



Strassen

Hauptbahnhof; Beitrag an die Verbreiterung der westlichen Bahnhof-Unterführung

1 Veranlassung

Im eigentlichen Bahnhofbereich werden die Gleisanlagen durch zwei grosse Personenunterführungen unterquert; die westliche Passage trägt den offiziellen Strassennamen „Bahnhof-Unterführung“. Als Teil der Bahnhofinfrastruktur dient sie hauptsächlich der Erschliessung des Bahnhofes im Allgemeinen und der Bahnhofperrons im Speziellen. Die Unterführung ist aber gleichzeitig eine wichtige Fussgänger Verbindung zwischen dem Bahnhofplatz mit den Haltstellen des öffentlichen Verkehrs und der Innenstadt einerseits sowie der Rosenbergstrasse und dem Quartier Bahnhof Nord andererseits. Die Bahnhof-Unterführung ist deshalb im Strassenplan der Stadt St.Gallen als Gemeindeweg 1. Klasse eingeteilt.

Der Bedeutung des Fussgängerverkehrs entsprechend ist die Personenunterführung zwischen dem Bahnhofgebäude und dem dritten Bahnperon gut ausgebaut. Eine breite Treppenanlage führt vom Bahnhofplatz her in den 8 Meter breiten unterirdischen Durchgang, aus dem seitlich Treppenaufgänge die einzelnen Bahnperons erschliessen. Dieser Unterführungsteil ist von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB vor zwei Jahren umfassend saniert worden. Vom Ausgang zum dritten Perron bis zum Nordende ist die Unterführung nur noch 4 Meter breit. Eine rechtwinklig abzweigende Treppe führt hinauf zur hinterhofartigen Zimmergartenstrasse. Dieser noch nicht sanierte Abschnitt der Personenunterführung wirkt düster und wenig einladend. Er macht den Eindruck einer Unort-Situation und entspricht nicht dem Ausbaustandard einer wichtigen und viel begangenen Fussgängerachse, schon gar nicht im Hinblick auf die absehbare bauliche Entwicklung nordwestlich des Bahnhofes. Im geltenden Überbauungsplan „Hauptbahnhof Nordwest“ bildet die Bahnhof-Unterführung das Rückgrat der Fussgängererschliessung zwischen der westlichen Innenstadt, dem Bahnhofplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem künftigen Baugebiet. Der geplante Neubau der Fachhochschule mit neuem Bahnhofplatz Nord, Parkgarage und Infrastrukturanlagen für Bahnkunden wird über diese Achse an den Hauptbahnhof und den Bahnhofplatz ange-



bunden. Die Bahnhof-Unterführung erhält vor diesem Hintergrund die Funktion einer eigentlichen Fussgängerstrasse zwischen Innenstadt und Bahnhof Nord. In der bisherigen Planung für die Fachhochschule und betreffend die weitere Stadtentwicklung in diesem Gebiet ist deshalb stets ein grosszügiger Ausbau der Fussgängerunterführung mit beidseitigen komfortablen Treppenanlagen und der Berücksichtigung von behindertengerechten Aufgängen angestrebt worden.

Aus diesen Gründen sollte die Bahnhof-Unterführung auch zwischen dem dritten Perron und dem nördlichen Ausgang auf eine Breite von 8 Metern ausgebaut und neu gestaltet werden. An einer entsprechenden Verbesserung der Bahnhofinfrastrukturen sind im Hinblick auf einen vierten Perron auch die SBB interessiert. Der Kanton begrüsst und unterstützt diese Aufwertung der Unterführung als Förderungsmassnahme für den öffentlichen Verkehr ebenfalls.

2 Projekt

2.1 Bauzeitpunkt

Die SBB werden im kommenden Frühjahr im Rahmen einer weiteren Ausbauetappe des Hauptbahnhofes St.Gallen grössere Umbauten an den Gleis- und Sicherungsanlagen in Angriff nehmen. Insbesondere sollen die Rangier- und Abstellgleise im Bereich der Lokremise abgebrochen und die Gleisführung nördlich des dritten Perrons neu konzipiert werden. Damit besteht eine ausserordentlich günstige Gelegenheit, im Zuge dieser Gleismassnahmen auch den Unterführungsneubau ausführen zu lassen. Für dadurch wegfallende betriebliche Provisorien und Gleisanpassungen können Kosten in der Grössenordnung von einer halben Million Franken eingespart werden. Eine vergleichbar vorteilhafte Bauablaufskonstellation liegt frühestens wieder in etwa zehn Jahren vor, wenn die Entscheide für den Bau des vierten Perrons anstehen. In diesem Zusammenhang müssten wiederum grosse Gleisanpassungen vorgenommen werden. Das sich jetzt bietende Bauzeitfenster sollte daher unbedingt genutzt werden, obwohl die Realisierung der Fachhochschule und die bauliche Entwicklung im Baugebiet Hauptbahnhof Nordwest noch nicht definitiv feststehen. Die mit dem Unterführungsneubau verbundene Aufwertung dieser Fussgängerachse ist jedoch bei jeder möglichen baulichen Nutzung auf der Nordseite des Bahnhofes wichtig und gerechtfertigt. Der Bau der Unterführung erfolgt nur so weit, dass er für die Gestaltung eines zukünftigen nördlichen Bahnhofplatzes und die damit zusammenhängenden Bauten fast beliebig anpassbar bleibt.



