Mitwirkungsbericht Neugestaltung Bahnhofplatz

Stadt Bischofszell

Auswertung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens

Übersichts-Grafiken und Details zu allen Verbesserungsvorschlägen / Eingaben mit den Stellungnahmen des Stadtrates



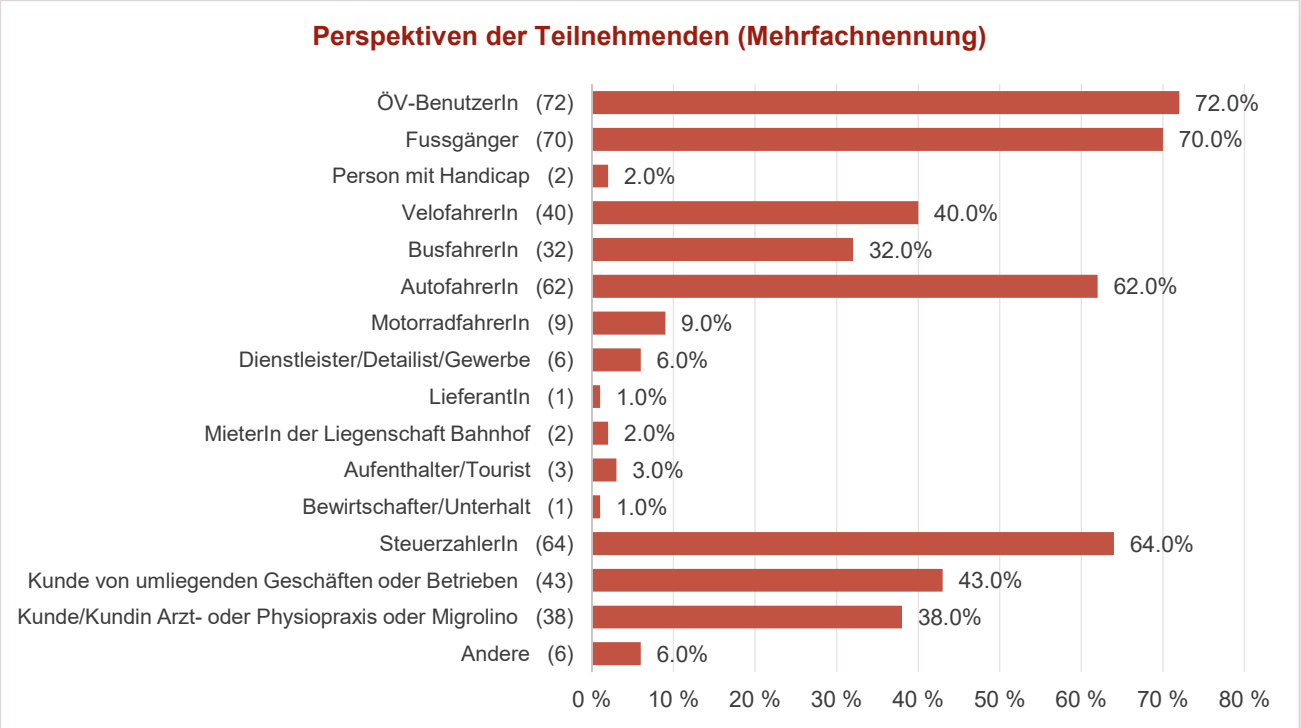
BahnBusPlus.ch

Mobilität ohne Hindernisse.

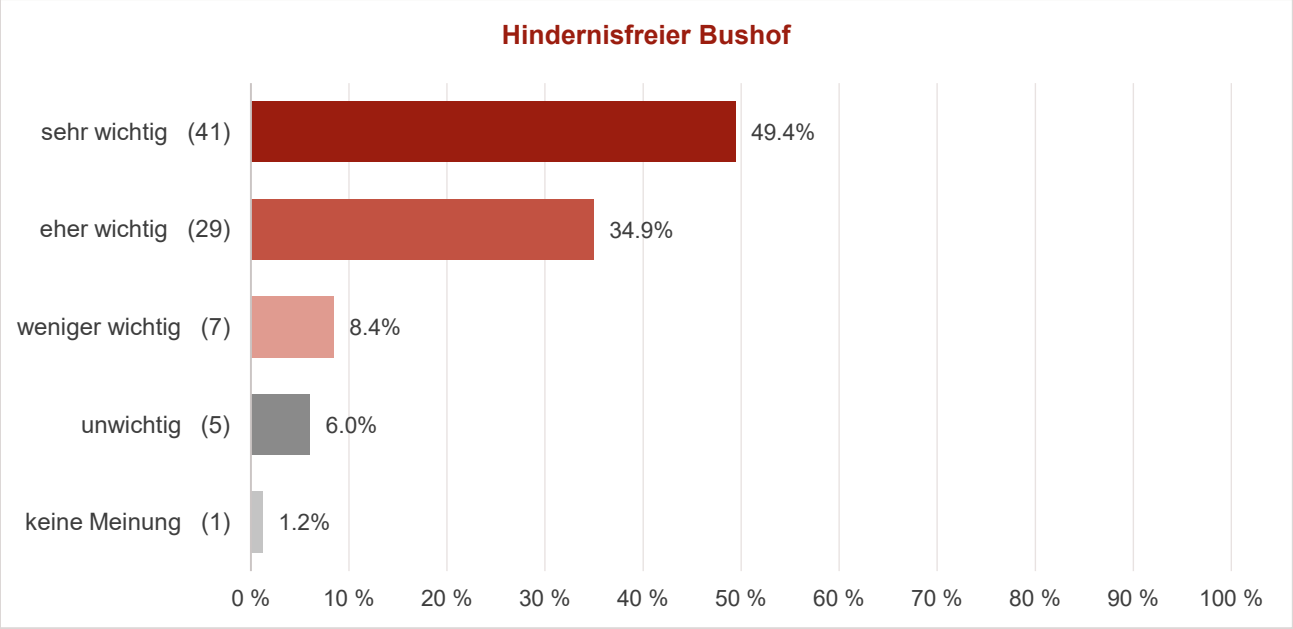
Inhaltsverzeichnis

1	Grafik: Perspektiven	Seite 2
2	Grafik: Gewichtung der Elemente	Seiten 3 - 5
3	Grafik: Bewertung der Elemente	Seiten 5 - 7
4	Verbesserungsvorschläge/Eingaben	Seiten 8 - 39
4.1	Hindernisfreier Bushof	Seiten 8 - 12
4.2	Dach für Wartebereich	Seiten 13 - 16
4.3	Parkplätze für Personenwagen	Seiten 17 - 25
4.4	Velo- und Mofaparkplätze	Seiten 26 - 27
4.5	Aufenthaltsbereich	Seiten 28 - 30
4.6	Übrige Ausstattung wie WC und Touristinfo	Seiten 31 - 32
4.7	Begrünung	Seiten 33 - 34
4.8	Kosten	Seiten 35 - 37
4.9	Weitere Eingaben	Seiten 38 - 40

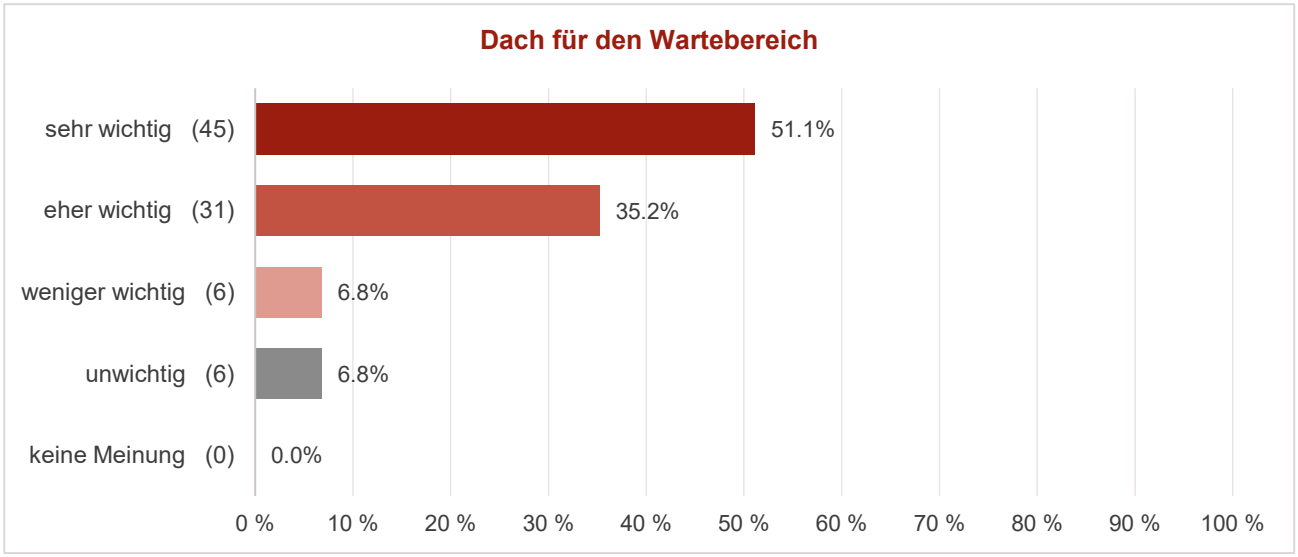
1 Aus welchen Perspektiven bewerten Sie das Projekt?

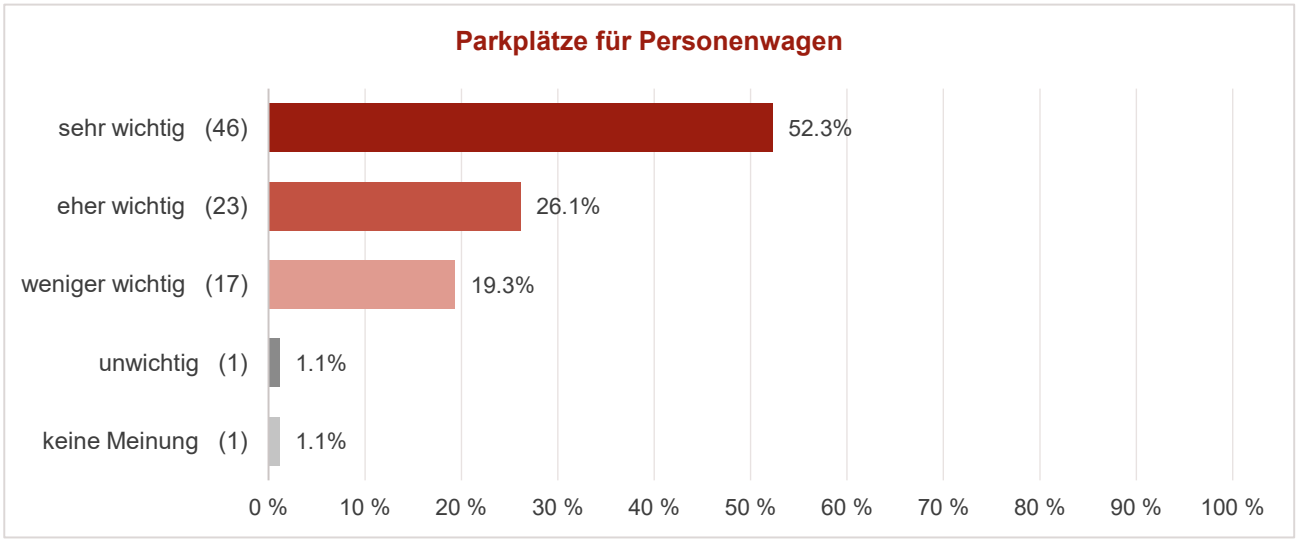


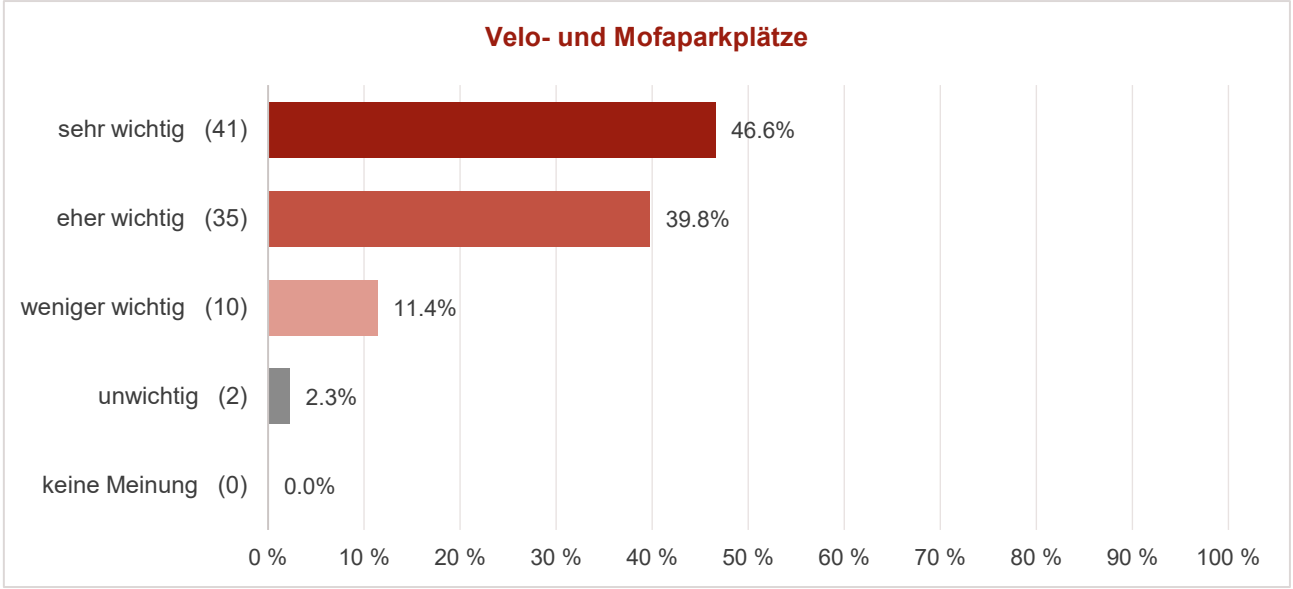
2 Wie wichtig sind Ihnen folgende Elemente für den neuen Bahnhofplatz?

