

Vorlage Stadtparlament

Datum 5. April 2022
Beschluss Nr. 1612
Aktenplan 731.15 Stadtentwicklung

Verschiebung Bahnhof Bruggen, Projektierung; Verpflichtungskredit

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für die Projektierung der Verschiebung des Bahnhofs Bruggen (Varianzverfahren, Vorprojekt, Bau- und Auflageprojekt) wird ein Verpflichtungskredit von CHF 2'486'400 gesprochen.
2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziff. 1 nach Art. 8 Ziff. 6 Bst. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.
3. Für den Fall eines Projektabbruchs in der Verantwortung der Stadt werden die SBB für ihre Kosten für die Vor- und Bauphase schadlos gehalten.

Zusammenfassung

Das Gebiet Lerchenfeld hat das Potential, sich zu einem urbanen und modernen Arbeitsplatz- und Wohngebiet weiterzuentwickeln. Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen in Richtung Osten und die Schaffung einer Verbindung mit dem Bahnhof Haggen setzen einen Impuls für die Aktivierung der Innenentwicklungspotentiale dieses Gebiets. Der bestehende Bahnhof Bruggen soll bis Ende 2027 behindertengerecht saniert werden. Die SBB hat sich dazu bereit erklärt, die dafür notwendigen Gelder auch an einem neuen Standort einzusetzen.

Eine Studie hat die bahn- und bautechnische, städtebauliche, freiräumliche und verkehrsplanerische Machbarkeit der Verschiebung des Bahnhofs Bruggen nachgewiesen, Ausbauschritte und deren Einbettung in das räumliche Umfeld aufgezeigt und die damit verbundenen Kosten eruiert. Die Erschliessungsqualität des neuen Standorts wird signifikant erhöht, während sich diejenige des alten Standorts nicht verschlechtert. Das Lerchenfeld wird besser angebunden, ebenfalls werden die Beziehungen von den Quartieren auf den Anhöhen mit dem Talboden verbessert. Vor dem Hintergrund der noch länger ausstehenden Verbesserungen im S-Bahn-Takt (gemäss Ausbauschritten des Bundes für Haggen ab 2035 und für Bruggen frühestens ab 2045) stellt die Verschiebung des Bahnhofs eine kurz- und mittelfristige Verbesserung der Erschliessungsqualität und eine einmalige Chance für die Stadtentwicklung im Westen der Stadt dar.

Die SBB, der Kanton St.Gallen und die Stadt St.Gallen haben sich über das weitere Vorgehen und die Finanzierung geeinigt. Die Kosten belaufen sich gemäss aktueller Kostenschätzung ($\pm 30\%$) auf insgesamt CHF 39 Mio., wovon die SBB CHF 12.7 Mio. und der Kanton St.Gallen CHF 5.855 Mio. zu

tragen bereit sind. Der städtische Beitrag beläuft sich auf CHF 20.445 Mio. Dieser Betrag reduziert sich aufgrund von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm um voraussichtlich CHF 6.9 Mio. Entsprechend ist seitens der Stadt St.Gallen mit einer Investition von insgesamt CHF 13.545 Mio. zu rechnen. Der Stadtrat beantragt mit vorliegender Vorlage in einer ersten Tranche einen Projektierungskredit von CHF 2'486'400.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	3
2	Machbarkeitsstudie	4
2.1	Siedlungspotential und Betroffenheit.....	7
2.2	Verkehrliche Integration.....	7
2.3	Bahnhof	9
2.4	Zielbilder und Module	9
3	Verschiebung Bahnhof Bruggen und integraler Ausbau	13
4	Kosten	14
5	Finanzierung	16
5.1	Kostenteiler Projekt	16
5.2	Anteil Projektierungskosten (Verpflichtungskredit)	17
5.3	Bedingung der SBB.....	17
6	Weiteres Vorgehen und Zeitplan.....	17

1 Ausgangslage

Das Gebiet Lerchenfeld stellt gemäss der Perspektive räumliche Stadtentwicklung des Stadtentwicklungs-Lenkungsausschusses SELA und der Innenentwicklungsstrategie ein zentrales Entwicklungsgebiet dar. Ebenfalls ist das Gebiet Haggen / Hechtacker als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet im kommunalen Richtplan eingetragen (Kapitel S 3.2 f; gemäss Entwurf Richtplananpassung neu Kapitel und als Entwicklungsareal in Kapitel S 1.5 I). Im kantonalen Richtplan ist Bruggen als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet bezeichnet (Kapitel S 23).

Neben den vorhandenen Flächen- und Innenentwicklungspotentialen sind neu der Zugang zum Naherholungsgebiet Burgweiher sowie zukünftig die Umsetzung des «Grünzugs West» wichtige Elemente für die Schaffung neuer, attraktiver Stadträume. Die stadträumliche Aufwertung der «Stadtachsen» Zürcher Strasse und Fürstenlandstrasse und die damit einhergehende Aktivierung der angrenzenden städtebaulichen Potentiale sollen die Attraktivität für Arbeiten und Wohnen im Gebiet ebenfalls erhöhen.

Als gemeinsames Projekt der öffentlichen Hand, der Forschungsinstitutionen, der Wirtschaft und von Switzerland Innovation St.Gallen soll sich im Gebiet Lerchenfeld ein Innovationspark als weiterer Standort von Switzerland Innovation etablieren. Im Gebiet Lerchenfeld soll unmittelbar neben der Empa St.Gallen eine erstklassige Forschungs- und Laborinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesrat hat am 21. April 2021 die Aufnahme des Innovationsparks Ost als sechsten Standortträger in das Gesamtnetzwerk Schweizerischer Innovationspark genehmigt.



Abbildung 1: Auszug Strategieplan Innenentwicklungsstrategie (rot: Neuer Standort Bahnhof Bruggen)

Die Innenentwicklungsstrategie hält verschiedene Ansätze zur Steuerung der Stadtentwicklung im Raum Lerchenfeld fest. Für die Aktivierung dieser Potentiale sieht die Innenentwicklungsstrategie erweiterte Spielräume im Rahmen der bevorstehenden Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung sowie eine koordinierende Gebietsentwicklung vor. Daneben kann die öffentliche Hand weitere Impulse setzen, indem sie eine aktive Bodenpolitik betreibt und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert. Eine bessere Frequenz der S-Bahn (systematischer Takt) wird erst nach 2045 zu erwarten sein.

