

Entwicklung von Bahnhofsgebieten: Methodische und inhaltliche Ansätze

Das Wichtigste in Kürze

Bahnhofsgebiete weisen neben ihrer verkehrlichen Funktion oftmals ein hohes Potenzial für die hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen auf. Sie sind für unterschiedliche Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten oder Versorgung geeignet. Der Richtplan betont die grosse raumplanerische Bedeutung von Bahnhofsgebieten. Durch die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten bei gleichzeitig hohen verkehrstechnischen, städtebaulichen und sozialräumlichen Anforderungen, bedürfen diese anspruchsvollen Gebiete einer gut abgestimmten und vorausschauenden Planung. Für die Umsetzung der erarbeiteten Entwicklungsabsicht gemäss dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) in die Nutzungsplanung, ist meist eine gebietsspezifische Vertiefung nötig. Der vorliegende Werkzeugkasten führt aus, wie eine gesamtheitliche Entwicklung der Bahnhofsgebiete, unter Berücksichtigung der Anforderungen an Bahnhöfe als eine attraktive Mobilitäts-Drehscheibe, inhaltlich und methodisch umgesetzt werden kann. Die abschliessende Darstellung zeigt übersichtsartig die verschiedenen Kriterien, die bei der Entwicklung von Bahnhofsgebieten zu berücksichtigen sind.

Bahnhofsgebiete als Schwerpunktgebiete

Bahnhöfe und die angrenzenden Bahnhofsgebiete sind im Wandel. In diversen Schweizer Städten haben sich Bahnhöfe inzwischen zu multifunktionalen Räumen entwickelt. Die hohe Zahl von täglich Durchreisenden, verbunden mit der zentralen und gut erschlossenen Lage, verleiht Flächen in Bahnhofsnähe eine hohe wirtschaftliche Attraktivität. Darüber hinaus sind sie als Arbeits- und Wohnorte

und für Freizeitangebote beliebt. Auch wenn an niedriger frequentierten Bahnhöfen diese Entwicklung noch weit weniger schnell voranschreitet, ist die künftige Bedeutung dieser Gebiete bereits heute erkennbar: Mit der angestrebten Innenentwicklung geraten die oftmals noch brachliegenden oder unternutzten Flächen rund um die Bahnhöfe in den Fokus. Eine langfristig ausgerichtete und sorgfältige Planung ist daher äusserst sinnvoll, da diese durch ihre gute Erschliessung vielseitige Entwicklungspotenziale beispielsweise für Wohn-, Einkaufs- oder Arbeitsnutzung aufweisen. Speziell geeignet sind Bahnhofsgebiete auch, um der Herausforderung der gesellschaftlichen Alterung zu begegnen und ein entsprechendes altersgerechtes Wohnangebot zu schaffen (vgl. Planungswegweiser Kapitel 2 "Allgemeine Entwicklungen – Megatrends"). Als Ankunftspunkte von Reisenden sind sie zudem eine erste Visitenkarte des Orts. Aus städtebaulicher Sicht fungieren sie, ähnlich wie die Ortszentren selbst, als wichtige Orientierungspunkte. Ferner geniessen Innenentwicklungsprojekte mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr eine erhöhte Akzeptanz in der Bevölkerung. Für Bahnhofsgebiete besteht so vielfach ein grosses Entwicklungspotenzial, womit sie neben den Ortszentren zu den wichtigen Schwerpunktgebieten für eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen zählen. In einer räumlichen Gesamtschau über die künftige Entwicklung des gesamten Gemeindegebiets (beispielsweise in einem Räumlichen Entwicklungsleitbild [REL]) ist solchen Gebieten entsprechend gesonderte Beachtung zu schenken (vgl. Planungswegweiser Kapitel 3 "Räumliches Entwicklungsleitbild").

Multimodale Verkehrsdrehscheiben

Daneben befindet sich auch die verkehrliche Funktion der Bahnhöfe selbst im Wandel. Während sie bisher hauptsächlich als einfache Umsteigemöglichkeit dienten, sollen sie künftig stärker multimodal ausgerichtet werden. Die multimodale Mobilität hat zum Ziel, das jeweils räumlich sinnvolle Verkehrsmittel einzusetzen. Bahnhöfe dienen dabei als Verkehrs-Drehscheibe, an denen die verschiedenen Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft werden. Das Umsteigen soll dabei möglichst einfach und schnell erfolgen können, beispielsweise vom Auto auf die S-Bahn, vom Fern- zum Regional- und Ortsverkehr oder vom Leihauto auf das eigene oder gemietete E-Bike. Auf planerischer Ebene bedeutet dieser Wandel, dass die entsprechenden Angebote in der Planung der Bahnhofsgebiete von Beginn an berücksichtigt werden müssen. Bahnhofsvorfahrt und Parkierungsmöglichkeiten für den öffentlichen und privaten Verkehr sind dabei genauso wichtig wie die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr (vgl. Übersicht Entwicklung Bahnhofsgebiete).

