



Strassen, Plätze, Brücken: Allgemeines

Aufwertung und Neugestaltung Bahnhofplatz, Ausarbeitung des Vorprojektes

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Ausarbeitung des Vorprojektes für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes im Kostenbetrage von CHF 1'975'000 wird gutgeheissen und dafür ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
 2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziff. 1 nach Art. 8 Ziff. 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.
-

1 Ausgangslage

1.1 Bedeutung und Problemstellung

Der St.Galler Bahnhofplatz ist im Laufe des 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts entstanden. Die damalige Platzanlage ist zu einem grossen Teil noch heute vorhanden. Die Charakteristik und die Dimensionen des Platzes und der umliegenden Bauten sind geprägt von der wirtschaftlichen Bedeutung des Eisenbahnverkehrs, früher insbesondere auch von der Textilindustrie. Um den Bahnhofplatz entstand ein Geschäftszentrum als Ergänzung des historischen Zentrums in der Altstadt. In neuerer Zeit hat sich dieses Zentrum „Innenstadt West“ in Richtung Kreuzbleiche / Autobahnanschluss sowohl diesseits wie jenseits der Bahngleise weiterentwickelt. Der St.Galler Bahnhofplatz ist so nach wie vor - bezüglich der Perspektiven im Gebiet Bahnhof Nord-West sogar verstärkt - im wirtschaftlichen und verkehrlichen Kern der Stadt situiert.

Der Bahnhofplatz St.Gallen ist so für die Stadt St.Gallen unter verschiedenen Aspekten von herausragender Bedeutung:



- Als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, und zwar sowohl für den Nah-, Regional- wie auch Fernverkehr.
- Als Mittelpunkt für den Langsamverkehr im Zentrum - zu Fuss oder mit dem Velo sowohl als Umsteige- wie auch als Aufenthalts- oder Begegnungsort.
- Als Ziel- oder Quellort für den motorisierten Verkehr, insbesondere in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Als erste „Visitenkarte“ der Stadt für ankommende Besucherinnen und Besucher.
- Als städtebaulicher und wirtschaftlicher Kristallisationspunkt der „Innenstadt West“ .
- Als historischer Zeuge der Stickereiblüte mit zahlreichen Bauten aus jener Zeit.

Der Bahnhofplatz hat sein heutiges Gesicht im Wesentlichen durch die letzte Neugestaltung nach dem Abbruch des alten Rathauses 1977/78 erhalten. Seither blieben der Platz und insbesondere die Organisation des öffentlichen Verkehrs im Grundsatz unverändert. Eine umfassende Sanierung, Aufwertung und Neuorganisation ist nun dringend, sowohl für eine deutlich bessere und attraktivere Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wie auch im Hinblick auf verschiedene nutzungsmässige und gestalterische Anpassungen und Verbesserungen. Der Platz muss einladender, freundlicher, sicherer und offener werden.

1.2 Verkehrskonzept

Das verkehrliche Konzept für den neuen Bahnhofplatz ist klar definiert: Der südliche - alte - Bahnhofplatz soll Zentrum des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs werden, der nördliche - neue - Platz beim Fachhochschulzentrum soll vor allem den motorisierten Individualverkehr aufnehmen. Künftig werden die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs und diejenigen zu Fuss oder mit dem Velo den Bahnhof mit den Perrons von der Südseite her, die Fahrgäste mit dem Auto von der Nordseite her erreichen. Nur mit dieser grundsätzlichen Trennung kann auf der Südseite, also auf dem heutigen Bahnhofplatz, der nötige Raum geschaffen werden, um eine optimale Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr anbieten zu können.

Mit der Fertigstellung des Fachhochschulzentrums entsteht auf der Nordseite des Bahnhofes eine Tiefgarage mit Langzeitparkplätzen, Kurzzeitplätzen und einer unterirdischen Vorfahrt direkt zur Unterführung. Damit wird an verkehrsgünstiger Lage nahe der Autobahnzufahrt eine gegenüber heute wesentlich bessere Situation für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Auf der Südseite des Bahnhofes kann nach wie vor ergänzend zum Bahnhof zugefahren werden, es entstehen neue Parkplätze beim heutigen Nebenbahnhof. Die Parkplätze direkt vor dem Bahnhofgebäude werden aufgehoben; diese Aufhebungen sind auch im „St.Galler Parkplatzkonsens“ festgelegt. Die Plätze werden mit der Tiefgarage beim Fachhochschulzentrum und mit dem Nebenbahnhofparkplatz mehr als kompensiert.



Die weitgehende Befreiung vom Individualverkehr schafft Raum für den öffentlichen Verkehr auf dem heutigen Bahnhofplatz. So kann nun das neue Haltestellenkonzept mit der reduzierten Anzahl Haltestellen im Durchflussverkehr für Busse und Postautos und der entsprechenden Fahrgastinformation realisiert werden. Die Konzentration der Haltestellen bringt für den Fahrgast kürzere Wege und eine wesentlich bessere Übersicht. Die Abstimmung zwischen dem Nahverkehr und dem regionalen und überregionalen Zugverkehr wird deutlich verbessert.