Der heutige Bahnhof Bruggen entspricht nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), er muss saniert und den gesetzlichen Vorgaben entsprechend ertüchtigt werden. Die SBB plante ursprünglich den Bahnhof Bruggen in den Jahren 2026/2027 behindertengerecht auszugestalten (gemäss BehiG). Sie zeigen sich indes bereit, die dafür notwendigen finanziellen Mittel auch an einem neuen Standort zu investieren. SBB Infrastruktur hat im Rahmen einer Vorabklärung die ungefähre Lage und eine Kostenschätzung eines neuen Bahnhofs Bruggen eruiert.

Der Stadtrat hat im September 2020 entschieden, eine Machbarkeitsstudie für eine Verschiebung des Bahnhofs Bruggen zu erarbeiten. Das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und das Amt für Wirtschaft und Arbeit sowie die SBB sind Projektpartnerinnen und -partner. Die kantonalen Stellen unterstützen die Studie finanziell. Die Resultate der Machbarkeitsstudie liegen vor und das weitere Vorgehen ist mit den SBB abgestimmt.

Die SBB benötigen bis im Sommer 2022 die Zustimmung von Stadt und Kanton St.Gallen zur Finanzierung der Planungsphase des Bahnhofs Bruggen am neuen Standort. Ohne diesen Entscheid werden die SBB den bestehenden Bahnhof Bruggen behindertengerecht umbauen. Für eine Verschiebung des Bahnhofs an einen neuen Standort würde dann kein Beitrag der SBB mehr gesprochen werden. Die Regierung des Kantons St.Gallen hat am 14. Dezember 2021 einen Beitrag von CHF 5.855 Mio. an das Vorhaben gesprochen und damit ein klares Bekenntnis für den neuen Standort abgegeben. Aus Sicht des Stadtrats bietet sich mit der Verschiebung des Bahnhofs Bruggen in Richtung Osten und dessen Verbindung mit dem Bahnhof Haggen eine einmalige Chance für die Region und die Stadt St.Gallen. Aus diesem Grund beantragt er mit dem vorliegenden Verpflichtungskredit den städtischen Finanzierungsanteil für das Varianzverfahren sowie das anschliessende Vor-, Bau und Auflageprojekt.

2 Machbarkeitsstudie

Die vorliegende Machbarkeitsstudie erbringt den Nachweis der bahn- und bautechnischen, städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrsplanerischen Machbarkeit des neuen Bahnhofs Bruggen beim Bahnkilometer 83.200 - 83.500, d.h. auf Höhe des Bahnhofs Haggen. Aufbauend auf den Analysen und Studien der Fachbereiche Städtebau, Stadtplanung, Landschaftsarchitektur, Verkehr und Bahninfrastruktur wurden fachübergreifend Zielbilder entwickelt. Dabei wurden einerseits langfristig anzustrebende Ideen entwickelt, andererseits wurde die Möglichkeit einer schrittweisen Entwicklung untersucht.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Verschiebung des Bahnhofstandorts Bruggen eine einmalige Chance bietet, schrittweise einen lokal eingebetteten, gut vernetzten Ort mit hoher Zentralität

und hoher Erschliessungsgüte für den Stadtteil Bruggen / Lerchenfeld zu schaffen. Dabei weist der neue Standort folgende Vorteile auf:

- Verbesserung der Erschliessungsgüte am neuen Standort durch Zusammenlegung der beiden Bahnhöfe. Der neue Bahnhof wird in der ÖV-Gütekategorie A (sehr gute Erschliessung) statt wie heute B (gute Erschliessung) liegen und somit das Einzugsgebiet von sehr gut erschlossenen Gebieten substanziell ausweiten. Das Umfeld des neuen Standorts weist bereits mit den heutigen Gegebenheiten ohne städtebauliche Entwicklung eine grössere Anzahl Einwohnende und Arbeitnehmende auf. Mit der angestrebten Innenentwicklung nimmt deren Anzahl weiter zu. Die Erschliessungsgüte am alten Standort verschlechtert sich mit wenigen Ausnahmen dank der heute bereits guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht.
- Steigerung und Impuls zur Aktivierung des baulichen Entwicklungspotentials im Umfeld des neuen Bahnhofstandorts, welches das Potential beim bestehenden Standort Bruggen um ein Vielfaches übertrifft.
- Verbesserung der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Lerchenfeld, fussläufige Distanz zum neuen Innovationspark Ost.
- Verbindung der Quartiere auf den Anhöhen mit dem Talboden mittels Vertikalerschliessung, nutzbar für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende.
- Direkte Anbindung des Bahnhofs an die Veloschnellroute.
- Schaffung von neuen öffentlichen Freiräumen; Akzentuierung des Bahndamms als stadtdlandschaftlich prägendes Element mit hoher ökologischer Qualität zwischen der Innenstadt und dem Sittertobel.

Schliesslich stellt ein Masterplan ein koordiniertes Zukunftsbild «Bahnhof Bruggen neu» samt Verbindung zum Bahnhof Haggen dar. Der Masterplan soll die kontextspezifische Einbettung sicherstellen, die wichtigsten stadt- und landschaftsräumlichen und infrastrukturellen Qualitäten sichern, ihre gegenseitigen Abhängigkeiten klären, Planungssicherheit für alle Beteiligten garantieren und gleichzeitig möglichst kompatibel mit den Entwicklungen im Umfeld und offen für neue Erkenntnisse im weiteren Planungsprozess sein. Der Masterplan nimmt Rücksicht auf die bestehenden Nutzungen im Umfeld und schränkt diese – zumindest im ersten Realisierungshorizont – nur punktuell ein.¹

¹ Tangiert wird einzig der nordöstliche Teil der Parzelle Nr. W3506 im Besitz der Firma Sigvaris; heute Parkplatznutzung, gemäss Masterplan Erschliessung mit Liftturm / Überquerung Passerelle. Gemeinsame Lösungen werden angestrebt.