Die multimodale Mobilität stellt erhöhte Ansprüche an die Planung der Bahnhofsgebiete. Dies bietet den Gemeinden gleichzeitig aber auch die Möglichkeit, die verkehrlichen Anforderungen gesamtheitlich für das gesamte Bahnhofsgebiet zu planen und künftige bauliche sowie verkehrliche Entwicklungen zu antizipieren.

Sozialräumliche Aspekte von Bahnhofsgebieten

Bahnhofsgebiete sind Räume mit hohem Öffentlichkeitsgrad. Entsprechend ist die Berücksichtigung sozialräumlicher Aspekte des Planens und Bauens hier von grosser Bedeutung und ein wichtiger Faktor für die spätere Akzeptanz und Beliebtheit des Gebiets. Die Einbindung sozialer und gesellschaftlicher Anliegen ist ein Querschnittsthema und deswegen für Planungsbehörden oftmals schwer fass- und umsetzbar. Sozialräumliche Aspekte bilden einen integralen Bestandteil von

Planungen und manifestieren sich beispielsweise in Themen wie Wohnraumangebot, Nutzungsvielfalt, Partizipation, Erreichbarkeit, Freiraum, Ortsidentität oder Aufenthaltsqualität. Die beiliegende Übersicht beinhaltet daher auch räumlich konkrete Hinweise, wie dieses Thema bei der Planung von Bahnhofsgebieten angemessen berücksichtigt werden kann. Dabei ist zu beachten, dass sozialräumliche Themen zu verschiedenen Zeitpunkten des Planungsprozesses aufzugreifen sind. In der anfänglichen Analyse der Ausgangslage sind sie vorab als wichtiges Thema zu setzen und als Projektziel zu definieren. Durch den Einbezug der künftigen Nutzenden mittels geeigneter Partizipation und Kommunikation, können deren Bedürfnisse während des Prozesses konkret integriert werden. Dadurch steigt die Identifikation mit dem Vorhaben und so auch dessen Akzeptanz insgesamt. Die Qualität der eingeflossenen sozialräumlichen Anliegen zeigt ihre Wirkung indes oftmals erst zu dem Zeitpunkt, wenn die erarbeiteten Planungen baulich umgesetzt und durch die Nutzenden geeignet und belebt werden.



Vielfältige Nutzungsansprüche und Anforderungen im Bahnhofsgebiet Baden. (Quelle: BVU/ARE)

Bahnhofsgebiete im kantonalen Richtplan

Der Richtplan des Kantons Aargau umschreibt in Kapitel S 1.3 die kantonale und regionale Bedeutung der Bahnhofsgebiete:

"Bahnhöfe von übergeordneter Bedeutung stellen Verkehrsknotenpunkte dar. Als stark frequentierte, öffentliche Räume haben sie eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung. Bahnhofsgebiete sind oft unternutzt und weisen deshalb häufig ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Aufgrund ihres speziellen Charakters sind Bahnhöfe geeignet, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen. Für die Neugestaltung und Entwicklung von Bahnhofsgebieten fällt der Gemeinde die Schlüsselrolle zu. Es liegt an den Gemeinden, eine entsprechende Planung zur Aufwertung der Bahnhofsgebiete in Gang zu setzen."

In den Beschlüssen zum Richtplankapitel S 1.3, Planungsanweisungen und örtlichen Festlegungen, wird unter Punkt 3, Bahnhofsgebiete, konkretisiert:

"3.1 An einer Aufwertung der Bahnhofsgebiete und deren vielfältigen Nutzungen (Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen, Park+Ride, Bike+Ride) besteht ein kantonales Interesse.

3.2 Der Regierungsrat unterstützt die Gemeinden daher in der gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete. Dabei sind folgende Kriterien zu beachten:

- Bahnhofsgebiete sind städtebaulich als Orientierungspunkte zu konzipieren. Sie sollen entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet entwickelt werden.
- Die Verkehrswege sind im Bahnhofsgebiet so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege entstehen."