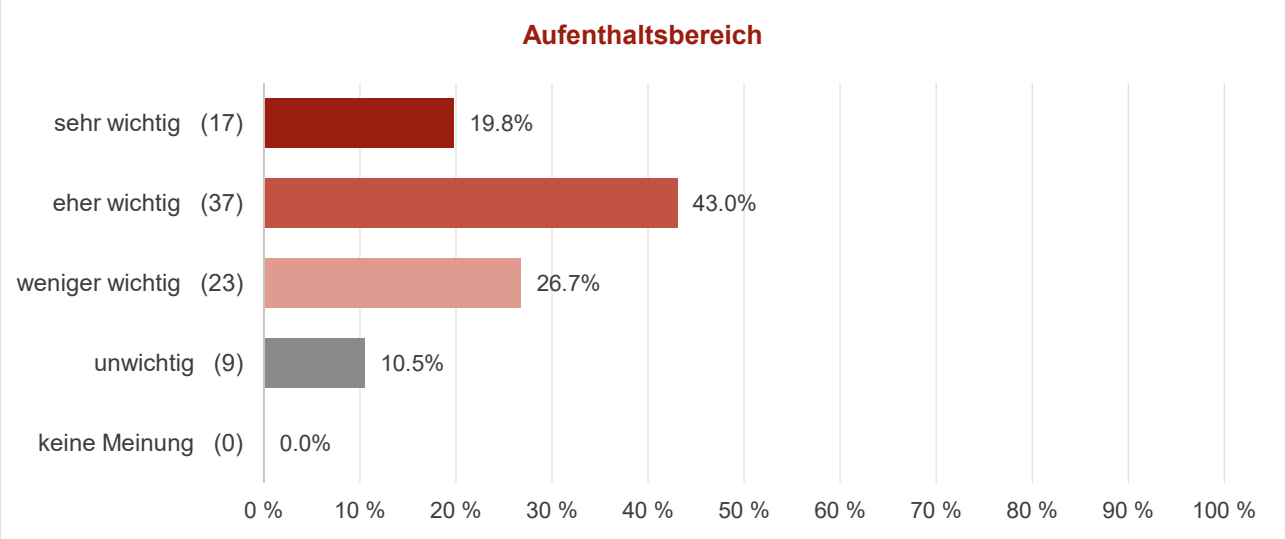


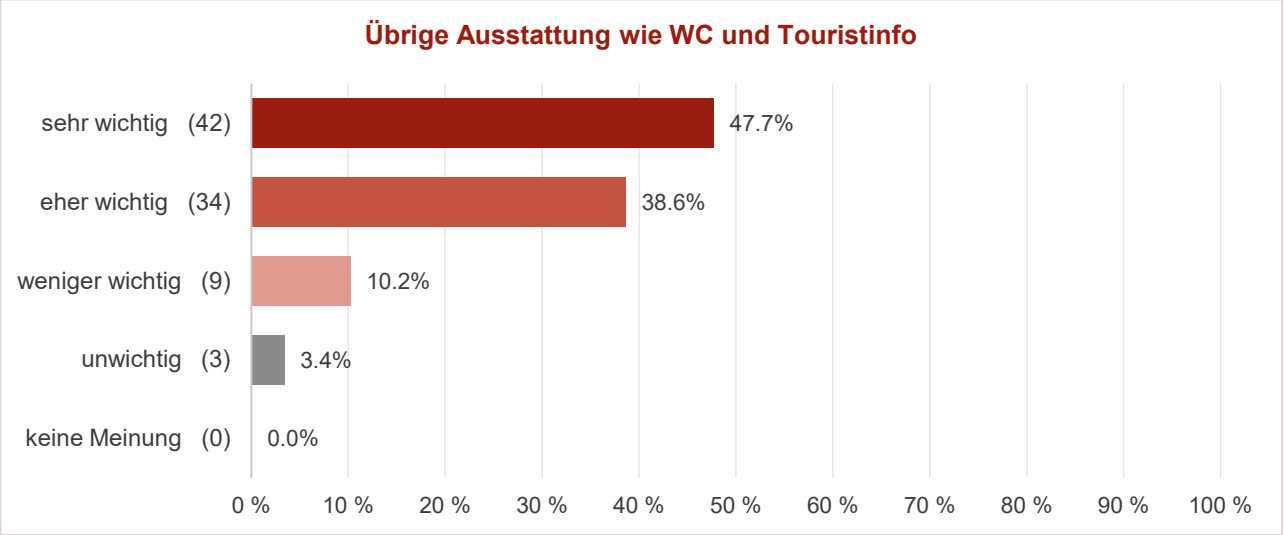
2 Wie wichtig sind Ihnen folgende Elemente für den neuen Bahnhofplatz?

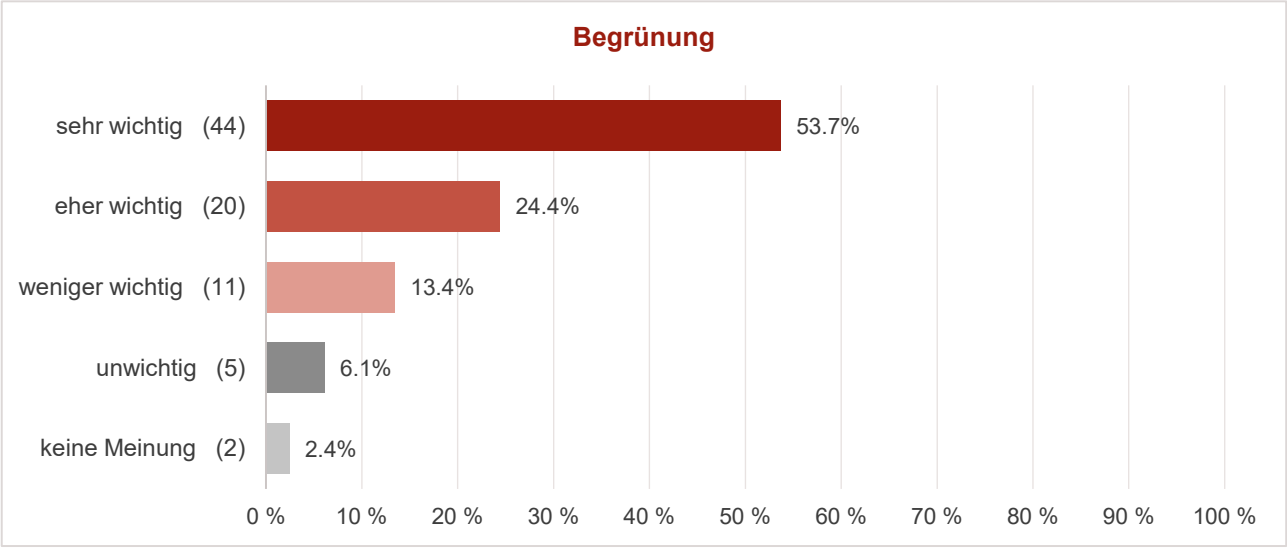


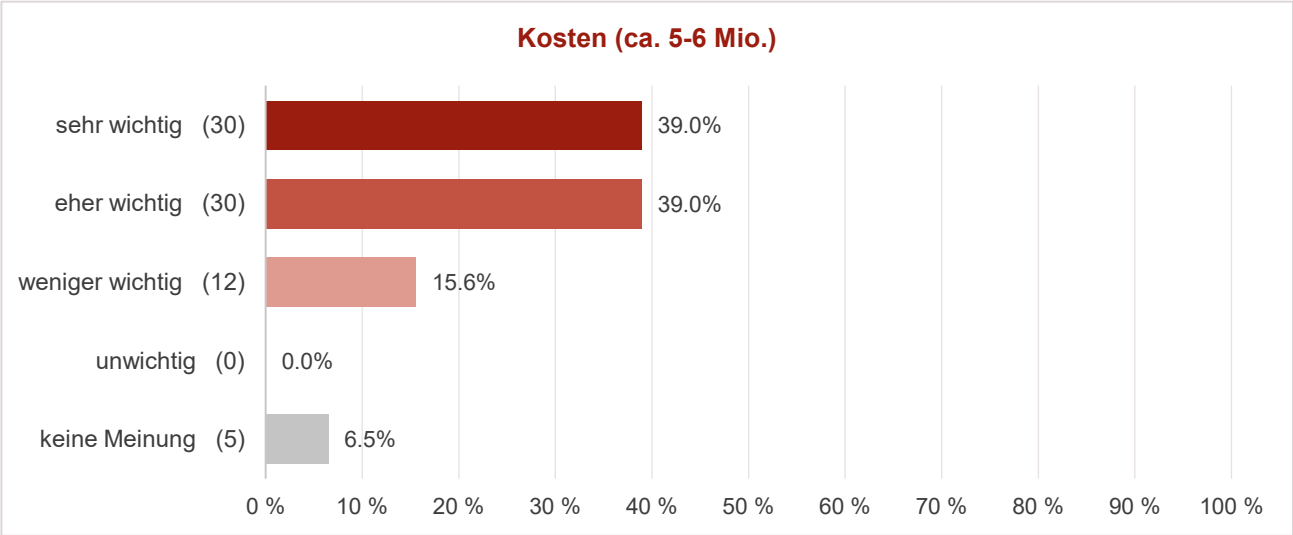




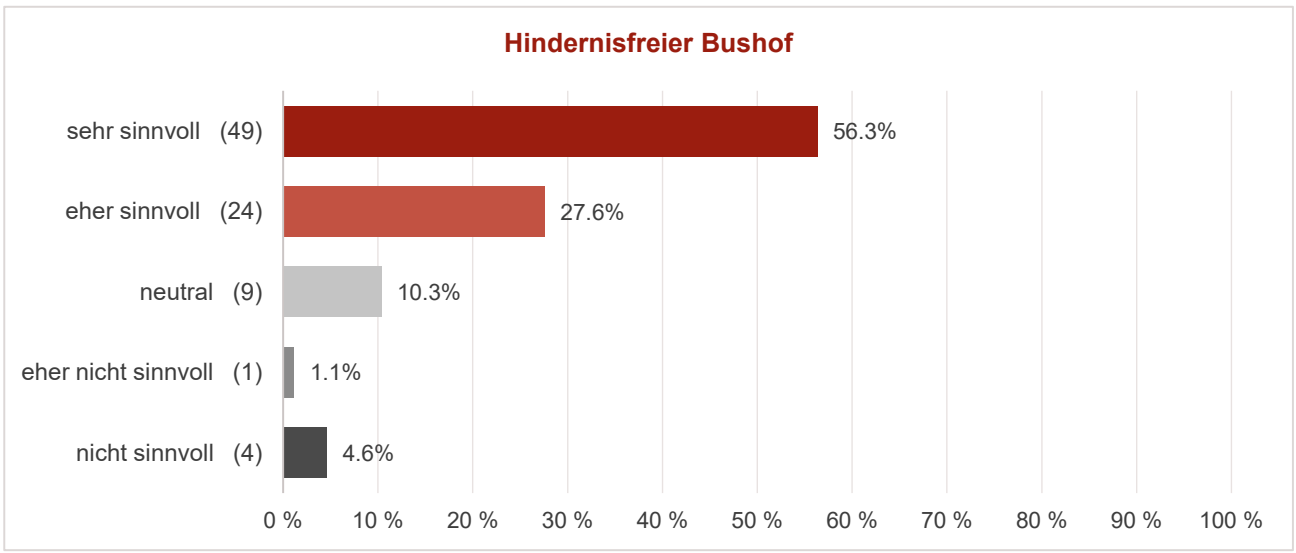

Aufenthaltsbereich
sehr wichtig (17)
19.8%
eher wichtig (37)
43.0%
weniger wichtig (23)
26.7%
unwichtig (9)
10.5%
keine Meinung (0)
0.0%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %

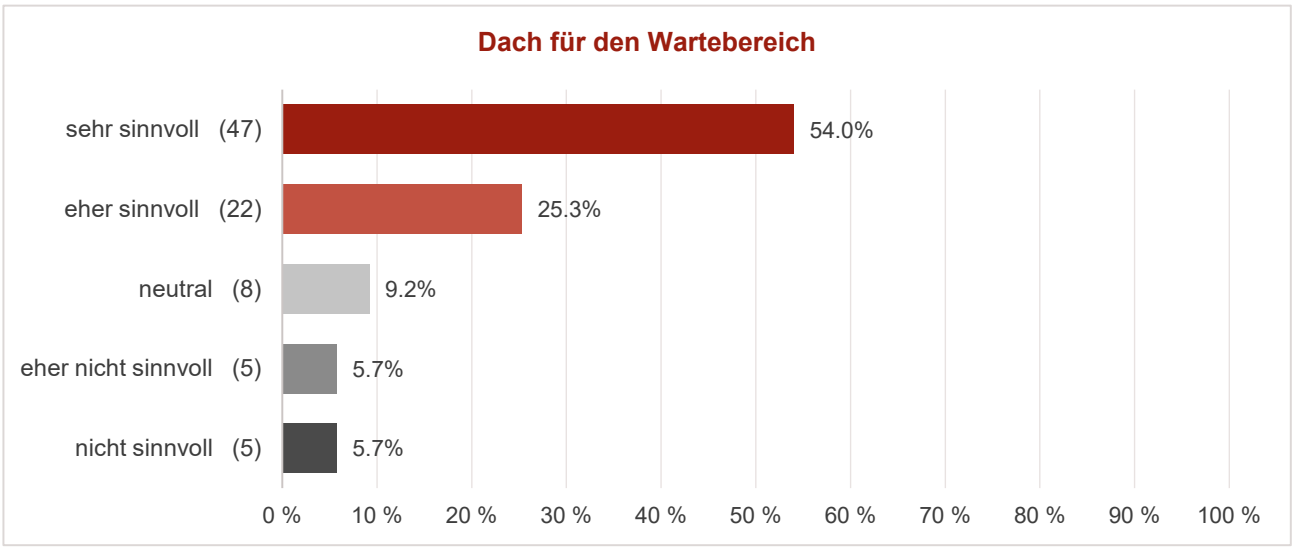

Übrige Ausstattung wie WC und Touristinfo
sehr wichtig (42)
47.7%
eher wichtig (34)
38.6%
weniger wichtig (9)
10.2%
unwichtig (3)
3.4%
keine Meinung (0)
0.0%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %

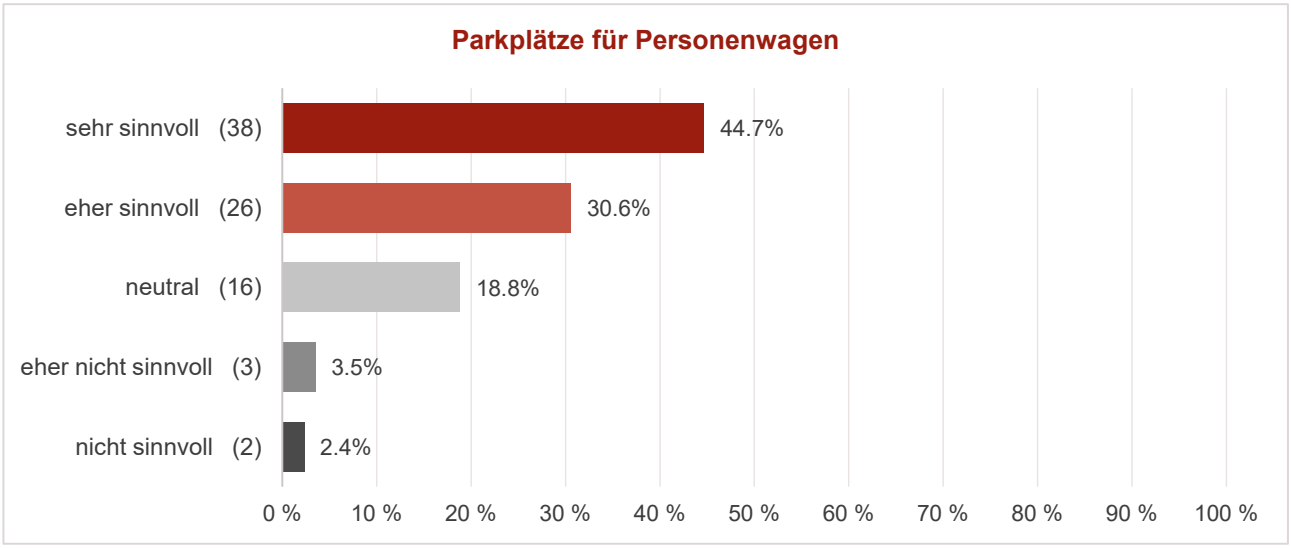

Begrünung
sehr wichtig (44)
53.7%
eher wichtig (20)
24.4%
weniger wichtig (11)
13.4%
unwichtig (5)
6.1%
keine Meinung (2)
2.4%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %