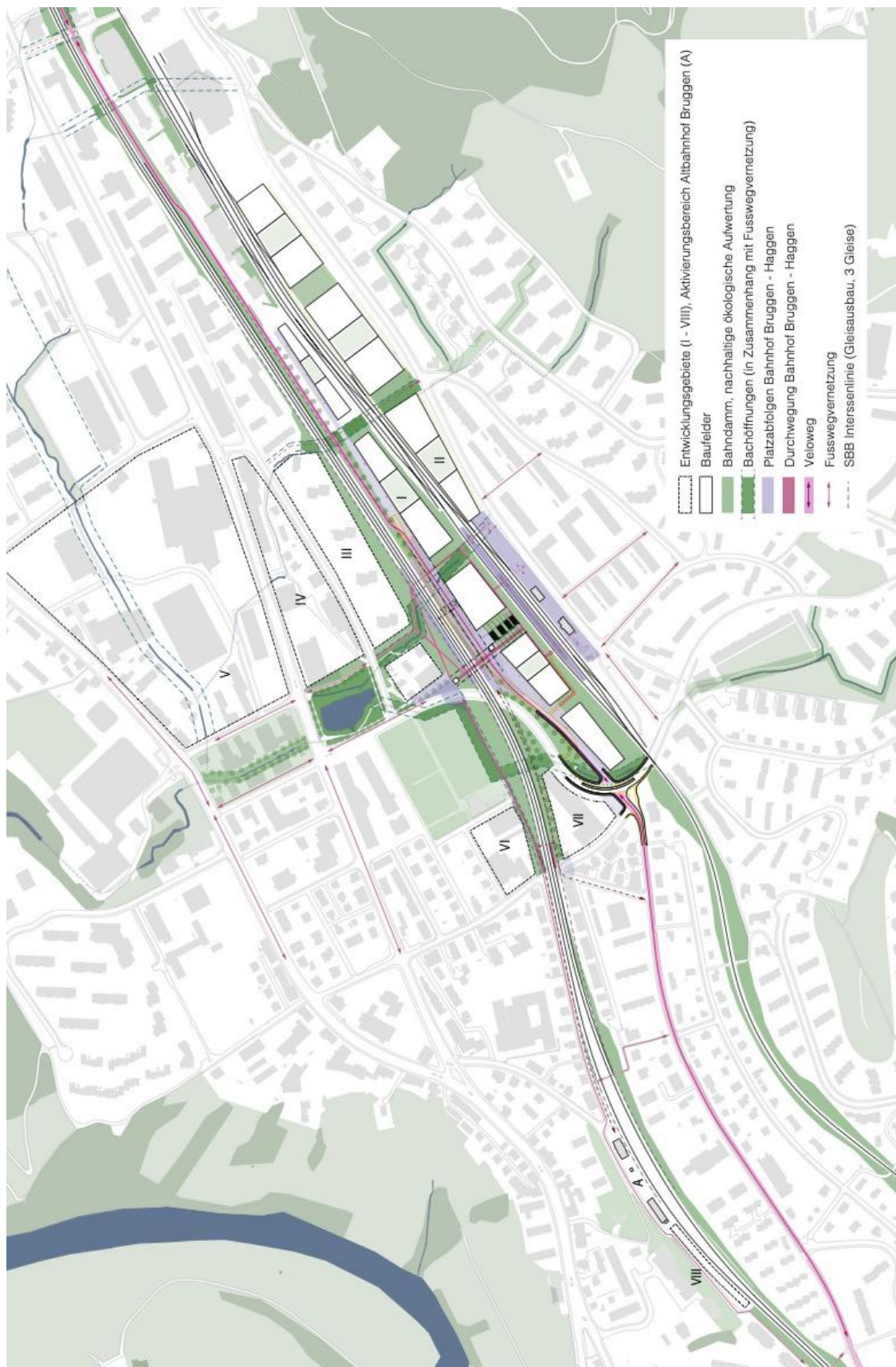


Abbildung 2: Auszug Masterplan Verschiebung Bahnhof Bruggen, Langfristige Entwicklung

2.1 Siedlungspotential und Betroffenheit

In der Machbarkeitsstudie wurde das städtebauliche Potential grob in typologischen Varianten untersucht. Die daraus resultierenden maximalen, potenziellen oberirdischen Geschossflächen variieren zwischen 260'000 und 350'000 m², was als sehr hohes Entwicklungspotential zu werten ist (s. Abbildung 3). Das Entwicklungspotential rund um den neuen Bahnhof ist signifikant höher als am bestehenden Bahnhofstandort, wo es lediglich zwischen 2'000 und 3'000 m² beträgt.

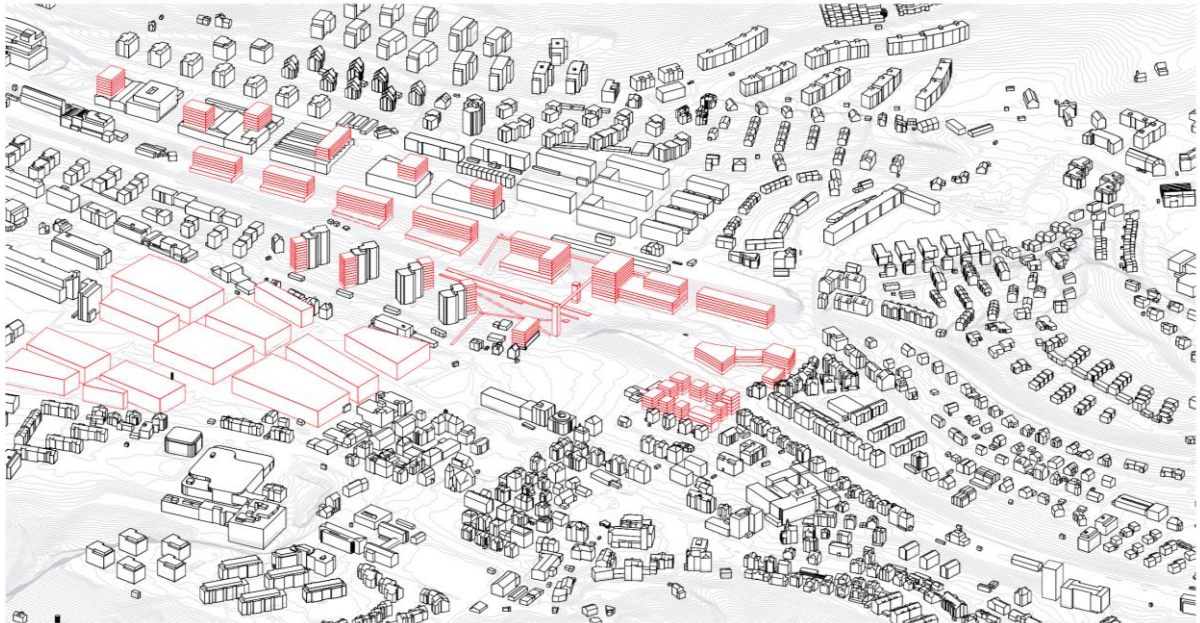


Abbildung 3: Mittel- bis langfristiges Szenario, typologische Variante B mit 260'000 m² oberirdischer Geschossfläche, ca. 3'300 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern und ca. 3'200 neuen Arbeitsplätzen.