1.3 Vorarbeiten

Der Stadtrat unterbreitete Ende 2004 dem (damaligen) Grossen Gemeinderat einen umfassenden Bericht (Postulatsbericht) über die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Im Bericht wurden ausführlich die komplexen Verhältnisse und Probleme mit dem Bahnhofplatz dargestellt und dokumentiert. Besonders dargelegt und kommentiert wurden der städtebauliche und bauliche Rahmen, die verkehrstechnische und verkehrsplanerische Situation, die heutigen Verhältnisse und Forderungen aus der Sicht der Nutzungen, die städtebaulichen Aspekte und Leitlinien für die räumliche Entwicklung sowie die grundsätzlichen Ziele und Voraussetzungen für Verbesserungen. Aus der detaillierten Auslegeordnung ergaben sich die möglichen beziehungsweise wünschbaren Handlungsfelder für die verschiedenen verkehrlichen Akteure und die wichtigsten Infrastrukturen auf dem Bahnhofplatz. Der Stadtrat schlug vor, in zwei Schritten vorzugehen. In einem ersten und vordringlichen Schritt sollte ein definitives und detailliertes Betriebskonzept für den Busverkehr auf Grund der im Bericht erwähnten Überlegungen und Randbedingungen verfasst und dann in einem zweiten Schritt auf dieser Basis ein geeignetes Wettbewerbsverfahren für die Platzgestaltung durchgeführt werden.

Für die Festlegung der technischen und räumlichen Anforderungen auf dem Bahnhofplatz der Zukunft waren aus verkehrlicher Sicht unter anderem das künftige Angebot des öffentlichen Verkehrs, die Zu- und Wegfahrtrouten für den privaten und öffentlichen Verkehr, die Grössen des Fahrzeugparkes der öffentlichen Verkehrsmittel, die spezifischen Haltestellenanforderungen sowie die Anlieferungs- und Parkierungsbedürfnisse zu überprüfen. Das detaillierte Betriebskonzept für den Busverkehr wurde unter Berücksichtigung eines künftigen, verdichteten Angebots im Durchflusssystem (in der Regel mit Durchmesserlinien) ermittelt. Dazu waren eine Überarbeitung des städtischen und regionalen Liniennetzes und die Prüfung von betrieblichen Optimierungsmöglichkeiten erforderlich. Das ausgearbeitete Verkehrskonzept für den Bahnhofplatz wurde als verbindliche Grundlage für das anschliessende Wettbewerbsverfahren erklärt.

Am 13. Februar 2007 nahm das Stadtparlament die Ausführungen zur Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit dem dargestellten Verkehrskonzept, den Rahmenbedin-



gungen und dem Gestaltungswettbewerb zur Kenntnis und erteilt für die Durchführung des Gestaltungswettbewerbes sowie die ergänzenden Planungsarbeiten einen Verpflichtungskredit von CHF 430'000.

2 Wettbewerb für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes

2.1 Wettbewerbsverfahren

Der Stadtrat stimmte am 10. Juni 2008 dem Wettbewerbsprogramm für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu. Das Gestaltungsprojekt für diesen grossen und zusammenhängenden öffentlichen Raum erforderte zwingend ein offenes Wettbewerbsverfahren. Es wurde ein offener einstufiger Projektwettbewerb entsprechend den Vorgaben der SIA-Normen durchgeführt. Zur Prämierung von mindestens fünf Projekten stand dem Preisgericht die Gesamtsumme von CHF 125'000 zur Verfügung. Der Wettbewerb wurde für Fachpersonen aus den Bereichen Architektur, Städtebau und Landschaftsarchitektur ausgeschrieben. Die Teams waren verpflichtet, Spezialisten aus dem Bereich Verkehrsplanung beizuziehen. Der oder die Gewinner des Wettbewerbes haben neben der Auszahlung des von der Jury festgelegten Preisgeldes Anspruch auf einen Auftrag für den Grossteil der im Rahmen der Ausführung notwendigen Planerleistungen.

Die Wettbewerbsaufgabe bestand darin, den Bahnhofplatz auf der Basis des gegebenen Betriebs- und Nutzungskonzeptes mit seinen vielfältigen Funktionen, seinen Beziehungen zum städtischen Umfeld und seinen unterschiedlichen geschichtlichen Entwicklungen neu zu gestalten. Das Bearbeitungsgebiet umfasste alle entscheidungsrelevanten räumlichen Übergänge auf dem Bahnhofplatz selber sowie den angrenzenden Strassenzügen und Platzbereichen. Einbezogen wurden auch die bestehenden Bahnhof-Infrastrukturen - noch ohne Rücksicht darauf, wie weit die SBB später zu entsprechenden baulichen Anpassungen und Mitfinanzierungen bereit sein würden.

