

Multimodale Plattform Bahnhof Düdingen

Kanton Freiburg / Gemeinde Düdingen

Februar 2022



metron

Bearbeitung

Felix Brunner

Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Andreas Oldenburg

MSc TU Verkehrswesen

Alexandre Roulin

MAS ETH Landscape

dipl. Ing. FH in Landschaftsarchitektur / BSLA

Elmar Brühlhart

Zeichner EFZ in Architektur

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Staat Freiburg, Amt für Mobilität und
Gemeinde Düdingen

Projektgruppe

David Köstinger

Projektleitung Gemeinde Düdingen

Stéphane Marchon

Projektleitung Kanton Freiburg (Amt für Mobilität)

Michael Blanchard

Kanton Freiburg

Christophe Giroud

SBB Immobilien

Jean-Luc Court

SBB Infrastruktur

Hans Heeb

SBB Infrastruktur

Manon Crausaz

TPF

Ronald Graber

Postauto Region Bern

Titelbild: Drohnenaufnahme Metron Bern AG, April 2021

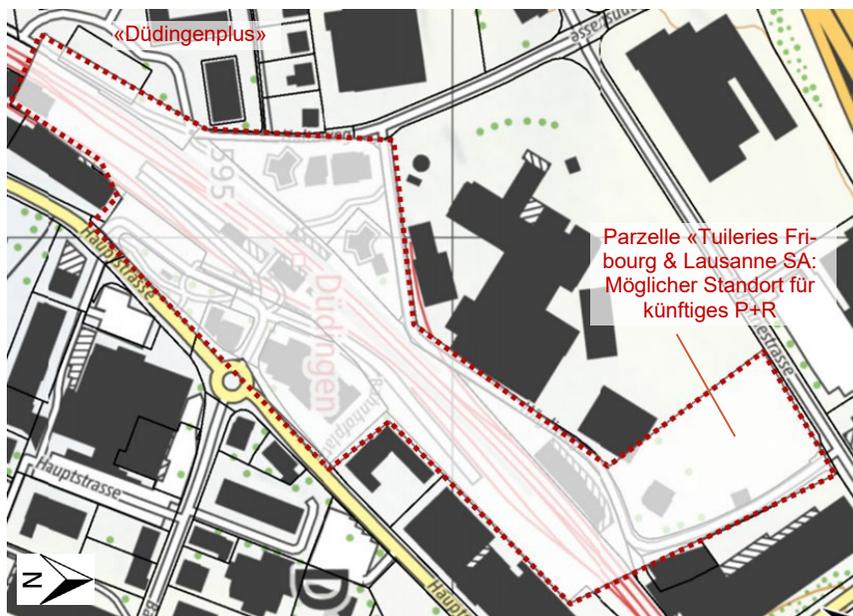
Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6	4	Bestvarianten – Variante 2	29
1.1	Aufgabe und Perimeter	6	4.1	Grundstruktur	29
1.2	Zielsetzungen	7	4.2	Bushaltestellen	30
			4.3	Personenunterführungen und Veloabstellplätze	31
			4.4	Parkierung und MIV	32
			4.5	Etappierung und Abhängigkeiten	33
2	Analyse und Rahmenbedingungen	8	5	Bestvarianten - Variante 4	35
2.1	Anforderungen Busbetriebe	8	5.1	Grundstruktur	35
2.2	Kombinierte Mobilität	9	5.2	Bushaltestellen	36
2.3	Bahninfrastruktur	10	5.3	Personenunterführungen und Veloabstellplätze	37
2.4	Unterführungen	11	5.4	MIV und Parkierung	38
2.5	Schnittstelle Ortsdurchfahrt Düdingen (VALTRALOC)	12	5.5	Etappierung und Abhängigkeiten	39
2.6	Rahmenbedingungen für die Umsetzung	13			
2.7	Schnittstellen private Grundeigentümer	14	6	Weiteres Vorgehen	41
2.8	Haupterkennnisse aus der Analyse	16		Beilagenverzeichnis	43
3	Variantenstudium	17			
3.1	Varianten Bushaltestellen	17			
3.2	Gesamtvarianten	19			
3.3	Gegenüberstellung der Varianten	23			
3.4	Fokus Unterführungen	24			
3.5	Alternativer Ansatz zu Fussgängerunterführung	27			

1 Einleitung

1.1 Aufgabe und Perimeter



Perimeter

Der Bahnhof Düdingen ist innerhalb der Agglomeration Freiburg eine der wichtigsten Mobilitätsdrehkreise. Der Bahnhof ist fußläufig und mit dem Velo gut erreichbar und die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus, Velo und Auto sind ausgeprägt.

Im Bahnhofsumfeld befindet sich das nördliche Zentrum von Düdingen. Hier besteht im Zusammenspiel mit der geplanten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (VALTRALOC-Projekt) ein erhebliches Potenzial zur Stärkung der Zentrumsfunktion und zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Hauptstrasse ist die betriebliche Schnittstelle zum Bahnhofplatz sehr herausfordernd (Lenkung Verkehrsströme inkl. Fuss- und Veloverkehr).

Die bauliche Entwicklung im Bahnhofsumfeld, insbesondere auf der nordwestlichen Bahnseite (Projekt Düdingenplus), ist erheblich. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage der Einbindung in das lokale und regionale Fuss- und Velowegenetz (z.B. mittels neuer/ auszubauender Unterführung). Weiterhin sicherzustellen ist die Funktion als Güterumschlagplatz (Freiverlad, Landi).

Herausfordernd ist eine Lösung für die Parkierung. Als Massnahme im Agglomerationsprogramm verankert ist eine P+R-Anlage auf der Jura-seite der Bahnlinie. Als möglicher Standort gilt die Parzelle von Tuileries Fribourg & Lausanne SA.

1.2 Zielsetzungen

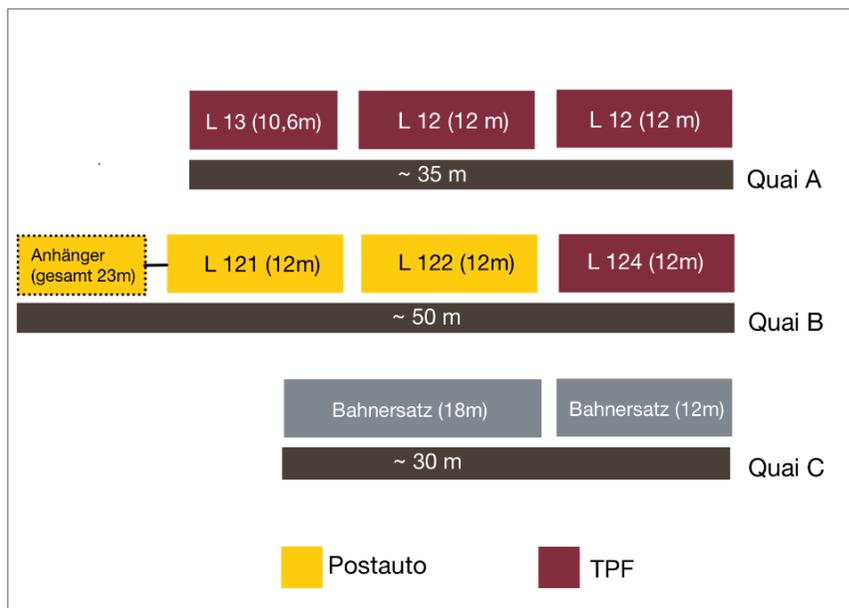
Die drei Hauptzielsetzungen sind:

- Stärkung des Bahnhofs Düdingen als multimodale Plattform
- Städtebauliche Weiterentwicklung des Bahnhofumfelds
- Definition Schnittstelle VALTRALOC

Der Bahnhofplatz ist so zu organisieren, dass er durch die Optimierung der Umsteigebeziehungen und die Ergänzung von Nutzungen als multimodale Plattform gestärkt wird und gleichzeitig ein attraktiver, öffentlicher Raum entsteht, welcher in die lokale Struktur eingebunden ist und Potenziale freispielt. Damit soll er einen Beitrag zur Zentrumsentwicklung leisten. Der Flächenbedarf wird an die zukünftigen Anforderungen angepasst. Darüber hinaus ist aufzuzeigen, welche Schnittstellen zum Projekt VALTRALOC bestehen.

2 Analyse und Rahmenbedingungen

2.1 Anforderungen Busbetriebe



Darstellung zu planender Haltestellenkapazität

Zu Spitzenzeiten werden sich im Regelbetrieb am Bahnhof gleichzeitig bis zu sechs Bussen befinden. Bei einem Störfall im Eisenbahnnetz kommen zwei weitere Busse für den Bahnersatz hinzu. Für die maximale Flexibilität sind diese unabhängig voneinander anfahrbar. Im Minimum sind drei Haltekannten mit unterschiedlicher Länge (gemäss nebenstehender Darstellung) erforderlich.

Die Haltekannten müssen gemäss aktuellen Standards hindernisfrei ausgestaltet werden; der niveaugleiche Ein- und Ausstieg ist mit 22 cm hohen Haltekannten zu gewährleisten. Da die hohen Haltekannten nicht überschleppt werden können, muss die An- und Wegfahrt gradlinig erfolgen. Die Fahrzeuge müssen entsprechend weit ausholen, wodurch die Anlage sehr flächenintensiv wird.

Weiter ist ein gedeckter Wartebereich vorzusehen.

Betrieb	Beschrieb Bedürfnisse
Postauto	Der Bahnhof Düdingen wird von drei Linien bedient. Es sind jeweils zwei Busse gleichzeitig vor Ort. Es kommen Standardbusse (Haltekannte 12 m) zum Einsatz. Auf einer Linie wird aufgrund punktuell erhöhter Nachfrage ein Anhängerzug eingesetzt. Die Buslänge erhöht sich damit zeitweise auf 23 m. Für den Anhänger braucht es keine eigene barrierefreie Haltekannte.
TPF	Der Bahnhof Düdingen wird im Bestand von zwei Linien (12 und 124) bedient. Zukünftig wird der Bahnhof zusätzlich von 2 urbanen Bussen im 15 bzw. 30min Takt bedient.
SBB/ BLS	Der Bahnhof Düdingen eignet sich aufgrund seiner kurzen Umsteigewege für den Bahnersatz und wird auch bei Bedarf in Zukunft hierfür eingesetzt. Die hierfür notwendigen Zusatzkapazitäten sind bei der Ausgestaltung der Busanlage mit zu planen, damit allfälliger Bahnersatzverkehr auch in den Hauptverkehrszeiten des regulären Busbetriebs gewährleistet werden kann. Für den Bahnersatz kommt ein Gelenkbus (18m) und ein Standardbus (12m) zum Einsatz.

2.2 Kombinierte Mobilität

Mobilitätsangebot



Heutiges Mobilitätsangebot Bhf. Düringen

Legende

- Perrons
- Bushaltestelle
- Park+Rail (P+R)
- Bike+Ride (B+R)
- Bereich mit häufigem Missbrauch für Kiss+Ride (K+R)

Angaben Tabelle (rechts)

Kennzahlen beruhen auf Angaben der SBB (Mai 2021). Diese weichen zum Teil von Angaben des Sachplans kombinierte Mobilität des Kantons Freiburg ab, sind aber innerhalb der Projektgruppe als die relevanten Bemessungsgrössen definiert worden.

Zur Stärkung des Bahnhofs Düringen als multimodale Plattform ist die Schaffung einer Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsangebote sowie möglichst optimale Umsteigebeziehungen wichtig.

Der Bahnhof Düringen weist bereits heute verschiedene Elemente auf, die eine kombinierte Mobilität ermöglichen (vgl. Abb. links). Die verschiedenen Angebote sind jedoch unkoordiniert gewachsen und weisen daher teilweise Defizite in den Umsteigebeziehungen auf. Ausserdem gibt es noch weitere sinnvolle Mobilitätsangebote, welche in Düringen eine kombinierte Fortbewegung (ohne eigenes Auto) ermöglichen würden.

Die Projektgruppe hat aus diesen Gründen Rahmenbedingungen zur Ausweitung der kombinierten Mobilität definiert und dabei Ist- und Soll-Zustand jeweils gegenübergestellt.

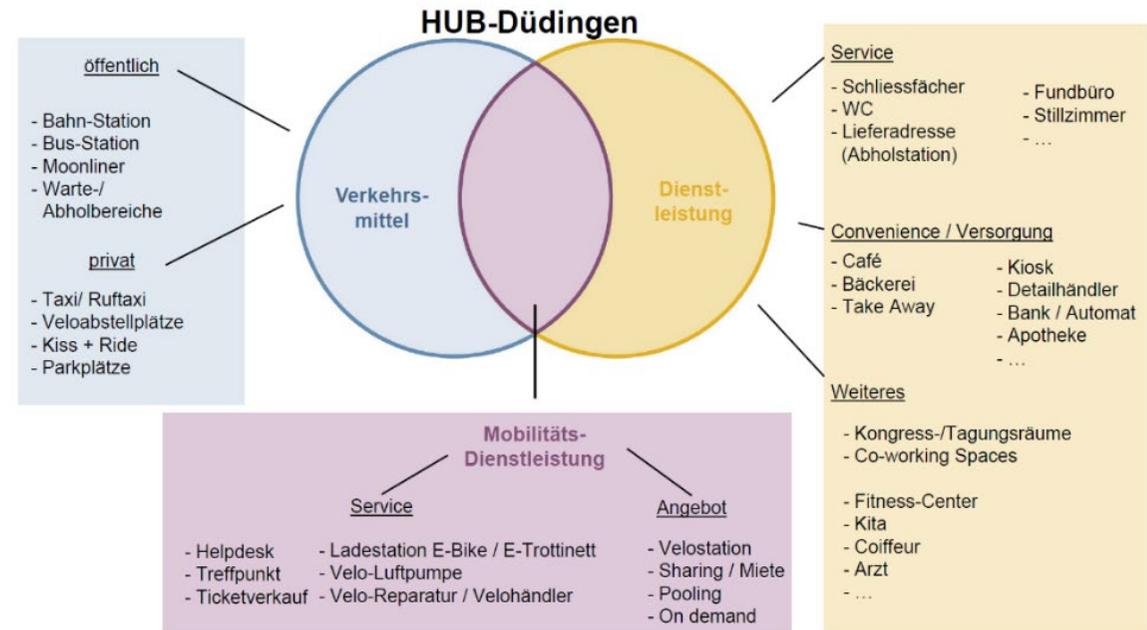
Betrieb	IST	SOLL	Beschrieb Bedürfnisse
Park + Rail	63 P+R; 2 IV PP	100 PP min. 2 IV PP	Es bestehen tendenziell zu wenig Park+Rail Parkplätze. Die Nutzung einer zentralen P+R-Anlage auf der Parzelle «Tuileries Fribourg & Lausanne SA Guin» (siehe S. 6) wird geprüft.
Kiss+Ride	Kein Angebot	2 - 5 PP	Die SBB regt die Schaffung von mindestens 5 Kurzzeitparkplätzen in der Nähe des Bahnhofeingangs an.
Bike+Ride	160 VAP	260 bis 300 VAP	Die bestehende Anzahl Abstellplätze ist zu gering. Auch in Hinblick auf ein weiteres Wachstum der Gemeinde Düringen ist von einem zunehmenden Bedarf an Veloabstellplätzen am Bahnhof auszugehen. Denkbar wäre die Aufstockung bestehender Anlagen, die Ausweisung neuer Flächen zur Veloparkierung aber auch die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Velostation.
Carsharing	Kein Angebot	2 – 3 Plätze	Die Schaffung eines Standorts für Car-Sharing (z.B. Mobility) soll geprüft werden.
Bikesharing	Kein Angebot	offen	Die Schaffung von Standorten für ein Bike-Sharing (z.B. Publibike) soll geprüft werden.
Taxi	Kein Angebot	Kein Angebot	Es sollen keine Taxistellplätze vorgesehen werden. Hierzu ist der Bedarf zu gering. Bestellte Taxis / Ruftaxis können die normalen Parkieranlagen (K+R) nutzen.

