

## Anhang 3: Zukunftsbild Bahnhof Heerbrugg

### Stellungnahme SBB, Stand 25. November 2024

#### 1. Rückmeldung 19. September 2024 (PU-Süd, PU-Mitte)

Allgemein zu den unterschiedlichen Varianten PU-Süd

- Seitens SBB sind die bestehenden Bahnzugänge (auf Grundlage des aktuellen Personenaufkommens) ausreichend, demzufolge von uns kein weiterer Bahnzugang zur Planung angestossen wird.
- Sollte eine neue Personenunterführung inkl. Rampe zum Perron erstellt werden, so ist eine Einkürzung der Perrons aufgrund der Platzverhältnisse unumgänglich. Da für den Bahnverkehr eine ausreichende Nutzlänge des Perrons zwingend ist, hat dies weitreichende Auswirkungen: Das Perron muss in der Länge nördlich verlängert werden (Neubau von Perronlänge), um eine ausreichende Perronnutzlänge zu gewährleisten. Die aufgrund der neuen Personenunterführung bzw. dem neuen Zugang auf das Perron und auch dem neuen Zugang in die Personenunterführung tangierten SBB- Anlagen müssen verlegt werden (finanzielle Auswirkungen); die Verlängerung des Perrons 1 muss zwischen dem Freiverladegleis und dem Streckengleis umgesetzt werden (Sicherheit BahnkundInnen ist zu prüfen); die technischen Abklärungen zur Machbarkeit sind mit der SBB im Rahmen einer Studie zu prüfen. Zudem muss der Zugang zum Perron dem BehiG Standard entsprechen (generelle Zugangssituation/ Länge bzw. Breite der Rampe). Die Aufwärtskompatibilität des Perrons durch den direkten Perronzugang wird eingeschränkt. Eine Abklärung mit der SBB ist daher bei Konkretisierung von Perronzugängen nötig.
- Im Bereich des Rampenzugangs sind die Höhenverhältnisse zu prüfen und gegebenenfalls resultieren Auswirkungen auf die Gleislage. Bei Anpassungen des Gleises dürfen keine Nachteile resultieren (z.B.: Geschwindigkeitsreduktion, negative Auswirkungen auf Fahrdynamik, etc).
- Auswirkungen auf die Parkplatzsituation P&R auf der Ostseite ist mit SBB Immobilien zu klären.
- Es ist der wesentliche Nutzen der neuen Rampe auf das Perron zu diskutieren. Durch die Rampe entsteht jene Situation, dass die Personen über diese Rampe in einem ungefähr gleichen Abschnitt auf dem Perron ankommen, als auch über die ohnehin vorhandenen Treppen aus der bestehenden Unterführung Mitte. Die neue Unterführung hat also keinen wesentlich kürzeren Zugang von Seite Widnau als die bestehende Unterführung. Zudem wäre im nördlichen Bereich (nach Verlängerung des bestehenden Perrons) auf einer weit längeren Distanz keine einzige Querung der Gleise. Ein Zugang durch eine neue Personenunterführung wäre also nicht «direkter» ist, als der ohnehin vorhandene Zugang über die bestehende Personenunterführung Mitte.»