Aufgrund ihres hohen Entwicklungspotenzials und der guten Erschliessung sind einige Bahnhofsgebiete im kantonalen Richtplan als

Wohnschwerpunkte (WSP) und als wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) festgelegt. Diese sollen einen Beitrag leisten zu einem nachhaltigen, urbanen Wohnen im Kanton Aargau und haben daher höheren Ansprüchen an die Planung zu genügen. In den WSP sind demzufolge verschiedene Nutzungs- und Gestaltungskriterien nachzuweisen (siehe Kantonaler Richtplan, Kapitel S 1.9, Planungsanweisung 2.3). Für ESP sind im Richtplan Vorrangnutzungen festgesetzt und es sind ferner die dazugehörigen Planungsgrundsätze zu berücksichtigen (siehe Kantonaler Richtplan, Kapitel S 1.3).

Vertiefungsstudie Bahnhofsgebiete

Bevor die Umsetzung der räumlichen Gesamtschau (REL) in die kommunale (Sonder-)Nutzungsplanung beginnen kann, sind häufig gebietsspezifische Vertiefungen nötig, da auf dieser Stufe oftmals noch keine präzisen quantitativen und typologischen Vorgaben formuliert wurden. Mit einer Vertiefungsstudie können die für die Übertragung in die Nutzungsplanung nötigen Grundlagen geschaffen werden. Wichtiger Bestandteil der Studie ist die Erstellung eines behördenanweisenden Instruments wie ein Entwicklungsrichtplan, welches als Scharnier zwischen der übergeordneten Gesamtschau (REL) und der räumlich differenzierten Nutzungsplanung dient. In Bahnhofsgebieten mit ihren einleitend aufgezeigten vielfältigen Funktionen, Herausforderungen und Potenzialen ist dieser Zwischenschritt von grosser Wichtigkeit, insbesondere auch zur Wahrung der verkehrlichen Funktionen im räumlichen Gesamtkontext.

Zur Erarbeitung einer Vertiefungsstudie bieten sich verschiedene qualitätsfördernde Verfahren an wie beispielsweise Testplanung, Studienauftrag, Workshopverfahren, etc. (vgl. Planungswegweiser Kapitel 3.5 "Praxistipps: Qualitätsfördernde Verfahren" und Wegleitungen zu den SIA-Ordnungen 142 und 143). Hauptbestandteile bilden dabei die Entwicklung eines kohärenten und gebietsspezifischen Zukunftsbilds, die Skizzierung der räumlichen

Entwicklung (Bebauung, Nutzungen, Freiräume, Verkehrsregime) sowie das Aufzeigen der weiteren Entwicklungsschritte (welche Planungsinstrumente sind wie anzupassen oder neu zu erarbeiten und durch wen).

Mit der Studie können Erkenntnisse zur Erreichung möglicher Ziele gewonnen werden:

- Eine Revitalisierung des Bahnhofsgiets: bessere Ausnützung mit einer ausgewogenen Mischung von Wohnen und Arbeiten beziehungsweise publikumsorientierten Zentrumsnutzungen. Dabei wird auch die künftige Bedeutung des Bahnhofsgiets gegenüber dem bestehenden Dorfzentrum geklärt (Vermeidung der Schaffung einer Konkurrenzsituation).
- Das Bahnhofsgiet und der öV-Knoten werden in ihrer Funktion innerhalb der Siedlungsstruktur gestärkt und auf die künftigen Bedürfnisse/Kapazitäten ausgerichtet.
- Die Siedlungsstruktur, die Bebauungsform (Dichte, Typologien) sowie die Nutzung des Bahnhofsgiets führen zu hochwertigen, öffentlich nutzbaren Lebensräumen (Aufenthaltsqualität) und sind auf die absehbaren Entwicklungen des Orts abgestimmt.
- Das Bahnhofsgiet und die bestehende sowie künftige Siedlungsstruktur sind ortsbaulich, funktional und gestalterisch miteinander vernetzt (integrierter Siedlungsteil) und aufeinander abgestimmt (insbesondere hinsichtlich Nutzungen).
- Der Bahnhof ist eine attraktive Verkehrsdrehscheibe mit sicheren und kurzen Umsteigemöglichkeiten sowie konfliktfreier Führung aller Verkehrsströme und ist für eine längerfristige Kapazitätserhöhung dimensioniert. Die definierte Entwicklungsrichtung ist kompatibel mit den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs.
- Es werden geeignete Strategien, Etappierungsschritte und die wesentlichen übergeordneten Strukturelemente aufgezeigt, mit denen der Transformationsprozess zielsicher gesteuert werden kann.