Leitbild Mobilitätshub Düdingen

In der öffentlichen Debatte hat der sogenannte Mobilitätshub deutlich an Bedeutung gewonnen. Gemeint sind hiermit attraktive Mobilitätsdrehscheiben, die eine möglichst nahtlose Verknüpfung von Verkehrsmitteln ermöglichen, um eine Alternative zum privaten Auto zu bieten. Die hierdurch geförderte inter- oder multimodale Fortbewegung hat zum Zweck, dass für eine bestimmte Strecke das jeweils sinnvollste Verkehrsmittel zu nutzen, statt für alle Wege ins Auto zu steigen.

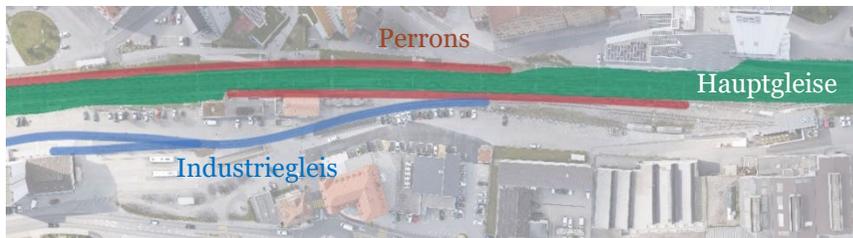
In der nebenstehenden Abbildung sind mögliche Elemente eines solchen Mobilitätshubs dargestellt. Daraus ist zu entnehmen, dass für die Entfaltung des Potentials am Bahnhof Düdingen nicht nur eine Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots, sondern auch eine Verdichtung vorhandener Dienstleistungen angestrebt werden sollte. Durch die Überlagerung von optimaler Erreichbarkeit und Nutzungen wird nicht nur die nachhaltige Mobilität, sondern auch die Entwicklung eines neuen Zentrums gefördert.

Der Bahnhof Düdingen wird zu einem Ort, welcher zum Umsteigen auf die Bahn einlädt und bietet attraktive Aussenräume sowie eine Vielzahl an Dienstleistungen. Das neue regionale Zentrum mit optimaler Anbindung wird zum attraktiven Standort für neue Arbeitswelten im Dienstleistungsgewerbe.



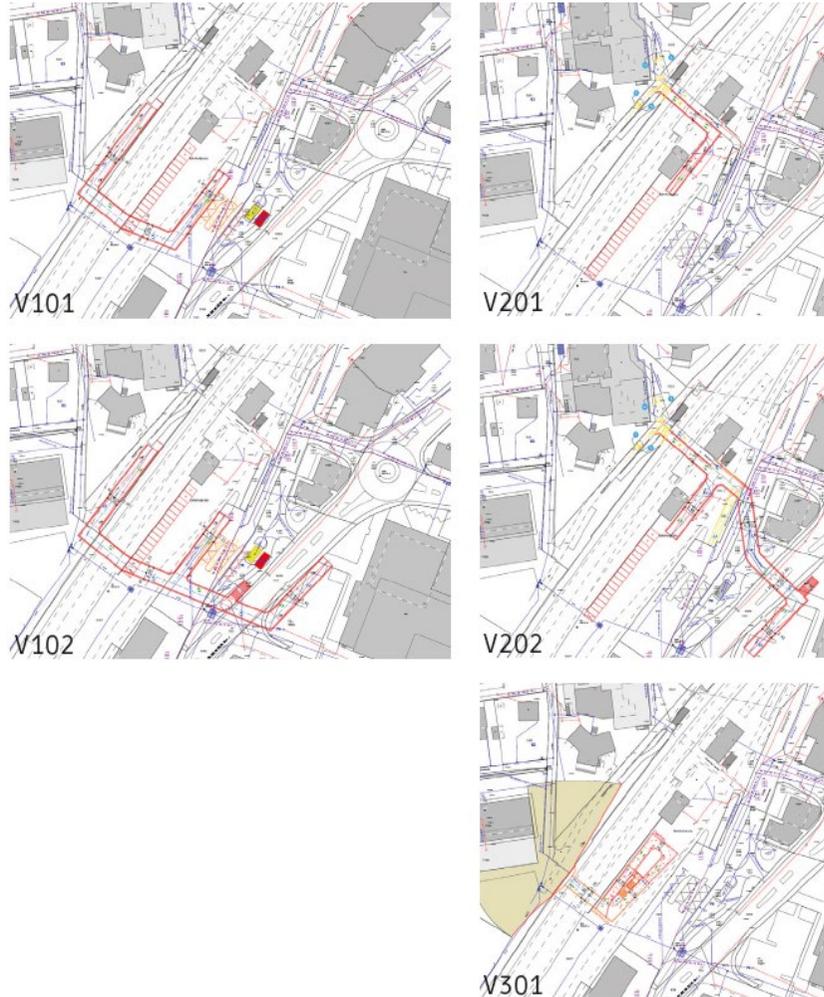
Mögliche Elemente des Mobilitätshubs Düdingen

2.3 Bahninfrastruktur



Betrieb	Beschrieb	Bedürfnisse
Hauptgleiskörper	Momentan sind keine Änderungen des Hauptgleiskörpers vorgesehen.	
Perrons	Frühere Abklärungen zu einer Verlängerung der Perrons auf 320 m werden momentan nicht weiterverfolgt, könnten in Zukunft aber wieder aufgegriffen werden.	
Industriegleis	Es bestehen Anschlussgleis-Verträge (gem. GÜTG) für deren Nutzung. Eine Stilllegung ist mittelfristig nicht vorgesehen. Die Lage der Gleise soll bestehen bleiben. Eine Ermöglichung von weiteren Querungen am Industriegleis ist grundsätzlich denkbar. Der Bereich der Weichen sollte nicht durch den motorisierten Verkehr gequert werden (stärker schadensanfällig).	

2.4 Unterführungen



Auf der Juraseite der Bahngleise ist eine neue kantonale Veloroute sowie die neue Siedlung «Düdingenplus» entstanden. Ein Variantenstudium (Machbarkeitsstudie) der SBB im Auftrag der Gemeinde Düdingen sollte daher klären, welche Möglichkeiten für eine velogängige Unterführung mit optimaler Anbindung des neuen Quartiers und der Veloroute bestehen; allenfalls mit Verlängerung bis auf die andere Seite der Hauptstrasse (siehe Abbildungen links). Das Ergebnis der Studie ergab 3 Hauptvarianten:

- V1: Bau einer zweiten Unterführung mit/ohne Verlängerung
- V2: Ausbau der bestehenden Unterführung mit/ohne Verlängerung
 - V3 Bau einer zweiten Unterführung mit juraseitigem Ausgang mit einer Art «Amphitheater» statt Rampe sowie Rampe als «Schneck» auf Seite Bahnhofplatz.

Rahmenbedingungen für das Variantenstudium:

- Die trichterartige Unterführung auf Juraseite kann aufgrund noch ausstehender Bauvorhaben nicht realisiert werden.
- Erschliessungsanlagen (z.B. Rampen) sind ausserhalb der Baufelder zu platzieren.
- Die Velogängigkeit einer Unterführung beim Bahnhof ist zwingend.
- Für die vorliegende Studie ergeben sich zwei Grundvarianten:
 - Variante Neubau zweite Unterführung (V101, V102+V301)
 - Variante Ausbau bestehende Variante (V201, V202)
 (siehe Variantenstudium Kapitel 2.4)
- Bei Erweiterung der bestehenden Unterführung V201, V202) besteht das Risiko, dass neben der Breite auch die Höhe angepasst werden muss (Anpassung an gültige Normen). Hier ist ausserdem von einem längeren Realisierungsprozess auszugehen (Bauen bei laufendem Betrieb). Es bestehen erhöhte Kostenrisiken beim Bau. Aus Sicht SBB ist die Rampe in Höhe des Kiosks unglücklich. Alternativen sollten gefunden werden.

Quelle: DMA Ingénieurs SA Fribourg, 17.03.2020

2.5 Schnittstelle Ortsdurchfahrt Düdingen (VALTRALOC)



Hauptstrasse Düdingen (November 2021)

Im Bahnhofsumfeld befindet sich die Hauptstrasse. Diese ist zu den Spitzenstunden sehr stark durch den motorisierten Verkehr belastet. Stokender Verkehr und lange Rückstaus in beide Fahrtrichtungen sind regelmässig zu beobachten und beeinträchtigen die Verträglichkeit im Bahnhofsumfeld. Fussquerungen zwischen Coop und Bahnhof sind erschwert, Busse können teilweise ihren Fahrplan nicht mehr einhalten.

Die Ortsdurchfahrt von Düdingen soll daher in einem VALTRALOC-Projekt umgestaltet, aufgewertet und die Betriebsstabilität erhöht werden. Als Grundlage dafür ist innerhalb der vorliegenden Studie das Zusammenspiel von Bahnhofplatz und Strassenabschnitt in Höhe des Bahnhofs aufzuzeigen.



Luftbild der Hauptstrasse im Bereich des Bahnhofplatzes

2.6 Rahmenbedingungen für die Umsetzung

Die Umsetzungszeiträume werden insbesondere durch die im Agglomerationsprogramm eingegebenen Massnahmen vorgegeben. Dazu gehören die Unterführung, das VALTRALOC für die Ortsdurchfahrt oder eine neue P+R-Anlage. Kleinere Anpassungen wie die Ergänzung von Veloabstellplätzen, eine Optimierung des Parkplatzangebots oder die Einführung von neuen Angeboten wie Bikesharing oder Mobility auf dem Bahnhofplatz können unabhängig davon auch kurzfristig in Angriff genommen werden. Die Frist für die Ertüchtigung der Bushaltestellen an die Anforderungen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes läuft bis zum 1. Januar 2024.

Status der Teilprojekte im Agglomerationsprogramm

Projekte	Status Agglomerationsprogramm	Baubeginn
VALTRALOC (Ortsdurchfahrt)	A-Massnahme, AP3	bis 2025
Fuss- und Velounterführung	A-Massnahme, AP2	bis 2027
Park+Rail-Anlage	C-Massnahme, seit AP2 → Aufnahme als A-Massnahme ins AP5	frühestens ab 2028
Bahnhofplatzgestal- tung	B Massnahme, AP4 → Aufnahme als A-Massnahme ins AP5	frühestens ab 2028

2.7 Schnittstellen private Grundeigentümer

Raiffeisenbank



Die Raiffeisenbank hat ihren Standort in Düringen am Bahnhofplatz 1. Mit der Raiffeisenbank wurden Gespräche zu deren Entwicklungsabsichten geführt; mit folgenden Erkenntnissen:

- Für die Raiffeisenbank ist der Standort beim Bahnhof Düringen sehr interessant und soll auch weiterhin erhalten bleiben. Schwerpunkt: Kundenberatung, Firmenkunden. Die Verwaltung wird in Tafers konzentriert.
- Der Altbau teil entspricht nicht mehr den Bedürfnissen und müsste mittelfristig saniert werden (Zeitraum 10 - 15 Jahre). Kurzfristig werden Zwischennutzungen erwogen.
- Mittelfristig ist ein Ersatzneubau denkbar. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde ist auch ein grösseres Volumen mit der Zentralität entsprechenden Nutzungen denkbar. Ebenfalls ist ein lokaler Abtausch des Standorts nicht ausgeschlossen (an anderer Stelle des Bahnhofplatzes).
- Für eigene Bedürfnisse ist eine Erhöhung der Geschossflächen erforderlich. Eine Verschiebung oder gar ein Abtausch der bestehenden Parzelle mit Parzellen der Gemeinde sind denkbar. Die Raiffeisenbank ist grundsätzlich flexibel solange eine attraktive neue stadträumliche Situation entsteht.
- Der bestehende Altbau ist nicht (mehr) denkmalgeschützt und kann daher grundsätzlich ersetzt werden.

Landi/ Saatzucht



Die Landi Sense-Düringen hat ihren Betriebsstandort am südwestlichen Rand des Bahnhofplatzes. Das dortige Silo wird zusammen mit der Saatzucht Düringen betrieben. Mit Landi und Saatzucht wurden Gespräche zu deren aktuellen Anforderungen und den Entwicklungsabsichten geführt.

- Landi hat mehrere Anlieferungsrampen. Die Anfahrt erfolgt in der Regel ab Kreisel via Bahnhofplatz. Für die Wegfahrt wird beim Parkplatz beim «Des Alpes» gewendet und wieder via Bahnhofplatz ausgefahren, zumindest in Fahrtrichtung Norden. Nach Süden wird direkt beim «Des Alpes» ausgefahren.
- Die wichtigste Anlieferungsstelle ist jene auf der Nordseite des Silos (überdachter Bereich). Der ummantelte Bereich muss mit Traktor mit zwei Anhängern angefahren werden.
- Hier werden auch die Eisenbahnwagen beladen. SBB-Cargo stellt die Wagen hier ab. Sie werden dann von Landi nacheinander beladen, indem sie Richtung Bahnhofplatz ausgestossen werden. Ein weiteres Verschieben der Wagen darf nur durch SBB-Cargo erfolgen. Bis SBB-Cargo die Wagen wegfährt dauert es mehrere Stunden bis mehrere Tage. Während des Beladens ist die direkte Zufahrt von der Hauptstrasse blockiert.
- Saatzucht liefert an der strassenseitigen Fassade an. Die Zufahrt erfolgt direkt ab der Hauptstrasse. Weggefahren wird um den Silo herum, via Bahnhofplatz auf den Kreisel.
- Eine Umnutzung des Bahnhofplatzseitigen Annexbaus wird geprüft.
- Eine Verlagerung des Produktionsstandorts wird von Seiten Landi und Saatgut momentan nicht in Erwägung gezogen. Der Bahnanschluss via der Industriegleise wird in absehbarer Zeit weiterhin benötigt.

Der Bahnhof Düringen ist sowohl eine wichtige Drehscheibe für den Personenverkehr aber auch weiterhin ein wichtiger Produktionsstandort. Der Erhalt des heutigen Erschliessungskonzepts ist Teil der Randbedingung.

