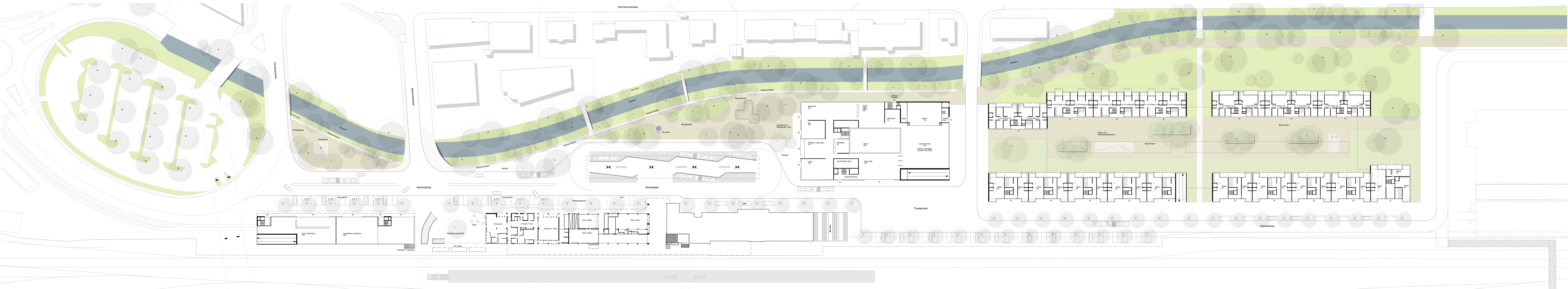


Silhouette von Gleisen aus Richtung Weisen Mst. 1:500



Dachaufsicht Mst. 1:500



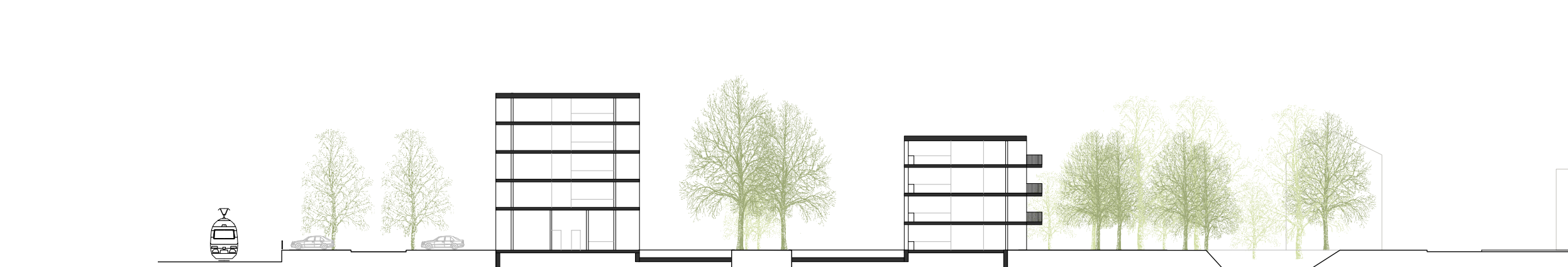
Erstgeschoss Mst. 1:500



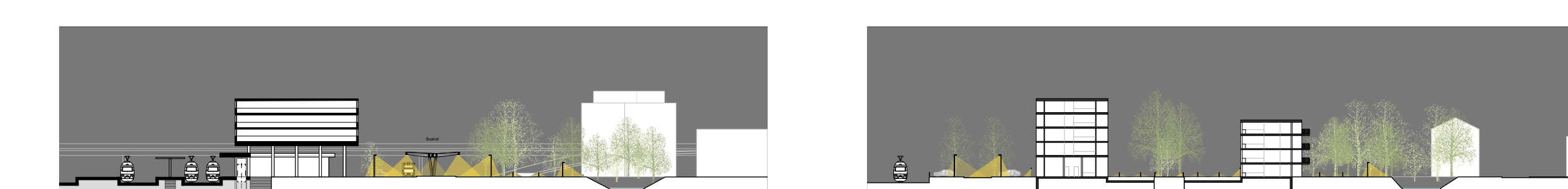
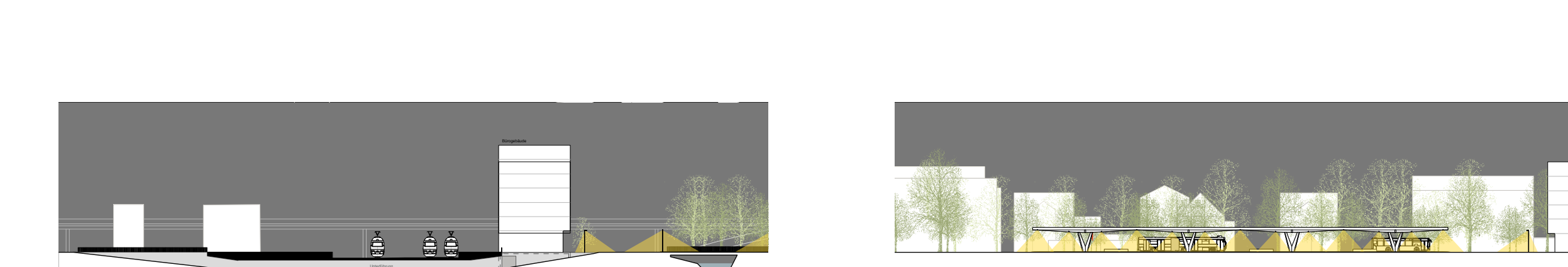
Schritt A-A Untertunnel/Bahnhofstrasse