Das Preisgericht setzte sich aus fünf externen Fachpreisrichterinnen und -richtern, zwei Mitgliedern des Stadtrates, Vertretern des öffentlichen Verkehrs, der SBB und der Anstösser sowie einer Delegation der betroffenen Dienststellen der Stadtverwaltung zusammen. In der Jury nahm auch eine Vertreterin des nationalen Gleichstellungsprojektes „Lares“, das besonders die Gender-Aspekte im öffentlichen Raum thematisiert, Einsitz. Innerhalb der gesetzten Frist hatten 14 Planergemeinschaften ihr Konzept eingereicht. Im Rahmen des Beurteilungsprozesses wurden die Projekte diskutiert, beurteilt und schliesslich deren Rangfolge bestimmt. Im ersten Rundgang sind vier und im zweiten fünf Projekte ausgeschieden, so dass schliesslich fünf Vorschläge rangiert werden konnten. Das Preisgericht empfahl dem Stadtrat einstimmig, die Verfasserin/den Verfasser des erstrangierten Projektes Nr.11 „Aka-



ri“ mit der Weiterbearbeitung und Ausführung des Vorschlages im Sinne des Wettbewerbsprogramms zu beauftragen (Beilagen 1 und 2).

2.2 Siegerprojekt

Das Projekt setzt mit einer als Glaskörper gestalteten Empfangshalle zwischen Rathaus und Bahnhofgebäude ein deutliches städtebauliches Zeichen. Die Antwort auf dem Platz gibt eine zurückhaltende, dafür stimmungsvolle Gestaltung. Mit einem Wasserbecken und locker gesetzten, leicht wirkenden Bäumen schaffen die Verfasser einen Ort des Verweilens. Durch eine kompakte Anordnung der Haltestellen und eine klare Organisation der Fussgängerströme gelingt dem Team auch im Bereich Verkehr eine gute und realisierbare Lösung der komplexen Aufgabe.

Am 15. April 2009 nahm der Stadtrat vom Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens Kenntnis und beschloss, das Planerteam des Siegerprojektes „Akari“, bestehend aus der Bürogemeinschaft Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich / giuliani.hönger, Zürich und dem Ingenieurbüro für Verkehrsplanung birchler und wiki, Zürich, unter Berücksichtigung der im Bericht des Preisgerichts festgehaltenen Hinweise mit der Weiterbearbeitung der Planung für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu beauftragen.

2.3 Weiterbearbeitung des Siegerprojektes

Für die Weiterbearbeitung machte das Preisgericht in seinem Bericht ergänzend zu den Hinweisen im Projektbeschrieb auf einige wichtige Punkte speziell aufmerksam, die bei der weiteren Bearbeitung beachtet werden müssen. Insbesondere sind an die Architektur der vorgeschlagenen Empfangshalle und ihre Einfügung zwischen die beiden Nachbargebäude Bahnhof und Rathaus höchste Anforderungen zu stellen. Im Weiteren sind die Grösse und Länge der Wartehallen bei den Bushaltestellen zu überarbeiten.

Auch in der Öffentlichkeit wurde das Wettbewerbsergebnis nach der Vernissage und der Medienorientierung eingehend beurteilt und kommentiert. Die Erwartungen der Bevölkerung an den neuen Bahnhofplatz sind – berechtigterweise – sehr hoch. Kernpunkte der Diskussionen waren dabei einerseits die städtebauliche Position und die vorgeschlagene gestalterische Ausbildung der Empfangshalle und ihre Integration in die bestehende Gebäudereihe und andererseits die Rathausunterführung.

In einem ersten Schritt musste mit dem siegreichen Projektteam das Vorgehen für die weitere Bearbeitung vereinbart werden. Zuerst waren die Projektorganisation, der Arbeitsablauf, der Planungsumfang, der Planungsinhalt und die Teilprojekte sowie das zweckmässige Zeitprogramm zu diskutieren und festzulegen. Eine besonders wichtige Frage war dabei die Rolle der SBB und ihres möglichen Engagements für Anpassungen und Ausbauten der



Bahnhofanlagen. Auch die Zusammenarbeit mit den einzubeziehenden städtischen und kantonalen Stellen und die Zuständigkeiten mussten geklärt werden. Im Weiteren zeigte es sich, dass für die bereinigte Beschreibung der Projektierungsaufgabe, die Ermittlung der Projektierungskosten und die Abschätzung der Baukostengrößen noch vertiefte Vorstudien nötig waren. Der Stadtrat genehmigte dafür am 7. September 2009 einen Verpflichtungskredit von CHF 124'000. Die Vorstudien umfassten die Untersuchung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Randbedingungen und der diesbezüglichen Optimierungsmöglichkeiten, das Verfassen eines geologischen Lageberichtes auf der Basis von einigen Sondierbohrungen, die Durchführung von vermessungstechnischen Aufnahmen sowie die Grundlagenbearbeitung für den Projektauftrag, die Projektierungskosten und die Baukostenschätzung. Diese Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen.

3 Behördendelegation Stadt / SBB

Der Bahnhofplatz und der Bahnhof müssen aus der Sicht des Städtebaus, der Gestaltung und der Nutzung als Ganzes betrachtet und behandelt werden. Die öffentlichen Räume und die Nutzungsfunktionen durchdringen die dem Rathaus und dem Bahnhofgebäude vorgelagerte Vorplätze, das Bahnhofgebäude selber, die Fussgängerunterführungen und die Perronanlagen. Der Projektperimeter für den attraktiveren und neu gestalteten Bahnhofplatz berücksichtigt daher insbesondere auch die gesamte Bahnhofanlage. Entsprechende Vorstellungen für Verbesserungen und Veränderungen der Bahnhofzugänge, der Vorplätze, des Bahnhofgebäudes und der Unterführungen wurden bereits im Rahmen der Wettbewerbsbearbeitung formuliert und waren auch im verkehrlichen Grundkonzept berücksichtigt.