2.8 Hauptkenntnisse aus der Analyse

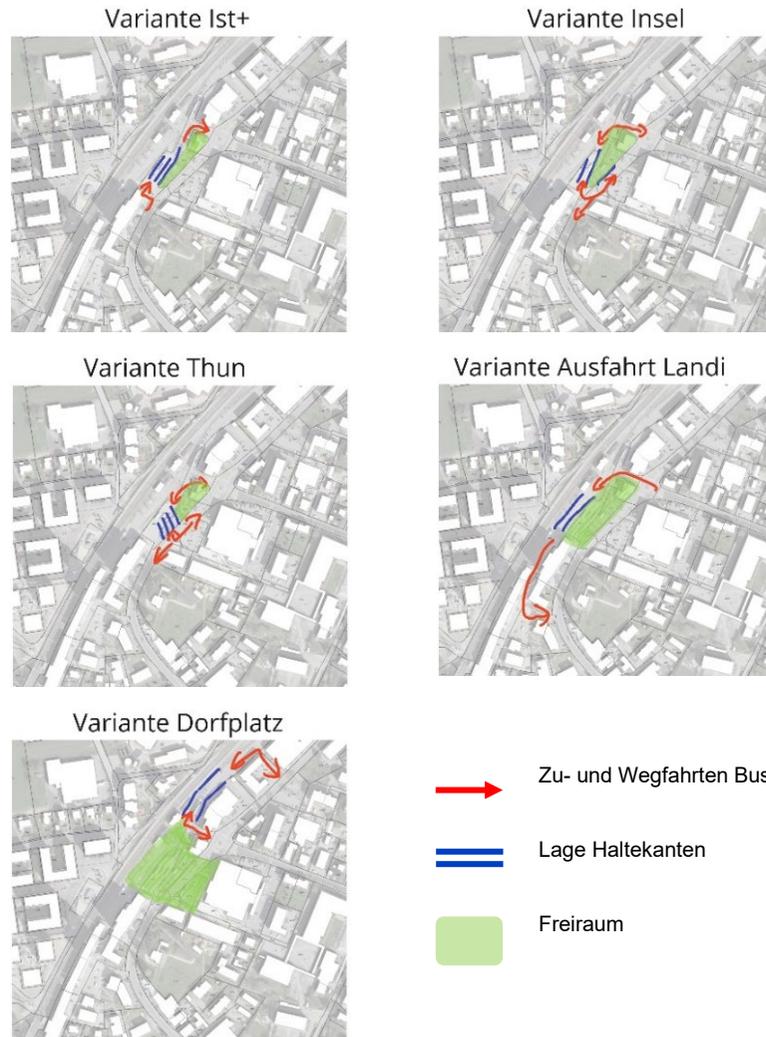
- Erweiterung des Bus-Angebots und BehiG-gerechte Ausgestaltung der Haltekanten ist sehr flächenintensiv.
- Die Lage der Haltestellen des Busverkehrs ist einer der Haupteinflussfaktoren auf die Ausgestaltung aller weiteren Elemente des Bahnhofs.
- Die Ausbildung einer Mobilitätsdrehscheibe soll Anreize für die Ansiedlung von weiteren Dienstleistungen (Cafés, Restaurants, Läden, Velowerkstatt, Post) schaffen.

Es sind neue Mobilitätsangebote zur Förderung der multimodalen Fortbewegung mit zu planen (Bike-Sharing, Car-Sharing, P+R, K+R etc.).

- Perron-Anlagen, Haupt- und Industriegleis sollen nicht verändert werden.

- Es ist sowohl der Ausbau der bestehenden (velogängigen) als auch der Bau einer neuen Unterführung denkbar. Die Ausbildung der Anschlüsse (Rampen) ist neu zu definieren. Hierbei sind Kombinationen der SBB-Vorschläge wie auch neue Vorschläge denkbar.
- Die Schnittstelle zum noch ausstehenden Drittprojekt VALTRALOC ist zu definieren und Rahmenbedingungen abzuleiten. Dies betrifft insbesondere die Querung des Strassenabschnitts vor dem Bahnhof.
- Die Umsetzungszeiträume der Teilprojekte sind abhängig vom Status im Agglomerationsprogramm (Zuschuss von Bundesgeldern).
- Die Raiffeisenbank steht Neuerungen auf dem Bahnhofplatz gegenüber sehr offen gegenüber. Städtebauliche Neukonstellation der Gebäude sind möglich.
- Für die Landi/Saatzucht ist sicherzustellen, dass das bestehende Erschliessungskonzept aufrechterhalten werden kann.

3 Variantenstudium



Auslegeordnung: Anordnung Bushaltestelle

3.1 Varianten Bushaltestellen

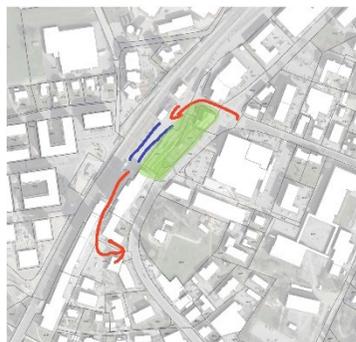
Auslegeordnung

Die Neuorganisation der Bushaltekanten ist sehr flächenintensiv. Deren Anordnung ist daher entscheidend für die Raumaufteilung des Bahnhofplatzes. In einem ersten Schritt wurde ein Variantenfächer aufgespannt, welcher mögliche Anordnungen der Bushaltekanten einander gegenüberstellt.

Die verschiedenen Varianten weisen ganz unterschiedliche Qualitäten hinsichtlich Flexibilität des Busbetriebs, Zugang des Fussverkehrs, Platzverbrauch und Umsteigekomfort zur Bahn auf. Die resultierenden Zu- und Wegfahrten unterscheiden sich ebenfalls. Die Varianten «Dorfplatz» und «Ausfahrt Landi» bedürfen der Nutzung neuer Erschliessungsachsen, welche ausserhalb der bestehenden Zufahrtsstrassen des Bahnhofs liegen. Durch den unterschiedlichen Platzbedarf der Haltestellen wird der Bahnhofplatz in unterschiedlich grosse aber auch unterschiedlich fragmentierte Freiraumelemente unterteilt.

1. Variantenreduktion (No-Gos)

In der ersten Variantenreduktion wurden alle Varianten hinsichtlich ihrer groben geometrischen Machbarkeit überprüft. Ausserdem wurde anhand der Rahmenbedingungen überprüft, ob Zielkonflikte bestehen, welche einen direkten Ausschluss der Varianten bedingen. Eine von fünf Varianten konnte hierdurch direkt ausgeschlossen werden. Die Variante «Landi Ausfahrt» wurde aus nachfolgenden Gründen nicht weiter vertieft:



Variante «Landi Ausfahrt»
wird nicht weiterverfolgt



Begründung

- Der verbleibende Platz zwischen Industriegleis und Hauptgleisen ist zu klein für eine betriebsgerechte Anordnung der Haltestellen gemäss Schema. Es ist insbesondere schwierig, die für einen flexiblen Busbetrieb wichtigen überholbaren Haltestellen auszubilden.
- Eine Querung der Industriegleise durch den Busverkehr muss aufgrund zeitweiliger Blockierungen durch den Bahngüterverkehrs ausgeschlossen werden.
- Der Busbetrieb stünde im Nutzungskonflikt mit Betriebsverkehr der Landi/ Saatzucht. Neben Lastwagen und Traktoren betrifft dies auch den Bahngüterverkehr.
- Die Lage der Haltestellen steht im Nutzungskonflikt möglicher neuer Zugänge zu Unterführungen.

2. Variantenreduktion (Machbarkeit)

In der zweiten Variantenreduktion wurden alle noch verbleiben Varianten (siehe unten) hinsichtlich ihrer genauen geometrischen Anforderungen überprüft und mit allen anderen notwendigen Elementen der Mobilitätsdrehscheibe kombiniert. Es wurden die Fahrgeometrien und die betrieblichen Abläufe beim Busverkehr detailliert geprüft.

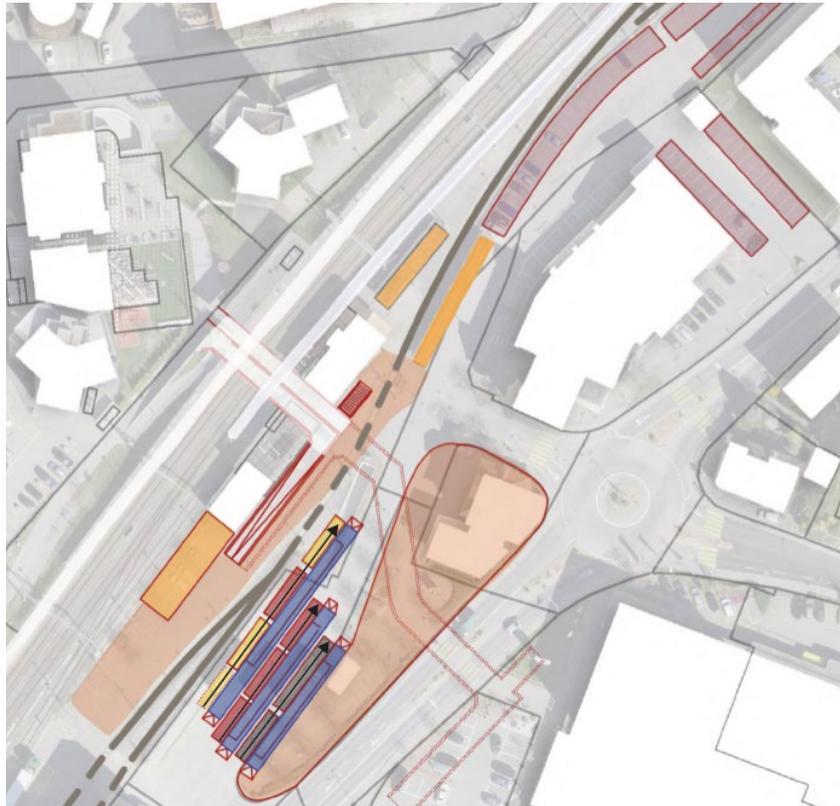
Auf die einzelnen Varianten wird auf den Folgeseiten eingegangen.



Für die Prüfung verbliebene Varianten

3.2 Gesamtvarianten

Variante 1 - Ist+



Legende

Belegungskonzept Busse:

- Bus TPF
- Bus Postauto
- Bus Bahnersatz

Weitere Elemente:

- Velostation
- Busperron
- P+R

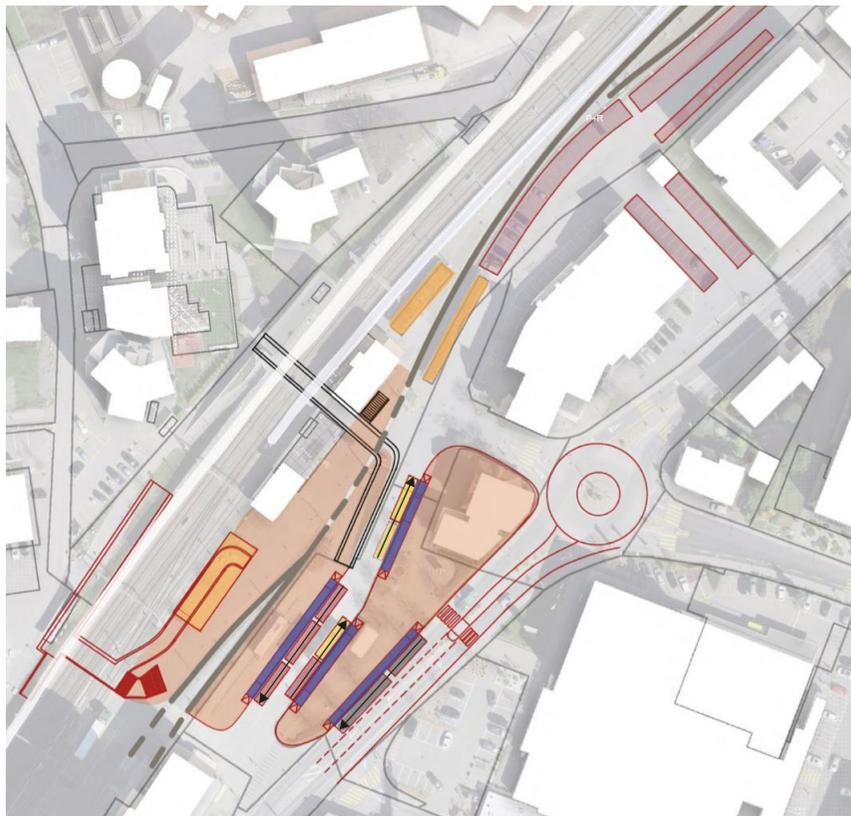
Beschrieb

Die bestehenden Bushaltestellen werden hindernisfrei ausgebaut und erweitert (Zu- und Wegfahrt wie bisher). Hierzu ist zusätzlicher Verkehrsraum notwendig. Um diesen freizuspielen, wird die bestehende Personenunterführung umgebaut. Die bestehende Rampe wird durch eine velotaugliche Rampe vor dem Kiosk ersetzt. Diese führt zu einer neuen Velostation neben dem Kiosk. Die heutigen Veloabstellplätze bleiben bestehen und werden allenfalls durch Doppelparker und Bikesharing ergänzt.

Der motorisierte Verkehr (MIV) wird vollständig nordöstlich abgewickelt. Hinter dem Industriegleis, in Höhe des Kiosks verkehrt kein MIV mehr. Vor dem Bankgebäude wird ein Angebot für K+R sowie Taxi geschaffen. P+R findet in erster Linie in einer neuen Anlage an der Industriestrasse statt (Areal der Tuileries Fribourg & Lausanne SA Guin) und wird durch ein Angebot nordöstlich entlang der Gleise ergänzt.

Eigenschaften

- Die Gesamtgrösse an Freiräumen erhöht sich, es entsteht ein teilweise verkehrsfreier Bahnhofplatz
- Kurze Distanzen zwischen Perrons, Bushaltestellen, Wohnüberbauungen, Coop, Velostation
- Keine direktere Anbindung von Düdingenplus
- Fussgängerführung: Teilweise ungeschützte Führung zu Haltestellen, mit der neuen Rampe von/nach Aussenperron ein Hindernislauf (insb. bei Blockade Güterwagen)
- Kompakte Anordnung der Bus-Haltekanten
- Eingeschränkte Flexibilität Busverkehr aufgrund fehlender Überholmöglichkeiten
- Neue Rampe reißt ein relativ grosses Loch in den Bahnhofplatz vor dem Kiosk
- Ausbau bestehende Unterführung unter Betrieb risikobehaftet und anspruchsvoll sowie kostenintensiv
- Etappierung anspruchsvoll (Umbau Unterführung vor Haltekantenneuanordnung notwendig)
- Unterführung prinzipiell mit oder ohne Verlängerung auf die andere Seite der Hauptstrasse denkbar (Prüfung Unterführung siehe Kapitel 3.4)
- Keine direkte Verbindung/Zugang zum KIOSK aufgrund neuer Rampe (Unterbruch der Verbindung durch Rampe)
- Busbetrieb mit geringer Flexibilität, drei Haltekanten ohne Überholmöglichkeit

Variante 2 - «Insel»**Legende****Belegungskonzept Busse:**

	Bus TPF
	Bus Postauto
	Bus Bahnersatz

Weitere Elemente

	Velostation
	Busperron
	P+R

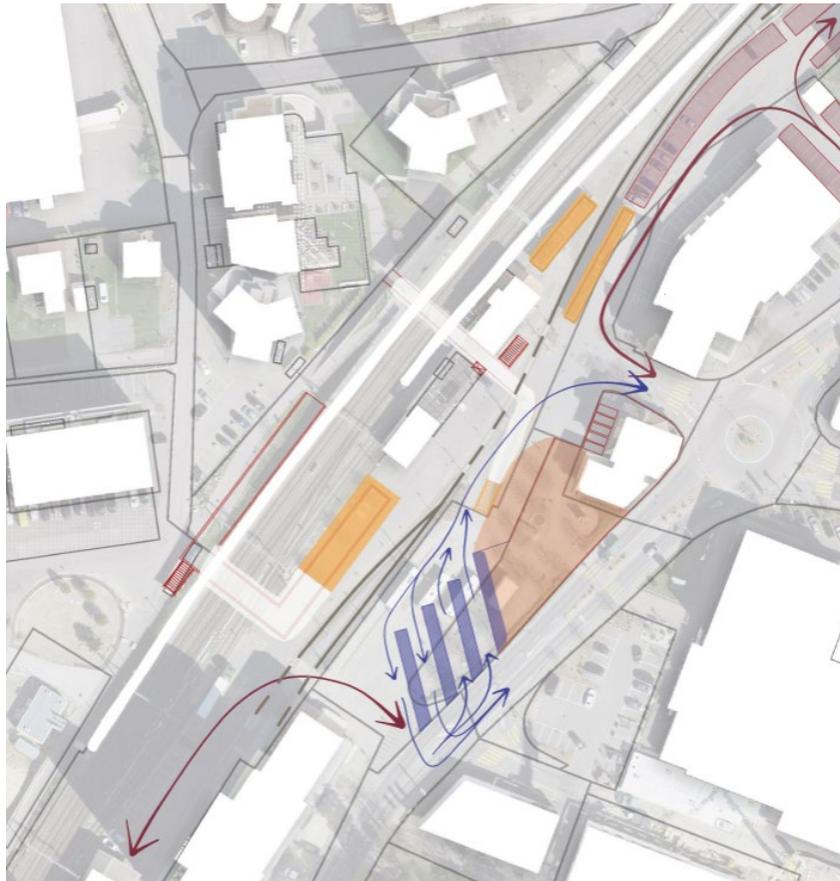
Beschrieb

Die Bushaltestellen werden innerhalb des bestehenden Verkehrsraums auf dem Bahnhofplatz hindernisfrei ausgebaut und durch eine Fahrbahnhaltestelle auf der Hauptstrasse ergänzt. Die Haltekanten auf den Bahnhofplatz werden neu aus unterschiedlichen Fahrtrichtungen angefahren. Die Flächen um die Haltekanten sind vom MIV freigehalten. Der motorisierte Verkehr (MIV) wird vollständig nordstlich abgewickelt.