Im Einzugsgebiet des neuen Standorts leben und arbeiten bereits ohne Innenentwicklung etwa 25 % mehr Personen in einem 300 m-Radius (Güteklasse A) bzw. annähernd viermal so viele Menschen in einem 500 m-Radius (Güteklasse B) als am bestehenden Standort. Mit der fortschreitenden Innenentwicklung und der Ansiedlung des Innovationsparks steigt die Anzahl an potentiellen Raumnutzenden mit Bahnanschluss am neuen Standort nochmals beträchtlich, auf etwa 11'000 bis 12'800 Personen gegenüber etwa 2'300 am heutigen Standort. Nebst den zahlreichen Personen, die neu über einen Bahnanschluss verfügen, verbessert sich auch für mehrere tausend Personen die ÖV-Güteklasse (insbesondere in den Gebieten Gröblistrasse und Bernhardswies). Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen führt in dessen heutiges Einzugsgebiet zwar zu einem Verlust des Bahnanschlusses, jedoch nicht zu einer Verschlechterung der ÖV-Güteklasse. Grund dafür ist das Busangebot bzw. die Haltestelle Fürstenlandbrücke, welche die Güteklasse A aufweist, für dieses Gebiet massgebend ist und sich in Zukunft nicht verändern wird.

2.2 Verkehrliche Integration

Der neue Standort weist gegenüber dem bestehenden Standort ein deutlich grösseres verkehrliches Erschliessungspotenzial auf. Mit einem Verkehrskonzept (Abbildung 4) kann die Erschliessung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.

Das Siedlungsgebiet um den bestehenden Bahnhof Bruggen soll auch künftig für den Fuss- und Veloverkehr gut an den neuen Bahnhof angebunden sein. Dafür soll der Friedhofsweg aufgewertet und verbreitert werden. Dazu soll eine sichere Querung über die Haggenstrasse geschaffen werden. Der Rickenweg (Passerelle) übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion für das Quartier und soll erhalten bleiben oder adäquat an ähnlicher Lage ersetzt werden. Die Quartiere oberhalb der SOB-Linie sollen durch eine Passerelle und einen Liftturm mit dem nördlichen Talboden verbunden werden.

Der neue Bahnhof soll eine Anbindung an die Veloschnellroute (separates Projekt) erhalten. Velos sollen zudem auf dem Friedhofsweg zugelassen werden. Eine Vel oanbindung des Quartiers Bruggen primär über die Rittmeyerstrasse wird geprüft. Eine Abbiegehilfe Haggenstrasse und neue Abstellplätze auf der unteren und mittleren Ebene erschliessen die Bahnhöfe.

Für den Öffentlichen Verkehr ist eine Verschiebung der Haltestelle Moosweiher ca. 50 m in Richtung des neuen Bahnhofs zu prüfen, ebenso eine Verschiebung oder Aufhebung der Haltestelle Gröblistrasse im Knotenbereich Haggen-/Lehn-/Gröblistrasse.

Für den MIV sind keine konkreten Massnahmen vorgesehen. Durch den neuen Bahnhof soll kein zusätzlicher Verkehr auf der Gröblistrasse anfallen: Park&Ride-Anlagen am bestehenden Bahnhof sollen aufgehoben und an der Hechtackerstrasse konzentriert werden.

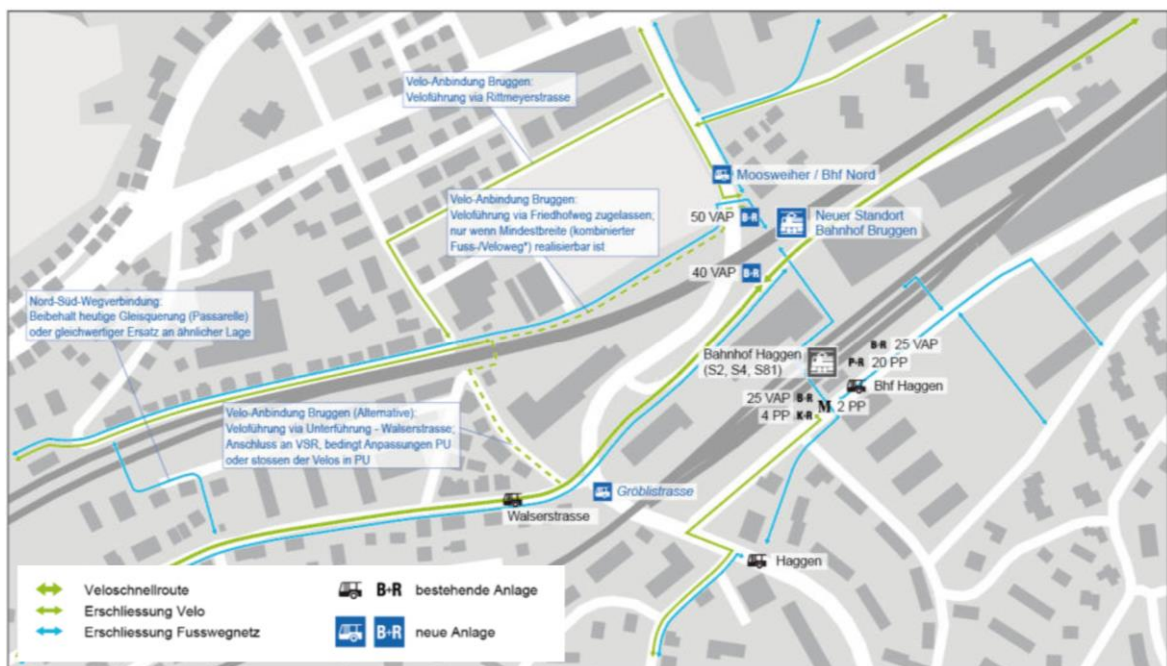


Abbildung 4: Verkehrskonzept

Am heutigen Bahnhofstandort Bruggen sind keine weiteren verkehrlichen Massnahmen erforderlich, zumal durch die bestehenden Busangebote auf der Zürcher Strasse / Fürstenlandstrasse eine sehr gute Erschliessungsgüte vorhanden ist. Am bestehenden Standort soll auch künftig von stark verkehrserzeugenden Nutzungen (insbesondere MIV) abgesehen werden.

2.3 **Bahnhof**

Die SBB haben im Rahmen der Machbarkeitsstudie die Lage und den Standardausbau des neuen Bahnhofs ebenfalls untersucht. Die Bestvariante des neuen Bahnhofs sieht östlich der Brücke über die Hagenstrasse zwei Aussenperrons an der Doppelspur vor (Abbildung 5). Die Lage der Perrons wird an die bestehende Gleislage angepasst. Die Perrons sind je 170 m lang. Für beide Perrons ist ein überdachter Wartebereich vorgesehen. Am westlichen Ende der Perrons ist eine Personenunterführung, die beide Perrons mit je einer Treppe und einer Rampe erschliesst, geplant. In der nördlichen Verlängerung der Personenunterführung wird der Stadtraum am Hangfuss mit einem Lift und einer Treppe erschlossen, um den Höhenunterschied von ca. 8 m zu überwinden. Für die nördliche Erschliessung der Bahnhofplatzpersonenunterführung wird aufgrund des Höhenunterschieds zwischen dem talseitigen Bahnhofplatz (untere Ebene) und dem Perron (mittlere Ebene) von ca. 12 m ein Lift anstelle einer Rampe vorgesehen. Die südliche Stadterschliessung auf der mittleren Ebene erfolgt über den Bahnhofplatz Süd respektive über die Treppe oder Rampe des südlichen Perrons. Auf beiden Bahnhofplätzen gibt es einen Bereich für die Kundeninformation und den Billettverkauf sowie eine Anlage zur Veloabstellung.