Im Vordergrund einer Vertiefungsstudie stehen demnach konzeptionelle Überlegungen, Variantendiskussionen und das Herausschälen der entscheidenden ortsbaulichen Elemente. Chancen und Risiken der Entwicklung sollen – abgestimmt auf die vorrangigen Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs beziehungsweise des gesamten Verkehrsablaufs (eventuell zu ergänzen mit einer funktionalen Studie öV-Drehscheibe) – skizziert und die sich für Gemeinde und Kanton stellenden Fragen aufgezeigt werden. Die Vertiefungsstudie stellt eine Entscheidungsgrundlage für die Exekutive dar, anhand derer sie die weiteren Entwicklungsschritte plant. Gleichzeitig dient sie auch als Kommunikationsinstrument und Katalysator für künftige Entwicklungen. Erfahrungen zeigen, dass die Resultate insbesondere anhand verständlicher und plausibler Bilder (Modelle, Visualisierungen, Skizzen) erfolgreich vermittelt werden können. Diese sollen den heutigen und künftigen Zustand vergleichen und dabei den für die Bevölkerung und den Ort erkennbaren Mehrnutzen eingängig aufzeigen. So kann ein wichtiger Impuls für künftige weitere Entwicklungen gesetzt werden.

Die Erarbeitungsdauer und die Kosten einer Vertiefungsstudie hängen grundsätzlich vom gewählten (qualitätsfördernden) Verfahren ab. Mit Vor- und Nachbereitung ist für den Arbeitsschritt mit einer Dauer zwischen einem halben und einem Jahr zu rechnen. Welches Verfahren dabei gewählt wird, richtet sich primär nach den Anforderungen der Planungsaufgabe und -ziele. Grundsätzlich ermöglichen Varianzverfahren durch die Gegenüberstellung verschiedener Lösungsansätze eine insgesamt höhere Qualität der Planung und lassen die Potenziale und Herausforderungen des zu untersuchenden Gebiets deutlich erkennen. In Anbetracht der oft grossen Bedeutung der Gebiete für die künftige Entwicklung der Gemeinde und der möglichen Folgeplanungen und -investitionen sind für Bahnhofsgiete qualitative Verfahren anzustreben. Demgegenüber bieten sich leistungsorientierte Direktvergaben insbesondere bei räumlich und organisatorisch weniger komplexen Rahmenbedingungen an. Zur Beurteilung und Ver-

besserung von erarbeiteten Lösungsvarianten ist dabei ein Fachgremium beizuziehen.

Bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr setzen auch die Agglomerationsprogramme des Bundes an. Diese zielen darauf ab, Verkehr, Siedlungsentwicklung und Umweltauswirkungen gesamtheitlich zu betrachten und deren Koordination zu fördern. Der Bund unterstützt dabei die Kantone und Gemeinden in fachlicher und finanzieller Hinsicht.

Von der Vertiefungsstudie zur Nutzungsplanung

Damit die Ergebnisse der Vertiefungsstudie in die Nutzungsplanung überführt werden können, ist als Zwischenschritt vorab ein behördenanweisendes Planungsinstrument zu erstellen. Dies kann bspw. ein Entwicklungsrichtplan, Masterplan o.ä. sein. Darin sollen die Ergebnisse aus der Vertiefungsstudie abstrahiert, verständlich aufbereitet und so auch für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Der abschliessende Schritt zur Überführung des behördenanweisenden Planungsinstruments in die Nutzungsplanung ist zentral, da so die erarbeiteten Ergebnisse der Vertiefungsstudie erst grundeigentümerverbindlich festgelegt werden können und damit der angestrebte Entwicklungsplan zielführend umgesetzt werden kann. Dies kann mit einer Gesamt- oder Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung erfolgen. Im weiteren Verlauf lässt sich mit einer angemessenen Erfolgskontrolle der eingeschlagene Kurs bestätigen oder im Sinne des Zielbilds nachjustieren (vgl. Planungswegweiser Kapitel 5 "Erfolgskontrolle").

Nicht alle Erfordernisse einer positiven Entwicklung eines Bahnhofsgiets können mit den Instrumenten der Raumplanung bewältigt werden. Neben den planerischen Grundlagen sind Gestaltungswille und -möglichkeiten der involvierten Akteure (Private, SBB usw.) genauso erforderlich. Mit einer gut abgestimmten Planung können die Ge-

meinden jedoch proaktiv einen wichtigen Impuls setzen und damit entscheidend zur Bewältigung künftiger Herausforderungen beitragen. Informations- und Partizipationsmöglichkeiten, welche die Bedürfnisse der Bevölkerung aufnehmen und einfließen lassen, steigern dabei die Akzeptanz der Vorhaben stark.