Schritt B-B durch Bushof



Schritt C-C durch Wohnüberbauung



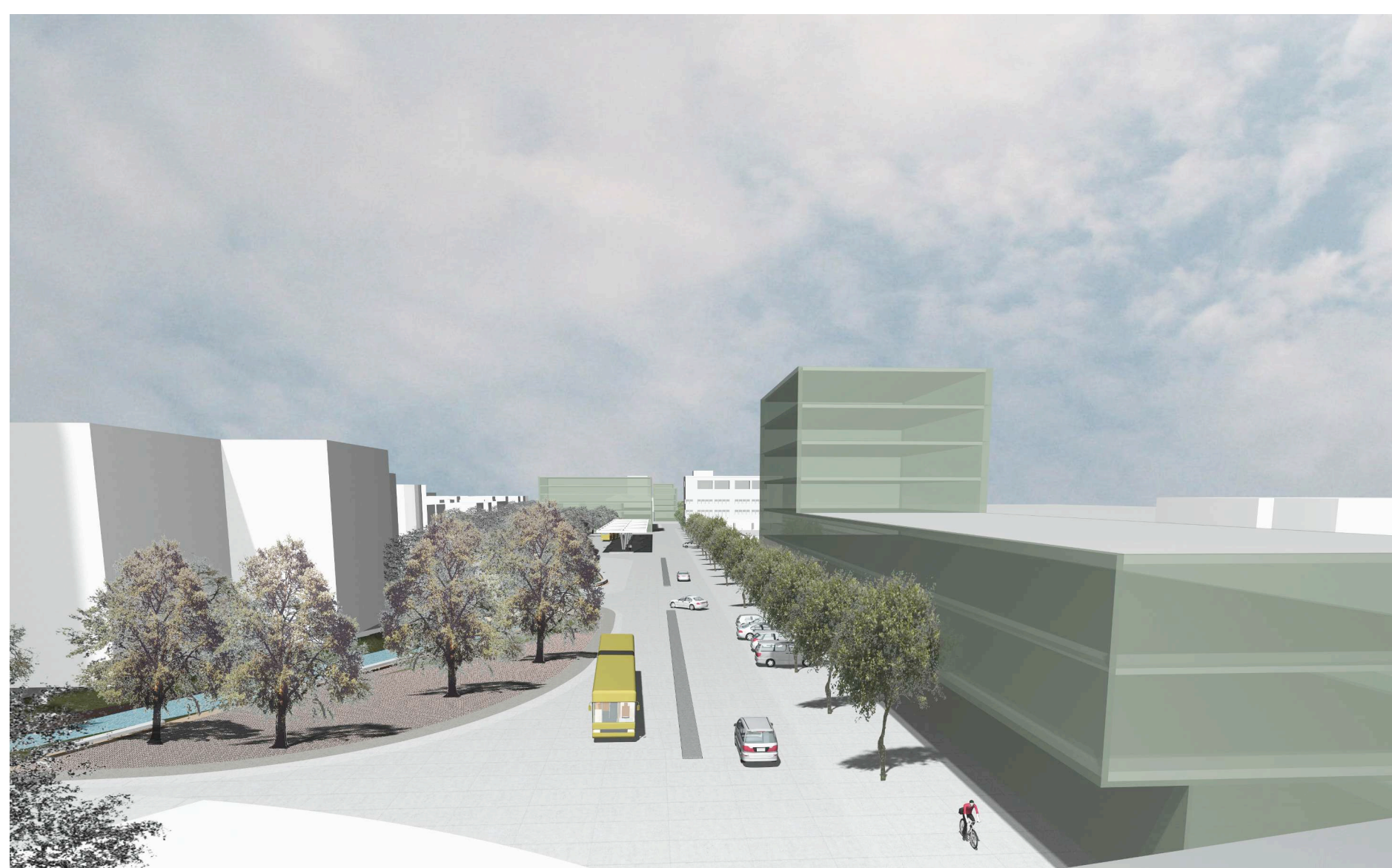
Beleuchtungsschemen



Sicht vom Bahnhofplatz mit Bushof Richtung Rheinfly 1. Etappe



Sicht von Bahnhofstrasse Richtung Bahnhofplatz



Sicht von der Brücke auf Bahnhofplatz

Städtebau

Das Weichbild von Buchs erzählt die Geschichte des Eisenbahnbaus im Rheintal. Als internationale Drehscheibe liegt die großflächige Grundbahntrasse wie ein Knoch in der Rheinebene, mit dem Güterstrasse als Achse und der Bahnhofstrasse als Ordnung. Das gesamte Planungsfeld ist geprägt von diesem Muster, wo der Rhein durch den Gessen erhebt und vertritt ist.

Das Zentrum des Koordinatensystems ist der neue Bahnhofplatz von Buchs. Die Bahnhofstrasse kreuzt an dieser Stelle die Gleise. Der Freiraum vor der bestehenden Gartenwirtschaft an der Güterstrasse bildet ein Felder für die Schaffung der Bahnhofstrasse Richtung Ostseite des Rheintals. Die Bebauung dieses Brennpunktes wird durch ein preis gesetzter Neubau südlich der Personentransportführung hervorgehoben.

Der Bahnhofplatz ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr. Mit dem Grünraum des Gessen und den angrenzenden Bauten erhält er seine unverwechselbare Form. Es ist der zentrale Platz von Buchs schlechthin. Die teilweise niedrig gehaltenen Bauten entlang des Gessen geben Blicken in die nahe Berglandschaft frei.