Eigentümerin der betroffenen Gebäulichkeiten und Anlageteile sind die SBB, die von Beginn weg in das Wettbewerbsverfahren integriert wurden. Für die Zusammenarbeit mit den SBB wurde eine Behördendelegation zwischen Stadt und SBB gebildet. Im Rahmen von zwei Grundsatzbesprechungen wurden die Vorstellungen und Möglichkeiten für attraktive Ausbauten und gestalterische Verbesserungen an der Bahnhofinfrastruktur und deren Finanzierbarkeit sowie das Vorgehen besprochen und in einer Kerngruppe die Details der Zusammenarbeit festgelegt. Die SBB sind demnach nicht nur bereit, im Rahmen einer geeigneten Projektorganisation an der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und insbesondere der Erstellung der neuen Ankunftshalle mitzuwirken, sondern bieten auch Hand für grosszügige Umbauten der Bahnhofanlage. So soll die Rathausunterführung (Personenunterführung östlich des Bahnhofgebäudes, PU Ost) erneuert und attraktiver ausgebaut werden. Aber auch das Erdgeschoss des Bahnhofgebäudes mit der Bahnhofhalle und den Bahnschaltern, den Restaurants und den Läden soll neu konzipiert und möglicherweise umgestaltet werden. Die SBB sind auch bereit, für die Bahnhofunterführung (Personenunterführung westlich des Bahnhofgebäudes, PU West) die Entscheidungsunterlagen für eine bauliche Erneuerung



untersuchen zu lassen. Bei beiden Unterführungen, die gestalterisch ungenügende Verhältnisse aufweisen und die auch nicht mehr den Normen entsprechen, ist geplant, die Breiten- und Höhenmasse zu verbessern, die Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit optimal zu berücksichtigen, die Attraktivität für die Nutzenden zu verbessern und die Zugänge zu den Perrons auszubauen. Im Zusammenhang mit der Erstellung des vierten Perrons, der für den Ausbau des S-Bahn-Angebotes unbedingt nötig ist und der bereits Ende 2013 in Betrieb genommen werden muss, ist eine Anpassung der PU Ost mindestens als provisorische Zwischenlösung ohnehin zwingend und daher auch zeitlich ein dringlicher Rahmen gesetzt. Die SBB haben zugesagt, die die Bahn betreffenden Teilprojekte des Gesamtprojektes mit ihren Fachleuten zu führen und die entsprechenden Anteile an den Kosten der Vorprojektierung zu übernehmen.

4 Vorprojektierung

4.1 Aufgabe und Vorgehen

Auf der Basis der Vorgaben aus dem Wettbewerbsverfahren ist nun vorgesehen, ein Vorprojekt auszuarbeiten. Die entsprechende Projektierungsaufgabe umfasst nach einem vorausgegangenem Variantenstudium die Ausarbeitung der optimalen Lösung für die einzelnen Gestaltungs- und Bauelemente im definierten Projektierungsgebiet. Zur Aufgabe gehört die Ermittlung der entsprechenden Kosten für die Realisierung und der technischen Anforderungen und Randbedingungen inklusive das Bauprogramm. Der Kostenvoranschlag soll dabei für die massgebenden Bauteile eine gegenüber den Standards für ein Vorprojekt erhöhte Genauigkeit aufweisen. Die Kostengenauigkeit muss entsprechend insgesamt plus/minus 15 % erreichen. Das Vorprojekt dient als Entscheidungsgrundlage für die Festlegung des endgültigen Gesamtprojektes und der einzelnen Projektbestandteile (Teilprojekte und Module) sowie der entsprechenden Kostenaufteilung und Finanzierung.

Die Vorprojektierungsarbeiten sind bis zum Frühsommer nächsten Jahres abzuschliessen. Für einzelne Bauteile, für die ein Baubewilligungsverfahren oder bahninterne Genehmigungsverfahren notwendig ist, ist es zweckmässig, bereits anschliessend daran die Unterlagen auf den dafür notwendigen Stand zu bearbeiten. Die Vorlage für den definitiven Bau- und Kreditentscheid soll im Herbst 2011 vom Stadtparlament behandelt werden, so dass der Volksentscheid im Frühjahr 2012 erfolgen kann.