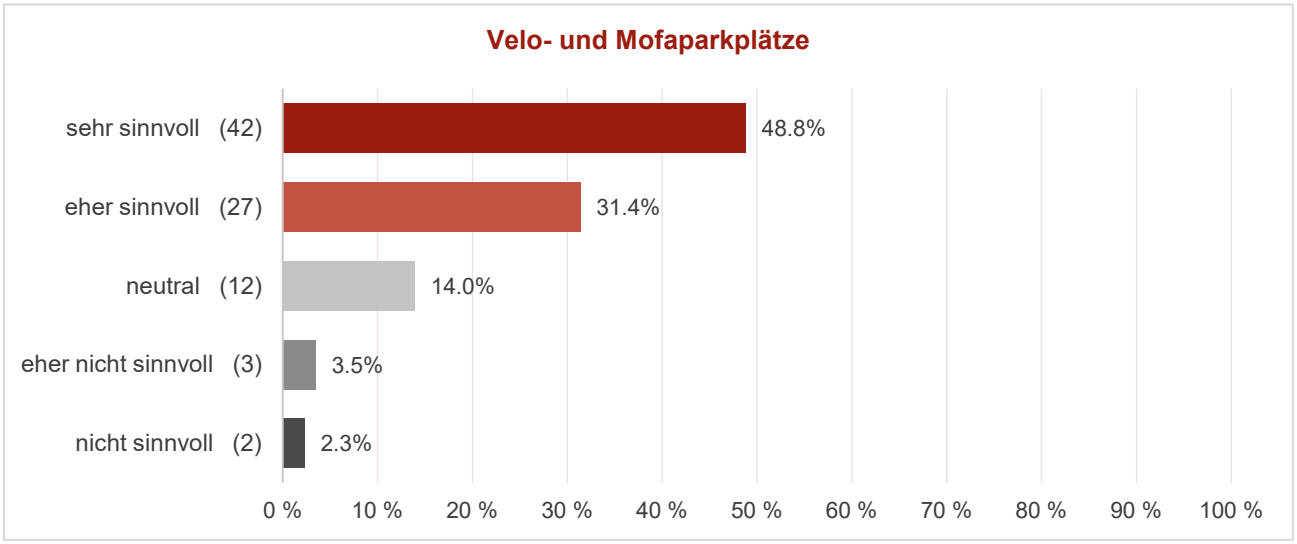


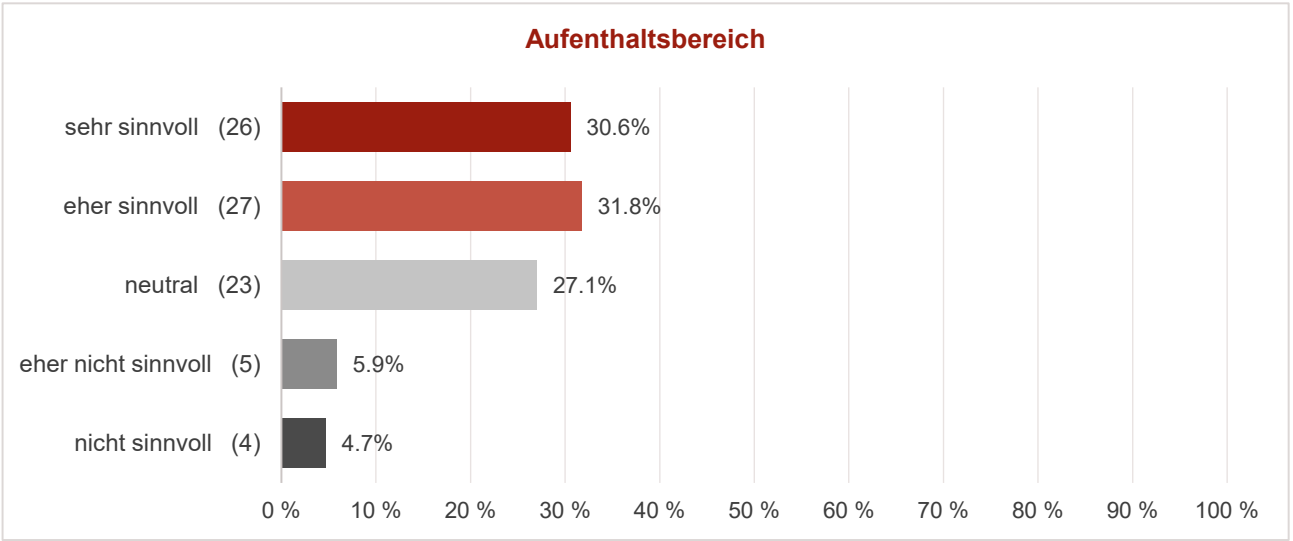
3 Wie beurteilen Sie die Projektvorschläge für die folgenden Elemente?

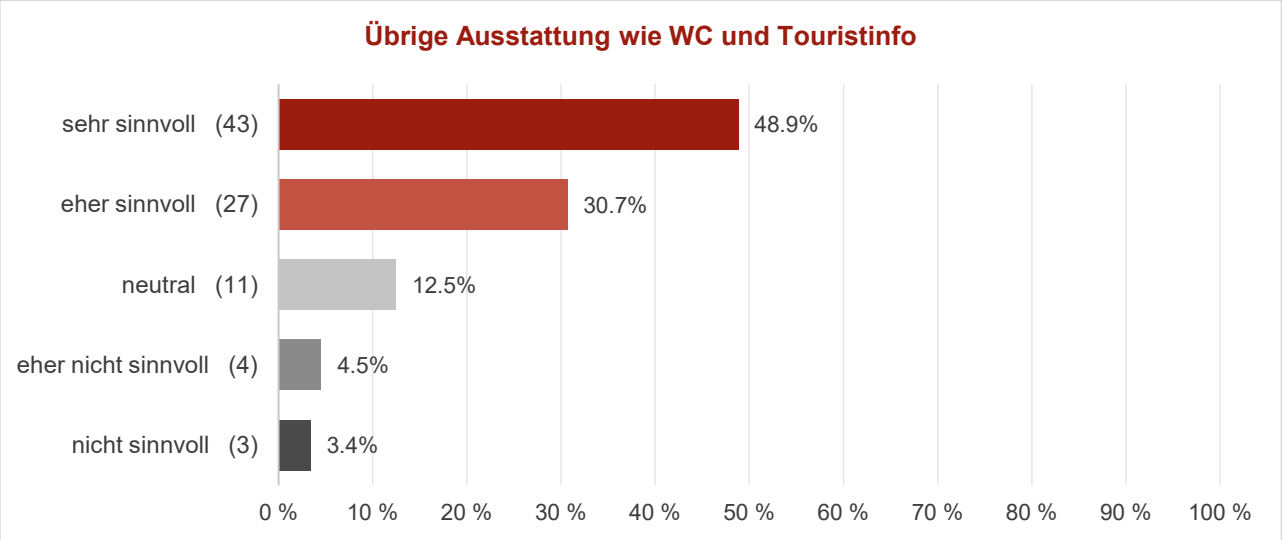


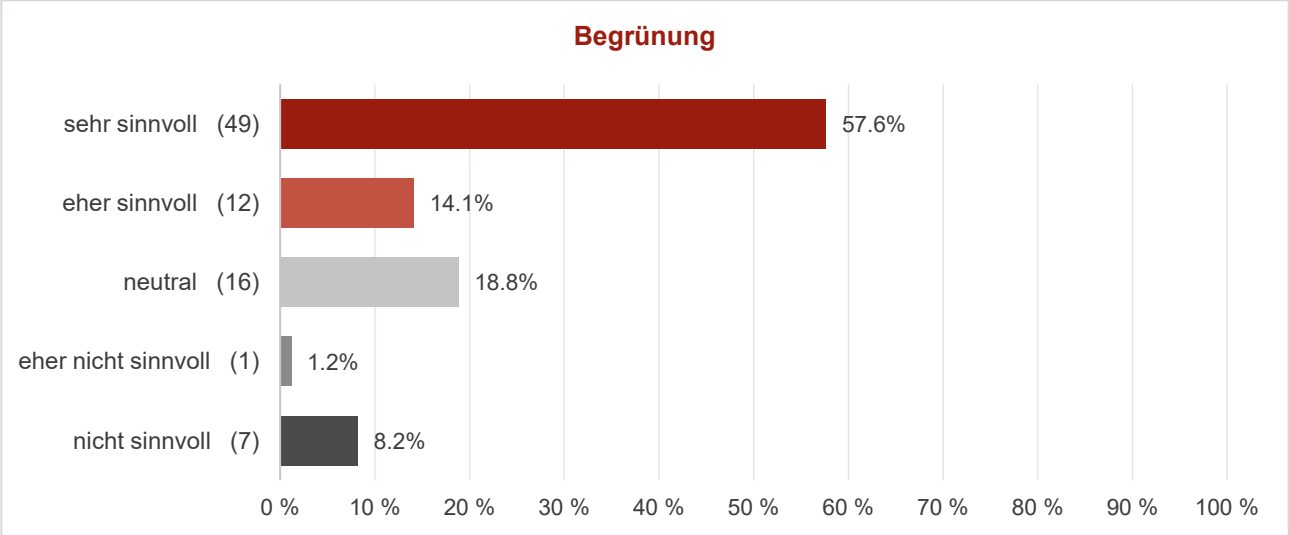


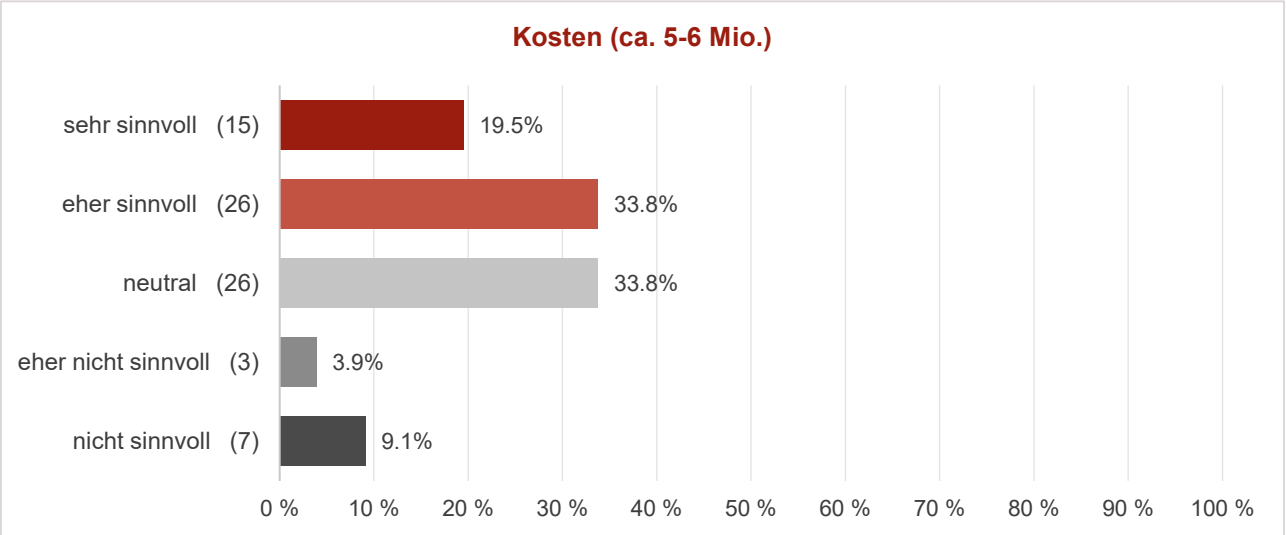

Parkplätze für Personenwagen
sehr sinnvoll (38)
44.7%
eher sinnvoll (26)
30.6%
neutral (16)
18.8%
eher nicht sinnvoll (3)
3.5%
nicht sinnvoll (2)
2.4%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %


Velo- und Mofaparkplätze
sehr sinnvoll (42)
48.8%
eher sinnvoll (27)
31.4%
neutral (12)
14.0%
eher nicht sinnvoll (3)
3.5%
nicht sinnvoll (2)
2.3%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %


Aufenthaltsbereich
sehr sinnvoll (26)
30.6%
eher sinnvoll (27)
31.8%
neutral (23)
27.1%
eher nicht sinnvoll (5)
5.9%
nicht sinnvoll (4)
4.7%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %


Übrige Ausstattung wie WC und Touristinfo
sehr sinnvoll (43)
48.9%
eher sinnvoll (27)
30.7%
neutral (11)
12.5%
eher nicht sinnvoll (4)
4.5%
nicht sinnvoll (3)
3.4%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %


Begrünung
sehr sinnvoll (49)
57.6%
eher sinnvoll (12)
14.1%
neutral (16)
18.8%
eher nicht sinnvoll (1)
1.2%
nicht sinnvoll (7)
8.2%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %


Kosten (ca. 5-6 Mio.)
sehr sinnvoll (15)
19.5%
eher sinnvoll (26)
33.8%
neutral (26)
33.8%
eher nicht sinnvoll (3)
3.9%
nicht sinnvoll (7)
9.1%
0 %
10 %
20 %
30 %
40 %
50 %
60 %
70 %
80 %
90 %
100 %

4 Verbesserungsvorschläge / Eingaben

4.1 Hindernisfreier Bushof

1	Busbahnhof auf dem Areal der ehemaligen CBD-Farm bauen. Nur zwei "Rampen" (Perron) für Busse vorsehen, da zu wenig Busse verkehren.	M	Die an das Bahnhofareal angrenzende Parzelle Nr. 1919 befindet sich nicht im Eigentum der Stadt. Für dieses Grundstück läuft derzeit ein Planungsverfahren zur Realisierung von zwei Mehrfamilienhäusern. Unabhängig davon wäre die Parzelle als Standort für einen Bushof deutlich weniger geeignet: Sie liegt weniger zentral und wäre nur ungenügend mit der übrigen Verkehrsinfrastruktur am Bahnhof – insbesondere den Parkplätzen, Veloabstellanlagen, dem WC sowie den Zugängen zur Bahn – verknüpft. Damit würden längere Wege entstehen und die angestrebte kompakte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel geschwächt. Auch ein Bushof mit lediglich zwei Haltekanten vermag die betrieblichen Anforderungen nicht zu erfüllen. Für die drei Buslinien wird je eine eigene Haltekante benötigt. Eine dieser drei Haltekanten muss zudem so ausgestaltet und angeordnet sein, dass sie bei Bedarf auch von Bahnersatzbussen genutzt werden kann. Drei Haltekanten sind deshalb für einen funktionierenden und betriebssicheren Bushof erforderlich.