## Variante 1 Aufwertung Bestand PU Süd mit direkter Perronzugang

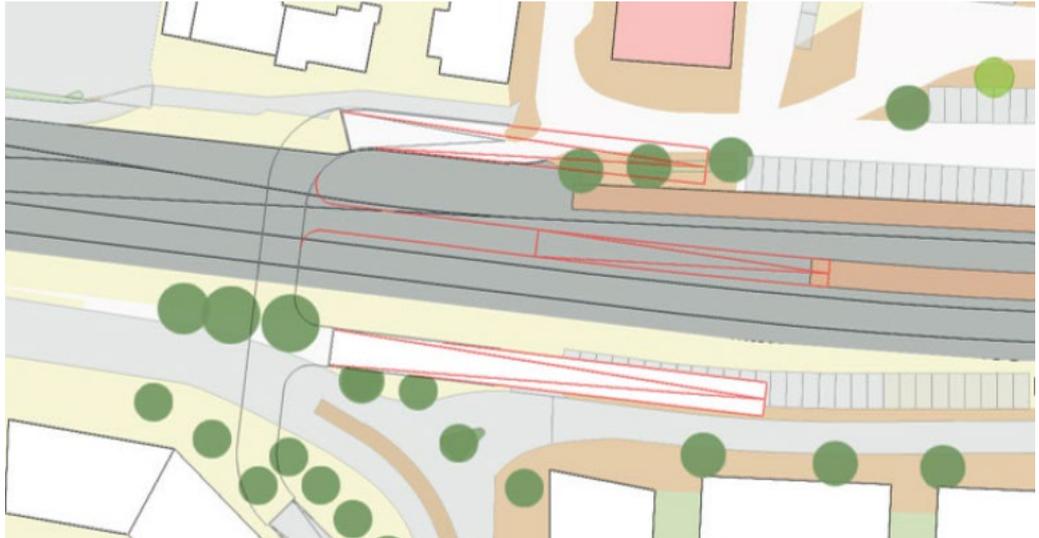


Abbildung 1: Ausschnitt MBS

- Die neue Rampe auf Seite Perron 1 bringt ein neues Konfliktfeld für alle VerkehrsteilnehmerInnen: Velofahrer, Autofahrer, Fussgänger und Bahnkunden bewegen sich im Bereich der Kurve. Zudem muss der Zugang zum Perron für die Bahnkunden möglich bleiben. Auch wenn der Bahnzugang nicht direkt tangiert wird, so sind allfällige Auswirkungen auf den Zugang zum Perron 1 zwingend zu berücksichtigen und die SBB miteinzubeziehen. Es sollte eine Entflechtung der VerkehrsteilnehmerInnen angestrebt werden.
- Eine generelle Bewilligungsfähigkeit der Zugangssituation in die Personenunterführung (Konflikt Rampe/ Treppen) und die Auswirkungen auf die Kundenströme der SBB sind zu diskutieren. Es sind Alternativen mit einem nördlicheren Zugang in die Personenunterführung zu prüfen.

## Variante 2 Kombinierte Rampe mit direkter Perronzugang

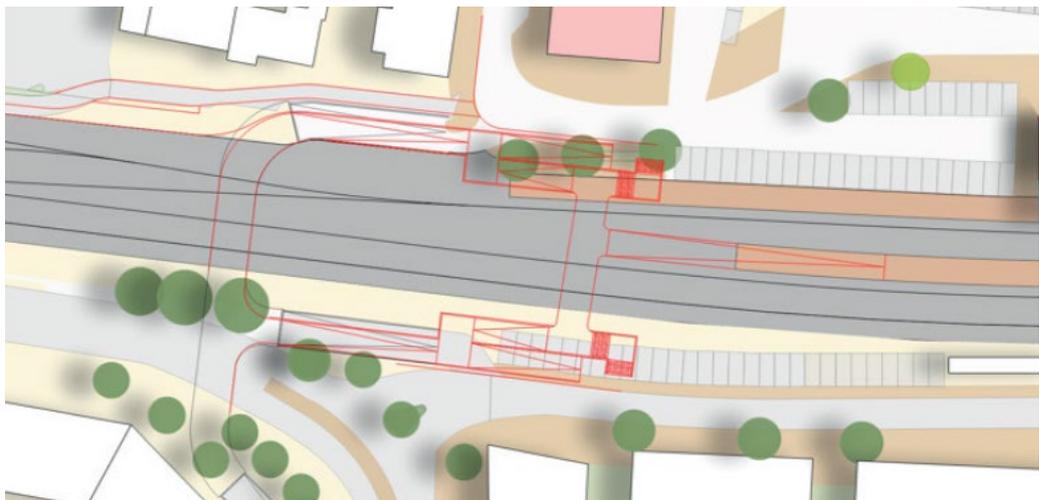


Abbildung 2: Ausschnitt MBS

- Die neue Wenderampe auf dem bestehenden Perron 1 kürzt das Perron in der Nutzlänge ein (Auswirkungen wurden oben beschrieben). Zudem wird eine Rampe für Veloverkehr und Fussgänger im Abgang zur Personenunterführung bzw. Velounterführung genutzt. Im Bahnzugang sind Velofahrer und Fussgänger zu trennen, demzufolge die Rampe verbreitert werden müsste (Auswirkungen auf Strasse sind zu prüfen).