Die bestehende Unterführung wird nicht verändert. In Höhe der neuen Wohnüberbauung „Drdingenplus“ wird eine neue Fuss- und Velounterführung angeordnet. Die Rampen der neuen Unterführung sind beidseitig Richtung Norden orientiert. Die südliche Rampe wird vollständig in die neu geplante Velostation neben dem Kiosk integriert. Die Veloabstellplätze bleiben bestehen und werden allenfalls durch Doppelparker und Bikesharing ergänzt.

Eigenschaften

- Die Gesamtgrösse an Freiräumen erhöht sich, es entsteht ein teilweise verkehrsfreier Bahnhofplatz
- Neue Rampe gut in den Stadtraum integriert
- Unterführung prinzipiell mit oder ohne Verlängerung auf die andere Seite der Hauptstrasse denkbar (Prüfung Unterführung siehe Kapitel 3.4)
- Einfache Etappierung, da wichtige Schritte unabhängig voneinander erfolgen können (Bushaltestellen, Unterführung, Aufwertung Freiflächen)
- Kurze Distanz zwischen Bushaltestelle zu Hauptnutzungen (Wohnüberbauungen, Coop, Perrons, Velostation)
- Hohe Haltekanten „kanalisieren“ querenden Fussverkehr, möglicher Ansatz für flächiges Queren auf der Hauptstrasse ist erschwert
- Haltestellenstellentyp mit hoher Flexibilität
- hohe betriebliche Flexibilität für den Busverkehr
- Haltekanten aus allen Richtungen anfahrbar.
- Anordnung Ein- und Ausfahrten mit motorisiertem Verkehr auf Kantonsstrasse funktional.
- Unterführung prinzipiell mit oder ohne Verlängerung auf die andere Seite der Hauptstrasse denkbar (Prüfung Unterführung siehe Kapitel 3.4)

Variante 3 - «Thun»**Legende**

Belegungskonzept Busse:

- Bus TPF
- Bus Postauto
- Bus Bahnersatz

Weitere Elemente:

- Velostation
- Busperron
- P+R

Beschrieb

Die Bushaltestellen werden gefächert angeordnet, eine hohe Flexibilität für den Busbetrieb soll erreicht werden. Durch diese Anordnung der Haltestellen, wird besonders viel Freiraumfläche in Anspruch genommen. Hierzu ist zusätzlicher Verkehrsraum notwendig. Ein Rückbau der Rampe der bestehenden Unterführung wird notwendig.

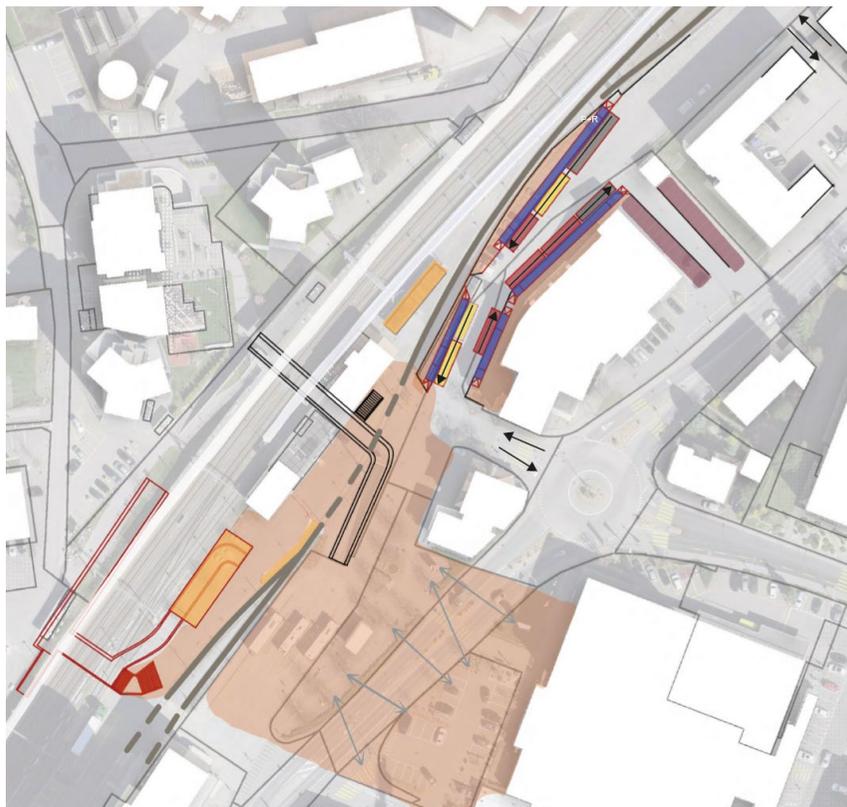
Im Plan nebenan ist dargestellt, was möglich ist. Aufgrund des spitzen Winkels ist die Zu- und Wegfahrt von/ nach Norden direkt ab der Hauptstrasse nicht fahrbar (siehe Plan Schleppkurvenprüfung im Anhang).

Damit ist die Variante ist nicht machbar und wird nicht weiterverfolgt.

Eigenschaften

- Die Gesamtgröße an Freiräumen verringert sich
- Teilweise verkehrsfreier Bahnhofplatz
- Die neuen Rampen werden gut in den Bahnhofplatz integriert
- Unterführung prinzipiell mit oder ohne Verlängerung auf die andere Seite der Hauptstrasse denkbar (Prüfung Unterführung siehe Kapitel 3.4)
- Die zurückgebaute bestehende Rampe schafft Platz für den Busverkehr – bildet jedoch aufgrund des Ausfallrisikos des vorgesehenen Liftes eine potentielle Sackgasse
- Gute Koexistenz mit Industriegleis aufgrund Entfernung bestehende Rampe
- In der Etappierung besteht eine Abhängigkeit zwischen dem Abbruch der bestehenden Rampe und dem Neubau der Haltestellen.
- Erhöhte Kostenrisiken, da Umbau und Neubau von Unterführungen notwendig werden
- Geringe Distanz zwischen Perrons und Velostation
- Geringe Distanz Bushaltestelle zu Hauptnutzungen (Wohnüberbauungen, Coop, Perrons)
- Haltestellentyp verspricht hohe Flexibilität, betriebliche Unabhängigkeit
- **Die Schleppkurvenüberprüfung hat ergeben, dass die Befahrbarkeit nicht gegeben ist. Variante ist daher nicht machbar.**

Variante 4 - «Dorfplatz»



Legende

Belegungskonzept Busse:

	Bus TPF
	Bus Postauto
	Bus Bahnersatz

Weitere Elemente:

	Velostation
	Busperron
	P+R

Beschrieb

Die Bushaltestelle wird in nordöstlicher Richtung verschoben. Der motorisierte Verkehr (MIV) wird vollständig östlich von der neuen Bushaltestellenanlage abgewickelt. In Höhe des Kiosks verkehrt kein MIV mehr. Die bestehende Unterführung bleibt unberührt, eine neue Fuss- und Velounterführung wird in Höhe der neuen Wohnüberbauung „Düdingen-plus“ angeordnet. Die Rampen der neuen Unterführung sind beidseitig in Richtung Norden orientiert.

Die aufgrund der neuen Bushaltestellenanlage aufgehobenen Veloabstellplätze (VAP) werden gegenüber dem Kiosk ersetzt. Neben dem Kiosk wird eine Velostation erbaut. Über dieses neue Gebäude wird der Zugang zur neuen Unterführung organisiert. Es entsteht ein wesentlich grösserer Freiraum („Dorfplatz“), welche bis auf die gegenüberliegende Strasse gestaltet werden könnte. Dem Fussverkehr soll das flächige Queren ermöglicht werden.

Eigenschaften

- Ermöglichung grosser, autofreier Freiraum (Bahnhofplatz/„Dorfplatz“)
- Gut integrierte Rampenanlage (Kombination Velostation und Rampe)
- Unterführung prinzipiell mit oder ohne Verlängerung auf die andere Seite der Hauptstrasse denkbar (Prüfung Unterführung siehe Kapitel 3.4)
- Industriegleis Nord kann in Höhe Bushaltestelle evtl. nicht direkt gequert werden, hierdurch entsteht kleiner Umweg (kein direkter Zugang Perron möglich)
- Neue Zufahrt Bus allenfalls in Konflikt mit künftiger Dosierung (VALTRALOC)
- Komplexe Etappierung aufgrund neuer Haltestellenanlage
- Neue Zufahrt für Bus notwendig (Machbarkeit von Privatpersonen abhängig)
- Grössere Distanz zum Bus aus Richtung neuem Wohnareal Düdingenplus sowie Coop
- hohe betriebliche Flexibilität für den Busverkehr
- Fussgängerführung: Geschützte Führung zu Bushaltestellentyp, jedoch relativ kleine Warteräume

3.3 Gegenüberstellung der Varianten

	Variante 1 - Ist+	Variante 2 – «Insel»	Variante 3 – «Thun»	Variante 4 – «Dorfplatz»
Busbetrieb	Geringe Flexibilität , drei Haltekannten ohne Überholmöglichkeit	Relativ hohe Flexibilität , vier Haltekannten	Anforderungen können nicht erfüllt werden	Relativ hohe Flexibilität , vier Haltekannten
Unterführung (siehe Kap. 3.4)	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 Keine neue Ortsverbindung (Anbindung „Düdingenplus“)	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
Etap pierung / 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 VALTRALOC	Zu- und Wegfahrt Bus, ansonsten keine expliziten Abhängigkeiten	Fahrbahnhaltestelle: Schnittstelle bei Betriebsablauf und Ermöglichung von flächigem Queren anspruchsvoller (hohe Haltekante)	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. Die Optimierungen können die Nachteile dieser Variante nicht aufwiegen. 	Weiterverfolgen. Realistische Variante mit optimierter Anordnung, geringem Risiko und wenig Abhängigkeiten.	Nicht weiterverfolgen. Die technische Machbarkeit ist nicht gegeben. 	Weiterverfolgen. Visionäre, aber risikobehaftete Variante.

3.4 Fokus Unterführungen

Als wichtiges Element des Bahnhofplatzes wird auf die Unterführungen noch ein spezieller Fokus gelegt. Beim Thema **Bahnunterführung** gibt es zwei Hauptvarianten:

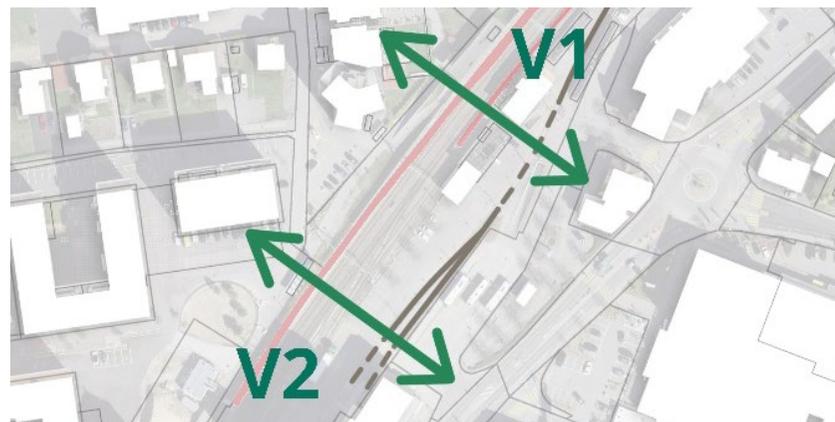
- V1: Velogängiger Ausbau bestehender Unterführung
- V2: Bau zweiter Fuss- und Velounterführung

Für beide Varianten gibt es die **Option einer Verlängerung bis auf die andere Seite der Hauptstrasse.**

In der nebenstehenden Gegenüberstellung wird ersichtlich, dass der Bau einer zweiten Unterführung (V2) vorteilhafter abschneidet.

Welche Unterführungs-Variante die zweckmässigste ist, muss im Gesamtkontext beurteilt werden. Die Unterführung ist eines von vielen Elementen auf dem Bahnhofplatz, welche zueinander in Abhängigkeit stehen. Da in den Varianten 1 und 3 ohnehin Eingriffe in die bestehende Unterführung erforderlich sind, sehen diese Varianten den Ausbau der bestehenden Unterführung vor (siehe Kapitel 3.2) In den Varianten 2 und 4 bleibt die heutige Unterführung unangetastet. Da diese Varianten den vorteilhafteren Bau einer zweiten Unterführung (V2) vorsehen, wirkt sich dies positiv auf deren Gesamtbeurteilung aus.