Freiraum

Wie die Bebauungsstruktur orientieren sich auch die Freiräume an der inneren Ausrichtung des Rheintals. Der Bahnhofplatz stellt sich von der Strassenbreite bis hin zum Neubau mit Hotel und Stadt. Die Bahnhofstrasse führt mäßig in den Platzbereich und verknüpft so den Bahnhof mit dem Zentrum.

Zwei Themen definieren die Platzgestaltung. Die innere Elemente der Bahnhofsbauung überlagern sich mit der freien Bebauung des Grünraumes entlang des Gessen. Der Gessen erhält auf dem Bahnhofplatz die ihm gebührende Präsenz und wird als wichtiges landschaftliches Element von Buchs gestärkt.

Die begrenzten Bepflanzungen bleiben unverändert. Im Bereich des Bahnhofplatzes wird der Übergang als Kante ausformuliert und mit Stützmauern akzentuiert. Auf einem 120m breiten Betonband bieten Barrierefreie Stützmauern in Platz- oder Bachrichtung. Der Beton vor Bach wird gestärkt ohne dass das entwerfen, für den Gessen typische, Bachprofil im Bahnhofbereich geändert wird. Die typischen Baumarten des Gewässerandes werden aufgeführt und bespielen die Kies- und Grünflächen des Bahnhofplatzes. Freizeitspiele und Aufenthaltsbereiche ermöglichen eine ungenutzte Nutzung des Platzbereichs unter den Bäumen. Ein Brunnen akzentuiert die Achse zum Hauptzugang des Bahnhofs.

Die durchgehende Asphaltbelag zeichnet die Verkehrs- und Wartebereiche, 2 bis 10 cm erhöhte Randabschlüsse trennen die verschiedenen Nutzer und ermöglichen die Behindertengängigkeit. Die Kies- und Grünflächen markieren die ruhigeren Bereiche für Aufenthalt und Spiel.

Die Freiräume der Wohnüberbauung teilen sich in den bahnhofbegleitenden, baumbestandenen Strassenraum, den mit Baumreihen durchsetzten Innenhof und den vom Gessen bestimmten parkartigen Grünraum. Diese drei sehr unterschiedlichen Aussenräume haben eine klare Identität und betonen nochmals in Massstab und Ausrichtung die Charakter des Bahnhofs.



Verkehr

Fahrtenzeit

Aufgrund der Nutzung und der Parkplatzzahlen ergeben sich für den Bereich Bahnhofplatz Nord / Rheinfly und 300 und für den Bahnhofplatz Süd und 100 Fahrgästen pro Spitzenstunde. Die Parkplatzzahlen basieren auf den Reduktionsfaktoren 0% für Wohnen und 50% für die übrigen Nutzungen. Gemäss Karte ÖV-Güterklassen des ARE liegt der südliche Teil des Perimeters in der Güterklasse A, der nördliche Teil in der Güterklasse B. Auch unter Anwendung von SN 640 281 liegt das Gebiet bei zu erwartendem Anteil Langsamverkehr von ca. 50% in diesen beiden Klassen, was Reduktionsfaktoren zwischen 20% und 60% ergibt. Somit liegen die errechneten Parkplatzzahlen und die damit verbundene Verkehrsleistung an der oberen Grenze und damit auf der sicheren Seite.

Erschliessung Bahnhofplatz Nord / Rheinfly

Die Erschliessung des nördlichen Perimeterbereichs erfolgt gemäss Vorgaben über die Güterstrasse - Langgüterstrasse, die Durchfahrt über den Bahnhofplatz ist für den motorisierten Privatverkehr gesperrt. Während der Spitzenstunde werden im Perimeter Nord rund 300 Fahrgästen erzeugt. Diese Verkehrsmenge kann vom bestehenden Knoten Güterstrasse - Langgüterstrasse verknüpft werden. Dies allerdings nur, wenn von den weiteren möglichen Gegenströmungen Widerstrasse und Wiederbergstrasse/Straussstrasse nicht mehr Transitverkehr zu Langgüterstrasse fließt als aus dem Gebiet über diese alternativen Zugänge fließt.

Um unerwünschten Verkehr aus dem Bereich Rheinfly in den Wohnquartieren zu vermeiden, kann der Zugang Widerstrasse - Güterstrasse für den MV gesperrt werden. Dadurch wird allerdings der Druck auf den Knoten in der Langgüterstrasse verstärkt. Wenn hier zu den 300 Fahrgästen mit Bezug Rheinfly noch Transitverkehr aus der Technikumstrasse in ähnlichem Ausmass kommt, realistischen Varianten von etwa 40 bis 50 Sekunden. Dies würde den Bau einer Busspur vor der Einmündung in die Langgüterstrasse nötig machen.

Erschliessung Bahnhofplatz Süd

Gegenverkehr Grünstrasse
Um einen attraktiven Einmündungsbereich Bahnhofstrasse - Bahnhofplatz zu schaffen, wird vorgeschlagen, den Verkehr aus Richtung Haldenstrasse in die Bahnhofstrasse über die Grün- und Kappelerstrasse zu führen.

