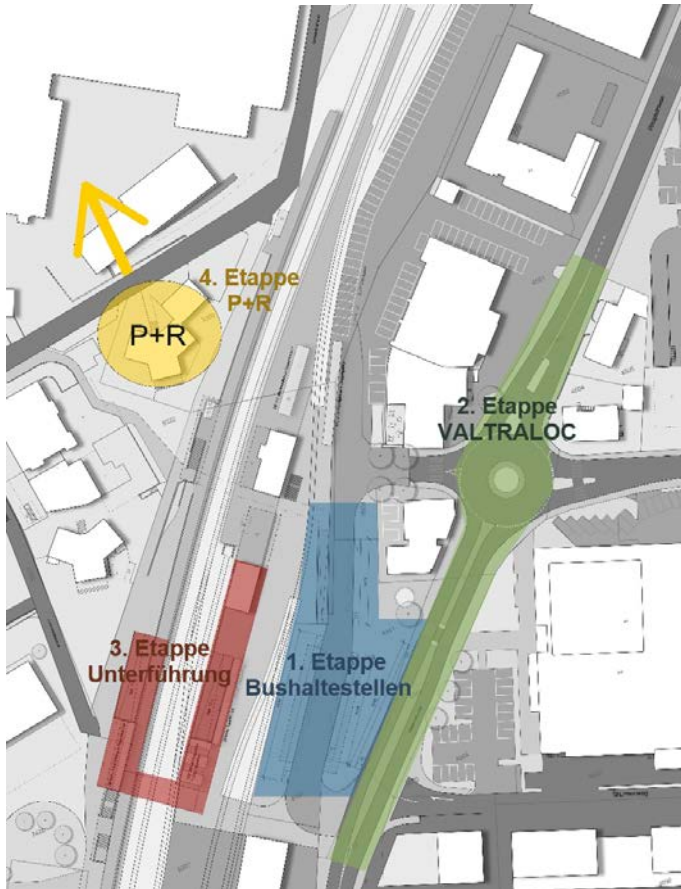
> Hohe Risiken

- Zu- und Wegfahrt Busse via Privatparzelle
- Etappierung anspruchsvoll (Ersatz P+R Voraussetzung für Realisierung Busbahnhof)

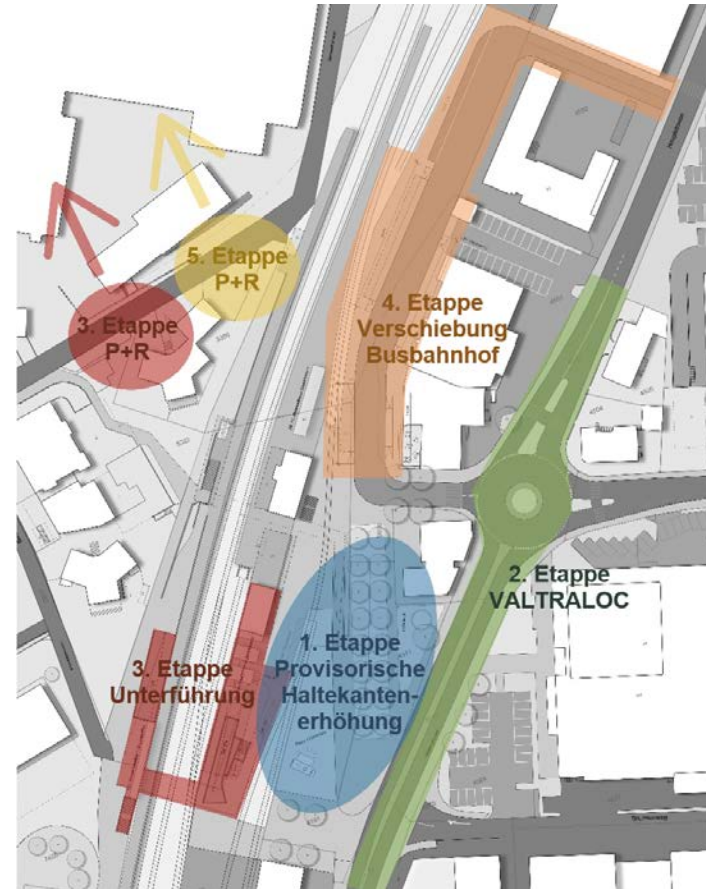
> grosses Potenzial für Aufwertungen



Variante 2



Variante 4



Verständnisfragen

Themenecken

- 1 Studie Bahnhofplatz
- 2 Bahn-Unterführung
- 3 VALTRALOC
- 4 Visionen