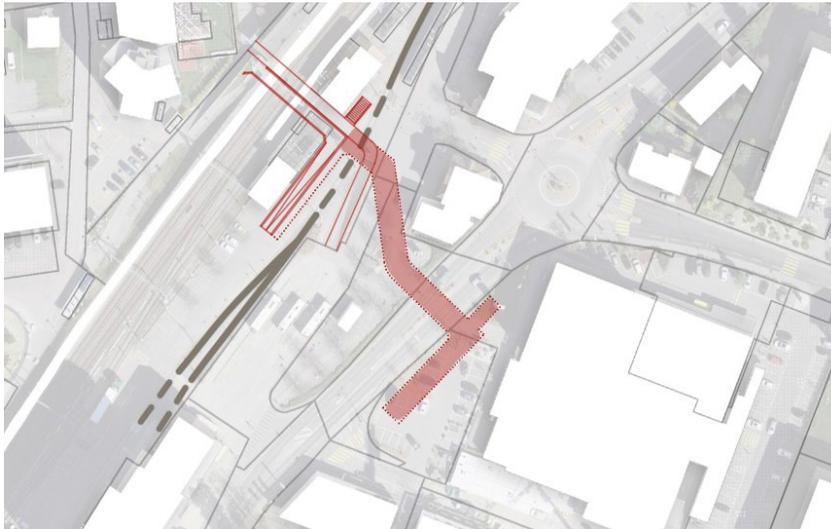
Bahnunterführung(en)



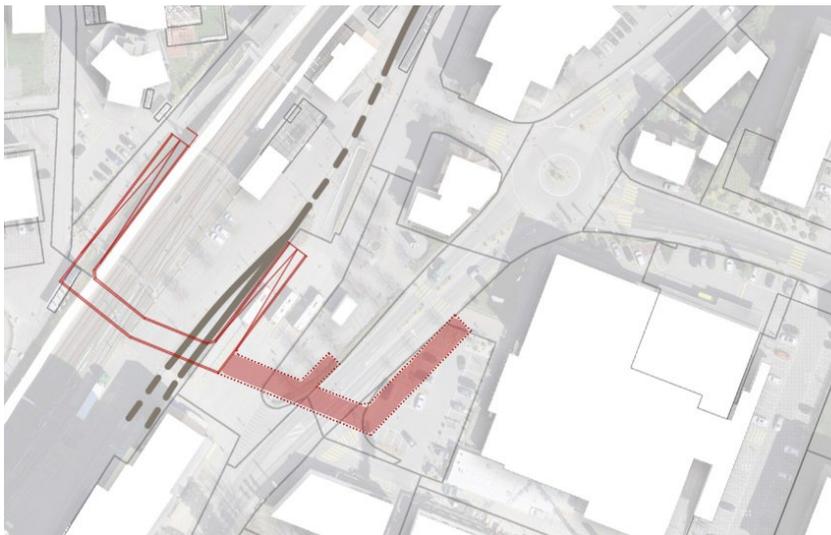
	V1 - Ausbau bestehender Unterführung als Fuss- und Velounterführung	V2 - Bau zweiter Fuss- und Velounterführung
Nutzen	Ist velogängig, Lage neue Rampe vor dem Kiosk jedoch ungünstig	Ist velogängig, verbessert Anbindung Düdingenplus Teilweise Entflechtung Fuss/ Velo Verringert Trennwirkung Bahn, weniger Umwege Bessere Verteilung der Personenflüsse Bahn -> Dorf/Mobilitätsdrehscheibe.
Risiken	Bau im Betrieb notwendig (längere Bauzeit) Komplexer Bauablauf (Risiko) Versetzen Entwässerungsschach notwendig. Ertüchtigung bestehende Unterführung gemäss aktuellen Anforderungen/ Normen notwendig.	Geringe Baurisiken Bau ohne Störung Betrieb möglich
Kosten [CHF]*	Ca. 5.4 Mio. + Risiko ca. 3.0 Mio.	Ca. 5.3 Mio./ 7.1 Mio. abhängig von Ausführungsmethode
Fazit	Geringer Zusatznutzen Stark risikobehaftet Komplexer Bauablauf Starke Beeinträchtigungen während Bau	Besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis Geringe Beeinträchtigung Bahnhofsbetrieb

* Quelle: SBB, Etude de Faisabilité, Nouveau passage inférieure à Düdingen, 25.09.2020

Verlängerung Unterführungen



Verlängerung bestehende Unterführung



Verlängerung neue Unterführung

Thema	Beurteilung / Kurzbeschreibung
Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> + Direkte, unterbrechungsfreie Querung von Perron Nord (Richtung Bern) bis Coop. - Querung von Perron Süd (Richtung Freiburg) über Unterführung bis Coop umständlich, klares Bedürfnis nach ebenerdiger Querung. - Rampe ersetzt kein ebenerdiges Queren. da viele Wegbeziehungen an ihr vorbeiführen. Ebenerdige Strassenquerungen bleiben wichtig (Unterführung ist eine Ergänzung, kein Ersatz). - Die Zugänge zur Unterführung erfordern teilweise Umwege - Orientierung in Unterführungen durch fehlende Sichtbeziehungen zum Zielort (z.B. Coop) erschwert.
Sicherheit und Wohlbefinden	<ul style="list-style-type: none"> + Strassenquerung: Vom Fahrverkehr geschützte Querungsmöglichkeit. - Subjektives Sicherheitsempfinden in langer Unterführung. - Fehlende soziale Kontrolle ohne Nutzungen. - Fehlende Sicht- und Hörverbindungen zu belebten Orten. - Wohlbefinden durch fehlendes Tageslicht reduziert.
Stadtraum (Städtebau, Freiraum)	<ul style="list-style-type: none"> - Zusätzlicher Platzverbrauch Seite Coop durch Rampenanlage notwendig. - Einschnitte der Rampen städtebaulich schwer integrierbar. - Für Belebtheit von Stadträumen wichtige Fussverkehr (Laufkundschaft) wird teilweise dem Bahnhofplatz entzogen. Erdgeschossniveau ist wichtig für Zentrumsnutzungen.
VALTRALOC (Ortsdurchfahrt)	<ul style="list-style-type: none"> - Effekt auf Verflüssigung motorisierter Verkehr durch partielle Entflechtung von querenden Fussverkehr sehr gering. Hauptgrund für stockenden Verkehr ist nicht die Fussverkehrsquerung, sondern die Übersättigung des Strassennetzes. - Verstärkung der räumlichen Trennwirkung der Strasse; Lage der Rampe auf Seite Coop verunmöglicht flächiges Queren als Ansatz zur Verstetigung des Verkehrsablaufs.
Kosten/ Nutzen (qualitativ)	<ul style="list-style-type: none"> - Die zusätzliche Distanz ist besonders hoch (ca. 3x Bestandslänge) - Eingriff in bestehende Unterführung bedingt Ertüchtigung auf aktuelle Normen. → kostenintensiv Eingriff mit geringem Zusatznutzen, Bauarbeiten unter Betrieb, erhöhte Kostenrisiken (Unvorhergesehenes) - Zu erwartende geringe Nutzung durch Fussverkehr steht in einem schlechten Verhältnis zum baulichen Aufwand.

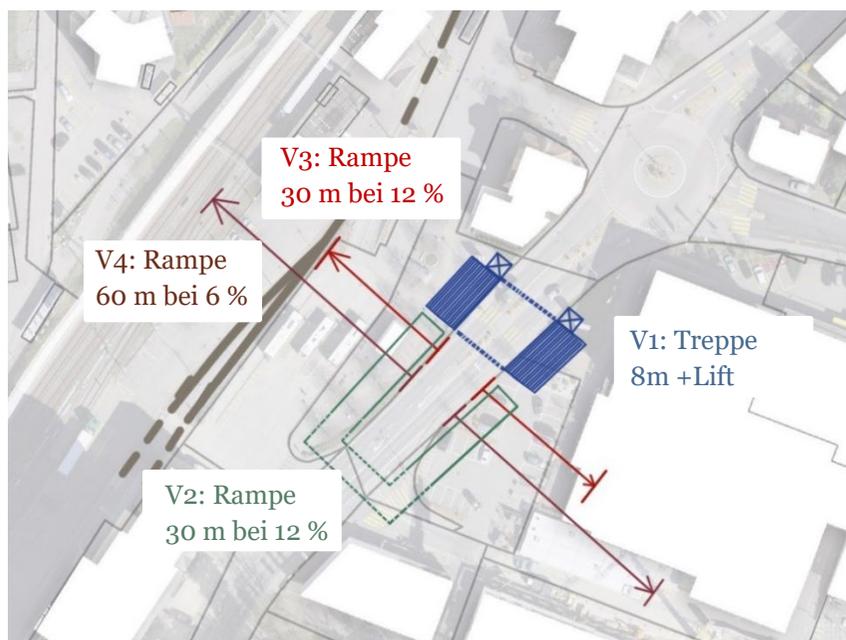
Fazit

Eine Verlängerung der bestehenden oder einer neuen Unterführung auf die andere Seite der Hauptstrasse ist nicht anzustreben.

Prüfung Option Unterführung Hauptstrasse ohne Verlängerung Bahnunterführungen

In einer grosszügigen, fast schon platzartigen Rampe mit sanfter Neigung soll eine intuitive Wegführung unter der Hauptstrasse hindurch entstehen.

Diese Idealvorstellung einer Unterführung, welche nicht mit der Bahnunterführung gekoppelt sein muss, wurde ebenfalls geprüft; mit dem Ergebnis, dass eine solche Anlage in Düdingen aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse nicht möglich ist.



Gegenüberstellung Platzbeanspruchung unterschiedlicher Anlagen

- Variante 1 passt geometrisch in den vorhandenen Raum, erfordert jedoch eine Treppe und einen Lift (gemäss einschlägige Normen). Dies entspricht nicht mehr den Bedürfnissen des Fussverkehrs nach einfacher Querung der Hauptstrasse mit wenig Widerstand.
- Variante 2 passt geometrischen in den vorhandenen Raum erfordert jedoch eine Ablenkung der Rampen. Deren Ausrichtung entspricht nicht mehr der Wunschlinie des Fussverkehrs und wird daher wahrscheinlich nicht vom Fussverkehr angenommen.
- Variante 3 passt geometrisch nicht in den vorhandenen Raum und ist daher nicht machbar.
- Variante 4 passt geometrisch nicht in den vorhandenen Raum und ist daher nicht machbar.

3.5 Alternativer Ansatz zu Fussgängerunterführung



Referenzbild Ortsdurchfahrt Gossau SG



Referenzbild Ortsdurchfahrt Köniz

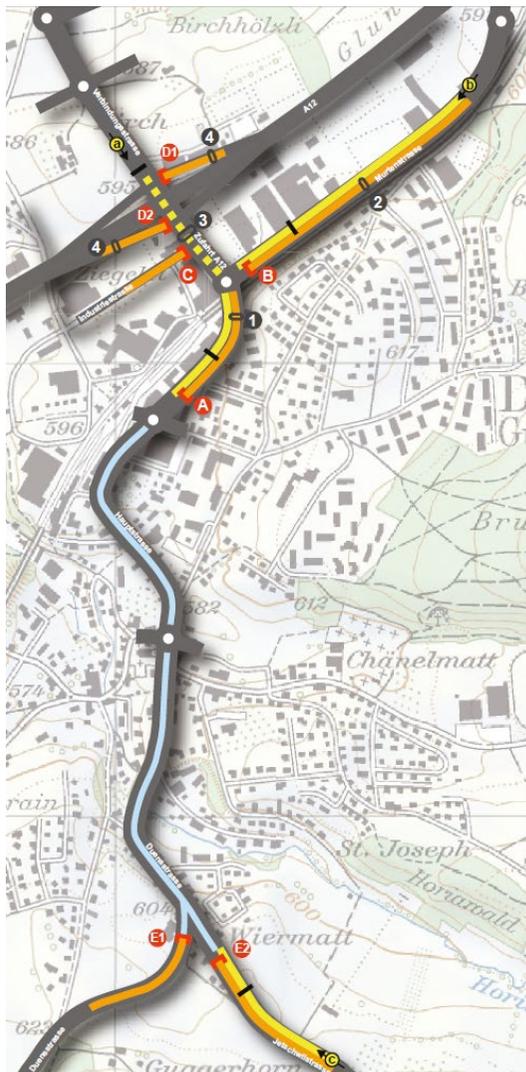
Eine gute und sichere Querungsmöglichkeit der Hauptstrasse ist wichtig für die Weiterentwicklung des Bahnhofumfelds. Da sich eine Unterführungen in der Abwägung als wenig vorteilhaft erweist, braucht es einen anderen Lösungsansatz. Der Blick in andere Orte mit Ortsdurchfahrten mit ähnlicher Verkehrsbelastung zeigt, dass es Alternativen gibt, welche sich – gerade im Umfeld von Ortszentren – sehr bewährt haben.

Das Erfolgsrezept setzt sich aus verschiedenen Faktoren zusammen:

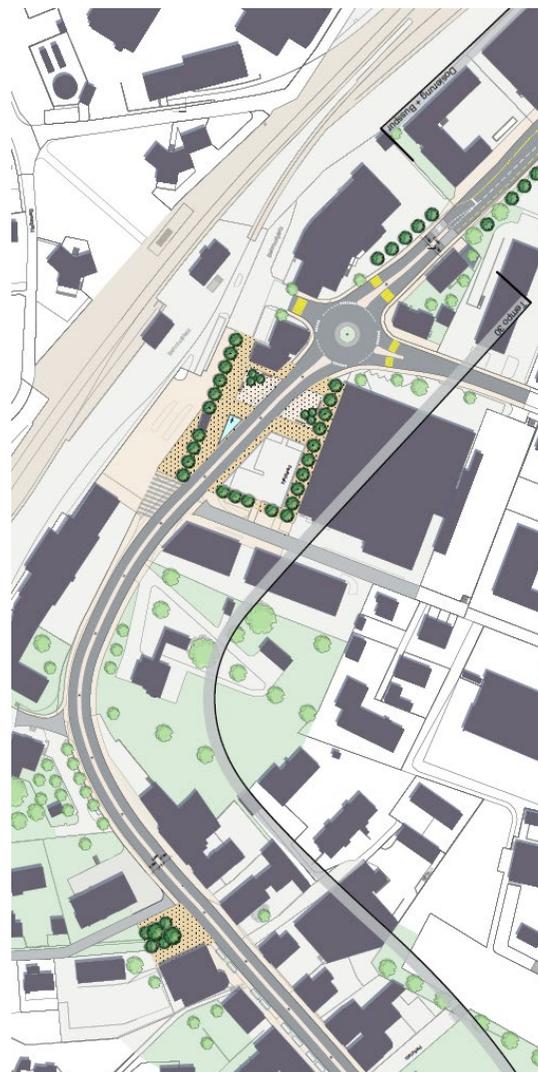
- Verstetigung des Verkehrsflusses durch niedriges Tempo und der Reduktion von «Störfaktoren» wie Lichtsignalanlagen; dadurch können Stop and Go und Handorgeleffekte vermieden werden.
- Dosierung der Verkehrsmenge im Ortskern auf ein verträgliches Mass; der Rückstau wird zu den Verkehrsspitzen auf unsensible Abschnitte ausserhalb des Ortskerns verlagert.
- Erleichterung des Querens der Fahrbahn durch eine geschützte Mittelzone; die Strasse kann in zwei Etappen gequert werden.
- Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme; dank niedriger Geschwindigkeit ist der Blickkontakt möglich.
- Eine siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade, welche die Bedeutung und die Funktion des Orts erkennen lässt, beeinflusst das Verkehrsverhalten.

Niedrige Geschwindigkeit, kontrollierte Verkehrsmenge, Koexistenz, Querungsangebot und siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ermöglichen ein sicheres Queren auf Strassenniveau; nicht nur punktuell an einer Stelle, sondern auf ganzer Länge. Die Strasse kann dadurch von einem trennenden zu einem verbindenden Element werden und dadurch die Nutzungen auf beiden Seiten der Strasse einander näherbringen. Für diese Zentrumsnutzungen ist das Strassenniveau bzw. das Erdgeschossniveau besonders wichtig. Hier sind die Schaufenster und die Eingänge zu den Geschäften, hier bewegt sich die Laufkundschaft.