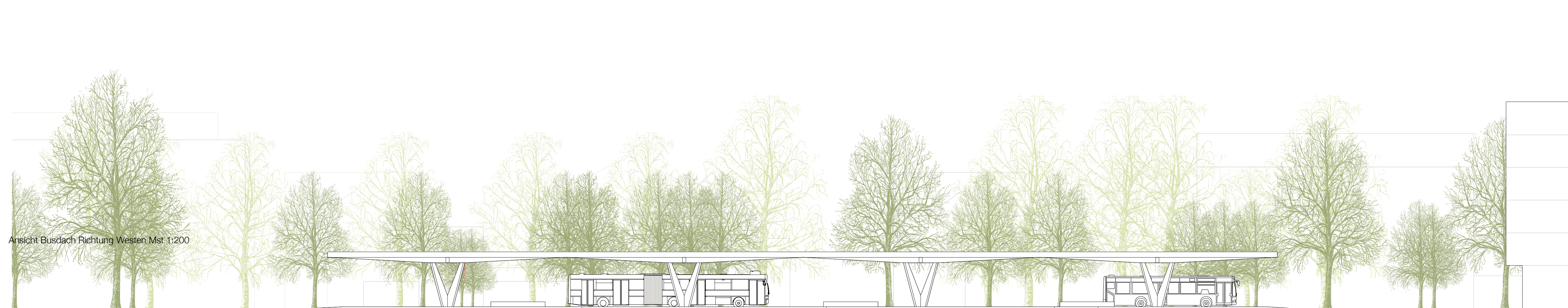
Eine quantitative Analyse der Auswirkungen einer solchen Führung der Hauptachse im Gegenverkehr ist aufgrund fehlender Verkehrsdaten im Bereich Kappelerstrasse nicht möglich. Grundsätzlich gilt es mit dieser Anpassung aber keine grösseren Änderungen im Ausmass der Konflikte verschiedener Verkehrsströme. Der Verkehr wird einerseits etwas entlastet (z.B. Grünstrasse - Technikumstrasse ohne Behinderung mit Haldenstrasse - Bahnhofplatz) andererseits entstehen bei der Realisierung Choc First neue Konfliktpunkte zwischen Chaz Fitz Richtung Haldenstrasse kreuzt Ström Haldenstrasse - Bahnhofstrasse.

Aktuell sind insbesondere Gestaltungsmöglichkeiten und Leistungsfähigkeit des Knotenbereichs Kappelerstrasse / Grünstrasse. Als Rückfalloption ist die Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung im Viereck Bahnhofstrasse - Grünstrasse - Kappelerstrasse möglich.

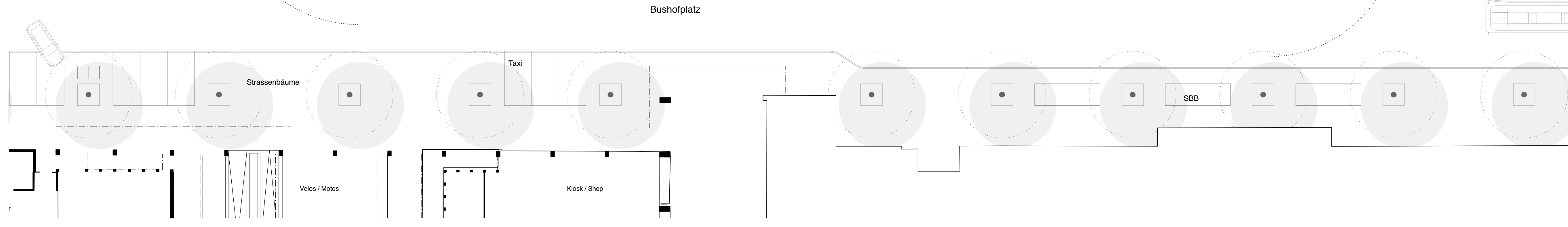
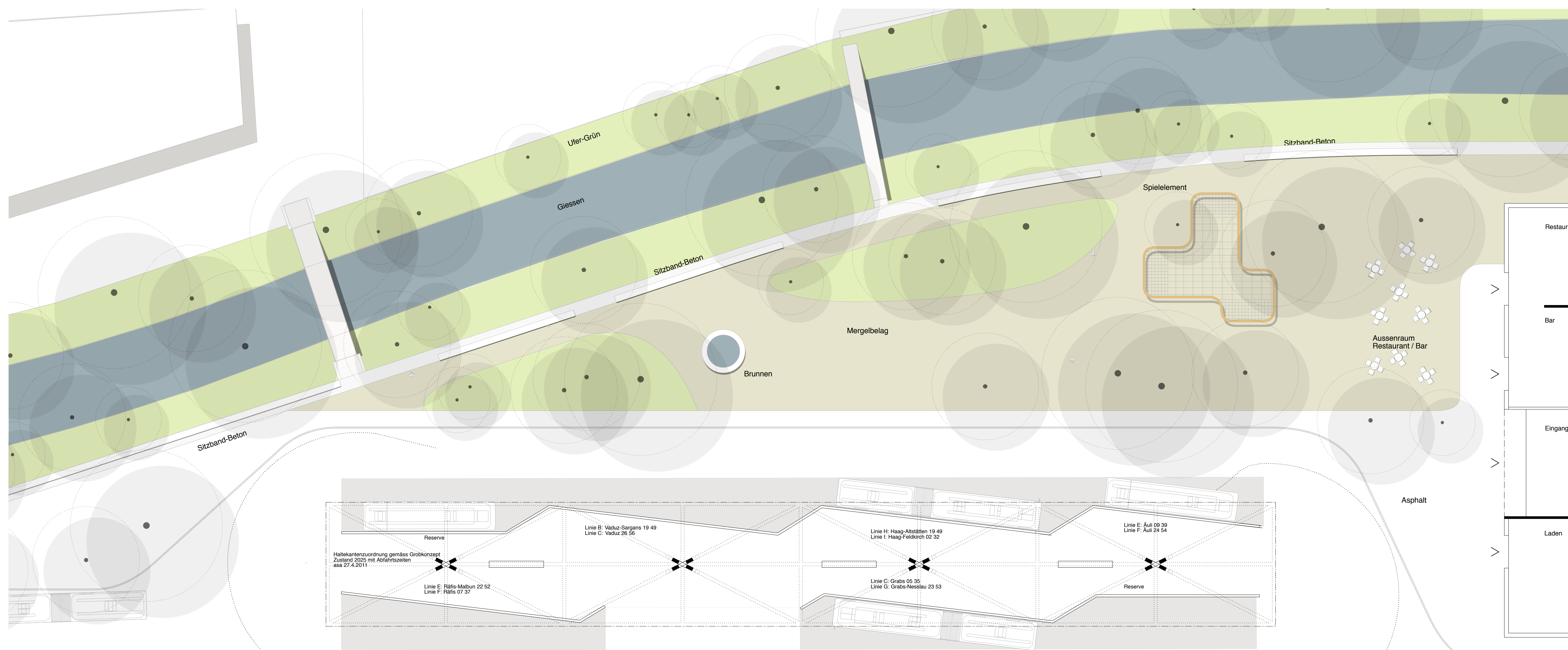
Aufführung Knoten Bahnhofplatz/Grünstrasse