Die folgende Übersichtsdarstellung visualisiert diese methodischen und inhaltlichen Hinweise, die bei der Entwicklung von Bahnhofsgieten zu berücksichtigen sind. Es handelt sich dabei um Erkenntnisse, die bei verschiedenen Planungen von Bahnhofsgieten – insbesondere im Rahmen einer Konzeptstudie zum Bahnhofgebiet von Turgi – gesammelt wurden. Die Zusammenstellung ist nicht abschliessend, kann weiter ausgebaut und muss auf den jeweils örtlichen Kontext angepasst werden.¹

¹ Das verwendete Beispiel der Gemeinde Turgi dient im vorliegenden Werkzeugkasten lediglich zur Visualisierung wichtiger Planungsinhalte. Die Übersicht ist nicht als abschliessendes Zielbild zu betrachten, sondern zeigt die Planung zum damaligen Zeitpunkt. Die Planung in diesem Gebiet ist heute weiter fortgeschritten.

Entwicklung von Bahnhofsgeländen

Methodische und inhaltliche Ansätze



Überführung in die
Nutzungsplanung

1 Gesamtheitliche Planung

- städtebauliche, funktionale, verkehrliche, sozial- und freiräumliche Gesamtbetrachtung sicherstellen (Abstimmung Siedlung, Verkehr und Freiraum) um Mehrnutzen für den Ort zu generieren
- Verhältnis Bahnhofsgelände zum Dorfkern klären (Vermeidung Konkurrenzsituation)
- Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter festlegen
- Eigentumsverhältnisse, Parzellenstruktur und Gebäudebestand/-alter berücksichtigen
- Mögliche zukünftige Kapazitätserhöhungen öV berücksichtigen / sichern
- Umsetzungsstrategie, Etappierung aufzeigen

2 Zentrumsfunktion des Bahnhofs stärken

- Vorrangfunktion als attraktive Mobilitäts-Drehscheibe stärken
- ortsspezifische Nutzungsdurchmischung (Wohnen, Arbeiten, Zentrumsnutzungen)
- Abstimmung der Zentrumsfunktion mit jener des Dorfkerns
- Qualitativ hochwertigen, fußverkehrsfreundlichen öffentlichen Raum schaffen (kurze Wege, Aufenthaltsqualität, Repräsentation)
- besonderes Augenmerk auf die Erdgeschoss-Nutzungen (evt. überhohe EG, lokale Konzepte, Kleinteiligkeit)
- gute Erreichbarkeit antizipieren (Zusammenhang Erschließungsqualität und Nutzungsdichte/-art bzw. Angebotsvielfalt); Konflikte mit Bahnhofszugang vermeiden
- Ver- und Entsorgung mitdenken (konfliktfreie Anlieferung sicherstellen, städtebaulich integrierte Entsorgung vorsehen)

3 Bahnhofsplatz als attraktiven Freiraum sichern und gestalten

- städtebauliche Fassung, städtebaulicher Akzent am Bahnhofsplatz prüfen
- Platzgestaltung – Aufenthaltsqualität und kurze Wege: sicher/einsehbar, barrierefrei, repräsentativ; entsprechende Ausrichtung von Beleuchtung und Mobiliar, Witterungsschutz, Pflege und Instandhaltung, Belegung / Aktivierung (Nutzungsvielfalt, evt. Mehrfachnutzungen); Durchlüftung, Beschattung und Begrünung, (Trink-)Wasserangebot, Materialisierung
- Funktion des Bahnhofsplatzes als „öffentlicher Raum“ stärken (Begegnungs- und Aufenthaltsräume planen)

4 Hochwertige Innenentwicklung erwirken (Mehrnutzen)

- Siedlungsqualitäten einfordern / schaffen (Bauten, Freiräume, Strassenräume, Nutzungen)
- Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung fördern (Durchlüftung, Beschattung und Begrünung, (Trink-) Wasserangebot, Materialisierung)
- Breites Wohnraumangebot anstreben (insb. Prüfen der Möglichkeit zur Schaffung von altersgerechtem Wohnraum)
- Massstäblichkeit beachten
- historische Strukturen und Bausubstanz integrieren (Identität)
- ▶ Ortsanalyse als Grundlage