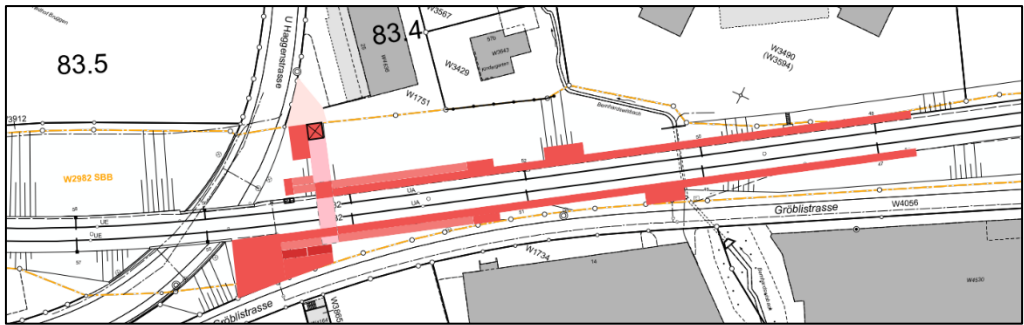


Abbildung 5: Standardausbau gemäss SBB am neuen Standort, Bestvariante

2.4 **Zielbilder und Module**

Aufbauend auf den Analysen definiert die Machbarkeitsstudie vier Zielbilder und entsprechende Ausbauschritte. Diese Zielbilder bauen aufeinander auf und sind als Etappen einer zeitlichen Abfolge zu verstehen. Die Zielbilder stellen Schritt für Schritt die räumlichen Potentiale einer allfälligen Bahnhofsverschiebung dar, zeigen die strukturelle und prozessuale Logik der Entwicklung auf und machen die jeweiligen Abhängigkeiten der einzelnen Entwicklungsbausteine sichtbar. Die meisten Massnahmen lassen sich entweder der kurzfristigen Verschiebung des Bahnhofs im Zielbild 1 (Z1) oder dem Ausbau desselben auf drei Gleisachsen im mittel- bis langfristigen Zielbild 3 (Z3) zuordnen.

Die zur Realisierung der Zielbilder notwendigen Infrastrukturmassnahmen wurden in Module (M) gegliedert und den einzelnen Ausbauschritten zugeordnet (Abbildung 6):

M0	Friedhofweg <i>Ausbau des Friedhofwegs, verkehrliche Anbindung des Altbahnhofs Bruggen, Erstellung Fussverkehrsquerung an der Hagenstrasse</i>	Z1			
M1	Bahnhofplatz untere Ebene <i>Platzgestaltung auf der unteren Ebene im Talboden inkl. Veloabstellung</i>	Z1			

M2	Bahnzugang untere Ebene <i>Zugangsrampe von der unteren Ebene auf Perron Nord und Dammgestaltung von der unteren zur mittleren Ebene</i>	Z1			
M3	Perron Nord <i>Perrondach des nördlichen Perrons</i>	Z1			
M4	Personenunterführung West Bruggen <i>westliche Personenunterführung am neuen Bahnhofstandort</i>	Z1			
M5	Personenunterführung Ost Bruggen <i>östliche Personenunterführung am neuen Bahnhofstandort</i>			Z3	
M6	Perron Süd <i>Perrondach des südlichen Perrons</i>	Z1			
M7	Bahnhofplatz mittlere Ebene <i>Bahnzugang und Platzgestaltung auf der mittleren Ebene im Bereich der Gröblistrasse; Anpassungen an die Gröblistrasse</i>	Z1			
M8	Bebauung Gröblistrasse <i>Bauten entlang der Gröblistrasse gemäss neuem Nutzungskonzept</i>		Z2		Z4
M9	Freiraumgestaltung zwischen den beiden Bahnhöfen <i>Gestaltung der Grün- und Treppenanlage zwischen den beiden Bahnhöfen</i>			Z3	
M10	Verbindung Bruggen – Haggen (Lift / Treppen / Passerelle) <i>Fusswegverbindung als Vertikalerschliessung (Lift / Treppen / Passerelle) zwischen dem Bahnhof Bruggen und Bahnhof Haggen</i>	Z1			
M11	Personenunterführung Mitte Bahnhof Haggen <i>Anpassung der Personenunterführung Mitte am Bahnhof Haggen</i>			Z3	
M12	Aufwertung Gewässerraum <i>Bachöffnung des Baches samt begleitendem Fussweg bis in den Talboden</i>			Z3	
M13	Personenunterführung Ost Bahnhof Haggen <i>östliche Personenunterführung am Bahnhof Haggen zusammen mit der Aufwertung des Gewässerraums und neuer Fusswegverbindung</i>			Z3	
M14	Veloschnellroute <i>Umsetzung der Veloschnellroute entlang der Gröblistrasse</i>	Z1			