2	Klären, ob Autos künftig auf dem Busbahnhof ihre Gäste aussteigen lassen dürfen.	ES	Der Bushof soll möglichst vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Würde das Befahren des Bushofs generell für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zugelassen, bestünde die Gefahr, dass der Busbetrieb durch haltende oder wartende Fahrzeuge behindert wird. Dies würde dem Ziel eines sicheren und möglichst störungsfreien öffentlichen Verkehrs widersprechen. Die Anregung wird jedoch insofern in die Detailplanung aufgenommen, als lizenzierten Taxibetrieben das Befahren des Bushofs zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ermöglicht werden soll. Zudem sollen Behindertenparkplätze möglichst nahe beim Post- und Bahnhofgebäude angeordnet werden. Auch die Anordnung der Kurzzeitparkplätze wird optimiert: Das ursprünglich bei der Kreiselausfahrt vorgesehene kleine Pärkli wird neu gleisseitig angeordnet. Dadurch entsteht in unmittelbarer Nähe des Bahnhofgebäudes zusätzlicher Raum für Kurzzeitparkplätze. Damit können Bring- und Abholvorgänge ermöglicht werden, ohne den eigentlichen Bushof mit zusätzlichem Individualverkehr zu belasten.
3	Klären, wie hindernisfrei der Einstieg in den Zug mit der erhöhten Plattform tatsächlich ist.	NS	Zwischen Bahn- und Busperron wird auf einer Länge von rund 15 Metern eine durchgehend ebene und hindernisfreie Fläche geschaffen. Damit wird ein direkter, komfortabler und barrierefreier Wechsel zwischen Bahn und Bus ermöglicht.
4	Verlängerung des bereits angepassten Bahnsteigs für den Einstieg eingeschränkter Personen prüfen (ähnlich Oberuzwil).	RH	Eine Verbreiterung des Perrons wird im Rahmen der Detailplanung nochmals geprüft. Allerdings weist der geplante Bushof bereits ein Quergefälle von rund 3 Prozent auf. Eine weitere Verbreiterung ist deshalb aus technischen und topografischen Gründen nur sehr eingeschränkt möglich. Sie würde zudem eine erhebliche Aufschüttung des Geländes erfordern und wäre entsprechend mit zusätzlichen baulichen Eingriffen und Kosten verbunden.
5	Hindernisfreier Bushof wird ausdrücklich gewünscht.	Holzer	Der Bushof muss hindernisfrei erstellt werden. Dies ist nicht nur eine planerische Zielsetzung, sondern eine gesetzliche Vorgabe. Haltekanten, Zugänge und Verbindungen sind so auszugestalten, dass sie auch von Menschen mit eingeschränkter Mobilität möglichst selbstständig und sicher genutzt werden können.

6	Statt des Projekts einfach das Perron verlängern; das Perron ist bereits behindertengerecht. Das Projekt wäre so viel billiger und einfacher.	Anonym	Ein verlängertes Bahnperron bietet nicht genügend Platz, um die betrieblichen Anforderungen des Busverkehrs abzudecken. Für die drei Buslinien werden drei Haltekanten benötigt, wobei zusätzlich die Nutzung durch Bahnersatzbusse gewährleistet sein muss. Die dafür erforderlichen Flächen und Abstände lassen sich auf einem verlängerten Bahnperron nicht bereitstellen. Insbesondere wäre eine gesetzeskonforme und hindernisfreie Ausgestaltung der Anlage unter diesen Platzverhältnissen nicht möglich.
7	Nur 2 Busperrons vorsehen.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 1
8	Der Platz soll nicht allein den Bussen vorbehalten werden; die Inanspruchnahme des ganzen Platzes für nur drei Busse ist bei bescheidenen Standzeiten (Bus Richtung Westen ca. 2–3 Min.) und Fahrgastfrequenzen übertrieben, und das Sicherheitsargument rechtfertigt die alleinige Benützung nicht. Die Anlage ist als «Bahnhofplatz West» statt als «Bushof» zu verstehen. Die Haltestelle für den Bus Richtung Westen ist in einer Busbucht an der Poststrasse anzuordnen (Normen bestehen, Fahrversuche sind nicht nötig; im Kanton St. Gallen werden Busbuchten wieder zum Regelfall), als Kehrplatz dient der bestehende Kreisel, die Sichtdistanz kann über den Anhalteort des Busses, notfalls mit Tempo 30 ab der Liegenschaft Post oder einem Rotlicht, erreicht werden. Die Haltekanten für den Amriswiler- und den Pelagi-Bus sind hintereinander an derselben Kante entlang des Bahnperrons anzuordnen, wodurch in Platzmitte eine Durchfahrt für Bus, PW und Bedienung der Gebäude entsteht. Die Haltekante ist auf den Gelenkbus auszulegen; dass alle vier Türen eine behindertengerechte Kantenhöhe benötigen, wird bezweifelt, drei von vier Einstiegen genügen.	HJ	Die vorgeschlagene alternative Anordnung wurde geprüft. Für die gewählte Lösung sind insbesondere betriebliche und sicherheitstechnische Anforderungen massgebend. Der Bushof muss einen zuverlässigen und möglichst konfliktfreien Betrieb der drei Buslinien gewährleisten und gleichzeitig genügend Kapazität für den Bahnersatzverkehr bieten. Eine Durchmischung der zentralen Verkehrsfläche mit dem motorisierten Individualverkehr würde zusätzliche Fahr- und Kreuzungsbewegungen verursachen und damit die Sicherheit sowie die Betriebsstabilität des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigen. Aus diesem Grund soll der eigentliche Bushof grundsätzlich vom Individualverkehr freigehalten werden. Eine Haltekante für den Richtung Westen fahrenden Bus auf der Poststrasse wurde ebenfalls geprüft. Das kantonale Tiefbauamt lässt eine Haltekante auf der Kantonsstrasse jedoch nur zu, wenn keine geeignete Alternative besteht. Mit der geplanten Anordnung auf dem Bahnhofareal steht eine solche Alternative zur Verfügung. Auch eine Anordnung von zwei Buslinien hintereinander an einer gemeinsamen Längshaltekante entlang des Bahnperrons erfüllt die betrieblichen Anforderungen nicht ausreichend. Für die drei Buslinien sind drei eigenständige Haltekanten vorgesehen; eine davon muss zusätzlich für den Bahnersatzverkehr nutzbar sein.

	Zudem ist die Ebene zwischen Bahnhofgebäude und Perron auf Perronhöhe anzuheben, mit grosszügiger Anrampung östlich und westlich des Gebäudes; damit entfallen Stufen und separate Rampen, und der Mehraufwand ist gering, da der Belag für die Fundation des Perrondachs ohnehin aufgebrochen wird.		Bei der Ausgestaltung der Haltekanten sind zudem die gesetzlichen Vorgaben für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr einzuhalten. Die erforderliche Perronhöhe und die hindernisgerechte Ausgestaltung können nicht auf einzelne Bustüren beziehungsweise Einstiege beschränkt werden. Die Haltekante ist über die erforderliche Nutzlänge norm- und gesetzeskonform auszubilden. Dies schränkt die Möglichkeiten einer platzsparenden alternativen Anordnung zusätzlich ein. Die Anregung, die Verbindung zwischen Bahnhofgebäude und Bahnperron möglichst niveaugleich auszugestalten, entspricht grundsätzlich der Zielsetzung des Projekts. Zwischen Bahn- und Busperron wird deshalb auf einem Abschnitt von rund 15 Metern eine durchgehend ebene und hindernisfreie Fläche geschaffen. Die konkrete Höhenlage und Ausgestaltung wird im Rahmen der Detailplanung unter Berücksichtigung der technischen und gesetzlichen Anforderungen optimiert. Eine vollständige Angleichung zwischen Bahnperron und Bahnhofgebäude lehnen die SBB aus Kostengründen ab. Die Bezeichnung des Areals ändert nichts an diesen Anforderungen. Auch als «Bahnhofplatz West» muss die Anlage in erster Linie einen sicheren, hindernisfreien und betrieblich zuverlässigen Umstieg zwischen Bahn und Bus gewährleisten.
9	Auch der Platz zwischen dem Bahnhofgebäude (Zugang Geschäfte) und dem Perron soll hindernisfrei sein, also keine Treppen und Stufen mehr, sondern Anhebung auf das gleiche Niveau; im ganzen Ausbaubereich überall hindernisfrei.	ES online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 8
10	Den neuen Bahnhof stattdessen auf dem Areal der ehemaligen CBD-Farm errichten. Vorteile: keine historischen, ortsbildprägenden Gebäude müssten abgerissen werden, höhere Sicherheit durch direkte Sicht der Polizei, bessere Übersichtlichkeit für Fussgänger ausserhalb des Zentrums. Der geplante Busbahnhof verfügt über drei Zufahrten, obwohl nur drei Buslinien verkehren; das ist unverhältnismässig und überdimensioniert.	TM online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 1
11	Die Wegabschlüsse sollen möglichst für Fahrrad- und Rollstuhlfahrende befahrbar sein und die Abschlüsse in Fahrtrichtung geplant werden.	SvA online	Wird im Detailprojekt berücksichtigt. Selbstverständlich werden sämtliche Abschlüsse in Bereichen von Velo- oder Fusswegen hindernisfrei ausgeführt.

12	Hindernisfreien Bushof mit nur 2 Haltekanten prüfen, aber bei gleichbleibender Breite des Platzes, damit ein hinten stehender Bus überholen kann.	FDP online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 1
13	Prüfen, ob die Haltekante von 22 cm für alle Bustypen bzw. selbstfahrende Fahrzeuge nutzbar ist; allenfalls Länge mit 22 cm oder Höhe der dritten Haltekante reduzieren (z. B. 16 cm).	BB online	Die vorgesehene Haltekantenhöhe von 22 cm entspricht den heutigen Normen für hindernisfreie Bushaltestellen. Die Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge werden durch den Kanton gegenüber den Buslinienbetreibern entsprechend vorgegeben. Eine Reduktion der Haltekantenhöhe ist deshalb nicht vorgesehen. Damit wird sichergestellt, dass die Anlage langfristig den geltenden Anforderungen an einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr entspricht.

4.2 Dach für Wartebereich			
14	Warteraum auf dem Perron mit Schutz gegen Wind von Ost und West; offen und durchsichtig gestalten (Beispiel Kradolf/Sulgen). Der frühere Wartesaal wird stark vermisst.	GS	Das Anliegen wird aufgenommen. Auf dem Perron wird ein attraktiver, wind- und regengeschützter Wartebereich geschaffen. Dabei soll insbesondere auf einen guten Schutz vor Wind aus östlicher und westlicher Richtung geachtet werden. Gleichzeitig wird der Wartebereich offen, transparent und gut einsehbar gestaltet. Einen herkömmlichen geschlossenen Wartesaal im Bahnhofgebäude, wie er früher bestand, wird es hingegen nicht mehr geben. Mit dem neuen geschützten Wartebereich soll den Reisenden dennoch eine komfortable Aufenthaltsmöglichkeit unmittelbar bei Bahn und Bus angeboten werden.
15	Wetterschutz vorsehen, nicht nur ein Dach.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 14
16	Wartehäuschen mit Tür, im strengen Winter beheizt.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 14 Auf eine Beheizung des Wartebereichs wird bewusst verzichtet. Damit soll vermieden werden, dass sich der Bereich zu einem dauerhaften Aufenthaltsort entwickelt und zweckfremd genutzt wird. Er soll in erster Linie den Bahn- und Busreisenden während ihrer Wartezeit zur Verfügung stehen.
17	Teilüberdachung des Busbahnhofs vorsehen.	Holzer	Eine reine Teilüberdachung wird als nicht zweckmässig beurteilt. Das durchgehende Dach erfüllt nicht nur die Funktion des Witterungsschutzes, sondern ermöglicht es, verschiedene Nutzungen und Infrastrukturelemente zu einer funktionalen und gestalterischen Einheit zusammenzufassen. Unter der Überdachung können insbesondere das WC, ein wind- und regengeschützter Wartebereich, Sitzgelegenheiten, eine definierte Raucherzone, Ticketautomaten sowie Fahrgastinformationsanzeigen sinnvoll angeordnet werden. Gleichzeitig entstehen geschützte Wege zwischen den einzelnen Bereichen auf dem Bahnhofateal. Die Überdachung erfüllt damit eine Vielzahl von betrieblichen und komfortbezogenen Anforderungen und ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzepts.
18	Das schmale Dach nützt bei Wind ohne Rückwand wenig, da der Regen meist seitlich kommt.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 14
19	Windschutz beim Wartebereich vorsehen.	die Mitte	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 14

20	Grösserer und besser geschützter Wartebereich bzw. Glasatrium mit Sitzmöglichkeiten, Begrünung und besserem Wetterschutz.	CW	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 14
21	Kein zusätzliches Dach notwendig, da das vorhandene Dach geeignet ist.	MH	Die Überdachung ist ein wesentlicher Bestandteil eines zeitgemässen und attraktiven Umsteigepunkts zwischen Bahn und Bus. Sie bietet den Fahrgästen Schutz vor Regen, Schnee, Sonne und Wind und ermöglicht insbesondere auch älteren Menschen, Familien sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität einen angenehmeren Aufenthalt und Umstieg. Gleichzeitig schafft das Dach eine zusammenhängende, klar erkennbare und geschützte Zone für die verschiedenen Funktionen des Bushofs. Darunter können Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, WC, Ticketautomaten, Fahrgastinformationen und weitere Einrichtungen zweckmässig angeordnet werden. Die Überdachung verbessert damit nicht nur den Komfort, sondern auch die Orientierung und die Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus kann die Dachfläche für die Produktion von Solarstrom genutzt werden und erfüllt damit eine zusätzliche energetische Funktion. Die Überdachung ist deshalb nicht als reine Komfortmassnahme zu verstehen, sondern als multifunktionales Element, das Witterungsschutz, Infrastruktur, Orientierung, Aufenthaltsqualität und Energiegewinnung miteinander verbindet.
22	Das Perrondach wird als einfach und sinnvoll beurteilt; ein «architektonisches Wunderwerk» ist nicht nötig. Beim Einstiegsperron für den Bus Richtung Westen wird ein Warteunterstand angesichts der kurzen Stehdauer des Busses als nicht nötig erachtet.	HJ	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 21
23	Die Dachneigung prüfen und zur Steigerung der Stromproduktion nutzen; aktuell scheint die Neigung nur wenige Prozent zu betragen.	HM online	Die technische Realisierbarkeit eines Solardachs wird im Rahmen des Detailprojekts vertieft geprüft. Dabei werden insbesondere der zu erwartende Energieertrag, die baulichen und technischen Voraussetzungen sowie die Investitions- und Betriebskosten untersucht. Auf dieser Grundlage wird beurteilt, ob eine Photovoltaikanlage auf dem Dach technisch sinnvoll und unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zweckmässig ist.