Durch die Sperrung des Bahnhofplatzes für den Durchgangsverkehr wird der vom Bahnhofplatz in die Hauptachse einmündende Verkehr stark reduziert. Eine Abschwächung aufgrund der Parkplatzzahl ergibt rund 100 Fahrten pro Spitzenstunde. Dazu kommen 24 Busfahrten. Diese Reduktion erlaubt den Einsatz des Knotens durch eine nicht vorrübergehende Einmündung von Bahnhofplatz in die Hauptachse Haldenstrasse - Grünstrasse mit Linksabfuhrspur in der Grünstrasse.

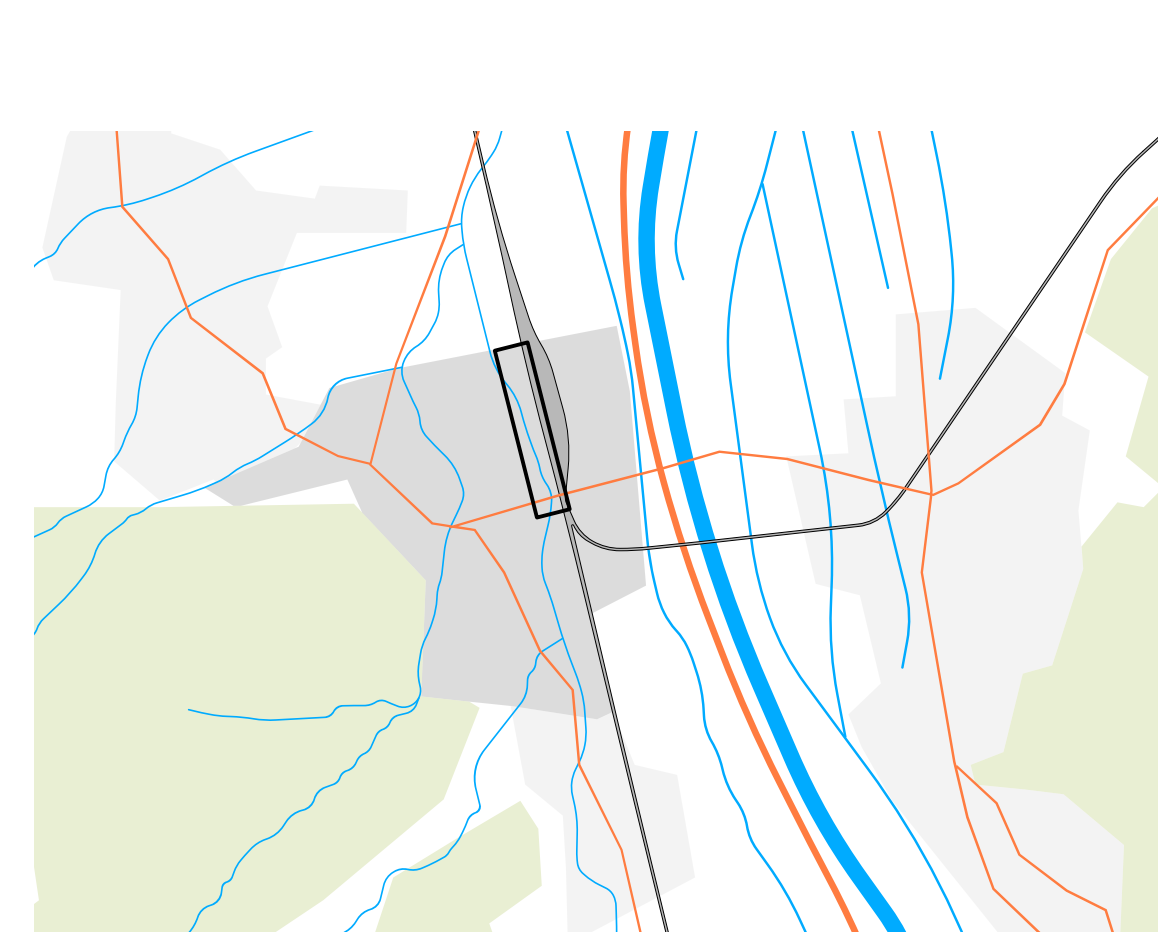
Eine grobe Kapazitätsabschätzung ergibt während der Spitzenstunde durchschnittliche Wartezeiten vom Bahnhofplatz her von 15 bis 20 Sekunden. Für die Zu- und Wegfahrt der zahlreichen Buse vom Bahnhofplatz ist dies nicht vertretbar, so dass eine busgebaute Lichtanlage zwingend ist. Diese Lichtanlage weist keinen freien Phasenablauf auf, sondern steht im Normalzustand auf grün für die Hauptachse. Bei Anmelde eines Busses wird unverzüglich die Ausrüstung vom Bahnhofplatz bzw. der Linksabfuhr aus der Grünstrasse in den Bahnhofplatz auf grün geschaltet. Diese Grünphase kann ebenfalls mittels Schaltern durch den Privatverkehr zum Bahnhofplatz bzw. für die Fussgängeranweisung der Grünstrasse angefordert werden, in diesen Fällen aber nur dann ohne Zeitverzögerung, wenn eine kritische Rückmeldung in der