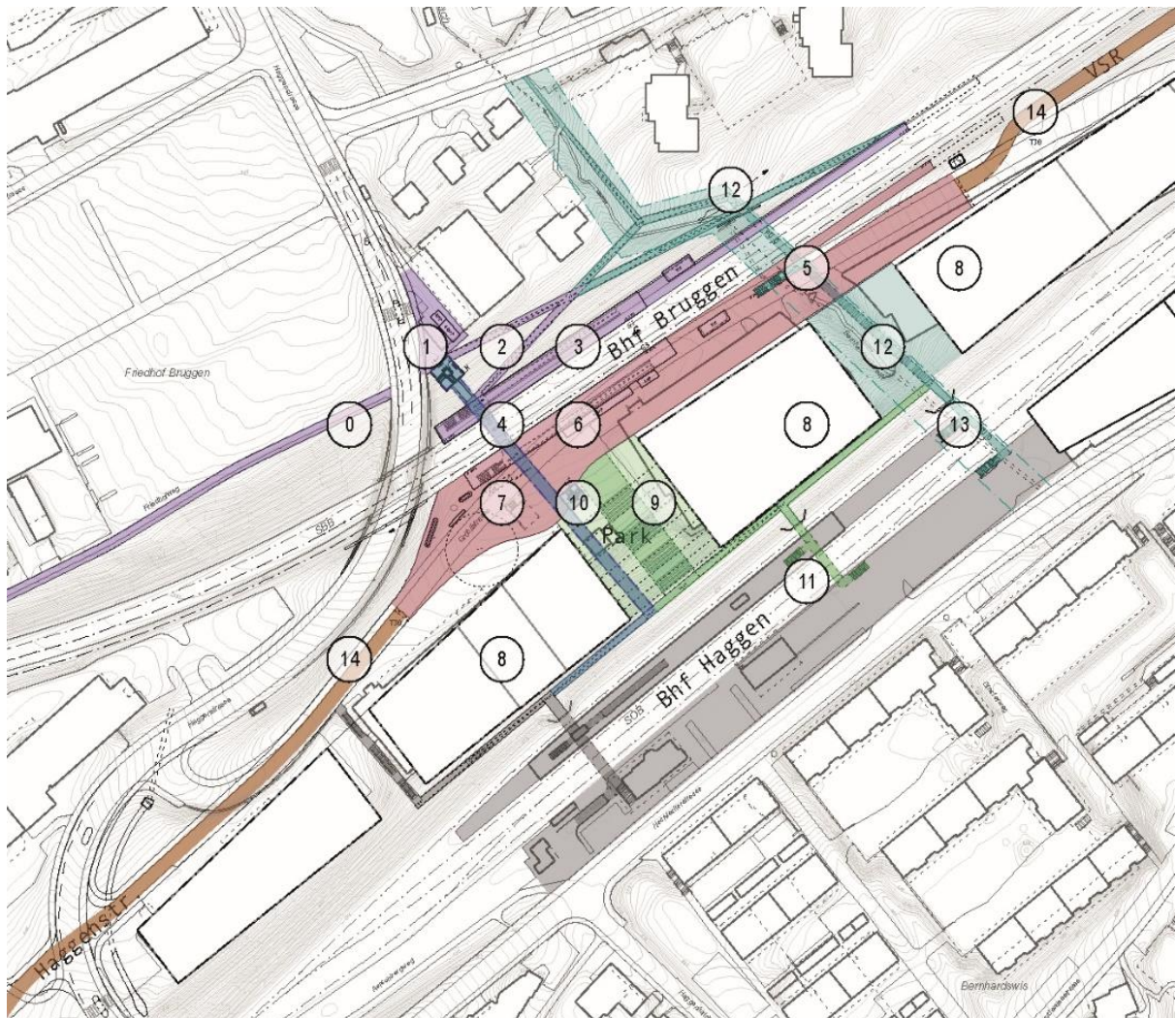


Abbildung 6: Zielbilder: Module und räumliche Verortung

Das erste Zielbild (Z1) mit einem Ausbauschnitt bis 2028 (Abbildung 7 und Abbildung 8) sieht folgende Massnahmen vor:

- Verschiebung des Bahnhofs Bruggen (zwei Geleise, aufwärtskompatibel für Ausbau drei Geleise; inkl. Perrons)
- Vertikalerschliessung (Bahnzugang untere Ebene, inkl. Verbindung Bahnhof Haggen)
- Schaffung und Gestaltung der öffentlichen Räume (Bahnhofplätze untere und mittlere Ebene)
- Rückbau bestehender Bahnhof Bruggen
- Realisierung der Veloschnellroute (separates Projekt, M14).



Abbildung 7: Erster Ausbauschritt bis 2028, Schrägluftansicht (inkl. möglicher Entwicklung beim Innovationspark)



Abbildung 8: Erster Ausbauschritt bis 2028, Zielbild / Situationsplan

Die weiteren Ausbauschritte der mittel- bis langfristigen Zielbilder 2 bis 4 beinhalten schliesslich folgende Massnahmen:

- neue Baulinie entlang der Gröblistrasse und Anpassung der Nutzungsplanung (Z2)
- erste bauliche Entwicklungen am neuen Doppelbahnhof (Z2; M8)
- Ausbau 3. Gleis (aus städtebaulicher Sicht bevorzugt mit Seitenperron; Z3)
- flankierende Massnahmen: Ergänzung Veloschnellroute / Bachöffnungen (Z3; M12)
- Finalisierung Bahnhofsplatz als Begegnungszone (Z3, kann ggf. schon im Z2 erfolgen; M9)
- weitere Personenunterführungen und Zugänge (Z3; M5, M11 & M13)
- weitere bauliche Entwicklungen (phasenunabhängig).

3 Verschiebung Bahnhof Bruggen und integraler Ausbau

Die Module M0, M1, M2, M3, M4, M6, M7 und M10 des Zielbilds 1 bezeichnen die für einen integralen Ausbau des Bahnhofs Bruggen am neuen Standort notwendigen Massnahmen und sind Gegenstand des vorliegenden Verpflichtungskredits.² Der integrale Ausbau des Bahnhofs nach einer Verschiebung ist gemäss Machbarkeitsstudie notwendig, um das volle Potential für die Stadtentwicklung auszuerschöpfen. Insbesondere die Verknüpfung mit dem Bahnhof Haggen wird als wichtige Massnahme erachtet, um die Erschliessungsqualität entscheidend zu erhöhen und die Quartiere Haggen und Wolfganghof besser an den Talboden anzubinden. Letztlich setzt die integrale, auch freiräumliche und städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsstandorts einen stärkeren Impuls für die Gebietsentwicklung im Westen der Stadt.

Zur städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen Qualitätssicherung soll im Vorfeld der Vorprojektierung ein Varianzverfahren durchgeführt werden. Dieses qualitätssichernde Verfahren ist aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des Projekts, des finanziellen Umfangs des Vorhabens, des öffentlichen Beschaffungsrechts und der hohen Sichtbarkeit der Anlagen zwingend.

Für die Entwicklung im engeren Umfeld der Bahnhöfe Haggen / Bruggen ist zusätzlich zur Projektierung der Infrastrukturmassnahmen eine kooperative Entwicklungsplanung nötig (Masterplan als Grundlage für allfällige Neuzonierung). Dringlich ist im Hinblick auf die bevorstehende Revision der Bau- und Zonenordnung eine Klärung der zukünftigen Nutzungsvorstellungen, des Mengengerüsts und weiterer planerischer Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung der betroffenen Gebiete. Schliesslich sollen die Entwicklungsabsichten der einzelnen Grundeigentümerschaften koordiniert werden.