24	Das neue Dach kann kürzer ausgeführt werden; links und rechts vom Bahnhofsgebäude kann die gleiche Länge umgesetzt werden.	FDP online	Die vorgesehene Länge des Einheitsdachs ergibt sich aus mehreren funktionalen und gestalterischen Anforderungen. Mit der künftigen Erweiterung der Thurbo-Züge um einen zusätzlichen Wagen verändert sich die nutzbare Länge des Bahnperrons und damit auch der Bereich, in dem sich die Fahrgäste aufhalten und ein- beziehungsweise aussteigen. Gleichzeitig übernimmt das Dach eine wichtige städtebauliche und architektonische Funktion: Erst durch eine ausreichende Länge werden Bahn- und Bushof räumlich miteinander verbunden und als zusammengehöriger Umsteigepunkt wahrgenommen. Schliesslich muss unter dem Dach genügend geschützter Raum für die verschiedenen Nutzungen vorhanden sein. Dazu gehören insbesondere Wartebereiche und Sitzgelegenheiten, WC, Ticketautomaten, Fahrgastinformationen sowie die notwendigen Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für die Reisenden. Die vorgesehene Länge ist damit nicht allein gestalterisch begründet, sondern ergibt sich aus dem Zusammenspiel von Bahnbetrieb, Fahrgastkomfort und Infrastruktur.

25	Die geplante Überdachung würde die Ansicht von Süden auf den historischen Bau verunstalten; das Bahnhofsgebäude hat bereits ein Vordach mit Wartebereich. Eine optische Verbindung durch ein überdimensioniertes Dach ist unnötig, Neu und Alt dürfen sich voneinander abheben.	3GB online	Die Auswirkungen der Überdachung auf das historische Stationsgebäude und das Ortsbild wurden im Rahmen einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung untersucht. Dabei wurden verschiedene Dachvarianten miteinander verglichen. Das Einheitsdach bedingt zwar einen Eingriff in das Erscheinungsbild des geschützten Stationsgebäudes und den Rückbau des bestehenden Vordachs. Diesem Eingriff stehen jedoch gewichtige funktionale und gestalterische Vorteile gegenüber. Das Einheitsdach verbindet Bahn- und Busbereich räumlich, verbessert die Umsteigequalität durch einen durchgehenden Witterungsschutz und schafft eine gesamtheitliche architektonische Lösung. Die Interessenabwägung beurteilt diese Variante deshalb als bewilligungsfähige Lösung. Auch Varianten mit Erhalt des bestehenden Vordachs wurden geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass das tiefe bestehende Vordach eine visuelle und räumliche Zäsur zwischen Bahn- und Busbereich bewirkt. Bei einem separaten grossformatigen Bushofdach kommt hinzu, dass dieses als isoliertes Solitärdach im Freiraum städtebaulich überdimensioniert wirken würde.
			Die gewählte Lösung ist somit nicht das Ergebnis einer rein funktionalen Betrachtung. Die Anliegen des Ortsbild- und Objektschutzes wurden ausdrücklich in die Interessenabwägung einbezogen und den übrigen öffentlichen Interessen gegenübergestellt.
26	Höhe des durchgehenden Dachs prüfen, sodass die Unterfahrbarkeit gewährleistet ist (UK 4.20 m?).	BB online	Die erforderliche Durchfahrtshöhe unter dem durchgehenden Dach wird gewährleistet. Dies gilt auch für Doppelstockfahrzeuge. Die definitive Höhe beziehungsweise die Unterkante des Dachs wird im Rahmen der Detailplanung festgelegt und mit den SBB sowie der Denkmalpflege abgestimmt. Dabei sind sowohl die betrieblichen Anforderungen als auch eine möglichst verträgliche Einordnung des Dachs in das Ortsbild zu berücksichtigen.

4.3 Parkplätze für Personenwagen			
27	Kurzzeitparkplätze für Migrolino, Post und Drogerie berücksichtigen.	W+VB	Das Anliegen wird im Detailprojekt aufgenommen. Die Kurzzeitparkplätze sollen möglichst attraktiv und nahe bei den verschiedenen Nutzungen angeordnet werden. Um dafür zusätzlichen Raum zu schaffen, wird das ursprünglich bei der Kreiselausfahrt vorgesehene kleine Pärkli neu gleisseitig platziert. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist es jedoch nicht möglich, für alle Anspruchsgruppen Parkplätze unmittelbar vor den jeweiligen Geschäftsliegenschaften anzubieten. Auch im Detailprojekt wird deshalb eine ausgewogene Lösung gesucht werden müssen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen möglichst gut Rechnung trägt.
28	Zu- und Wegfahrt der Parkplätze soll nicht durch den Fussgänger- und Veloparkbereich führen; aus Sicherheitsgründen einen separaten Zugang prüfen.	RF	**Antwort 1 Stadtrat: nein zu sep. Zufahrt** Der Stadtrat hat die Möglichkeit einer separaten Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen geprüft. Eine solche Lösung wäre grundsätzlich möglich, hätte jedoch den Verlust von vier weiteren Parkplätzen zur Folge und würde zusätzliche Kosten verursachen. Zudem würde eine separate Zufahrt die zusammenhängende Gestaltung des Platzes durch eine weitere Verkehrsachse unterbrechen. Für Fussgänger sind sichere Zugänge vorgesehen. Diese erfolgen einerseits über den neuen gleisseitigen Fussweg und andererseits über klar visualisierte Querungsflächen. Um insbesondere die Situation bei der Einfahrt vom Kreisel besser zu entflechten, soll zudem das ursprünglich bei der Kreiselausfahrt vorgesehene kleine Pärkli im Detailprojekt gleisseitig angeordnet werden. Dadurch können die Verkehrs- und Fussgängerströme besser voneinander getrennt werden.

29	Eine Einfahrt beim Bahnübergang vorsehen.	LF	Das Anliegen einer zusätzlichen Zu- und Wegfahrt beim Bahnübergang Rest. Eisenbahn wurde von der Stadt wiederholt beim Kanton eingebracht und auch nochmals geprüft. Eine Bewilligung wurde jedoch erneut nicht in Aussicht gestellt. Die kantonale Fachstelle Baupolizeiliche Bewilligungen und Sicherheit beurteilt insbesondere die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt als sehr ungünstig. Hinzu kommen die bereits komplexe Verkehrssituation mit Abbiegespur sowie der unmittelbar angrenzende Bahnübergang. Auch die Fachstelle Langsamverkehr äussert aufgrund der zusätzlich notwendigen Trottoirüberfahrt erhebliche Sicherheitsbedenken. Aus kantonaler Sicht ist zudem der verkehrliche Nutzen einer zweiten Erschliessung gering, da das Areal bereits direkt über den Kreisel erschlossen ist. Bei stockendem Verkehr könnte eine zusätzliche Verbindung ausserdem dazu führen, dass der Parkplatz als Schleichweg genutzt wird. Eine zusätzliche Zu- und Wegfahrt beim Bahnübergang kann deshalb nicht weiterverfolgt werden.
30	Eine zweite Ausfahrt beim Parkplatz muss unbedingt sein, eventuell mit Einbahnverkehr.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 29
31	Parkplätze für Post-Kunden vorsehen.	S	Entlang der Poststrasse sind vier Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Diese liegen in kurzer Gehdistanz zur Poststelle und zur Drogerie und ermöglichen damit einen guten Zugang zu beiden Geschäften. Weitere Kurzzeitparkplätze werden ostseitig in unmittelbarer Nähe des Bahnhofgebäudes angeordnet. Damit werden die Kurzzeitparkplätze auf verschiedene Bereiche des Bahnhofareals verteilt und möglichst nahe bei den jeweiligen Nutzungen angeboten.
32	Behindertenparkplatz für die Post vorsehen.	MW	Das Anliegen wird geprüft und soll im Detailprojekt berücksichtigt werden. Die Anordnung eines Behindertenparkplatzes unmittelbar beim Postgebäude ist aufgrund der bestehenden räumlichen und betrieblichen Gegebenheiten anspruchsvoll. Die Planer werden jedoch nochmals prüfen, ob an dieser Stelle eine geeignete und sichere Lösung realisiert werden kann.

33	Lieber 6-8 Kurzzeitparkplätze statt 4.	RK	Ostseitig sind sechs Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Damit steht in diesem Bereich eine mit der heutigen Situation auf dem Bahnhofplatz vergleichbare Anzahl an Kurzzeitparkplätzen zur Verfügung. Zusätzlich entstehen entlang der Poststrasse vier weitere Kurzzeitparkplätze in kurzer Gehdistanz zur Poststelle und zur Drogerie. Insgesamt wird das Angebot an gut erreichbaren Kurzzeitparkplätzen damit gegenüber heute verbessert.
34	Zufahrt aus dem Kreisel muss breiter sein, damit gleichzeitig je 1 Fahrzeug ein- und ausfahren kann.	HK	Die Ein- und Ausfahrt beim Kreisel wird normgerecht dimensioniert und eine ausreichende Breite aufweisen. Damit wird gewährleistet, dass ein- und ausfahrende Fahrzeuge gleichzeitig passieren können.
35	Andere Ein- und Ausfahrt vorsehen; die Fläche für Fussgänger kann für Autofahrende und Fussgänger eine Gefahr darstellen. Die Parkplätze für die Post sind ungünstig angeordnet, da nur von einer Seite parkiert werden kann.	SF	siehe Antworten auf Eingaben Nr. 28 Das Berücksichtigen der zahlreichen und teilweise unterschiedlichen Ansprüche stellt bei diesem Projekt eine grosse Herausforderung dar. Nicht alle Einzelinteressen können gleichermassen erfüllt werden; sie müssen gegeneinander abgewogen und in eine für das Gesamtprojekt möglichst ausgewogene Lösung überführt werden. Dass die künftige Anordnung der Parkplätze für Postkundinnen und Postkunden gegenüber der heutigen Situation als weniger komfortabel wahrgenommen werden kann, ist nicht von der Hand zu weisen. Auch künftig stehen jedoch Kurzzeitparkplätze für den Besuch der Post zur Verfügung, wenn auch teilweise mit etwas längeren Wegen als heute. Diese Einschränkung ist im Rahmen der Gesamtabwägung zugunsten anderer Anforderungen an den Bahnhofplatz in Kauf zu nehmen.
36	Parkplatzeinfahrt beim aktuellen Bushof ermöglichen, damit Fussgänger und Velofahrende nicht von einfahrenden Autos gestört werden; erhöht die Sicherheit.	CB	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 28
37	Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes nicht via Kreisel bzw. Aufenthaltsbereich führen, sondern bei der jetzigen Bus-Ausfahrt; das gäbe Beruhigung und Sicherheit im Aufenthalts- und Veloparkplatzbereich.	RB	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 28
38	Bessere Ausfahrt beim Parkplatz vorsehen.	SM	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 28
39	Lösung für Postkunden mit Einschränkung vorsehen, wenn die Parkplätze vor dem Haus (Physio, Arzt) besetzt sind.	RH	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 32

40	Überwachter Parkplatz oder mehrere Frauenparkplätze wären von grossem Vorteil (Sicherheitsgefühl bei später Rückkehr).	Anonym	Für separate Frauen Parkplätze reicht das Parkplatzangebot nicht aus. Eine Überwachung ist sehr aufwendig. Dem Sicherheitsbedürfnis soll deshalb insbesondere durch eine sorgfältige Gestaltung und eine gute, gleichmässige Ausleuchtung des gesamten Parkplatzbereichs Rechnung getragen werden. Damit sollen Übersichtlichkeit und Sicherheitsgefühl insbesondere auch in den Abend- und Nachtstunden verbessert werden.
41	Parkgebühren auch als Barzahlung ermöglichen; an ältere Personen denken.	Anonym	Die Parkplatzgebühren können in Bischofszell weiterhin auch bar bezahlt werden. Daneben ist die Bezahlung mit einer normalen Bank- oder Kreditkarte möglich. Damit bleibt die Parkierung auch für Personen ohne Karte uneingeschränkt nutzbar.
42	Mehr Parkplätze auch für Post und Dropa.	Anonym	Bei der Vielzahl unterschiedlicher Anspruchsgruppen – Bahnkundinnen und -kunden, Busreisenden, Kundschaft der verschiedenen Geschäfte sowie Klientinnen und Klienten der Praxen – ist es leider nicht möglich, Parkplätze gezielt einzelnen Geschäften wie Post oder Dropa zuzuweisen. Das Anliegen wird im Detailprojekt jedoch berücksichtigt. Dabei soll insbesondere die Anordnung der Kurzzeitparkplätze weiter optimiert werden, damit diese für die verschiedenen Nutzungen möglichst gut und auf kurzen Wegen erreichbar sind.
43	Zufahrt vom Kreisel direkt zu den Parkplätzen ist gefährlich.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 28
44	Ungünstige Zu- und Wegfahrtsituation. Mobility-Standplätze und Ladestationen sind wichtig.	MG	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 28 Der Bahnhof hat sich als Mobility-Standort in der Vergangenheit leider nicht bewährt. Das entsprechende Angebot wurde aufgrund der geringen Nachfrage wieder eingestellt. Auch die bereits vorhandenen Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden bislang nur wenig genutzt. Ein Car-Sharing-Angebot gibt es heute bereits in bahnhofsnähe bei der Raiffeisenbank. Angesichts des insgesamt knapper werdenden Parkplatzangebots ist deshalb im Detailprojekt sorgfältig abzuwägen, in welchem Umfang reservierte Parkplätze für solche Mobilitätsangebote zweckmässig sind. Dabei sollen die tatsächliche Nachfrage und der Nutzen den übrigen Bedürfnissen nach Parkraum gegenübergestellt werden.

45	Der Zugang zur Post für Autos aus Richtung Osten ist ungünstig, es gibt dort keine Parkmöglichkeit; es muss eine bessere Lösung gefunden werden.	AG	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 42
46	Geregelte Zu- und Wegfahrt bei der Post. Übersichtliche Ein- und Ausfahrt der Parkzone.	Holzer	Kurzzeitparkplätze für Postkundinnen und Postkunden sind entlang der Poststrasse vorgesehen. Die Ein- und Ausfahrt beim Kreisel wird weiterhin normgerecht dimensioniert und übersichtlich ausgestaltet. Gegenüber der heutigen Situation ergibt sich zudem eine Verbesserung: Da die Busse künftig nicht mehr über diese Zufahrt verkehren, werden die Verkehrsströme entflochten und Konflikte zwischen Bus- und Individualverkehr reduziert.
47	Eventuell mehr Postparkplätze.	MS	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 42
48	Es dürfen nicht einfach Parkplätze verschwinden; es ist zu klären, wie Pakete künftig zur Post gebracht werden.	Anonym	Dank der vorgesehenen Kurzzeitparkplätze entlang der Poststrasse bleibt die Postfiliale auch künftig in kurzer Gehdistanz gut erreichbar. Damit kann auch die Aufgabe und Abholung von Paketen weiterhin zweckmässig gewährleistet werden.
49	Parkplätze für die Kundschaft der angrenzenden Praxen und Geschäfte vorsehen.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 42
50	Kurzzeitparkplätze beim Migrolino vorsehen. Verkehrsführung auf der Ostseite optimieren und die Ein-/Ausfahrt der Parkplätze anpassen.	SP	siehe Antworten auf Eingaben Nr. 27, 28, 33
51	Parkierung kompakter und möglichst gedeckt gestalten.	CB	Eine kompaktere Anordnung der Parkplätze wäre nur möglich, wenn auf einen Teil der vorgesehenen Bäume verzichtet würde. Die Bäume erfüllen jedoch eine wichtige Funktion für die Aufenthaltsqualität: Sie spenden natürlichen Schatten und tragen durch Verdunstung zur Kühlung der Umgebung bei. Eine Überdachung der Parkplätze kann diese klimatische Wirkung nicht in gleichem Mass übernehmen und wäre zudem mit deutlich höheren Investitionskosten verbunden. Aus diesen Gründen wird der Begrünung und Beschattung durch Bäume gegenüber einer möglichst maximalen Ausnutzung der Fläche für Parkplätze der Vorzug gegeben.