2.2 Unterföhrungsbauwerk

Wie im sanierten breiten Teil soll die Bahnhof-Unterföhrung auch im nördlichen schmalen Abschnitt auf eine Breite von 8 Metern und eine Höhe von 2.6 Metern ausgebaut werden. Wegen der Sanierungsbedürftigkeit des bestehenden Bauwerkes wird auf die weitere Verwendung bestehender Bauteile verzichtet und die Unterföhrung auf einer Länge von rund 35 Metern neu erstellt. Die neue Unterföhrung wird als Stahlbetonrahmen ausgebildet. Wie schon im sanierten Bereich, werden die Sichtbetonwände und -decke mit heller Antigraffiti-farbe gestrichen und der Boden mit einem Gussasphaltbelag versehen. Baulich bereits berücksichtigt, aber noch nicht realisiert, wird der Treppenaufgang zum zukünftigen Perron 4. Die neue Unterföhrung steht im Grundwasser und auf einem geologisch heiklen Untergrund. Die Erstellung der Baugrube für das Unterföhrungsbauwerk ist daher sehr aufwändig. Aus bahnbetrieblichen Gründen muss die Ausführung abgestimmt auf die Gleisumbauarbeiten in mehreren Etappen erfolgen. Der Bahnbetrieb ist während der Bauphase teilweise mit Hilfsbrücken aufrecht zu erhalten.

Das jetzige Unterföhrungsbauwerk wird nicht behindertengerecht ausgeführt, da sich die SBB auf den Standpunkt stellen, eine behindertengerechte Unterföhrung pro Bahnhof (Rathausunterföhrung, mit Perronzugänglichkeit) genüge. Die Gestaltung des Ausgangs Richtung Rosenberg steht erst mit der Projektierung der Fachhochschule fest. Dann werden auch Lösungen für eine behindertengerechte Zugänglichkeit geprüft.

3 Kosten

3.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Bahnhof-Unterföhrung betragen auf Grund des Kostenvoranschlages der SBB Fr. 1'678'560.–. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

1.	Bauvorbereitung	Fr.	10'000.–
2.	Erdbau	Fr.	550'000.–
3.	Rohbau	Fr.	535'000.–
4.	Ausbau und Bahntechnik	Fr.	140'000.–
5.	Betriebsausstattung	Fr.	120'000.–
6.	Honorare und übrige Kosten	Fr.	<u>205'000.–</u>
	Total	Fr.	1'560'000.–
	Mehrwertsteuer 7.6 %	Fr.	<u>118'560.–</u>
	Gesamtkosten	Fr.	1'678'560.–
			=====



3.2 Kostenaufteilung

Ein Interesse an der Verbreiterung und entsprechenden Aufwertung der Bahnhof-Unterführung besteht auf Seiten der SBB, der Förderung des öffentlichen Verkehrs, der Fachhochschule bzw. der künftigen Nutzer sowie der Stadt. Es wurde im Hinblick auf die Realisierung der Fachhochschule folgende Kostenaufteilung vereinbart:

– Schweizerische Bundesbahnen SBB ein Drittel der Gesamtkosten zu Lasten Ausbau Bahnhof St.Gallen		Fr. 559'520.–
– Kanton St.Gallen, Volkswirtschaftsdepartement Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, anrechenbare Kosten	Fr. 470'000.–	
davon zwei Drittel (ein Drittel zu Lasten der Gemeinde)		Fr. 313'330.–
– Stadt St.Gallen Förderung des öffentlichen Verkehrs, Gemeindeanteil ein Drittel	Fr. 156'670.–	
Verbesserung Sicherheit und Komfort Gemeindeweg 1. Klasse	<u>Fr. 201'430.–</u>	Fr. 358'100.–
– Kanton St.Gallen, Baudepartement Fachhochschule, attraktive Fussgänger- erschliessung		<u>Fr. 447'610.–</u>
Gesamtkosten		Fr. 1'678'560.– =====

Das Volkswirtschaftsdepartement hat den als Förderungsmassnahme nach dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs möglichen Kostenanteil bestätigt und damit in Aussicht gestellt. Dieser Staatsbeitrag muss über einen Nachtragskredit vom Grossen Rat im Mai 2003 genehmigt werden.

Die notwendigen Projekt- und Kreditentscheide für die Fachhochschule sind erst im Verlaufe des Jahres 2004 zu erwarten. Sollte wider Erwarten die Realisierung der Fachhochschule an diesem Standort nicht zu Stande kommen, würde die anteilmässige Summe von Fr. 447'610.– dem Vorteil entsprechen, der auch für eine andere künftige Nutzung auf diesem Areal entsteht. Es ist deshalb gerechtfertigt, bis zum Entscheid über die Fachhochschule oder allenfalls eine sonstige Überbauung eine Bevorschussung durch die Stadt vorzusehen. Die Stadt ist im fraglichen Gebiet - neben den SBB - der von der Attraktivitätserhöhung



profitierende Grundeigentümer (vgl. Beilageplan). Der zu bevorschussende Betrag ist deshalb im Finanzvermögen der Stadt zu aktivieren.

Der gesamte städtische Kostenanteil beträgt demnach Fr. 805'710.–. Davon sind für die Bevorschussung Fr. 447'600.– zu aktivieren, für den Kostenanteil der Stadt sind in der Investitionsplanung Fr. 400'000.– vorgesehen.

4 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der gesamte Kostenanteil der Stadt an die Verbreiterung der Bahnhof-Unterführung im Hauptbahnhof St.Gallen im Betrage von Fr. 805'710.– wird gutgeheissen. Für den Betrag von Fr. 358'100.– wird ein Verpflichtungskredit zu Lasten der Investitionsrechnung erteilt. Sofern die Fachhochschule nicht realisiert wird, ist der Betrag von Fr. 447'610.– im Finanzvermögen zu aktivieren und im Verhältnis der Buchwerte den betroffenen städtischen Liegenschaften zu belasten.
2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss gemäss Art. 7 Ziffer 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilagen:
Übersichtspläne

(Projekt Nr. 61.5890.905)