Die weiteren Zielbilder Z2, Z3 und Z4 zeigen einerseits die weitere mögliche bauliche Entwicklung auf und machen andererseits Vorschläge, wie mit möglichen Ausbaumassnahmen auf diese bauliche Entwicklung reagiert werden kann. In Zielbild Z2 und Z4 sind Entwicklungen entlang der Gröblistrasse dargestellt. Sie sollen die Erfordernisse eines möglichen 3. Gleises erfüllen. Zielbild Z3 projiziert eine Langfristsperspektive einer verstärkten Innenentwicklung im weiteren Gebiet. Je nach Intensität und Nutzungsausrichtung, insbesondere auf der Ebene des Bahnhofs Haggen, werden für diese Zielbilder neue Zugänge und Personenunterführungen nötig. Dies bedarf zum gegebenen Zeitpunkt einer vertieften Prüfung.

² M14 Veloschnellroute ist Teil eines separaten Projekts. Die Projekte sind aufeinander abgestimmt.

4 Kosten

Die geschätzten Gesamtkosten für die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen und dessen integralen Ausbau belaufen sich auf insgesamt CHF 39 Mio. (Genauigkeit $\pm 30\%$, inkl. MWST 7.7 %). Sie setzen sich nach Modulen gegliedert wie folgt zusammen:

	Modul	Kosten (CHF)
SBB	Bahnhof Standardausbau nach SBB (Minimalvariante)	22'000'000
M0	Friedhofweg <i>Ausbau des Friedhofwegs, verkehrliche Anbindung des Altbahnhofs Bruggen, Erstellung Fussverkehrsquerung an der Haggenstrasse</i>	480'000
M1	Bahnhofplatz untere Ebene <i>Platzgestaltung auf der unteren Ebene im Talboden inkl. Veloabstellung</i>	1'090'000
M2	Bahnzugang untere Ebene <i>Zugangsrampe von der unteren Ebene auf Perron Nord und Dammgestaltung von der unteren zur mittleren Ebene</i>	2'230'000
M3	Perron Nord <i>Perrondach des nördlichen Perrons³</i>	720'000
M6	Perron Süd <i>Perrondach des südlichen Perrons</i>	810'000
M7	Bahnhofplatz mittlere Ebene <i>Bahnzugang und Platzgestaltung auf der mittleren Ebene im Bereich der Gröblistrasse; Anpassungen an die Gröblistrasse</i>	1'670'000
M10	Verbindung Bruggen–Haggen (Lift/Treppen/Passerelle) <i>Fusswegverbindung als Vertikalerschliessung (Lift/Treppen/Passerelle) zwischen dem Bahnhof Bruggen und Bahnhof Haggen</i>	8'900'000
	Total	37'900'000
	Rückbaukosten bestehender Bahnhof Bruggen <i>Rückbau der Anlagen für den Bahnzugang am bestehenden Bahnhof Bruggen (Perrons, Personenunterführung und bahnhofseitige Technik). Gebäude und Passerelle bleiben erhalten.</i>	1'100'000
	Gesamtkosten	39'000'000

Die Kosten für die anstehenden Projektierungsphasen der Module M0, M1, M2, M3, M4, M6, M7 und M10 sowie die Planung für den Rückbau am bestehenden Bahnhof – Varianzverfahren, Vorprojekt, Bau- und Auflageprojekt – belaufen sich auf insgesamt CHF 3.2 Mio. und setzen sich wie folgt zusammen.

³ Die SBB planen gemäss Standardausbau lediglich einen überdeckten Wartebereich («Wartehäuschen»), kein Perrondach.

Leistungen für Planung Vorprojekt				Kosten (in CHF)
Allgemeine Kosten				280'000
	Bauherrenunterstützung	Management und Leitung	90'000	
	Kommunikation		30'000	
	Baugrund- und Altlastenuntersuchung		50'000	
	Umweltabklärungen		25'000	
	Verkehrsplanung		20'000	
	Vermessung		25'000	
	Reserve allgemeine Kosten		40'000	
Planungsleistungen				820'000
	Varianzverfahren		300'000	
	Projektierung Vorprojekt	Tiefbauingenieur	150'000	
		Ingenieurin Tragstruktur	130'000	
		Architektur	100'000	
		Landschaftsarchi- tektur	60'000	
	Reserve Planungsleistungen		80'000	
Kosten Planungsleistungen SBB				280'000
Kooperative Entwicklungsplanung				100'000
Unvorhersehbares und Rundung (ca. 10 %)				120'000
Total Vorprojekt				1'600'000
Leistungen für Planung Bau- und Auflageprojekt				
Allgemeine Kosten				305'000
	Bauherrenunterstützung	Management und Leitung	100'000	
	Kommunikation		50'000	
	Baugrund- und Altlastenuntersuchung		20'000	
	Umweltabklärungen / UVB		75'000	
	Vermessung		10'000	
	Reserve allgemeine Kosten		50'000	
Planungsleistungen				880'000
	Projektierung Bauprojekt	Tiefbauingenieur	230'000	
		Ingenieurin Tragstruktur	190'000	
		Architektur	260'000	
		Landschaftsarchitektur	100'000	
	Reserve Planungsleistungen		100'000	
Kosten Planungsleistungen SBB				150'000
Kooperative Entwicklungsplanung				100'000
Unvorhersehbares und Rundung (ca. 10 %)				165'000
Total Bau- und Auflageprojekt				1'600'000
Total Planungskosten				3'200'000

Die Projektierungskosten beziehen sich auf die aufgeführten Gesamtkosten von CHF 39 Mio. abzüglich der Ohnehin-Kosten für die Sanierung des bestehenden Bahnhofs von CHF 12.7 Mio. Diesen Anteil in der Höhe von CHF 1.524 Mio. übernimmt die SBB Infrastruktur Projektierungskosten.

5 Finanzierung

5.1 Kostenteiler Projekt

Stadt, Kanton und SBB haben sich auf folgende Kostentragung und Finanzierung sowie folgendes Vorgehen verständigt. Der Kostenteiler wird in einer gemeinsamen Planungsvereinbarung festgehalten (ausstehend).