5 Teilprojekte und Module (Beilage 3)

Der Planungserimeter geht weit über den eigentlichen Bahnhofplatz hinaus. Er wird auf der Südseite des Bahnhofes von der Schützengasse und der St.Leonhard-Strasse begrenzt und



umfasst auch das Areal des Nebenbahnhofes. Auf der Nordseite sind die Verhältnisse im Bereich der Fachhochschule gegeben; der öffentliche Bereich entlang des Bahnareals bis zur PU Ost, die Rosenbergstrasse und der parkseitige Aufgang der PU Ost sollen aber ebenfalls behandelt werden. Vor allem ist auch der Bahnhof mit den beiden Personenunterführungen Gegenstand der Projektierung. Das Bahnhofgebäude (Aufnahmegebäude) und das Dienstgebäude selber werden in das Gesamtkonzept miteinbezogen. Der Umfang des sehr grossen und komplexen Planungssperimeters wird bestimmt durch die funktionalen Inhalte und Zusammenhänge der einzelnen Nutzungsbereiche, durch die Abfolge und Verknüpfungen der öffentlichen Räume und Platzbereiche sowie mit den im Projekt Akari vorgeschlagenen gestalterischen und baulichen Massnahmen.

In der Übersichtsskizze 3 des Anhanges sind der vorgesehene Planungssperimeter eingetragen und die im Gesamtprojekt geplanten Massnahmen als Teilprojekte und Module dargestellt. Die SBB und die Stadt sowie das Planungsteam haben die für die einzelnen Module geltenden Projektierungsinhalte gemeinsam definiert. Der Gesamtauftrag umfasst demnach die folgenden Module mit den folgenden Aufgabeninhalten.

5.1 Verschiebung Rosenbergstrasse

Die SBB planen im Hauptbahnhof St.Gallen die Erstellung eines 4. Perrons sowie die Erstellung eines 6. Gleises und eines nur westseitig eingebundenen 7. Gleises. Dieses Projekt steht im Zusammenhang mit dem Ausbau der S-Bahn 2013 und bedingt keine Verschiebung der Rosenbergstrasse.

Längerfristig ist ein 7. Gleis auch ostwärts, d.h. ein durchgängiges 7. Gleis geplant. Dieses Vorhaben bedingt eine Verschiebung der Rosenbergstrasse nach Norden auf eine seit Jahren feststehende Baulinie. Der Realisierungszeitpunkt für den Bau eines durchgängigen 7. Gleises und damit die Verlegung der Rosenbergstrasse ist noch offen, er wird aber nicht vor 2025 erwartet. Entsprechend wird die Verschiebung der Rosenbergstrasse in den Überlegungen miteinbezogen, jedoch sind die dazumaligen Projektierungs- und Baukosten nicht in der Kostenbetrachtung „Bahnhofplatz“ zu berücksichtigen.

5.2 Module im Interesse der Stadt

Die Bearbeitung dieser Module führt die Stadt.

Platzgestaltung (Modul 1.1 und 1.2): Das wichtigste Modul für die Stadt ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes „Bahnhofplatz“. Die Projektierungsaufgabe hat eine zeitgemässe, hochwertige und attraktive Neugestaltung des ganzen Platzgebietes zum Ziel. Dabei sollen freie Sichtachsen, zweckmässige Fussgängerkorridore und optimale Aufenthaltsbereiche erhalten oder wenn nötig neu geschaffen werden. Weitere, zwingende Randbedingungen



sind die Gewährleistung der Sicherheit und gute Voraussetzungen für einen rationellen und effizienten Unterhalt.

Die Bearbeitung umfasst alle betrieblichen und gestalterischen Elemente und die bauliche Ausbildung der Strassen- und Platzflächen mit den dazugehörigen technischen Anlageteilen wie Fundations- und Tragschichten, Werkleitungen, Gleisbau und Fahrleitungen. Gestaltungselemente sind die speziellen Beläge und Randabschlussausbildungen, die Ausstattung, das Wasserbecken, die Möblierungen, die Bepflanzungen und die öffentliche Lichtgestaltung. Der Planungssperimeter schliesst ausdrücklich auch den Bereich des Nebenbahnhofes und das Bahnhofpärkli mit ein.

Verkehrskonzept (Modul 2): Als verkehrliche Vorgabe gilt das ausgearbeitete Verkehrskonzept. Dazu gehören die geplanten Zu- und Wegfahrtswege des öffentlichen Verkehrs, der Anlieferung, der Bahnhofvorfahrt, des Taxiverkehrs und des Veloverkehrs sowie deren Haltestellen resp. Standplätze und Abstellplätze. Die wichtigsten Vorgaben sind die Anordnung der Haltestellen der öffentlichen Busse und die dafür erforderlichen Manövrier- und Haltestellenflächen. Bestandteil dieser Aufgabe sind auch die verkehrlichen Ausstattungselemente und Signalisationsmittel sowie die dazu nötigen Überlegungen zur Verkehrssicherheit sowie die Anforderungen der Verkehrssteuerung. Insbesondere sind auch die allgemeine Information und speziell die Fahrgastinformation Themen, die in das Gesamtkonzept zu integrieren sind, jedoch ausserhalb dieses Projektes ausgearbeitet werden.

Wartehallen (Modul 3.2): Die Wartehallen sind als Stahlbauten mit transluzenter, zweischichtiger Glasdecke, als „Glaskörper“ geplant. Der architektonische Entwurf muss die gegenüber den platz-definierenden höheren Bauten untergeordnete räumliche Hierarchie berücksichtigen, was in den Dimensionen und in der Erscheinung zum Ausdruck kommen soll. Grosse Stützweiten und ein transparenter Windschutz ermöglichen durchgängige Sichtbarkeiten und Orientierung. Nachts vermittelt die gleichmässige, künstliche Beleuchtung ein beruhigendes und sicheres Gefühl. Technische Randbedingungen sind die kapazitätsgerechte Grösse, gute betriebliche Ausstattung, der nötige freie Warteraum und die Einhaltung der vorgegebenen Lichtraumprofile und Abstände.