Bei guter und sorgfältiger Planung des VALTRALOCS wird nicht nur der Verkehrsablauf und die Querung der Hauptstrasse verbessert, sondern es wird ein Potenzial für eine nachhaltige Zentrumsentwicklung geschaffen.



Dosierkonzept 2011



Ausschnitt Vorstudie Betrieb- und Gestaltung 2011

Vorstudie und Dosierungskonzept 2011

Für die Ortsdurchfahrt von Düringen wurde 2011 eine Vorstudie für den Betrieb und die Gestaltung sowie ein Dosierkonzept erarbeitet. Das Konzept basiert auf den erläuterten Prinzipien:

- Tempo 30
- Verkehrsmanagement durch Dosierung
- Priorisierung des Busverkehrs
- Hoher Stellenwert der Gestaltung / siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade
- Flächiges Queren

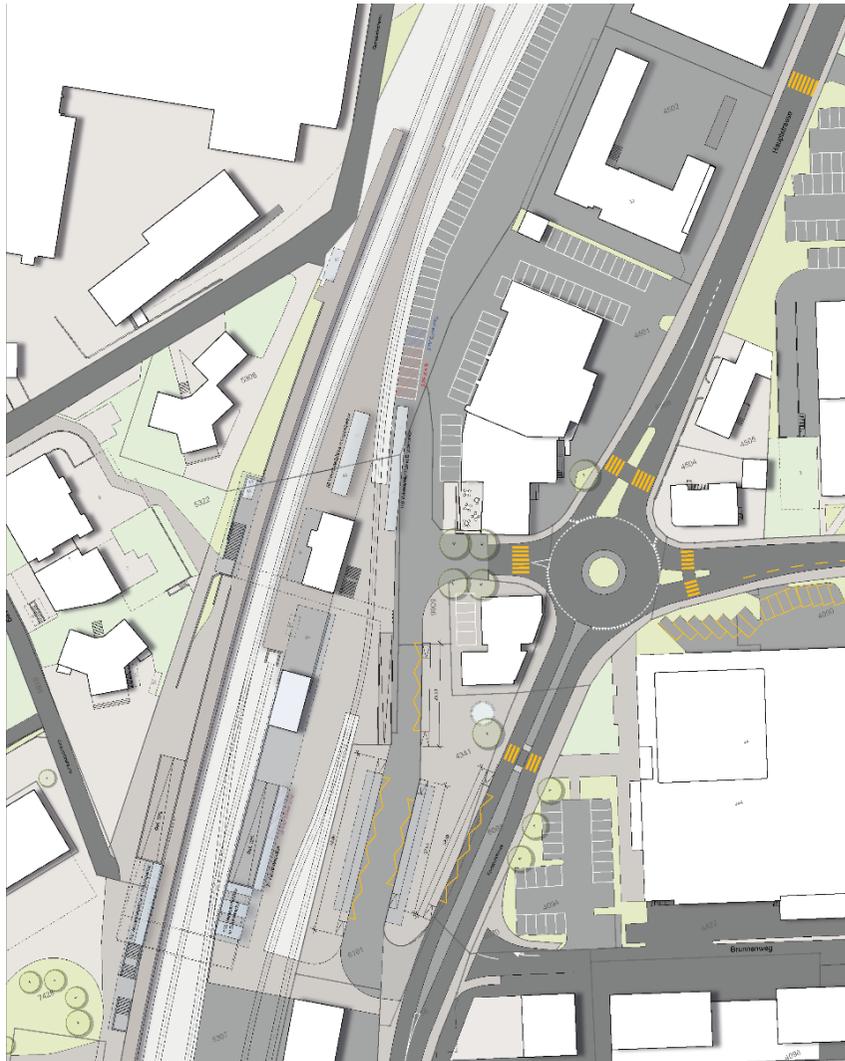
Als herausfordernd hat sich die Dosierung im nördlichen Teil herausgestellt. Im Umfeld des Autobahnanschlusses sind die möglichen Rückstauräume beschränkt. Als Lösungsansatz wird die Aufteilung des Rückstauraums auf mehrere – miteinander koordinierte – Strecken vorgeschlagen.

2011 wurde von einer Realisierung der Verbindungsstrasse Birch – Luggiwil ausgegangen. Diese hatte im Bereich des Autobahnanschlusses eine gewisse Entflechtung der Verkehrsströme bewirkt.

Da das ASTRA diese Verbindungsstrasse Ende 2021 aufgrund einer unzureichenden Prüfung von Alternativen in Frage gestellt hat, wird das Dosierungskonzept von 2011 nur zu Teilen umsetzbar sein.

Quelle: Tiefbauamt Kanton Freiburg / Metron Bern AG, RK&P AG, Alternativen zur Umfahrung Düringen, 14.12.2011.

4 Bestvarianten – Variante 2



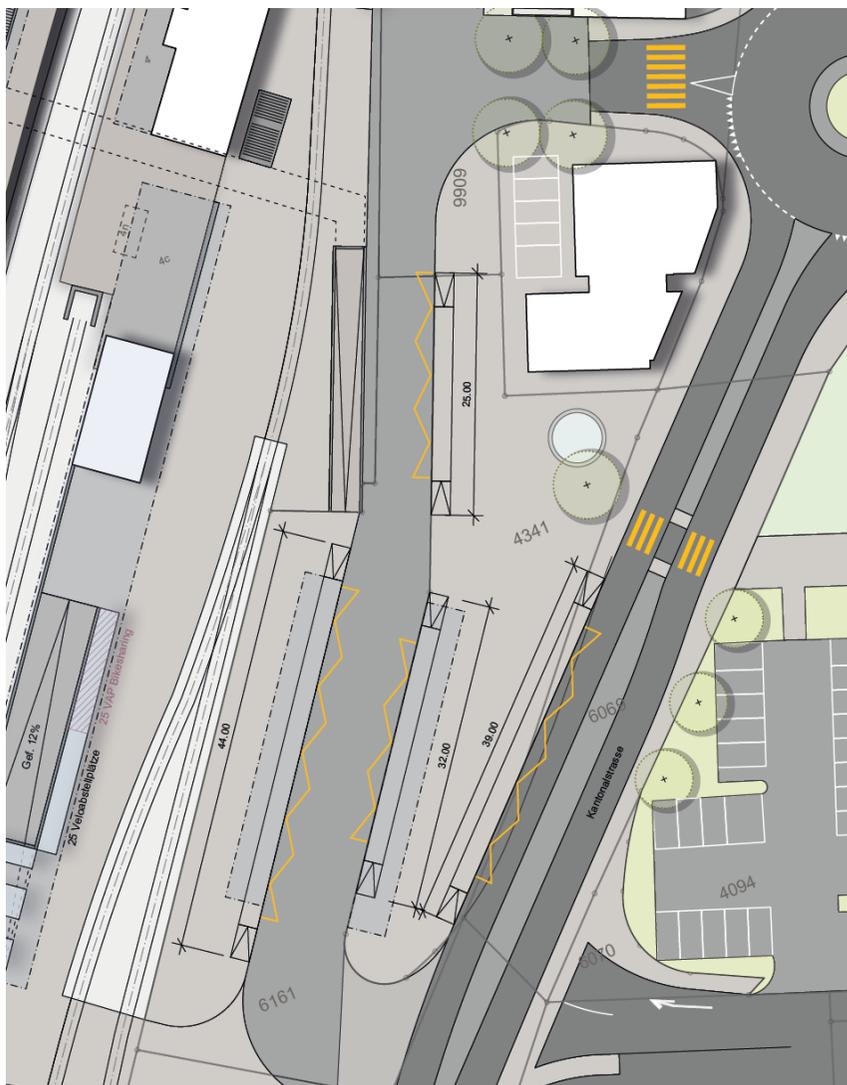
Situationsplan Variante 2

4.1 Grundstruktur

Der Bahnhofplatz wird ausgehend von der heutigen Grundstruktur weiterentwickelt. Die Bus-Haltekanten werden im bestehenden Fahrbereich auf dem Bahnhofplatz neu organisiert und durch eine Fahrbahnhaltestelle auf der Hauptstrasse ergänzt.

Die bestehende Unterführung wird nicht verändert. In Höhe der neuen Wohnüberbauung „Düdingenplus“ wird eine neue Fuss- und Velounterführung angeordnet. Die Flächen mit den grossen Passantenströmen um die Bus-Haltekanten und die Unterführungen sind vom MIV freigehalten. Der motorisierte Individualverkehr bzw. die Parkierung wird vollständig nordöstlich des Bahnhofgebäudes abgewickelt.

Durch die klarere Strukturierung und die teilweise Entflechtung von Fahr- und Fussverkehr gewinnt der Bahnhofplatz als ÖV-Drehscheibe an Attraktivität.



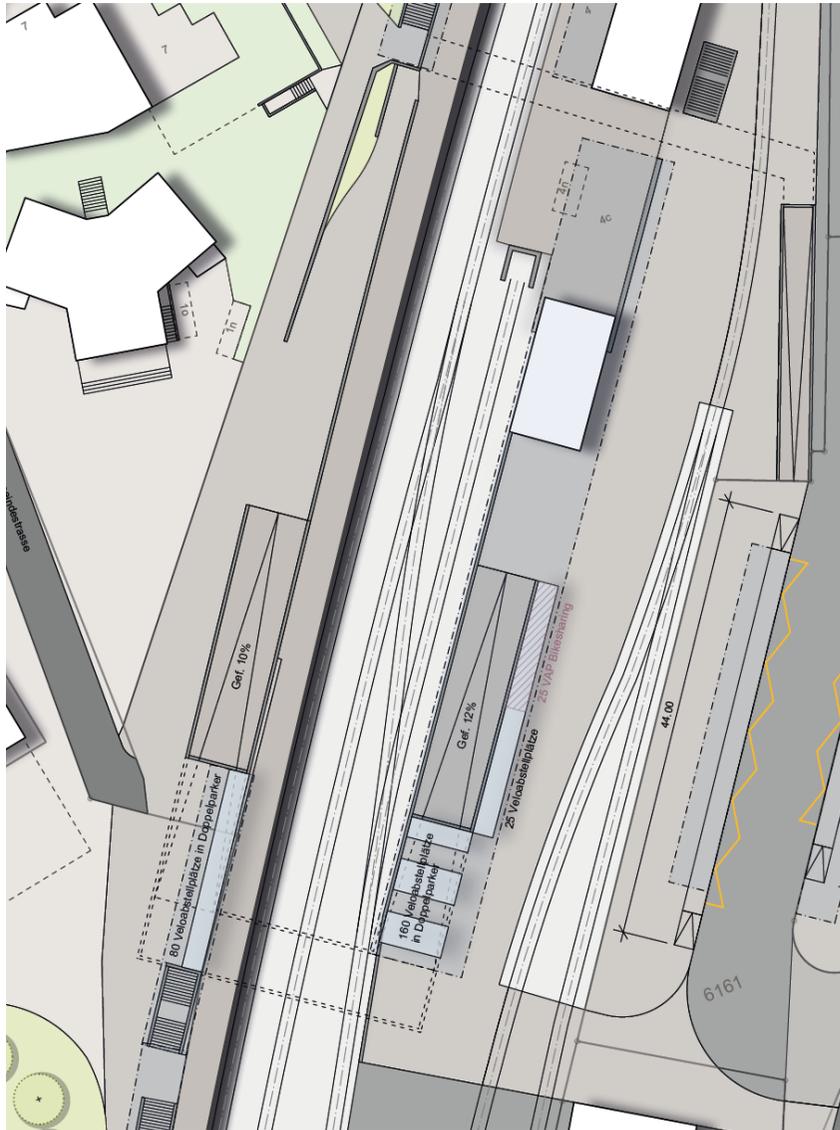
Ausschnitt Situationsplan Variante 2, Bushaltestellen

4.2 Bushaltestellen

Die Neuordnung der Bushaltestellen trägt zu einer klareren Struktur des Platzes bei. Anstelle des heutigen, grossflächigen Fahrbereichs werden die Haltekanten beidseitig entlang einer Fahrgasse mit Überholmöglichkeit angeordnet. Die Warteflächen der Passagiere sind somit klar definiert und vom Fahrverkehr geschützt und mehrheitlich gedeckt.

Neu werden die Haltekanten aus unterschiedlichen Fahrtrichtungen angefahren. In Abhängigkeit der Fahrtrichtung der Busse wird via Kreisell auf die Hauptstrasse ein oder ausgefahren. Die – je nach Verkehrslage – kritischen Linksabbiege- oder Linkseinmündemanöver werden nicht erforderlich.

Die Fahrbahnhaltestelle an der Hauptstrasse dient den urbanen Durchmesserlinien ohne Ausgleichszeit beim Bahnhof. Indem die Busse auf der Hauptstrasse verbleiben können, ist der Umlauf sehr fahrzeiteffizient. Die Fahrbahnhaltestellen können überholbar ausgeführt werden. Ob dies erforderlich oder zweckmässig ist, muss im VALTRALOC für die Ortsdurchfahrt geklärt werden. Alternativ kann eine Haltestelle an der Hauptstrasse als Haltekante für den Bahnersatz vorgesehen werden. In diesem Fall müsste sie zwingend überholbar ausgestattet sein, würde aber nur im Ausnahmefall zum Einsatz kommen (wenige Tage im Jahr, in der Regel am Wochenende/in Randzeiten).



Ausschnitt Situationsplan Variante 2, neue Unterführung

4.3 Personenunterführungen und Veloabstellplätze

Die bestehende Personenunterführung ist nicht velogängig (zu schmal, zu wenig hoch, Rampe zu steil → Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr), aber für die erwartenden Personenströme genügend dimensioniert (Nachweis SBB wurde erbracht). Sie wird durch eine neue Fuss- und Velounterführung ergänzt. Diese neue Unterführung dient der Erschliessung der Bahn wie auch als Ortsverbindung:

- Umsteigebeziehung Bus / Bahn, Unterführung zum juraseitigen Perron
- Verbesserung Anbindung des neuen Quartiers «Düdingenplus» an das Dorf
- Lückenschluss im Veloverkehrsnetz von lokaler und regionaler Bedeutung (Ortsverbindung, Anbindung an die kantonale Velo-route)

Die Rampen der neuen Unterführung sind beidseitig Richtung Norden orientiert. Dorfseitig befinden sich unter einer durchgehenden Überdachung der bestehende Kiosk, die Rampe der neuen Unterführung sowie neue Veloabstellplätze. Die offene Gestaltung garantiert weiterhin Sichtbezug zu den Gleisen und schafft gleichzeitig eine Raumfassung des Bahnhofplatzes.

Die heutigen Veloabstellplätze bleiben bestehen und können im Bedarfsfall zu Doppelparkern umgerüstet werden. Inkl. einem Bikesharing-Angebot können im Total auf beiden Bahnseiten bis zu 490 Veloabstellplätze angeboten werden; also deutlich mehr als die verlangten 260 bis 300. Vorerst scheint ein Verzicht auf Doppelparker daher angemessen. Ein schrittweiser Ausbau ist jederzeit immer noch möglich.