5 Bahnhof in das Siedlungsgefüge integrieren

- bauliche Entwicklung zur Verschränkung mit dem Siedlungskörper nutzen
- städtebauliche und funktionale Vernetzung (Koexistenz statt Konkurrenz insbesondere bzgl. Dorfkern und publikumsorientierten Nutzungen)
- Abstimmung Nutzungsstruktur, Typologie / Geschossigkeit (Hochhaus-Akzent?), Dichte, Ausnutzung (nach Lage, Funktion, Kontext)
- Freiraumgestaltung als wichtiger Faktor berücksichtigen

Vom Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) zur Nutzungsplanung

1. REL eruiert **Schwerpunktgebiete**: oftmals sind Vertiefungen nötig
2. **Integrales Konzept (aus qualitätsförderndem Verfahren)**
 - als Katalysator (Impulswirkung für die Entwicklung)
 - als behördeninterne Vorstufe und für weitere beteiligte Akteure
- als Grundlage für:
3. **Behördenanweisenden Entwicklungsrichtplan** mittels Konzept-Abstrahierung (Öffentlichkeitstauglichkeit)
4. **Massgeschneiderte Überführung der Erkenntnisse in die Nutzungsplanung** via Gesamt-Revision, Teil-Revision und/oder Sondernutzungsplanung

Erfolgsfaktoren für die Konzeption und Umsetzung

- Bedürfnisse der Akteure klären: Zielvorstellungen bzgl. räumlicher Entwicklung, Verkehrs- und Siedlungsfunktionen abgleichen
- Eigentümerschaft (insb. SBB) frühzeitig einbeziehen
- Akzeptanz der Bevölkerung sicherstellen über geeignete Informations- und Partizipationsmöglichkeiten
- Engagement und Kooperationsbereitschaft der Planungspartner sicherstellen (Kostenteiler, Public-private Partnership)
- "Feld" vorbereiten: evt. Auslagerung von bestehenden Nutzungen zum "Freispielen" des Bahnhofsgeländes
- Rolle(n) / Möglichkeiten des Kantons (Fachstellen) transparent halten: Beratung / (Mit-)Planung / Prüfung (Programm, Ergebnisse) / Mitfinanzierung (Planung / Infrastruktur)

6 Bahnhofsvorfahrt und Parkierungsmöglichkeiten berücksichtigen

- öV-Anbindung/-Verknüpfung (Busterminal)
- Park+Ride, Kiss+Ride, Mobility, Velo-PP
- Ladeinfrastruktur Elektromobilität
- ▶ Bedeutung und Optionen von / für P+R (v.a. hinsichtlich unterirdischer PP) frühzeitig klären und vorausschauend planen / freigehalten

7 Zerschneidung durch Bahninfrastruktur minimieren

- „von der Barriere zum Scharnier“
- Stärkung der Verbindung und des Zugangs zum anschliessenden Siedlungsteil (Adressbildung und Aufwertung der gegenüberliegenden Seite)
- Strassenraumgestaltung / -querschnitte anpassen
- Zugänge / Unterführungen zum Bahnhof und zu den Gleisen optimieren und ausrichten
- Attraktive Querungsmöglichkeiten schaffen

8 Fuss- und Radverkehr integrieren – Erschliessung optimieren

- Fusswegnetz / Personenunterführung: logische und gut gestaltete Zugänge (subjektive Sicherheit), Durchlässigkeit, direkte Wege, Sichtbezüge, gute Orientierung / Lesbarkeit, hindernisfrei
- sichere und kurze Umsteigemöglichkeiten
- ausreichend Veloparkplätze (frei zugänglich und bewirtschaftet)
- evt. Unterführung mit Veloparkplätzen verbinden

9 Akustik gestalten

- Minimierung der Lärmbelastung (bauliche Entwicklung dazu nutzen und darauf abstimmen)
- ▶ Lärmexpertise einbeziehen
- Zusammenwirken der akustischen Elemente (Oberflächen, Freiraumgestaltung, Gebäude- und Geländeanordnung) analysieren und Klangqualität nach Möglichkeit entwickeln (akustische Vielfalt schaffen, bewusste Wahl der Oberflächen, ruhige Orte schaffen)
- ▶ wenn relevant ebenfalls beachten: Störfallvorsorge, NIS-Verordnung

Beispiel: Städtebauliches Konzept Bahnhofsgelände Turgi
Van de Wetering Atelier für Städtebau (Stand 2017)