Rosenbergstrasse (Modul 1.3 und 1.4): Unter Berücksichtigung einer längerfristigen Verschiebung der Rosenbergstrasse sind die öffentlichen Räume entlang den Gleisanlagen bis zum Bahnhofplatz Nord bei der Fachhochschule neu anzulegen. Insbesondere sind neben der Gestaltung auch die Veloabstellplätze und Veloführungen zu betrachten.

5.3 Module mit gemeinsamen Interessen Stadt und SBB

Die Bearbeitung dieser Module führen die Stadt oder die SBB.



Ankunftshalle (Modul 3.1): Der Aufgang aus der Unterführung stellt im Platzgefüge eine wichtige Schlüsselstelle dar, welche mit einem Glasquader neu besetzt und als neue Ankunftshalle einen markanten stadträumlichen Ort bilden wird. Das Innere soll als übersichtlicher, lichtdurchfluteter bzw. beleuchteter Baukörper zur Geltung kommen, der zu einem erkennbaren Orientierungspunkt zwischen Stadt, Bahnhofplatz und Bahnhofanlagen werden wird. Die Aufgabe beinhaltet neben dem architektonischen Entwurf besonders die hohen konstruktiven und haustechnischen Anforderungen. Eine grosse Bedeutung haben die bahnbetrieblich erforderliche technische Ausstattung und Beschilderung sowie die Bedürfnisse an eine massvolle kundenorientierte Bewirtschaftung. Die räumliche Gestaltung in der Ankunftshalle, die Disposition der Aufgänge aus der Bahnhofunterführung (Treppenanlage, Lift und Rolltreppe) sowie der neue seitliche Zugang zur Bahnhofshalle sollen eine sowohl gestalterisch wie betrieblich optimale Lösung bieten. Die vorliegende Aufgabe erfolgt unter Führung der SBB; sie erfordert eine sehr weitgehende Zusammenarbeit mit der Stadt.

Rathausunterführung (Personenunterführung östlich des Bahnhofgebäudes; PU Ost; Modul 3.3.2 und 3.3.3): Beide Bahnhofunterführungen stellen einerseits die Erschliessungssachsen für die Perronaufgänge, andererseits bedeutende öffentliche Verbindungen von Stadtteilen dar und sind attraktiv und freundlich zu gestalten, müssen aber auch die Anforderungen der Benutzenden hervorragend erfüllen. Die bedrückende Raumwirkung der heutigen Unterführungen soll durch die Tieferlegung der Bodenplatte und die Verbreiterung zu einer grosszügigeren und übersichtlicheren Raumdimension modifiziert werden. Angemessen dimensionierte Treppen und Rampen zu den Perrons und eine angenehm begehbare Haupttreppe, unterstützt mit Rolltreppen und mit Lift, gewährleisten eine gute Zirkulation der Fussgängerströme und erfüllen die Forderungen an die Behindertengerechtigkeit. Grundsätzlich bedeutet dies bei der PU Ost eine Neuerstellung und bei der PU West je nach Ausbildung einen Umbau oder eine Neuerstellung.

Bei der PU Ost sind die Anforderungen für die Lösung besonders anspruchsvoll. Die breite Treppenanlage mit Rolltreppe und Lift hinauf zur offenen hellen Ankunftshalle auf den Bahnhofplatz, die Querhalle auf Ebene Unterführung mit Kommerzflächen und direktem Zugang zum Bahnhofgebäude und der Übergang zu einer allfälligen verlängerten unterirdischen Passage zum Bahnhofplatz bieten eine komplexe Aufgabenstellung. Der Ausbau der Bahnanlagen mit dem neuen vierten Perron erfordert einen neuen Zugang ab der Rathausunterführung und die Anpassung zum Aufgang auf die Südseite der Rosenbergstrasse. Diese aus zeitlichen Gründen (Realisierung bis Dezember 2013 notwendig) erforderliche Zwischenlösung mit ihren fixen Vorgaben ist in die Gesamtlösung zu integrieren. Aufgrund des grossen Ausmasses an bahntechnischen Zusammenhängen führen dieses sehr komplexe Modul die SBB; die Bearbeitungsgruppe muss jedoch auch alle betroffenen Stellen der Stadt und des Kantons mit einbeziehen.