52	Der Erhalt der Kundenparkplätze bei der Poststelle ist zwingend; auch bei einer anderen Nutzung braucht das Gebäude Parkplätze gemäss Reglementen, und der Wegfall der PW-Parkplätze für die Post ist nicht nachvollziehbar, da fehlende Parkplätze später als Argument für eine Schliessung dienen können. Die Längsparkfelder an der Poststrasse ersetzen die Parkplätze auf dem Platz nicht: Sie sind mindestens 50 cm tiefer auszubilden und die spitzen Randsteinecken zu vermeiden, sie sind nur aus Richtung Westen (Niederbüren) befahrbar, obwohl die Post- und Bahnhofbenutzer grossmehrheitlich von der Stadtseite kommen, das seitwärts-rückwärts Einparken behindert die Hauptstrasse und öffnende Autotüren sind für Radfahrende gefährlich. Auf dem Bahnhofplatz West sind Kurzzeitparkplätze (10 Min.) für Post- und Bahnhofgebäude sowie Bring-, Abhol- und Auslieferungsparkplätze für die Post anzuordnen, wodurch eine mittige Durchfahrt durch den Platz nötig und möglich wird. Auf dem Bahnhofplatz Ost sind der Bereich der Kurzzeitparkplätze und die Zufahrten zu den PW-Parkplätzen und Veloabstellplätzen zu eng bemessen; es wird dort Konflikte geben.	HJ	Die Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Poststelle und der übrigen Nutzungen im Bahnhofgebäude wird anerkannt und im Detailprojekt entsprechend berücksichtigt. Es ist jedoch aufgrund der zahlreichen und teilweise konkurrierenden Ansprüche an den begrenzten Raum nicht möglich, die heutige Parkplatzsituation für jede einzelne Nutzung unverändert beizubehalten. Für die Postkundschaft sind entlang der Poststrasse vier Kurzzeitparkplätze vorgesehen. Zusätzlich entstehen ostseitig beim Bahnhofgebäude sechs Kurzzeitparkplätze. Damit stehen auch künftig Parkmöglichkeiten in kurzer Gehdistanz zur Post und zum Bahnhofgebäude zur Verfügung. Die genaue Ausgestaltung der Längsparkfelder – insbesondere Abstände, Randabschlüsse und die sichere Nutzung im Zusammenspiel mit dem Velo- und Strassenverkehr – wird im Detailprojekt nochmals überprüft. Eine mittige Durchfahrt durch den westlichen Bahnhofplatz wird nicht vorgesehen. Der Bushof soll aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen möglichst vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Eine Durchfahrt für PW würde zusätzliche Konfliktpunkte zwischen Bussen, Fussgängern und dem Individualverkehr schaffen und die angestrebte Entflechtung der Verkehrsströme wieder aufheben.
			Auch die Verkehrsführung auf dem östlichen Bahnhofplatz wird im Detailprojekt nochmals überprüft und optimiert. Dabei wird besonderes Augenmerk auf eine sichere Führung von Fuss- und Veloverkehr sowie auf ausreichend dimensionierte Zu- und Wegfahrten zu den Parkplätzen und Veloabstellanlagen gelegt. Die Ein- und Ausfahrt beim Kreisel wird normgerecht dimensioniert. Da die Busse künftig nicht mehr über diese Zufahrt verkehren, wird die Situation gegenüber heute zusätzlich entlastet.

53	Im Neubauprojekt sind keine Carparkplätze vorgesehen, was insbesondere während der Rosenwoche problematisch sein könnte.	TM online	Carparkplätze beanspruchen vergleichsweise viel Fläche und werden in Bischofszell nur selten benötigt. Eine erhöhte Nachfrage besteht insbesondere während der alle zwei Jahre stattfindenden Rosen- und Kulturwoche. Für diesen Anlass können die Carparkplätze auf den Obertorplatz verlegt werden. Dieses Vorgehen hat sich bereits bei früheren Rosenwochen bewährt. Es wäre nicht zweckmässig, die dauerhafte Gestaltung des Bahnhofareals auf den ausserordentlichen Flächenbedarf eines einzelnen, nur alle zwei Jahre stattfindenden Anlasses auszurichten. Die verfügbaren Flächen sollen vielmehr den Bedürfnissen des täglichen Betriebs entsprechend genutzt werden. Für besondere Veranstaltungen können weiterhin temporäre Lösungen vorgesehen werden.
54	Die Ausfahrt der Post in den Bereich des Bushofs ist wertvoll, die anschliessende Wegfahrt muss aber mitgedacht werden: durch den Bushof oder direkt auf die Strasse? Die Parkplätze Ost, Reihe Nord, einen halben bis ganzen Meter Richtung Strasse verlegen (ganze Reihe oder zumindest Kurzparkzone), damit mehr Abstand zum Veloständer und zum Langsamverkehr besteht.	HM online	Ob die heutige Ausfahrt der Post in Richtung Bushof für betriebliche Zwecke künftig noch benötigt wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt offen. Seitens der Post ist diesbezüglich in absehbarer Zeit eine Information zu erwarten. Dabei zeichnet sich für Bischofszell eine bedeutende Veränderung ab, welche die betrieblichen Anforderungen an diesen Bereich wesentlich beeinflussen und der vorgesehenen Gestaltung des Bahnhofplatzes entgegenkommen könnte. Die Verkehrsplanung und Dimensionierung der Parkierungsanlage erfolgen nach den geltenden Normen. Dabei werden insbesondere die erforderlichen Abstände zu den Veloabstellanlagen sowie die sichere Führung des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt. Die Anlage wird im Detailprojekt entsprechend normgerecht ausgeführt.
55	Eine Ausfahrt mit Rechtsabbiegen auf der Ostseite (bei der Hippschen Wendescheibe) wäre eine Option, möglicherweise mit dem Nachteil von Mehrverkehr durch die Schützengütlistrasse.	PH online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 29

56	Eine Lösung mit Verbleib der heutigen Parkplätze ist anzustreben. Die Verlegung bedeutet für die umliegenden Geschäfte wie Post, Fitnesscenter und Arzt-/Frauenarztpraxis eine klare Verschlechterung; abgelegene Parkplätze werden von Kundschaft gemieden und langfristig leiden die Geschäfte.	VA online	Wir haben Verständnis für diese Besorgnis. Der Bahnhofplatz, der ursprünglich primär auf den Bahnbetrieb und den Güterumschlag ausgerichtet war, muss heute jedoch einer Vielzahl unterschiedlicher Ansprüche gerecht werden. Dazu gehören der Bahn- und Busverkehr ebenso wie Fuss- und Veloverkehr, Parkierung, Gewerbe, Praxen, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Die Planung versucht, diese unterschiedlichen Interessen sorgfältig gegeneinander abzuwägen und tragfähige Kompromisse zu finden. Gleichzeitig bestehen verschiedene Sachzwänge und gesetzliche Vorgaben, insbesondere bezüglich Hindernisfreiheit, Verkehrssicherheit und normgerechter Parkierung. Deshalb können die heutigen Verhältnisse nicht überall beibehalten und bedauerlicherweise auch nicht sämtliche Bedürfnisse gleichermassen erfüllt werden. Das Anliegen einer möglichst guten Erreichbarkeit der umliegenden Geschäfte und Praxen wird jedoch im Detailprojekt weiterhin berücksichtigt und die Anordnung der Kurzzeitparkplätze soweit möglich optimiert.
57	Weniger Parkplätze bedeuten weniger Umsatz für die umliegenden Geschäfte; die Lösung ist nur ein Gewinn für den ÖV, langfristig werden Geschäfte schliessen müssen.	SB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 56
58	Eine zweite Ausfahrt beim Bahnhofplatz Ost soll geprüft werden. Der Wegfall der Parkplätze auf dem Bahnhofplatz West missfällt. Die barrierefreie Erreichbarkeit der Post muss in der Feinplanung unbedingt überprüft werden; aktuell haben Personen mit Rollstuhl und Auto keine Möglichkeit, in der Nähe zu parkieren.	FDP online	siehe Antworten auf Eingaben Nr. 29 und 32

59	Beim Busbahnhof mehr Kurzzeitparkplätze vorsehen: statt 4 sollten 5-6 Parkplätze möglich sein. Geschäfte wie Drogerie Dropa und Post sind um jeden zusätzlichen Parkplatz dankbar.	MM online	Mehr Parkplätze speziell für die Kundschaft der Post und der Dropa Drogerie lassen sich aufgrund der räumlichen Verhältnisse kaum realisieren. Uns ist bewusst, dass dies für das umliegende Gewerbe eine Einschränkung darstellt. Auch ein Verzicht auf die vorgesehenen Bäume würde die Situation nur unwesentlich verbessern. Aufgrund der einzuhaltenden Sichtbermen und der erforderlichen Abstände könnte dadurch kein zusätzlicher Parkplatz geschaffen werden. Demgegenüber leisten die Bäume einen wichtigen Beitrag zur Beschattung und Aufenthaltsqualität. Das Anliegen einer guten Erreichbarkeit von Post und Dropa wird deshalb vor allem über die Kurzzeitparkierung berücksichtigt. Im Bereich der Post beziehungsweise entlang der Poststrasse sollen möglichst gut gelegene Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen.
60	Zirkulationslösung mit Einfahrt bei der bestehenden Bus-Ausfahrt und Ausfahrt in den Kreisel prüfen.	BB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 28

4.4 Velo- und Mofaplätze			
61	Grosse Veloständer vorsehen, damit die Velos Platz haben und nicht umfallen.	MS	Die vorgesehenen Veloabstellanlagen werden mit heute üblichen, normgerechten Systemen ausgestattet. Bei der Auswahl wird darauf geachtet, dass die Velos sicher angeschlossen werden können und genügend Platz für eine komfortable Bedienung sowie das Ein- und Ausparkieren vorhanden ist. Auch unterschiedliche Velotypen sollen dabei soweit möglich berücksichtigt werden.
62	Velounterstände als schönen Holzbau ausführen statt als Blechkisten, da der denkmalgeschützte Holzbau des Güterschuppens entfernt wird.	AG	Die Materialisierung der Veloabstellanlagen soll im Detailprojekt auf die Gestaltung und Materialisierung des Einheitsdachs abgestimmt werden, damit ein möglichst einheitliches Gesamtbild entsteht. Eine Holzkonstruktion wird eher kritisch beurteilt. Sie würde gegenüber einer filigraneren Konstruktion optisch massiver wirken und wäre zudem mit einem höheren Unterhaltsaufwand verbunden. Bei der Materialwahl sollen deshalb neben der gestalterischen Einordnung auch Dauerhaftigkeit, Unterhalt und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.
63	Velo-Abstellplatz bei der Post mitplanen.	AM	Das Anliegen wird im Detailprojekt aufgenommen. Für Velos bei kurzen Aufenthalten sind jedoch nicht zwingend in jedem Bereich eigens ausgeschiedene Abstellflächen erforderlich. Bereits heute stellen beispielsweise Kundinnen und Kunden der Post ihre Velos für kurze Besuche unmittelbar vor der Filiale ab. Solche unkomplizierten Abstellmöglichkeiten sollen auch bei der weiteren Planung berücksichtigt und, wo sinnvoll, ermöglicht werden.
64	Engpass bei den Veloständern vermeiden.	SP	Ein Engpass bei den Veloabstellplätzen ist nicht zu erwarten. Im Projekt ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen vorgesehen. Bei der Detailplanung wird zudem darauf geachtet, dass diese gut zugänglich und zweckmässig angeordnet sind.
65	Veloparkplätze in die Gestaltung integrieren.	CW	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 62
66	Der bestehende Güterschuppen soll erhalten und als Abstellmöglichkeit für Fahrräder genutzt werden.	MH	Der Erhalt des bestehenden Güterschuppens und dessen Nutzung als Veloabstellanlage wurden im Rahmen der Variantenplanung geprüft. Die Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass für einen hindernisfreien und betrieblich zweckmässigen Bushof mit drei voneinander unabhängigen Haltekanten der südwestliche Bereich des Bahnhofareals benötigt wird. Die dort untersuchten Varianten bedingen deshalb den Abbruch des Güterschuppens und der bestehenden WC-Anlage.

67	Beim Post- und Bahnhofgebäude auf dem Platz West sind zwingend einige geordnete Veloabstellplätze (Kurzzeit) anzuordnen. Die Anzahl der Veloabstellplätze auf dem Platz Ost ist zu überprüfen; eine spätere Erweiterung zu Lasten von PW-Parkplätzen wäre denkbar.	HJ	siehe Antworten auf Eingaben Nr. 63 + 64
68	Vor dem Postgebäude fehlen Veloparkplätze; es ist nicht anzunehmen, dass man von den vorgesehenen Veloparkplätzen an der Ostseite des Bahnhofgebäudes zu Fuss zur Post geht.	WB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 63
69	Vor der Post eine Veloparkierung für den Umschlag von Briefen und Paketen einplanen; diese fehlt bereits seit rund 3 Jahren. Den Fahrbereich für Fahrräder auf den Parkplätzen Ost farblich grün als Fahrradzone markieren.	SvA online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 63 Eine farbliche Kennzeichnung des Fahrbereichs für Velos kann dazu beitragen, die Verkehrsführung auf dem Parkplatz Ost besser sichtbar zu machen und Konflikte zwischen Velo- und Autoverkehr zu reduzieren. Ob eine grüne Markierung zweckmässig und mit den geltenden Vorgaben vereinbar ist, wird im Rahmen der Detailplanung geklärt.
70	Kurzzeit-Velo-Abstellplätze für Kundschaft auch vor Post und Migrolino vorsehen. Bei den Velo-Abstellplätzen einzelne abschliessbare Plätze in einem «Käfig» prüfen.	BB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 63 Die vorgesehenen Veloabstellplätze werden so ausgestaltet, dass die Fahrräder sicher an der Anlage angeschlossen werden können. Ob darüber hinaus einzelne besonders gesicherte und abschliessbare Abstellplätze, beispielsweise in Form eines «Velokäfigs», zweckmässig sind, wird im Rahmen der Detailplanung geprüft. Dabei sind insbesondere Bedarf, Platzbedarf, Kosten und Benutzerfreundlichkeit zu berücksichtigen.