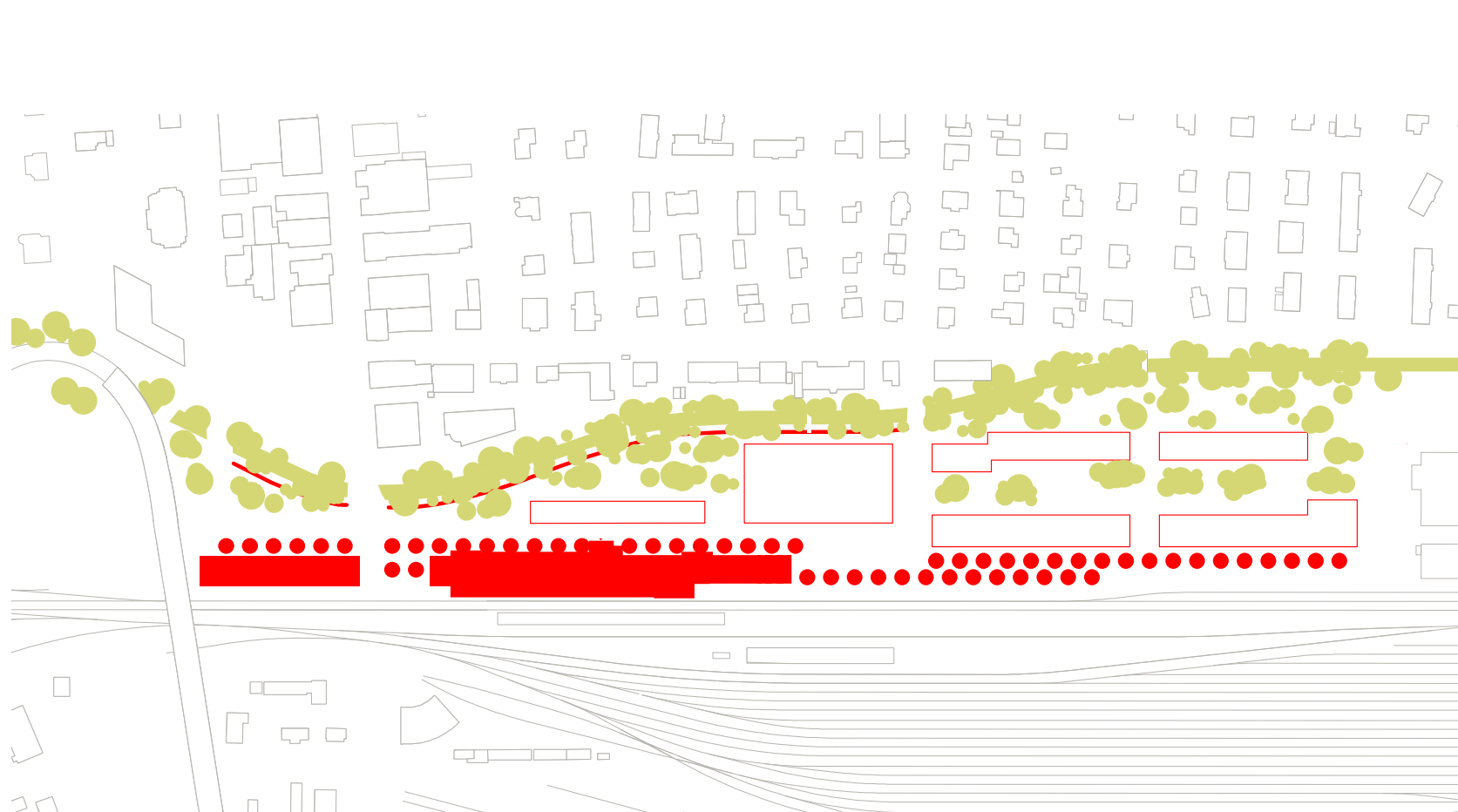
Ansicht Busbuch Richtung Weiler, Maß 1:200