Verlängerung PU Ost (Modul 3.4): Ausgehend von der Querhalle vor der Haupttreppe zum Bahnhofplatz ist eine Verlängerung der Rathausunterführung bis unter den südlichen Bereich des Bahnhofplatzes denkbar. Diese Variante könnte für einen Teil der Pendlerströme ein direkteres Unterqueren des künftigen „Bushofes“ ermöglichen, belegt aber den südlichen Platzteil mit einer zusätzlichen Aufgangsbaute. Um diese unterirdische Verbindung attraktiv zu gestalten, wären auch Nutzungen längs der Unterführung baulich und betrieblich zu prüfen. Die Verlängerung konkurrenziert aber die geplante grosszügige, offene Ankunftssituation in der Ankunftshalle und die oberirdische Orientierung auf den Stadtzugang. Die Massnahme wäre zudem sehr kostenaufwändig. Dieses Modul ist als Option zu betrachten, Vor- und Nachteile dieser Lösung sind sorgfältig aufzuzeigen. Die Führung obliegt der Stadt.

PU Ost Aufgang Rosenberg (Modul 3.3.1): Ein grosszügig gestalteter Aufgang zur nordseitigen Rosenbergstrasse soll als stadträumliches Gegenüber zum Hauptaufgang des Bahnhofplatzes wirken. Auf Strassenebene soll unter Berücksichtigung einer künftig allenfalls korrigierten, nordwärts verlegten Rosenbergstrasse mehr öffentlicher Raum und ein kleiner Veloabstellplatz entstehen. Der Aufgang muss sich trotzdem angemessen und rücksichtsvoll in die bestehende kleine Parksituation integrieren. Die Führung dieses Modul obliegt der Stadt.

Bahnhofunterführung (Personenunterführung westlich des Bahnhofgebäudes; PU West; Modul 3.5): Die technische und gestalterische Aufgabe ist grundsätzlich dieselbe wie bei der Rathausunterführung. Zu berücksichtigen sind hier zusätzlich die langfristig geplanten Perronerweiterungen auf der westlichen Seite der Unterführung und der neue vierte Perron, wodurch die Zugänge zu den Bahnsteigen angepasst beziehungsweise teilweise neu konzipiert werden müssen. Die Anforderungen an die Attraktivität und Behindertenfreundlichkeit sind zu berücksichtigen, das bedeutet auch hier bei der Treppenanlage die Notwendigkeit von unterstützenden Rolltreppen, Rampen oder Liften zu den Perrons und zum westlichen Bahnhofplatz. Zu diesem Modul gehört auch der Übergangsbereich vom Unterführungsaufgang bis zum Nebenbahnhof mit der Haltestelle der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen. Der Aufgang auf die Seite Rosenbergstrasse ist mit der Fachhochschule und dem dort entstehenden Bahnhofparking, mit Bahnhofvorfahrt und der Velohalle vorgegeben und gestalterisch zu berücksichtigen. Lösungsmöglichkeiten müssen sodann aufgezeigt werden für eine (befahrbare) Veloverbindung in der PU West.

Die PU West wird mit der Fachhochschule und der weiteren baulichen Entwicklung im Gebiet Bahnhof Nord eine wesentliche Aufwertung ihrer Bedeutung erfahren und zum Rückgrat der Fussgängerverbindung dieses Stadtteiles mit der Innenstadt werden. Trotzdem ist dieses Modul aus Sicht der SBB nur als Option zu betrachten, da die SBB dort derzeit keinen dringlichen Handlungsbedarf sehen. Die SBB werden sich auch an den Projektierungskosten



nicht beteiligen. Dieses bautechnisch komplexe, mit zu untersuchenden Optionen behaftete Modul führen trotzdem die SBB; die Bearbeitungsgruppe muss jedoch auch alle betroffenen Stellen der Stadt und des Kantons mit einbeziehen.

5.4 Module im Interesse der SBB

Die Bearbeitung dieser Module führen die SBB. Sie sind nicht Bestandteil des Projektes Bahnhofplatz, erfordern jedoch als Nachbarprojekte intensive Koordinationen mit dem Projekt Bahnhofplatz.

Aufnahmegebäude (Modul 4.1): Der östliche Bereich des Erdgeschosses mit der bestehenden Schalterhalle, den Läden und Restaurationsbetrieben wird neu konzipiert. Neue Einbauten in der bestehenden Gebäudestruktur mit Kommerznutzungen sichern einen achsialen Durchgang vom Bahnhofplatz zum Perron 1, den seitlichen Zugang von der neuen Ankunftshalle und den Zugang zur bestehenden Ladenpassage im westlichen Gebäudeteil. Im Untergeschoss ist eine Bereinigung der Nutzung nach Vorgaben der SBB mit öffentlicher WC-Anlage, Diensträumen, Lager- und Technikräumen vorzunehmen. Insbesondere ist auf der Ostseite der öffentliche Zutritt in das Bahnhofgebäude aus der Querhalle der Unterführung zu berücksichtigen. Dieses Modul wird von den SBB aufgrund des gewünschten Raumprogramms noch detaillierter zu beschreiben sein. Aufgrund des Projektierungsergebnisses, des Nutzens sowie der Finanzierungsmöglichkeiten werden die SBB anschliessend das weitere Vorgehen entscheiden.

Dienstgebäude (Modul 4.2) Das beim Nebenbahnhof entlang dem Gleis 1 situierte Gebäude wird vorwiegend von Diensten der SBB genutzt und hat nur eine beschränkte öffentliche Funktion. Die Nutzungsentwicklung und die entsprechenden baulichen Anforderungen und gestalterischen Möglichkeiten sollen im Rahmen dieses von den SBB noch eingehender festzulegenden Moduls überprüft werden.