4.5 Aufenthaltsbereich			
71	Die Ruhe-/Brunnenzone bei der Einfahrt zu den Parkplätzen muss gleisseitig platziert werden; Entflechtung von Fussgängern und Autos zur Sicherheit der Fussgänger.	AE	Der Kanton hat bereits eine Zufahrt im Bereich der bestehenden Busausfahrt zugunsten der Stadt Bischofszell genehmigt. Eine separate Zufahrt wird geprüft. So könnte auch das Sicherheitsrisiko für Velofahrer oder Fussgänger gemindert werden. Der Aufenthaltsbereich wird auf die Gleisseite umplatziert.
72	Auf dem neuen Bahnhofplatzgelände soll eine grosse Rose in Kunstform die Besucher begrüssen.	AW	Von einer eigentlichen Kunstinstallation in Form einer grossen Rose wird abgesehen. Die Bedeutung Bischofszells als Rosenstadt soll auf dem neu gestalteten Bahnhofplatz jedoch künftig stärker sichtbar und bereits bei der Ankunft wahrnehmbar werden. Dies soll vorzugsweise mit natürlichen Elementen, einer entsprechenden Bepflanzung und dezenten gestalterischen, natürlichen Rosenmotiven erreicht werden.
73	Der Platz darf grösser, einladender und spezieller sein, damit Ankommende einen Wow-Effekt erleben; etwas, das für Bischofszell typisch ist oder Fragen aufwirft.	DR	Der Stadtrat ist der Auffassung, dass bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes einer schlichten, zeitlosen und finanzierbaren Lösung gegenüber einem architektonisch besonders auffälligen «Wurf» der Vorzug zu geben ist. Im Zentrum sollen die Funktionalität, eine hohe Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse der Nutzer stehen. Dies schliesst eine ansprechende Gestaltung keineswegs aus. Der neue Bahnhofplatz soll einladend, hochwertig und als Ankunftsort in Bischofszell erkennbar sein, ohne dabei überladen oder unverhältnismässig aufwendig zu wirken. Ziel ist ein Bahnhofplatz, der funktional, schlicht und dennoch schön gestaltet ist und einen angemessenen Bezug zu Bischofszell schafft.
74	Rauchfreie sowie E-Scooter-/Roller-freie Zonen klar definieren und durchsetzen.	ES	E-Scooter und Roller stellen nach Einschätzung des Stadtrats am Bahnhof derzeit kein relevantes Problem dar. Auf zusätzliche Verbote soll verzichtet werden, solange dafür kein konkreter Bedarf besteht. Das Bahnhofareal rund um das Bahnhofgebäude soll hingegen grundsätzlich rauchfrei bleiben. Da sich die Durchsetzung eines vollständigen Rauchverbots gemäss den Erfahrungen der SBB schwierig gestaltet, soll unter dem Perrondach eine klar bezeichnete und markierte Raucherzone ausgeschieden werden. Dem Anliegen nach einer klaren Regelung der rauchfreien Bereiche wird damit im Detailprojekt entsprochen.

75	Die Relaxzone ist falsch platziert, mitten im Parkplatzverkehr.	Anonym	Der im bisherigen Projekt vorgesehene Aufenthaltsbereich unmittelbar neben der Kreiseleinfahrt wird von verschiedenen Seiten als problematisch beurteilt. Diesem Anliegen wird Rechnung getragen: Der Aufenthaltsbereich soll in Richtung der Gleise verschoben werden. Dadurch wird eine bessere Trennung vom ein- und ausfahrenden Verkehr erreicht. Gleichzeitig können die Kurzzeitparkplätze näher bei den Gebäuden und damit kundenfreundlicher angeordnet werden.
76	Sitzgelegenheit für ältere oder gehbehinderte Personen beim vorderen Fussgängerstreifen Richtung Bahnübergang vorsehen, da diese von der Querung müde sind.	RH	Diesem Anliegen wird mit der vorliegenden Planung bereits Rechnung getragen. Im Bereich des Bahnübergangs sind Sitzgelegenheiten vorgesehen, die insbesondere älteren oder gehbehinderten Personen bei geschlossener Barriere eine Möglichkeit zum Ausruhen während der Wartezeit bieten.
77	Klären, ob Sitzbänke auf dem Grünstreifen entlang der Strasse vorgesehen sind.	AG	Aufgrund der engen Platzverhältnisse können auf dem Grünstreifen entlang der Strasse keine zusätzlichen Sitzbänke vorgesehen werden. Mit der Neugestaltung entstehen jedoch an mehreren anderen Stellen attraktive Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten mit vergleichbarer oder höherer Aufenthaltsqualität – unter anderem bei der Hippschen Wendescheibe am Bahnübergang, unmittelbar beim Bahnhofgebäude, entlang der Gleise sowie im Bereich zwischen Bushof und Post.
78	Genügend Sitzmöglichkeiten vorsehen.	Holzer	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 77
79	Mehr Sicherheit bzw. Aufsicht, weniger herumhängende Personen.	Kinderrat	Das Bahnhofareal wird auch künftig mit Videokameras überwacht. Aufgrund seiner zentralen Lage und der vorhandenen Konsumangebote ist der Bahnhof ein beliebter Treffpunkt für unterschiedliche Personengruppen. Dass sich hier Menschen verschiedener Altersgruppen und sozialer Hintergründe begegnen und aufhalten, gehört zu einem öffentlichen Ort und widerspiegelt auch die gesellschaftliche Vielfalt Bischofszells. Entscheidend ist, dass Sicherheit, Sauberkeit und ein respektvolles Miteinander gewährleistet bleiben.
80	Die Einfahrt zum Kreisel so verschieben, dass der Aufenthaltsbereich für Fussgänger beim Gebäude liegt; damit werden gefährliche Situationen an diesem stark frequentierten Knotenpunkt verhindert. Der Nachteil, dass Autos aus dem Bahnhofplatz eine ganze Kreiselrunde fahren müssen, wird als verkraftbar erachtet (Beispiel Kreisel Rorschach). Bild wurde per Link eingereicht.	MN online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 75

81	Für Gruppen (z. B. Schulreisen) einen Treffpunkt vorsehen, evtl. unter dem Dach mit Sicherheitsabstand zu den Gleisen, allenfalls mit Farbmarkierung am Boden. Auf dem ganzen Platz soll Rauchverbot herrschen, ausgenommen markierte Raucherzonen jeweils 2 Meter neben der Infrastruktur.	SvA online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 74 Unter dem Einheitsdach ist ein klar gekennzeichneter Treffpunkt für Gruppen vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung wird im Detailprojekt festgelegt. Auch die rauchfreien Bereiche und die klar bezeichnete Raucherzone werden im Detailprojekt berücksichtigt. Dem Anliegen wird damit entsprochen.
82	Bettelverbot und keine Ansammlung von Szenen (Rauschmittel); Rauch- und Suchtmittelverbot, Videoüberwachung und Notfallknopf.	LK online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 79
83	Lage des Aufenthaltsbereichs prüfen, mit Verschiebung der Ein-/Ausfahrt Kreisel; damit liessen sich allenfalls Konflikte reduzieren.	BB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 75

4.6 Übrige Ausstattung wie WC und Touristinfo			
84	WC näher am Laden platzieren, unter anderem wegen Betrunkenen.	Fam. S.	Der Standort des WC's wird im Rahmen des Detailprojekts nochmals überprüft.
85	Touristinfo wird als weniger nötig erachtet.	LM	Tourismusinformationen werden weiterhin als wichtiger Bestandteil des Bahnhofplatzes erachtet. Entsprechende Informationsstelen sind notwendig, damit sich Besucherinnen und Besucher bereits bei ihrer Ankunft orientieren und die verschiedenen Angebote Bischofszells einfach finden können. Dazu gehören insbesondere die Museen, die Rosengärten und weitere Sehenswürdigkeiten, aber auch gastronomische Angebote. Der Bahnhof soll damit nicht nur Verkehrsdrehscheibe, sondern auch ein gut funktionierender Ankunfts- und Orientierungspunkt für Gäste sein.
86	Öffentliches WC beim Busparkplatz Obertor prüfen; für Stadtführungen ist es besser, wenn die Gäste vorgängig das WC benützen können. WC-Gebühr wieder einführen und die Bezahlung nicht nur mit Twint und Karte, sondern auch bar ermöglichen.	ES	Auf dem Weg vom Carparkplatz Obertor in die Altstadt steht bei der Kornhalle bereits ein öffentliches WC zur Verfügung. Stadtführerinnen und Stadtführer können ihre Route entsprechend gestalten und den Ausgangspunkt so wählen, dass dieses WC vorgängig genutzt werden kann. Ein zusätzliches öffentliches WC beim Obertor wird deshalb nicht als notwendig erachtet. Das WC am Bahnhof wird künftig kostenpflichtig sein. Das bei den SBB standardisierte Bezahlsystem funktioniert grundsätzlich bargeldlos. Für Personen ohne Karte oder TWINT besteht jedoch die Möglichkeit, am Selecta-Automaten beim Bahnhof gegen Bargeld eine entsprechende elektronische Zutrittskarte zu erwerben. Damit bleibt der Zugang zum WC auch mit Bargeld gewährleistet.
87	Toiletten müssen auch mit Münz bezahlt werden können; ältere Leute haben keine Bankkarte dabei.	RH	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 86
88	Nachts Beleuchtung zum Schutz vorsehen.	Anonym	Der gesamte Bahnhofplatz wird künftig gut und bedarfsgerecht ausgeleuchtet. Dabei gilt der Grundsatz: so viel Licht wie nötig, aber nicht mehr als erforderlich. Eine gezielte und gleichmässige Beleuchtung soll das Sicherheitsempfinden erhöhen, die Orientierung verbessern und gleichzeitig unnötige Lichtemissionen vermeiden.

89	Kein «grusiges» Metall-WC.	Anonym	Die WC-Anlagen an Bahnhöfen unterliegen den entsprechenden Vorgaben und Standards der SBB. Die vorgesehene Ausführung in Chromstahl ist robust, langlebig und hygienisch. Gleichzeitig soll darauf geachtet werden, dass trotz der funktionalen Ausgestaltung eine angenehme Atmosphäre entsteht und kein Eindruck eines «Grusel-WCs» aufkommt. Dazu soll insbesondere auch eine helle und geeignete Beleuchtung beitragen.
90	WC, Migrolino und Selecta sind sehr wichtig. Die Touristinfo könnte allenfalls auch 100-200 m entfernt liegen.	MG	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 85
91	Gute Beleuchtung für die Sicherheit vorsehen.	Holzer	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 88
92	Die Stele/Tafel des Industrie-Lehrpfades (1 von 9 Tafeln) wenn möglich belassen oder unweit versetzen; das Design (2 schwarze Stützen, weisse Tafel 60 x 80 cm) ist für die Wiedererkennung durch die Besucher wichtig.	ChàW	Die Signaletik auf dem gesamten Bahnhofareal soll einheitlich und übersichtlich gestaltet werden. Ziel ist eine klare, intuitiv verständliche Orientierung für Reisende, Besucherinnen und Besucher sowie weitere Nutzerinnen und Nutzer des Areals. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen der Detailplanung festgelegt.
93	Saubere WC-Anlagen. Gute Beleuchtung. Wasserspender vorsehen.	Kinderrat	Saubere und gepflegte WC-Anlagen sind ein wichtiges Anliegen. Das WC am Bahnhof wird kostenpflichtig sein. Damit wird gewährleistet, dass die Anlage täglich gereinigt und entsprechend unterhalten wird. Der gesamte Bahnhofplatz wird gut und bedarfsgerecht ausgeleuchtet – nach dem Grundsatz: so viel Licht wie nötig, aber nicht mehr als erforderlich. Damit sollen das Sicherheitsempfinden und die Orientierung verbessert und gleichzeitig unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Ein öffentlich zugänglicher Wasserspender wird im Aufenthaltsbereich eingeplant.
94	Gute Ausleuchtung des Bahnhofareals.	die Mitte	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 88
95	WC-Zugang auch mit Bargeld ermöglichen.	SP	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 86
96	WC-Anlage gestalterisch besser ins Bahnhofareal integrieren.	CW	Die WC-Anlagen bei einem Bahnhof sind durch die SBB normiert. Ein Chromstahl WC ist sehr hygienisch und sollte stets sauber WC sein. Die Platzierung unter dem Einheitsdach wird im Detail nochmals geprüft.
97	Der Stahlwürfel für die Toilette müsste zentraler zu stehen kommen.	3GB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 84

4.7 Begrünung			
98	Die Durchfahrt bei der Post nicht mit Bäumen behindern; die Zufahrt mit vollgepacktem Auto zur Post muss möglich bleiben.	Anonym	Die Durchfahrt für die Post wird auch künftig gewährleistet. Die konkrete Ausgestaltung und Verkehrsführung ist im Rahmen der Detailplanung mit der Post abzustimmen.
100	Belag nach Möglichkeit unversiegelt ausführen und Wildblumen vorsehen.	DR	Im Sinne des Schwammstadt-Prinzips soll auf dem Bahnhofplatz so wenig Fläche wie möglich versiegelt werden. Wo es die Nutzung zulässt, werden wasserdurchlässige Beläge vorgesehen. So sollen beispielsweise die Parkplätze mit Rasengittersteinen ausgeführt werden. Zusammen mit den vorgesehenen Grünflächen und Bepflanzungen entsteht damit auch ein ökologischer Mehrwert. Verkehrs- und Gehflächen müssen hingegen sicher begeh- und befahrbar sowie winterdiensttauglich ausgestaltet werden. Dort haben die betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen Vorrang.
101	Die Begrünung könnte grosszügiger sein.	MG	Die Stadt Bischofszell ist bestrebt, auf dem Bahnhofplatz möglichst viele Flächen sickerfähig auszugestalten und zu begrünen. Wo es die betrieblichen und verkehrstechnischen Anforderungen zulassen, werden Grünflächen und Bepflanzungen vorgesehen. Gegenüber dem heutigen, stark versiegelten Bahnhofplatz wird der Anteil an Grünflächen deutlich erhöht. Damit wird nicht nur die Aufenthaltsqualität verbessert, sondern auch ein ökologischer und klimatischer Mehrwert geschaffen.
103	Die Bäume an der Poststrasse sollen bestehen bleiben; alte Bäume sind ökologisch wertvoller als neu gepflanzte.	ChàW	Der ökologische Wert bestehender, älterer Bäume ist unbestritten. Ein Erhalt der heutigen Bäume während der umfangreichen Bauarbeiten würde jedoch besondere Schutzmassnahmen und erhebliche Anpassungen bei der Bauausführung erfordern und dadurch zu beträchtlichen Mehrkosten führen. Deshalb ist vorgesehen, die Begrünung mit geeigneten Neupflanzungen sicherzustellen und damit langfristig wieder einen hochwertigen Baumbestand zu schaffen.
104	Eine visuelle Asphaltwüste beim Bushof vermeiden, z.B. durch Verbundsteine statt durchgängiger Asphaltierung.	AM	siehe Antworten auf Eingaben Nr. 100 + 101
106	Hellen Asphalt bzw. hellen Belag verwenden.	die Mitte	Der Einsatz eines hellen Asphalts bzw. eines helleren Belags wird im Rahmen der Detailplanung geprüft. Dabei werden neben der gestalterischen Wirkung insbesondere auch Aspekte wie Aufheizung, Dauerhaftigkeit, Unterhalt und Kosten berücksichtigt.