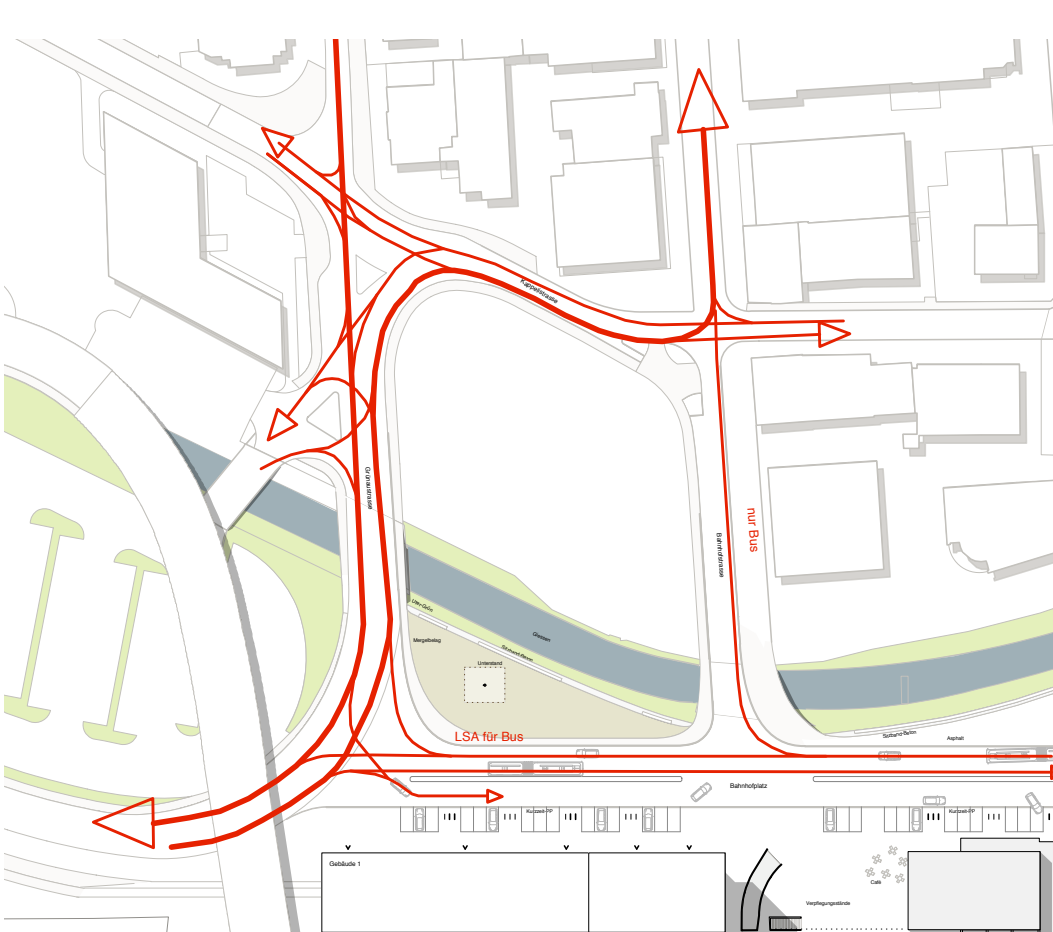
Grundriss Bushof Maß 1:200



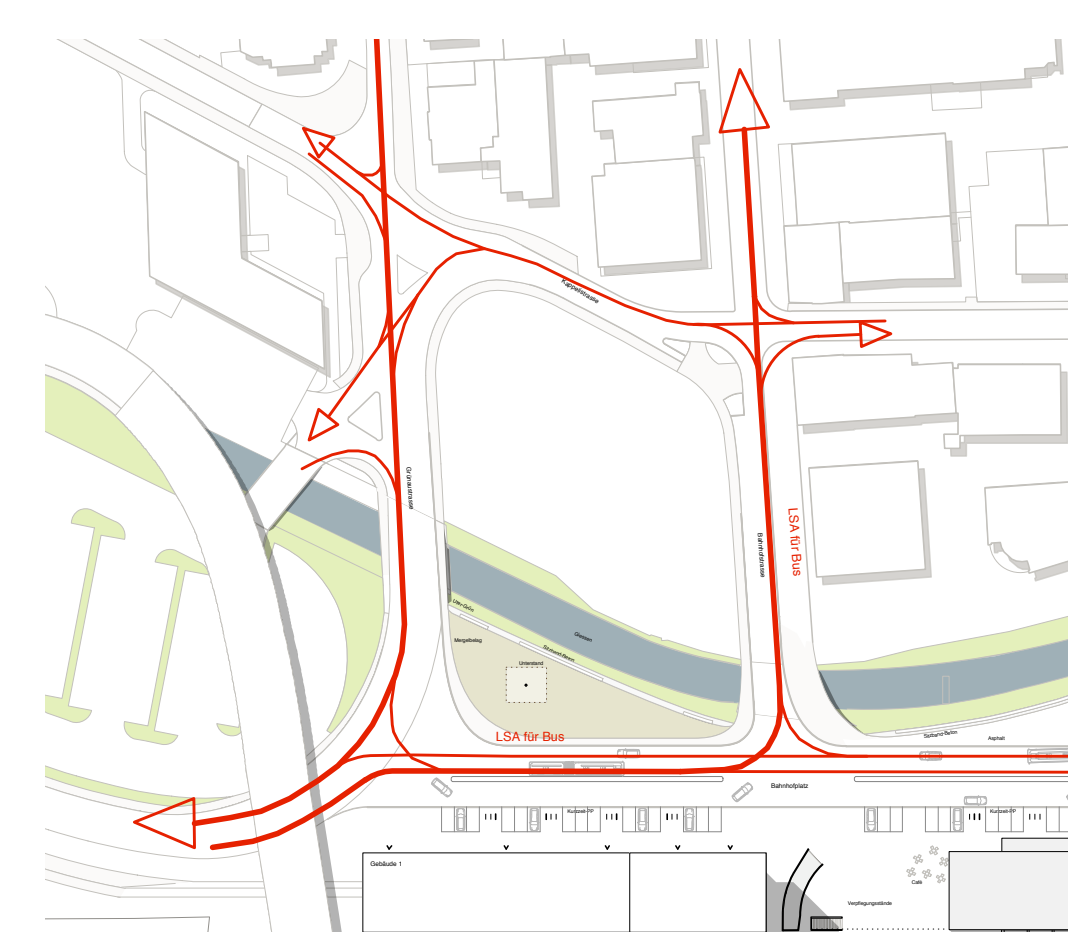
Geographische Situation



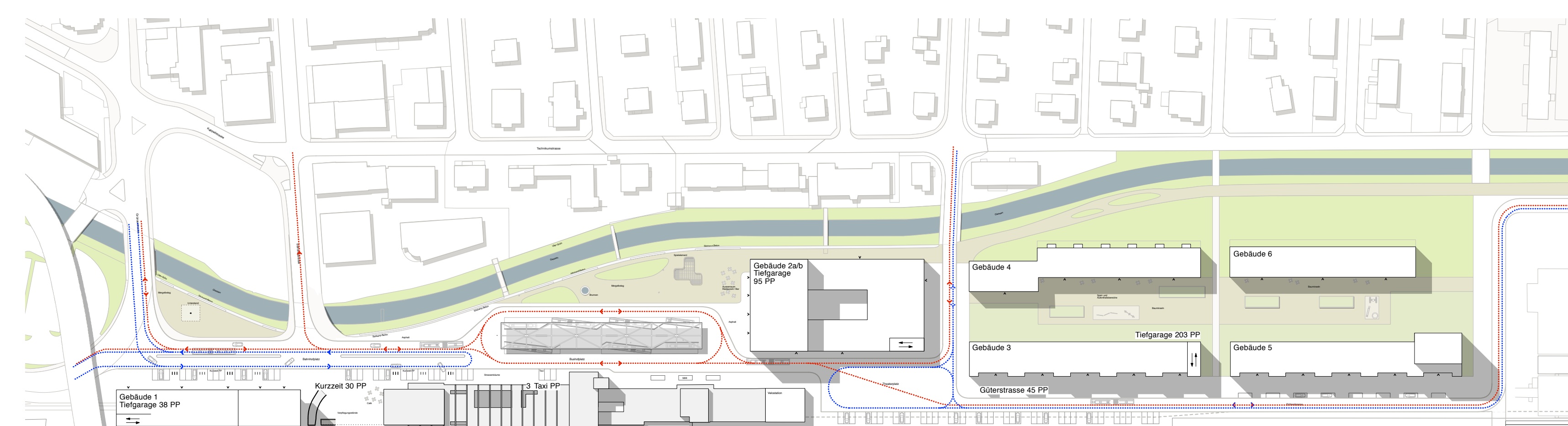