## Variante 3 Kombinierte Rampe ohne Perronzugang

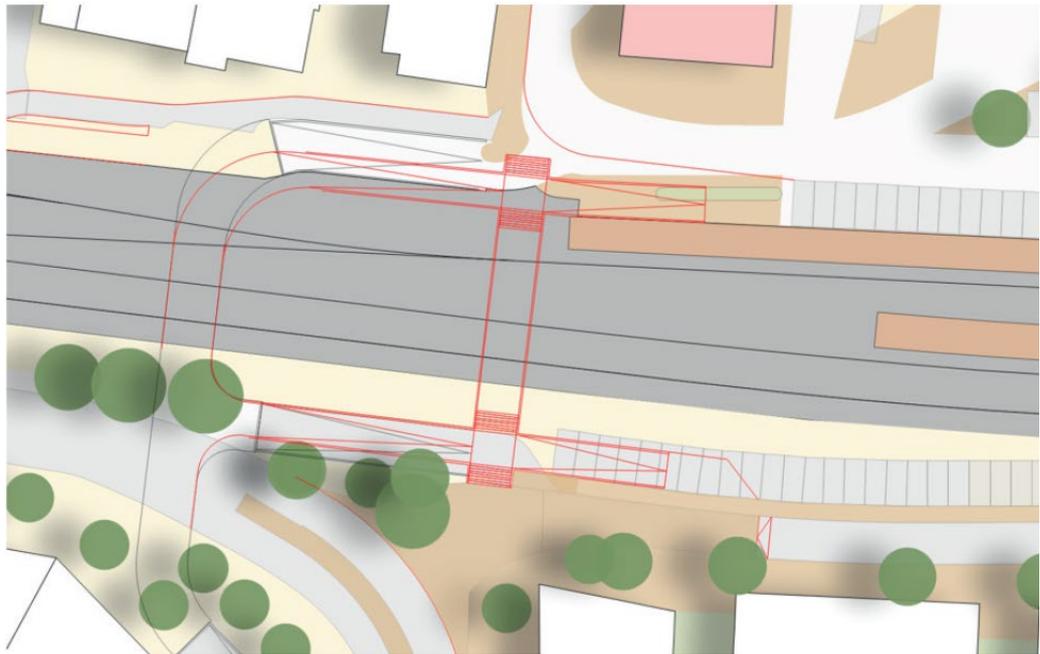


Abbildung 3: Ausschnitt MBS

- Die neue Rampe auf Seite Perron 1 bringt ein neues Konfliktfeld für alle VerkehrsteilnehmerInnen: Velofahrer, Autofahrer, Fussgänger und Bahnkunden bewegen sich im Bereich der Kurve. Zudem muss der Zugang zum Perron für die Bahnkunden möglich bleiben. Auch wenn der Bahnzugang nicht direkt tangiert wird, so sind die Auswirkungen auf den Zugang zu Perron 1 zwingend zu berücksichtigen. Es sollte eine Entflechtung der VerkehrsteilnehmerInnen angestrebt werden.
- Eine generelle Bewilligungsfähigkeit der Zugangssituation in die Personenunterführung (Konflikt Rampe/ Treppen) und die Auswirkungen auf die Kundenströme der SBB sind zu diskutieren. Es sind Alternativen mit einem nördlicheren Zugang in die Personenunterführung zu prüfen.

## Bezüglich den Angaben in der «Kostenschätzung»

- Bezüglich Angaben in der Präsentation → Es wurden keine Kosten für Anpassungen der SBB-Anlagen eingerechnet. Diese fehlen aktuell und sind bei der gesamten Kostenschätzung ebenso zu berücksichtigen.

## Bezüglich Massnahmen PU Mitte:

- Kurzfristige Verbesserungen in der Personenunterführung bezüglich Sicherheit und Helligkeit werden von SBB Immobilien im Oktober 2024 geprüft und sofern sicherheitsthematisch ein relevanter Mehrwert entsteht, auch ausgeführt. Sonst in Folge Spardruck müsste es ins Jahr 2025 oder später geschoben werden.

**2. Rückmeldung 1. November 2024 (bezüglich Aufwertung Aechelstrasse)**

- **Grundsätzliches:** Bei der Ausarbeitung von einzelnen Modulen des Zukunftsbildes auf beziehungsweise in der Nähe von Parzellen der SBB ist diese beizuziehen.
- **Parkplatzsituation:** Für die wegfallenden SBB-Parkplätze ist ein Realersatz bereitzustellen. Von den 13 Parkplätzen auf SBB Areal, dürften gem. aktueller Planung noch 4 stehen bleiben. Somit entsteht aus dieser Rechnung ein Delta von 9 PP; es wären 9 der 12 Gemeindeparkplätze an die SBB abzutreten. Demnach hätte die Gemeinde Au noch 3 Blaue Zone Parkplätze übrig.

- **Nutzung SBB Parzelle:** In jedem Fall müssen gemäss Art. 26 KPFV (Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur) für die Bushaltestelle auf unserem Areal CHF 5.- / m<sup>2</sup> / Jahr entschädigt werden.
- **Neubau Bushaltekante:** Die Ausgestaltung der neuen Bushaltekante hat in Rücksprache mit der SBB zu erfolgen; eine zeitgerechte Kontaktaufnahme ist zielführend. Bei der Planung müssen bahnbetriebliche und bautechnische Aspekte aufgrund der Nähe zu den Gleisanlagen berücksichtigt werden (insb. Bepflanzung, Fahrleitungsanlage etc.). Dies kann Auswirkungen auf die Lage der Haltestelle haben, abhängig von deren Ausgestaltung.