Referenzbild Bahnhof Kriens Mattenhof.
Perrondach überdeckt Rampe und Veloabstellplätze



Referenzbild Fuss- und Velounterführung Bahnhof Gland
(Quelle: <https://flux.swiss/de/pratique/gland/>)

4.4 Parkierung und MIV

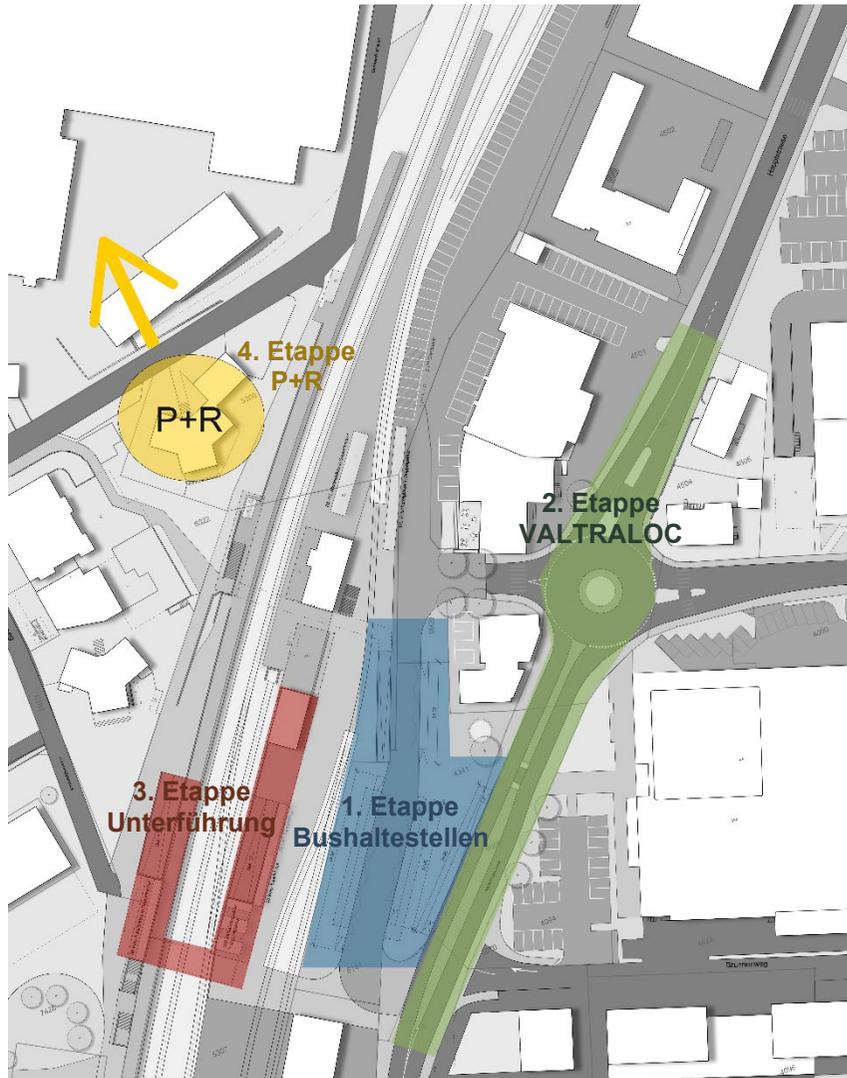
Mit der neuen Unterführung entfallen die sich heute dort befindenden P+R-Plätze. Die Parkierung beschränkt sich neu auf den Bereich nördlich des Bahnhofgebäudes. Hier sind an zentraler Stelle auch die K+R-Plätze, IV-PP sowie die Carsharing-Parkplätze angeordnet.

Der südliche Teil (zwischen Kiosk und Landi) wird frei vom MIV und gewinnt dadurch an Attraktivität für den Fussverkehr und den Aufenthalt. Für eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ist dies eine hohe Qualität, da sämtliche Umsteigewege zu Fuss erfolgen. Mit der Aufenthaltsqualität wird ausserdem eine Randbedingung für die Ansiedlung ergänzender Angebote im Umfeld geschaffen (siehe Kapitel 2.2), welche den Bahnhofplatz und das nördliche Zentrum von Düringen bereichern.

Einzelne klar begrenzte Durchfahrten sind einzig noch für die Anlieferung des Kiosks und für Piketteinsätze SB /BLS (Reinigung, Winterdienst, technische Interventionen) sowie für die Anlieferung der Landi zulässig. Letzteres soll nur erfolgen, wenn die direkte Zufahrt ab der Hauptstrasse durch das Beladen der Bahn-Güterwagen blockiert ist. Bei der Projektierung ist gut darauf zu achten, dass missbräuchliches Parkieren vor dem Kiosk unterbunden wird.

Für die wegfallenden P+R-Plätze soll an der Industriestrasse auf der Jura-seite der Bahnlinie Ersatz geschaffen werden. Ein entsprechendes Projekt ist im Agglomerationsprogramm verankert.

4.5 Etappierung und Abhängigkeiten



Etappierung Variante 2

1. Etappe - 2023 / 2024

- Bushaltekanten, Ergänzung und hindernisfreie Ausgestaltung
Das erweiterte Angebot an Buskursen erfordert zusätzliche Haltekanten. Vorgabe zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ist eine hindernisfrei Ausgestaltung der Haltekanten bis 1. Januar 2024.

2. Etappe – ab 2024

- VALTRALOC (Ortsdurchfahrt)
Damit ein VALTRALOC-Projekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt die Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm erhält, muss der Baubeginn bis spätestens 2025 erfolgen. Eine Staffelung des Projekts mit früherem Baubeginn im weniger komplexen Umfeld der Kirche ist denkbar. Der Baustart im Bahnhofsumfeld könnte etwas zeitverzögert erfolgen.

3. Etappe – 2025 / 2026

- Unterführung / Veloabstellplätze
Die SBB planen 2025 für Bauarbeiten einen Streckenunterbruch zwischen Flamatt und Freiburg. Dieses Zeitfenster sollte - sofern möglich - für die Realisation der Unterführung genutzt werden (Vereinbarkeit mit Projekt SBB noch nicht abschliessend geklärt). Zusammen mit der Unterführung werden neue Veloabstellplätze südlich des Kioskes realisiert.
- Bis dahin muss eine Reorganisation der P+R-Plätze erfolgen, damit die Fläche für die Unterführung zur Verfügung steht. Optional ist eine ebenerdige Anlage am neuen Standort an der Industriestrasse denkbar.

4. Etappe – ab 2028

- P+R-Anlage Industriestrasse
Für eine neue P+R-Anlage können frühestens 2028 Bundesgelder abgeholt werden. Voraussetzung ist die Aufnahme als A-Massnahme im AP5.
- Langfristige Umgestaltung Bahnhofplatz
Ebenfalls frühestens ab 2028 können Bundesgelder für eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes abgeholt werden. Auch hier ist die Aufnahme als A-Massnahme im AP5 Voraussetzung. In dieser Etappe ist eine umfassende Weiterentwicklung des Bahnhofplatzes unter Einbezug der angrenzenden Nutzungen denkbar.

Schnittstellen zum VALTRALOC

Schnittstellen der Projekte auf dem Bahnhofplatz mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (Projekt VALTRALOC, 2. Etappe) bestehen in folgenden Punkten:

- Fussgängerquerungen der Hauptstrasse
Verringerung der Trennwirkung der Strasse, flächiges Queren
→ siehe Kapitel 3.5)
- Fahrbahnhaltestelle
Exakte Anordnung, Klärung Überholbarkeit
→ siehe Kapitel 5.2
- Knoten Hauptstrasse / Bahnhofplatz / Brunnenweg
 - Klärung ob und wie eine Buspriorisierung bei der Ausfahrt auf die Hauptstrasse erforderlich ist
 - Regelung Zu- und Wegfahrt Landi-Anlieferung
 - Abbiegehilfe für Velos für die Erschliessung der neuen Veloabstellplätze

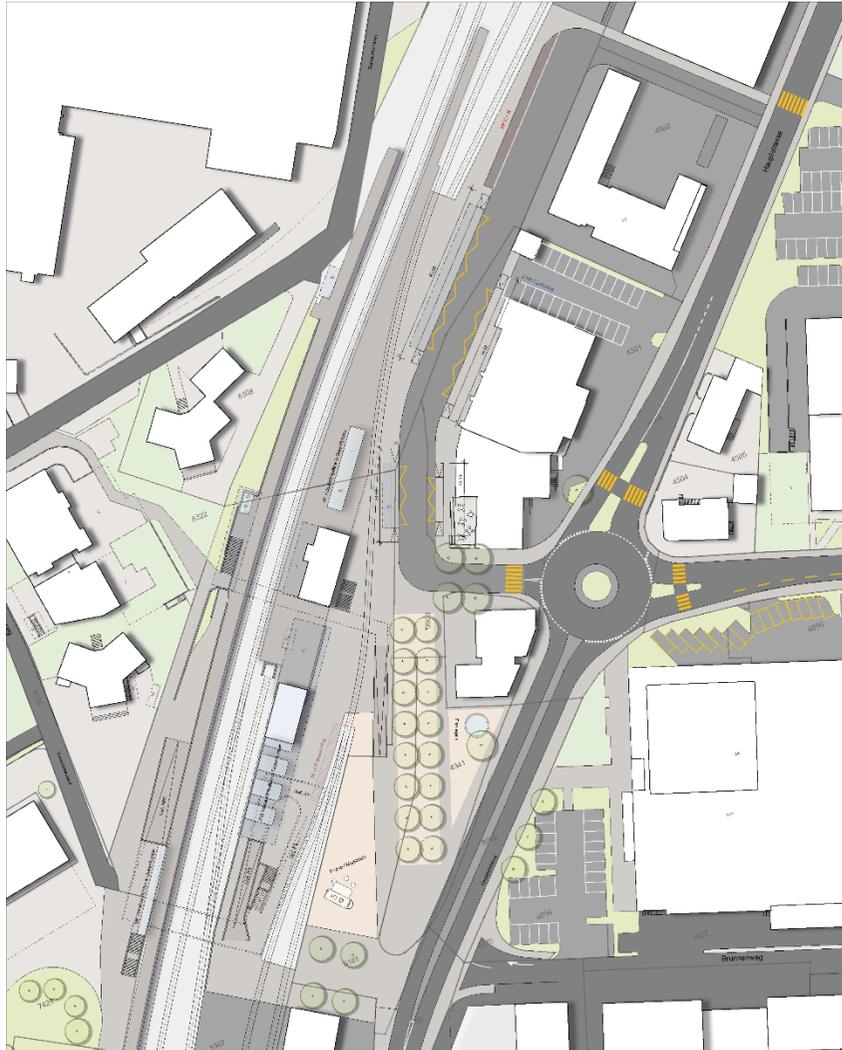
	Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1	Bushaltestellen: Ergänzung + Hindernisfrei								
2	Ortsdurchfahrt (Valtraloc)								
3	Reorganisation PP, optional P+R Industriestrasse (ebenerdig)					↓			
	Neue Bahnunterführung								
	Erweiterung Veloabstellplätze								
4	P+R Industriestrasse (Parkhaus)								
	Umgestaltung Bahnhofplatz, langfristige Weiterentwicklung								

Legende

- Definitive Realisierung
- ↓ Abhängigkeiten

Zeitschiene Etappierung Variante 2

5 Bestvarianten - Variante 4



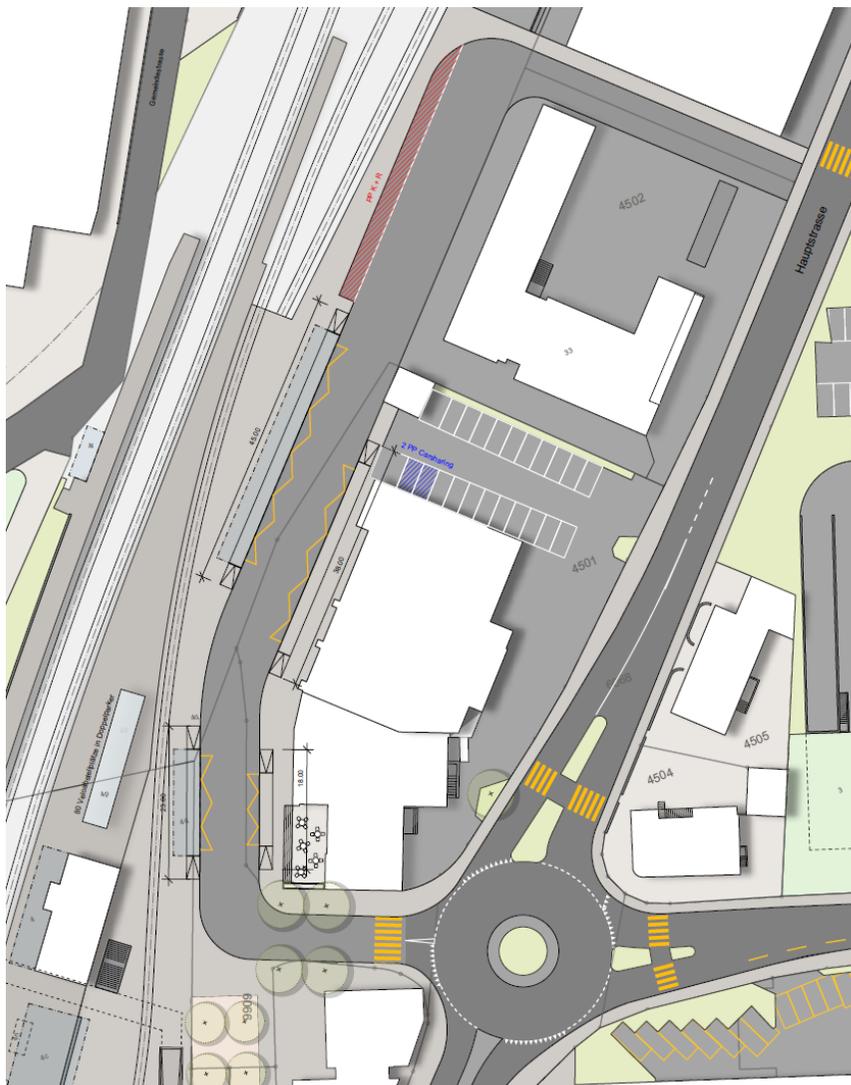
Situationsplan Variante 4

5.1 Grundstruktur

Durch die Verlegung der Bushaltestellen in den Bereich nördlich des Bahnhofgebäudes wird dem Bahnhofplatz eine neue Struktur gegeben. Von der Hauptstrasse bis zur Bahnlinie, vom Kreisel bis zur Landi entsteht ein autofreier, grosser Platz. Dieser kann als Dorfplatz für Markt, Dorffest, Veranstaltungen etc. ebenso genutzt werden, wie er an zentraler Lage ein Ort zum Verweilen darstellt. Freie, flexibel nutzbare Flächen finden sich ebenso wie Bäume und Grünstrukturen, welche eine angenehme Atmosphäre schaffen. Eine Baumreihe zeichnet den historischen Strassenverlauf der Hauptstrasse nach und schafft den Grünraumbezug zur Parkanlage bei der Ludothek.

Langfristig bietet der Bahnhofplatz Potenzial für eine dynamische Zentrumsentwicklung und für städtebauliche Neusetzungen im Umfeld; allenfalls sogar unter Einbezug von Teilflächen des grossen Bahnhofplatzes (dieser erscheint in der vorliegenden Form für die Verhältnisse von Düdingen eher überdimensioniert und wenig gefasst).