107	Beim Trottoir bzw. Einstiegsperron gegen Westen ist eine Baumreihe zur Ergänzung der vorhandenen losen Baumreihe zu prüfen.	HJ	Die Ergänzung der bestehenden lockeren Baumreihe im Bereich des Trottoirs bzw. Einstiegsperrons gegen Westen wird im Rahmen der Detailplanung geprüft. Dabei werden insbesondere die Platzverhältnisse sowie die betrieblichen und sicherheitstechnischen Anforderungen berücksichtigt.
109	Das Grünraumkonzept soll ergänzt werden.	ES online	Das Grünraumkonzept wird im Rahmen der Detailplanung weiter konkretisiert und ergänzt. Die Stadt Bischofszell ist bestrebt, möglichst viele Flächen sickerfähig auszubilden und zu begrünen. Damit sollen die Aufenthaltsqualität verbessert, die Versiegelung reduziert und gleichzeitig ein ökologischer und klimatischer Mehrwert geschaffen werden.
110	Die Interessenlinie zur Bahn kann allenfalls als biodiverse Fläche vorgesehen werden.	SvA online	Die Fusswegverbindung vom Bahnübergang beim Restaurant Eisenbahn bis zum Bahnhofgebäude verläuft entlang dieser Interessenlinie. Nach heutiger Einschätzung sind die Platzverhältnisse deshalb zu knapp, um zusätzlich eine biodiverse Fläche von ausreichender Qualität zu schaffen. Im Rahmen der Detailplanung wird dennoch geprüft, ob sich zumindest abschnittsweise Möglichkeiten für eine naturnahe und ökologisch wertvolle Gestaltung ergeben.
112	Beim Busbahnhof die 3 Bäume an der Strasse weglassen; beim Parkplatz auf der anderen Seite hat es sehr viel Grünfläche, weshalb auf diese 3 Bäume verzichtet werden kann.	MM online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 59
113	Weitere Begrünung bei den Bushaltestellen nochmals prüfen (Überhitzung). Das gepflästerte Plätzchen vor der Alten Post in die Gestaltung miteinbeziehen und begrünen. Allenfalls auch die Alleen Hechtplatz und Bahnhofstrasse in die Grünraumgestaltung miteinbeziehen (bestehende standortfremde Zierbäume).	BB online	Eine zusätzliche Begrünung im Bereich der Bushaltekanten wird im Detailprojekt nochmals geprüft. Dabei soll insbesondere der sommerlichen Überhitzung und einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität Rechnung getragen werden. Der Hechtplatz, die Alleen entlang der Bahnhofstrasse sowie der Platz vor der Alten Post befinden sich ausserhalb des Projektperimeters. Eine Umgestaltung oder zusätzliche Begrünung dieser Bereiche ist deshalb nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.

4.8 Kosten			
114	Das Projekt ist zu teuer.	SM	Die Kosten sind ein wichtiger Aspekt des Projekts, können jedoch nicht isoliert betrachtet werden. Rein finanzielle Argumente sind stets gegenüber dem langfristigen Nutzen und weiteren öffentlichen Interessen abzuwägen. Einen konkreten Gegenwert schaffen beispielsweise die höhere Verkehrssicherheit, die hindernisfreie Nutzung, der bessere Umstieg zwischen Bahn und Bus, der Witterungsschutz, eine höhere Aufenthaltsqualität, die Aufwertung des Bahnhofareals sowie ökologische Verbesserungen durch Begrünung und weniger versiegelte Flächen. Hinzu kommt, dass der neu gestaltete Bahnhofplatz in dieser Form über mehrere Jahrzehnte genutzt werden kann. Die Investition ist deshalb über einen langen Zeitraum zu betrachten. Ziel ist nicht die günstigste Lösung, sondern eine wirtschaftliche, langlebige und zweckmässige Lösung mit einem angemessenen Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen.
115	Dach mit Solaranlage ist zu teuer. Reinigung und Unterhalt der Solaranlage klären. Die Kosten dürfen nicht überschritten werden.	DS	Die Ausführung des Daches mit einer Photovoltaikanlage wird im Rahmen der Detailplanung nochmals hinsichtlich Kosten und Nutzen geprüft. Dabei sind neben den Investitionskosten auch die langfristigen Erträge sowie die Kosten für Reinigung, Wartung und Unterhalt zu berücksichtigen.
116	Das Projekt könnte viel billiger und einfacher gemacht werden.	Anonym	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 114
117	Kosten-Nutzen-Verhältnis der Photovoltaikanlage und der Überdachung prüfen.	die Mitte	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 115
118	Durch den Erhalt und die Nutzung des Güterschuppens für Fahrräder können Kosten eingespart werden.	MH	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 66

119	Ein Bahnhofplatz West nur für die Busse ist purer Luxus. Die Kosten dieses «Jahrhundertbauwerks» müssen die Bischofszeller bezahlen; es wird bezweifelt, dass das Projekt in dieser Form angenommen wird.	HJ	Der Bahnhofplatz West ist nicht als «Luxuslösung» konzipiert, sondern dient in erster Linie dazu, den Busverkehr sicher und funktional abzuwickeln und die verschiedenen Verkehrsarten besser voneinander zu trennen. Die sehr rege genutzte Mitwirkung hat insgesamt eine hohe Zustimmung zum Projekt gezeigt. Für den Stadtrat ist dies ein wichtiges Zeichen, dass die wesentlichen Bedürfnisse der Bevölkerung mit der vorliegenden Planung aufgenommen werden konnten. Gleichzeitig haben die zahlreichen Rückmeldungen wertvolle Hinweise für die weitere Bearbeitung geliefert. Einzelheiten sind deshalb im Detailprojekt noch zu prüfen, zu optimieren und gegebenenfalls anzupassen. Auch die Kosten sind in Relation zu vergleichbaren Infrastrukturprojekten zu betrachten. Vergleichbare Bahnhof- und Bushofprojekte in der Ostschweiz weisen teilweise deutlich höhere Investitionskosten auf. Aufgrund der bisherigen Rückmeldungen ist der Stadtrat zuversichtlich, dass das Projekt auf einer tragfähigen Grundlage weiterentwickelt werden kann.
120	Das Projekt Überdachung ist zu teuer, um es dem Stimmbürger zu verkaufen. Stattdessen eine Rentabilitätsrechnung für die PV-Anlage erstellen, die den Ertrag über 10 bis 20 Jahre aufzeigt; allenfalls ein 5- oder 10-Jahres-Abnahmevertrag mit einem Stromgrossbezüger (z. B. Biedermann) für den überschüssigen Tagesstrom, womit auch keine teure Batterielösung nötig wäre.	HM online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 23 Das durchgehende Dach übernimmt weit mehr als den reinen Witterungsschutz. Es verbindet die verschiedenen Funktionen des Bahnhofplatzes zu einer gestalterischen und funktionalen Einheit und schafft einen klar strukturierten, zusammenhängenden Ankunfts- und Umsteigebereich. Unter dem Dach finden das WC, wind- und regengeschützte Wartebereiche, Sitzgelegenheiten, eine definierte Raucherzone, Ticketautomaten sowie Fahrgastinformationsanzeigen ihren Platz. Gleichzeitig ermöglicht die Überdachung geschützte Verbindungen zwischen den verschiedenen Bereichen des Bahnhofareals. Damit erfüllt das Dach zahlreiche betriebliche Anforderungen, erhöht den Komfort für die Reisenden und bildet einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtkonzepts.
121	Umbau nur, wenn wirklich eine Mehrnutzung entsteht und er nötig ist. Nur minimale Umbauten, das Projekt ist viel zu aufwendig und teuer.	JH online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 114

122	Die Kosten von ca. 5-6 Mio. sind zu hoch; vor allem die 2.8 Mio. für den Parkplatz und die 1.8 Mio. für den Bushof können nicht nachvollzogen werden.	FDP online	Die Kostenschätzung wurde durch ausgewiesene Fachbüros auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes erarbeitet. Die ausgewiesenen Beträge für Parkplatz und Bushof umfassen dabei nicht nur die unmittelbar sichtbaren Anlagen, sondern sämtliche für deren Erstellung notwendigen Bau- und Infrastrukturarbeiten. Im Rahmen der Detailplanung werden die Kosten weiter konkretisiert und die einzelnen Positionen auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft. Ziel bleibt eine funktionale, langlebige und wirtschaftlich vertretbare Lösung.
123	Ein bescheideneres Projekt würde sich besser einfügen, nicht dominieren und Kosten sparen.	3GB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 114

4.9 Weitere Eingaben			
124	Fussgänger-Unterführung bzw. -übergang vorsehen.	Anonym	Die Erstellung einer Fussgängerunter- bzw. -überführung wurde geprüft. Eine Unterführung würde Kosten von rund 4,5 Mio. Franken verursachen und wird deshalb im Rahmen des vorliegenden Projekts als finanziell nicht vertretbar beurteilt. Eine Überführung wäre aus gestalterischer Sicht problematisch und müsste für eine hindernisfreie Nutzung zusätzlich mit zwei Liften ausgestattet werden. Damit eine Unterführung zu einem späteren Zeitpunkt dennoch realisiert werden könnte, wird der dafür erforderliche Raum in der Planung freigehalten.
125	Fussgängerstreifen beim Polizeiposten vorsehen.	UK	Die Anordnung eines Fussgängerstreifens im Bereich des Polizeipostens wurde bereits im Zusammenhang mit der Sanierung der Poststrasse geprüft. Die heutige Gestaltung und Fussgängerführung basiert auf den damaligen verkehrstechnischen Abklärungen durch den Strasseneigner, den Kanton Thurgau.
126	Auf die Fussgängersituation bei der Post achten.	SM	Die Fussgängersituation im Bereich der Post wird in der Planung besonders berücksichtigt. Das durchgehende Einheitsdach verbindet die drei Bereiche Parkplatz, Bahnhofgebäude und Bushof und schafft damit eine klare und geschützte Fusswegverbindung. Davon profitieren insbesondere auch Personen, die vom Bahnhof oder Parkplatz zur Post gelangen möchten. Die konsequentere Entflechtung von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr trägt zusätzlich dazu bei, die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem gesamten Bahnhofareal zu erhöhen.
127	Für Taxis und Behindertenfahrzeuge das ganze Areal befahrbar machen bzw. erlauben.	MB	Dem Anliegen wird entsprochen. Den örtlichen Taxiunternehmen sowie Behindertenfahrdiensten soll ermöglicht werden, den Bushof für das unmittelbare Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zu befahren. Dadurch können mobilitätseingeschränkte Personen möglichst nahe an Bahn und Bus gebracht bzw. abgeholt werden. Gleichzeitig werden die Kurzzeitparkplätze auf dem östlichen Parkplatz entlastet.
128	Klären, ob an eine zukünftige Passerelle gedacht wurde.	AG	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 124
129	SBB-Unterführung zur Schützengütlistrasse prüfen.	SP	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 124

130	Der Bahnersatz benötigt am geplanten Standort zu viel Platz, weshalb die Kante ins Obertor verschoben werden soll. Der Ortsbus soll hoffentlich in Kürze eingestellt werden. Die Anlieferung des Denner erfolgt ebenfalls über die Laubegg. Zusätzlich wurde eine eigene Variante gezeichnet.	MH	Der Bahnersatzbus benötigt keine zusätzliche eigene Haltekante, sondern teilt sich bei Bedarf eine der drei vorgesehenen Haltekanten mit einer regulären Buslinie. Das Obertor ist als Halteort für den Bahnersatzverkehr ungeeignet, da es nur bedingt nahe beim übrigen ÖV-Angebot liegt und damit insbesondere das Umsteigen zwischen Bahn und Bus erschwert würde. Auch künftig ist von einem entsprechenden Halte- und Einsteigebedarf für die bestehenden Busverbindungen auszugehen. Denkbar ist, dass die heutige Verbindung Richtung St. Pelagiberg dereinst durch ein On-Demand-Angebot ergänzt oder weiterentwickelt wird, das auch Schweizersholz, Halden und Hohentannen erschliesst. Die Stadt würde eine solche Entwicklung begrüssen, zumal Schweizersholz und Halden heute über kein ÖV-Angebot verfügen. Ein On-Demand-Angebot benötigt ebenfalls eine geeignete Haltekante am Bahnhof. Da solche Fahrzeuge nicht nach einem festen Fahrplan, sondern nach Bedarf verkehren, muss eine Haltekante flexibel angefahren werden können. Die vorgesehenen drei Haltekanten schaffen dafür die notwendige betriebliche Flexibilität.

131	Hält im Grundsatz an seinem Vorschlag (Eingabe) vom 27. Mai 2025 zum «Busbahnhof Bischofszell Stadt» fest. Die Stadt soll sich mit allen Mitteln für den Erhalt einer funktionierenden Poststelle einsetzen; eine «Post-Notlösung in irgendeinem Laden» taugt nicht und wäre das Ende der Poststelle in Bischofszell. Für die Anlieferung Migrolino/Arztpraxis fehlt im Projekt ein tauglicher Vorschlag, da der LKW die Durchfahrt auch für die Busse versperrt; zu prüfen ist eine Lösung mit einer Ersatzbuskante auf der Ostseite kombiniert mit dem erhöhten Platz am Gebäude oder eine Lösung auf dem Platz Ost. Die Ein- und Ausfahrt für die grossen LKW muss gelöst sein, sonst stehen diese quer auf der Poststrasse. Die Fussgängerführung (Trottoir) ist mit dem Einstiegsperron des Busses Richtung Westen zu kombinieren.	HJ	Die Post hat der Stadt anlässlich eines Besuchs im Rathaus im September 2026 mitgeteilt, dass sie in Bischofszell weiterhin eine Filiale in Bahnhofsnähe betreiben wird. Der Fortbestand einer Postfiliale ist damit nicht infrage gestellt. Veränderungen sind allenfalls im Bereich der Zustellung vorgesehen. Darüber will die Post die Bischofszeller Bevölkerung zu gegebener Zeit selbst informieren. Die im Projekt vorgesehene Lösung für die Anlieferung der Mieter des Bahnhofgebäudes wurde mit diesen besprochen und wird von ihnen begrüsst. Die konkrete Ausgestaltung der Zu- und Wegfahrt für Lieferfahrzeuge wird im Detailprojekt weiter optimiert. Eine zusätzliche Ersatzbuskante auf der Ostseite wird nicht weiterverfolgt. Sie würde zusätzliche bauliche Massnahmen erfordern, das Projekt verteuern und weitere Parkplätze beanspruchen. Der Bahnersatzverkehr kann bei Bedarf eine der drei Haltekanten des neuen Bushofs nutzen. Die Fussgängerführung und deren Abstimmung mit dem Einstiegsperron Richtung Westen werden im Detailprojekt entsprechend den geltenden Sicherheits- und Hindernisfreiheitsanforderungen konkretisiert.
132	Ein Richtprojekt für eine Bahnunterführung Schützengütli soll geprüft werden.	ES online	Ein Richtprojekt für eine mögliche Bahnunterführung im Bereich Schützengütli wurde bereits geprüft. Damit eine solche Verbindung zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden könnte, wird der dafür notwendige Perimeter in der aktuellen Planung berücksichtigt.
133	Ein Leitungspfosten der Bahn ragt ostseitig weit in den geplanten Fussweg hinein; es ist zu klären, ob die SBB hier einen Ersatz plant.	SvA online	Die Problematik des Leitungspfostens ist bekannt. Seitens der SBB ist in den nächsten Jahren kein Ersatz vorgesehen. Eine Verschiebung müsste deshalb vollständig durch die Stadt Bischofszell finanziert werden und wäre mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden. Der bestehende Leitungspfosten ist daher als Sachzwang in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Fusswegführung wird im Detailprojekt entsprechend darauf abgestimmt.
134	Es ist sehr schade, dass der Güterschuppen nicht in die Gestaltung miteinbezogen wird.	3GB online	siehe Antwort auf Eingabe Nr. 66