Städtebauliche Situation



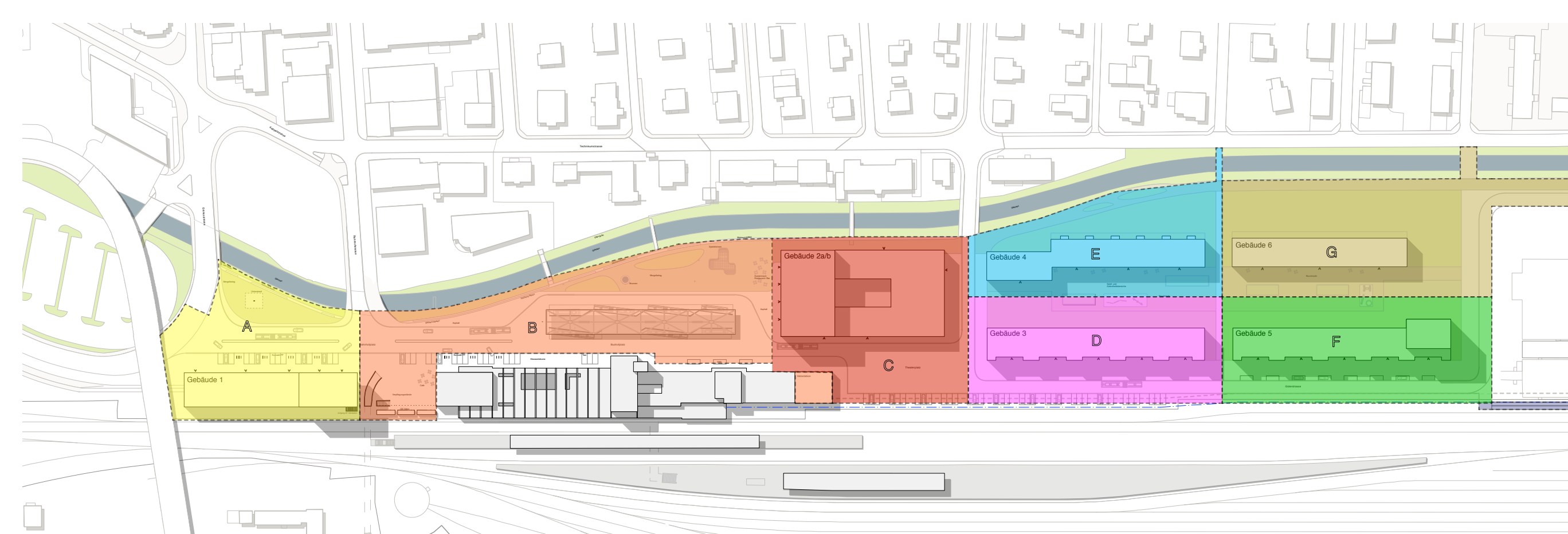
Bahnhofplatz ohne Durchgangsverkehr



Variante: Bahnhofplatz mit Durchgangsverkehr



Verkehrsregime, Parkierung (Bus, MV)



Bepflanzung