6 Kosten

6.1 Investitionskosten

Das geplante Gesamtprojekt bedeutet nicht nur eine grosse Herausforderung für die Vorprojektierung, sondern wird bei der Realisierung auch hohe Kosten verursachen, deren Finanzierung bei den Projektierungsarbeiten mitstudiert werden muss. Wenn sämtliche im Planungssperimeter enthaltenen Teilprojekte in vollem Umfang realisiert werden würden, beliefen sich die notwendigen gesamten Investitionen auf gegen CHF 90 Millionen, wovon die SBB rund 20 Mio. übernehmen werden. Für die Investitionen an den dem Verkehr dienenden neuen Anlageteilen auf dem Bahnhofplatz sind Beiträge des Kantons (Programm zur



Förderung des öffentlichen Verkehrs) sowie des Bundes (Agglomerationsprogramm) vorgesehen. Derzeit wird mit mindestens CHF 10 Mio. gerechnet. Zudem sind Beiträge der Werke und der Transportunternehmungen in der Grössenordnung von CHF 5 Mio. zu erwarten. Für die Stadt würden bei einer Gesamtlösung somit Kosten in der Grössenordnung von CHF 55 Mio. anfallen.

Die Nachbarprojekte (Aufnahmegebäude und Dienstgebäude) kosten zwischen 5 und 10 Mio., welche jedoch vollumfänglich zu Lasten der SBB gehen würden.

Es ist möglich, dass die Projektierungsergebnisse zu einer Neubeurteilung der Bedürfnisse und ihrer Prioritäten führen werden und die Realisierung des Gesamtprojektes in Etappen ablaufen wird. Insbesondere bezüglich des Zeitpunktes des Umbaus der PU West und der Realisierung einer Erweiterung PU Ost sind entsprechende Aussagen als Resultat der Vorprojektierung sowie entsprechende Kosten-Nutzen-Überlegungen zu erwarten.

6.2 Vorprojektierung

Auf der Basis der Investitionskosten sowie unter Berücksichtigung der detaillierten Offerte von Akari wurden die Aufwendungen für die Vorprojektierung kalkuliert. Demnach betragen die Kosten des Vorprojektes rund CHF 2'510'000. In diesen Gesamtkosten sind auch die Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit, Modelle, Visualisierungen, Nebenkosten, Unvorhergesehenes und Reserven (5 %) sowie Eigenleistungen der SBB und Stadt enthalten. Bei der Eigenleistung werden die über die Bauherrenleistungen hinausgehenden Kosten verrechnet, u.a. die Aufwendungen für die Teilprojektleitungen und für fachspezifische Zusatzabklärungen im Strassen- und Bahnbau. Für die notwendigen Zusatzarbeiten für die Bewilligungsverfahren wird mit CHF 200'000 gerechnet.

Die Kosten werden zwischen der Stadt und den SBB nach heutiger Interessenlage aufgeteilt. Das jeweilige Interesse misst sich am Nutzen sowie am Realisierungswunsch der Beteiligten. Der Anteil der SBB an den Gesamtkosten des Vorprojektes betragen rund CHF 730'000 oder rund 27 %. Die vereinbarten Kostenanteile verstehen sich ohne Präjudiz auf die Aufteilung der Baukosten für die allfällige spätere Verwirklichung.

An die Vorprojektierung leisten Bund und Kanton keine Beiträge. Der städtische Anteil an den Kosten des Vorprojekts beträgt somit rund CHF 1'975'000. Diese teilen sich wie folgt auf die Kostenpositionen auf, wobei die einzelnen Module sowohl die Projektierungskosten als auch deren Nebenkosten und Eigenleistungen der SBB und Stadt beinhalten.



Kostenpositionen		Anteil Stadt (inkl. MwSt.)
1.	Modul 1: Platzgestaltung	385'000
2	Modul 2: Verkehr	110'000
3	Modul 3.1 Ankunftshalle	0
4	Modul 3.2 Wartehallen	110'000
5	Modul 3.3 PU Ost	340'000
6	Modul 3.4 Erweiterung PU Ost	190'000
7	Modul 3.5 PU West	415'000
8	Öffentlichkeitsarbeit, Modelle, Visualisierungen	120'000
9	Externe Projektkoordination	60'000
10	Unvorhergesehenes und Reserve (5 %)	90'000
11	Zusatzarbeiten für die Bewilligungsverfahren	155'000
Total Vorprojekt und Bewilligungsverfahren		1'975'000

Der erforderliche Verpflichtungskredit beträgt somit CHF 1'975'000. Die Aufwendungen werden etwa zu einem Drittel im Jahre 2010 und zu zwei Dritteln im Jahre 2011 anfallen.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilagen:
1) Projekt Akari Situation
2) Projekt Akari Visualisierung
3) Projektperimeter inkl. Modulübersicht



Konto: 61.50102.927

zu benachrichtigen:

- SBB, Infrastruktur, Projektbildung und Auftragssteuerung Ost, Zürich
- Amt für Öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen
- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen, Verantwortlich für das Agglomerationsprogramm