Aufgrund dieser Perspektive, welche eine grundsätzliche Neuausrichtung des Platzes bietet, wird diese Variante trotz grosser Umsetzungsrisiken weiterverfolgt. Mehrere Randbedingungen für diesen grossen Schritt sind (noch) nicht gegeben bzw. (noch) nicht geklärt. Dazu zählen insbesondere die nördliche Zufahrt für die Busse ab der Hauptstrasse und der Ersatz für die Parkierung. Die Neuausrichtung des Bahnhofplatzes soll zumindest diskutiert werden können. Die Variante 2 als Rückfallebene bleibt erhalten.



Situationsplan Variante 4, Bushaltestellen

5.2 Bushaltestellen

Die Bushaltestellen liegen neu nördlich des Bahnhofgebäudes; also praktisch am Perron der Züge in Fahrtrichtung Freiburg. Um diesen Vorteil zu nutzen, muss das heute noch trennende Industriegleis in diesem Bereich für Zufussgehende querbar werden. Die Umsteigebeziehung Bus / Bahn gewinnt dadurch stark an Attraktivität, denn auch die Treppe zur Unterführung für auf das Perron der Gegenrichtung befindet sich gleich daneben.

Die Haltekanten sind beidseitig entlang einer Fahrgasse mit Überholmöglichkeit angeordnet. Die Haltekanten werden aus unterschiedlicher Fahrtrichtung angefahren. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt via Kreisel bzw. über eine neue Erschliessung zwischen den Gebäuden Hauptstrasse 33 und 35 (Düdal). Die Realisierung dieser Erschliessung über Privatgrund ist nicht gesichert und stellt daher ein grosses Umsetzungsrisiko dar. Ausserdem ist diese Zu- und Wegfahrt gut mit dem VALTRALOC-Projekt für die Ortsdurchfahrt abzustimmen. Eine allfällige Dosierstrecke in diesem Bereich ist mit einer Bus-Priorisierung zu koppeln.



Referenzbild Velorampe Bahnhof Gland
(Quelle: <https://flux.swiss/de/pratique/gland/>)



Situationsplan Variante 4, neue Bahnunterführung

5.3 Personenunterführungen und Veloabstellplätze

Wie in Variante 2 wird die bestehende, nicht velotaugliche Unterführung durch eine neue Fuss- und Velounterführung ergänzt. Für die Umsteigebeziehung von den im Norden des Platzes gelegenen Bushaltestellen zur Bahn hat die neue, südliche Unterführung eine untergeordnete Rolle. Die grossen, pulkartigen Personenströme zu den Ankunftszeiten der Busse und Züge werden weiterhin die diesbezüglich besser gelegene bestehende Unterführung nutzen.

Die Funktion der neuen Unterführung liegt vielmehr in der Ortsverbindung sowie im Lückenschluss im Veloverkehrsnetz. Dadurch trägt die neue Unterführung zu einer besseren Entflechtung zwischen dem Fuss- und Veloverkehr bei. Der Ausgang der Unterführung auf der Dorfseite ist daher nach Süden ausgerichtet, so dass die Zufahrt mit dem Velo nicht über den Bahnhofplatz erfolgt. Dadurch wird dem Prinzip der Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs auch auf dem Platz Rechnung getragen. Es besteht jedoch auch das Risiko, dass die Ausfahrt durch Anlieferung Landi/Saatgut behindert wird. Im VALTRALOC-Projekt ist eine sichere Abbiegesituation von der Hauptstrasse auf den Bahnhofplatz bei der Landi vorzusehen.

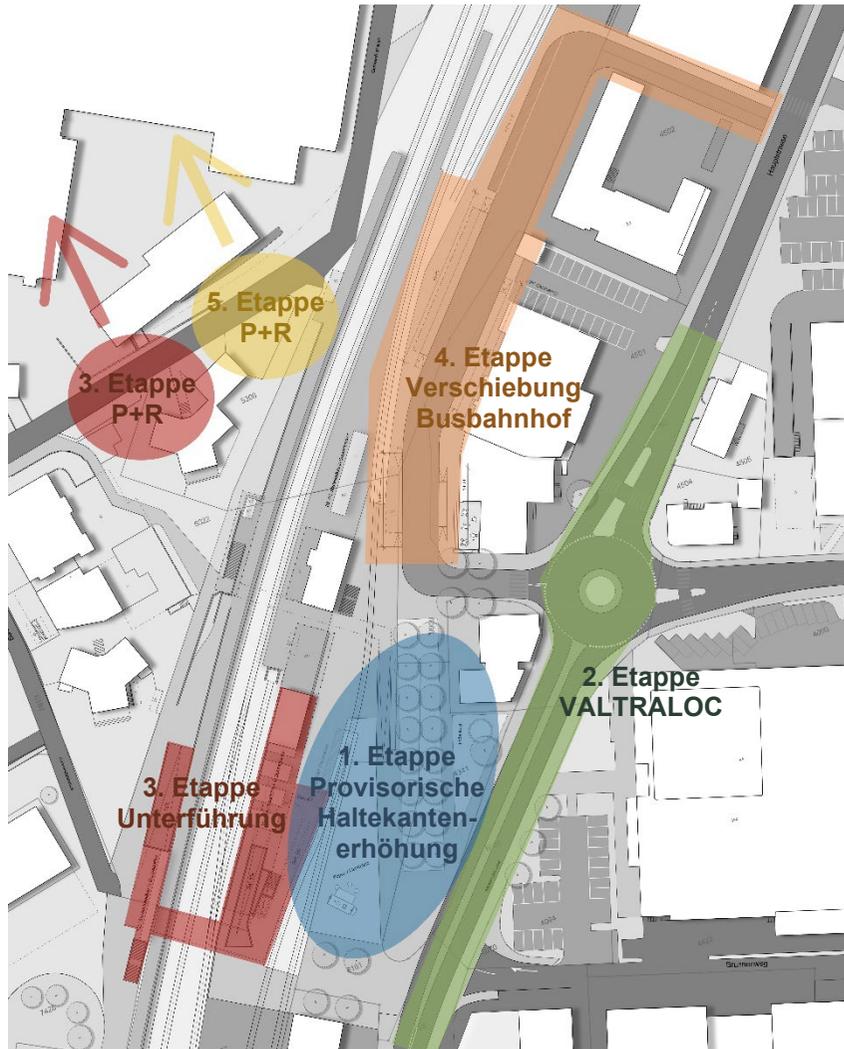
Entlang der Gleise entsteht ein Infrastrukturband mit Kiosk, Veloabstellplätzen und Unterführung. Diese Veloabstellplätze ersetzen und ergänzen die im nördlichen Bereich teilweise wegfallenden Veloabstellplätze. Insgesamt wird das Angebot der Veloabstellplätze deutlich ausgebaut und das Ziel von 260 – 300 Veloabstellplätzen deutlich übertroffen. Bei konsequent doppelstöckigen Anlagen können über 400 Veloabstellplätze erstellt werden. Darin eingeschlossen ist ein Bikesharing-Angebot. Ein gestaffeltes Umrüsten auf Doppelparker erscheint angebracht.

5.4 MIV und Parkierung

Aufgrund der neuen Lage der Bushaltestellen sowie der neuen Unterführung entfallen die meisten der heutigen P+R-Plätze. Es verbleiben die K+R-Plätze, IV-PP sowie die Mobility-Plätze. Die anderen bahnbezogenen Parkplätze sind auf der Juraseite der Bahnlinie zu kompensieren. Ein entsprechendes Projekt ist im Agglomerationsprogramm mit Zeithorizont ab 2028 verankert. In einer provisorischen, ebenerdigen Anlage muss jedoch bereits früher Ersatz geschaffen werden, da die Flächen auf dem Bahnhofplatz bereits zeitnah für Bushaltestellen und Unterführung zur Verfügung stehen müssen.

Denkbar ist auch ein alternativer Standort; z.B. im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Entwicklung der Gewerbezone zwischen Bahnlinie und Hauptstrasse nördlich des Bahnhofs. Hier werden in dieser Variante für die Erschliessung der neuen Bushaltestellen ohnehin Veränderungen erforderlich (siehe Kapitel 5.2). Sofern von Seiten der Grundeigentümerschaft die Voraussetzungen für Veränderungen am Standort gegeben sind, sollte ein Parkdeck thematisiert werden.

5.5 Etappierung und Abhängigkeiten



Etappierung Variante 4

1. Etappe - 2023 / 2024

- Provisorische Erweiterung und Haltekantenerhöhung
Aufgrund des erweiterten Angebots an Buskursen und der Vorgabe zur hindernisfreien Ausgestaltung der Haltekanten sind Provisorien erforderlich. Der definitive Standort der Haltekanten auf Höhe des Bahnhof Buffets ist kurzfristig noch nicht verfügbar.

2. Etappe – ab 2024

- VALTRALOC (Ortsdurchfahrt)
Damit ein VALTRALOC-Projekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt die Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm erhält, muss der Baubeginn bis spätestens 2025 erfolgen. Eine Staffelung des Projekts mit früherem Baubeginn im weniger komplexen Umfeld der Kirche ist denkbar. Der Baustart im Bahnhofsumfeld könnte etwas zeitverzögert erfolgen. Im Vorfeld ist die nördliche Zufahrt der Busse ab der Hauptstrasse zu klären (Privatgrund, Buspriorisierung).

3. Etappe – 2025 / 2026

- Reorganisation P+R
Die für die Unterführung und die Verlegung der Bushaltekanten aufzuhebenden P+R-Plätze sind (zumindest teilweise) am neuen Standort an der Industriestrasse zu kompensieren (am neuen Standort an der Industriestrasse zu kompensieren. Vorerst in einer ebenerdigen (provisorischen Anlage), da hierfür Bundesgelder erst ab 2028 zu Verfügung stehen (Etappe 5).
- Unterführung / Veloabstellplätze
Die SBB planen 2025 für Bauarbeiten einen Streckenunterbruch zwischen Flamatt und Freiburg. Dieses Zeitfenster sollte - sofern möglich - für die Realisation der Unterführung genutzt werden (Vereinbarkeit mit Projekt SBB noch nicht abschliessend geklärt). Zusammen mit der Unterführung werden neue Veloabstellplätze südlich des Kioskes realisiert.

–

4. Etappe – ab 2026

- Verschiebung «Busbahnhof»
Nachdem die Voraussetzungen in Etappen 2 und 3 geschaffen wurden, können die Bushaltekanten an den neuen Standort verschoben werden. Zu prüfen ist, ob dies als Teil vom VALTRALOC-Projekt gelten kann und somit Bundesgelder zur Verfügung stehen. Andernfalls könnten erst ab 2028 Gelder via Agglomerationsprogramm bereitgestellt werden (Etappe 5, Umgestaltung Bahnhofplatz).

5. Etappe – ab 2028

- P+R-Anlage (Parkhaus)
Das provisorische Angebot (Etappe 3) kann ab 2028 mit Zuschuss von Bundesgeldern (Agglomerationsprogramm) ausgebaut werden. Voraussetzung ist die Aufnahme als A-Massnahme im AP5. Denkbar ist ein Standort an der Industriestrasse oder im Zusammenhang mit einer Gebietsentwicklung ein Standort in der Gewerbezone an der Hauptstrasse.
- Umgestaltung Bahnhofplatz
Ebenfalls ab 2028 können Bundesgelder für eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes abgeholt werden. Auch hier ist die Aufnahme als A-Massnahme im AP5 Voraussetzung. In dieser Etappe ist eine umfassende Weiterentwicklung des Bahnhofplatzes unter Einbezug der angrenzenden Nutzungen denkbar.

Schnittstellen zum VALTRALOC

Schnittstellen der Projekte auf dem Bahnhofplatz mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (Projekt VALTRALOC, 2. Etappe) bestehen in folgenden Punkten:

- Fussgängerquerungen der Hauptstrasse
Verringerung der Trennwirkung der Strasse, flächiges Queren
→ siehe Kapitel 3.5)
- Buserschliessung ab Hauptstrasse 33 / 35
Projektierung Anschluss, Buspriorisierung allenfalls in Abstimmung mit Verkehrsdosierung
→ siehe Kapitel 3.5 und 5.2
- Knoten Hauptstrasse / Bahnhofplatz / Brunnenweg
 - Regelung Zu- und Wegfahrt Landi-Anlieferung
 - Abbiegehilfe für Velos zur Velo-Unterführung und den Veloabstellplätzen

	Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1	Provisorische Haltekantenerhöhung								
2	Ortsdurchfahrt (Valtraloc)								
3	Reorganisation PP, P+R Industriestrasse (ebenerdig)								
	Neue Bahnunterführung								
	Erweiterung Veloabstellplätze								
4	"Verschiebung Busbahnhof"								
5	Neugestaltung Bahnhofplatz								
	P+R Industriestrasse (Parkhaus)								

Legende
 Definitive Realisierung
 Abhängigkeiten

Zeitschiene Etappierung Variante 4

6 Weiteres Vorgehen

Die Weiterentwicklung des Bahnhofplatzes ist aufgrund der verschiedenen Projekte mit gemeinsamen Schnittstellen und den vielen unterschiedlichen Akteuren sehr anspruchsvoll. Folgend ist skizziert, welche Schritte kurzfristig gemacht werden müssen, um die einzelnen Projekte anzuschieben.

VALTRALOC:

- Politische Konsolidierung in der Gemeinde Düdingen
- Ausarbeitung eines Pflichtenhefts
- Übergabe der Aufgabe an den das Tiefbauamt des Kantons Freiburg zur Auslösung des Projekts
- Ausschreibung der Planungsleistungen durch das Tiefbauamt des Kantons Freiburg

Neue Unterführung:

- Politische Konsolidierung in der Gemeinde Düdingen
- Formulierung / Definierung des Auftrags (allenfalls Abhängigkeit von Variantenentscheid)
- Übergabe Auftrag an SBB (Abschluss Projektierungsvereinbarung)
- Ausarbeitung eines Projekts unter Federführung der SBB

Variantenentscheid:

- Kontaktaufnahme der Gemeinde mit den entsprechenden Grundeigentümern zur Klärung der Machbarkeit von Variante 4
 - Klären der Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer
 - Ausloten der Bereitschaft für Ermöglichung der Zu- und Wegfahrt für Busse
- Verhandlungen, Klärung Bedingungen und Zeithorizont

Park+Rail:

- Politische Konsolidierung in der Gemeinde Düdingen
- Ausloten Verfügbarkeit von Flächen, Kontaktaufnahme der Gemeinde mit Grundeigentümers (Unterstützung seitens des Amts für Mobilität des Kantons Freiburg angeboten)
 - Fläche für ebenerdiges Angebot Jura-Seite (Zeithorizont ab 2025)
 - Für Parkhaus juraseitig der Bahnlinie
 - Parkhaus nördlich des Bahnhofs (Gewerbezone, Zusammenhang mit Variante 4)
- Verhandlungen, Klärung Bedingungen und Zeithorizont

Beilagenverzeichnis

1. Pläne Variantenstudie
 - Variante 1 «Ist+»
 - Variante 2 «Insel»
 - Variante 3 «Thun»
 - Variante 4 «Dorfplatz»

2. Situationspläne Bestvarianten
 - Variante 2
 - Variante 4

3. Abklärung Varianten Anlieferung Landi

4. Drohnenaufnahmen

metron

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80