- Die SBB bzw. der Bund tragen die sogenannten Ohnehin-Kosten für den behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs St.Gallen Bruggen, die am bestehenden Standort anfallen würden, d.h. rund CHF 12.7 Mio. Berücksichtigt ist ein Ausbaugrad, der den Standardanforderungen der SBB für einen Bahnhof der vorgesehenen Grösse und Bedeutung entspricht. Die Ohnehin-Kosten für den behindertengerechten Ausbau werden aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) finanziert.
- Der Bahnhof am neuen Ort ist teurer als der Umbau am bestehenden Ort. Der Kanton hat ein grosses Interesse am neuen Standort und übernimmt 60 % der Mehrkosten von CHF 9.3 Mio. der Verschiebung des Bahnhofs St.Gallen Bruggen (CHF 5.58 Mio.) sowie 25 % der Rückbaukosten des bestehenden Bahnhofs (CHF 0.275 Mio.). Dies entspricht einem Kantonsbeitrag von CHF 5.855 Mio.⁴ Die Regierung hat diesem Beitrag mit Beschluss vom 14. Dezember 2021 zugestimmt.
- Die Stadt trägt den geringeren Teil der Verschiebungskosten mit CHF 3.720 Mio. (40 % von CHF 9.3 Mio.) und den grösseren Teil der Rückbaukosten mit CHF 0.825 Mio. (75 % von CHF 1.1 Mio.).
- Die Stadt übernimmt zudem die Kosten von CHF 15.9 Mio. für den integralen Bahnhofausbau, der über den SBB-Standard hinausgeht. Das heisst, sie trägt die Aufwendungen für die städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Einbindung des Bahnhofs St.Gallen Bruggen am neuen Standort.

Position / Beschreibung	Kosten total	SBB (Bund)	Kanton	Stadt
funktionaler Bahnhofausbau Bruggen am neuen Standort (Standardausbau SBB)	22'000'000	12'700'000	5'580'000	3'720'000
integraler Bahnhofausbau	15'900'000	0		15'900'000
Rückbaukosten Bahnhof alt	1'100'000	0	275'000	825'000
Total	39'000'000	12'700'000	5'855'000	20'445'000

Tabelle 1: Finanzierung SBB, Kanton und Stadt St.Gallen (Kosten in CHF)

⁴ Die Finanzierung des Kantons richtet sich nach Art. 8 Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Der Betrag wird je hälftig auf den Kanton und die politischen Gemeinden aufgeteilt nach Art. 32 Abs. 1 GöV. D.h. die Stadt St.Gallen trägt zusätzlich zu den direkten Kosten für die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen ca. 25 % über den Gemeindeanteil. Laut Amt für öffentlichen Verkehr bestehen für den Kanton keine anderen Finanzierungsquellen. Der Betrag ist als Pauschalbeitrag zugunsten der Stadt St.Gallen zu verstehen und der Kanton erhebt dafür keinen Anspruch auf Geldern aus dem Agglomerationsprogramm.

An die Gesamtkosten von CHF 39 Mio. leisten die SBB einen Beitrag von CHF 12.7 Mio., der Kanton St.Gallen beteiligt sich mit CHF 5.855 Mio. (Pauschalbetrag) am Vorhaben (Tabelle 1). Die Kosten für einen integralen Ausbau des Bahnhofs belaufen sich für die Stadt St.Gallen auf insgesamt CHF 20.445 Mio. Dieser Betrag reduziert sich voraussichtlich um CHF 6.9 Mio. aufgrund von Beiträgen aus dem Agglomerationsprogramm.⁵ Dies entspricht einer erwarteten Investition seitens der Stadt St.Gallen in der Höhe von insgesamt CHF 13.545 Mio. (Kostenschätzung \pm 30 % gemäss Machbarkeitsstudie vom 20. Dezember 2021).

Der Kostensteiler soll bei Vorliegen einer höheren Kostengenauigkeit hinsichtlich kostenrelevanter Fragestellungen betreffend Ausbaustandard sowie betreffend Rest- und Neuwert resp. Mehrwert der Anlagen mit den SBB diskutiert werden.

5.2 Anteil Projektierungskosten (Verpflichtungskredit)

Kanton und Stadt St.Gallen teilen sich die über die Ohnehin-Kosten hinausgehenden Kosten von CHF 26.3 Mio. in einem Verhältnis von 22.3 % Kanton (maximal CHF 5.855 Mio.) und 77.7 % Stadt St.Gallen (CHF 20.445 Mio.). Entsprechend werden auch die Projektierungskosten aufgeteilt. Für die Stadt verbleiben damit Projektierungskosten im Umfang von insgesamt CHF 2'486'400.

1	Ausarbeitung des Vorprojekts nach SIA 31 inkl. Varianzverfahren	CHF 1'243'200 (77.7 % von CHF 1.6 Mio.)
2	Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts nach SIA 32/33	CHF 1'243'200 (77.7 % von CHF 1.6 Mio.)
Total Kreditantrag Projektierungskosten		CHF 2'486'400

5.3 Bedingung der SBB

Die SBB Infrastruktur geht die Zusammenarbeit nur unter der Bedingung ein, dass sie im Falle eines Projektabbruchs seitens der Stadt St.Gallen schadlos gehalten werden. Für die SBB Infrastruktur fallen für die Vor- und Bauprojektphase Kosten im Betrag von CHF 1'524'000 an. Für das Vorprojekt leistet die SBB Infrastruktur CHF 381'000 und für das Bauprojekt CHF 1'143'000.

Eine allfällige Schadloshaltung der SBB durch einen Projektabbruch (zur Unzeit) durch die Stadt St.Gallen, die nicht über den dann verfügbaren Restkredit aufgefangen werden kann, wäre dannzumal als Nachtragskredit dem Stadtparlament zu beantragen. In diesem Fall würde die Stadt 77.7 % und der Kanton 22.3 % der angefallenen Kosten übernehmen.

6 Weiteres Vorgehen und Zeitplan

Die Erarbeitung des Vorprojekts sowie des Bau- und Auflageprojekts erfolgt zusammen mit den SBB im Rahmen einer Bauherrschaftsgemeinschaft. Die Stadt wird dazu eine Vereinbarung mit den SBB

⁵ Im Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, 4. Generation von 2024–2028 (AP4G) wurden für die Zugänge und öffentlichen Räume ein Betrag von CHF 23 Mio. eingereicht. Für den eigentlichen Bahnhofsbau können keine Gelder über das Agglomerationsprogramm beantragt werden. Ausgehend von einem erwarteten Beitragssatz von mindestens 30 % ergibt sich ein Beitrag von CHF 6.9 Mio. Dieser Betrag soll vollumfänglich der Stadt St.Gallen zukommen; SBB und Kanton erheben keinen Anspruch auf einen Anteil.

unterzeichnen, in der die Projektziele, das koordinierte Vorgehen, die Projektorganisation, der Terminplan sowie die Kosten und auch der Kostenteiler festgelegt sind.

Das zu erarbeitende Bau- bzw. Auflageprojekt (SIA-Phasen 32 und 33) soll schliesslich die Grundlage für die Beantragung des Ausführungskredits und die Durchführung der Plangenehmigungsverfahren bilden. Die Plangenehmigungsverfahren werden als koordinierte Verfahren durchgeführt. Folgende Verfahren bzw. Zuständigkeiten sind zu koordinieren:

- Bahnhof Bruggen am neuen Standort: Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz
- Teilzonenplanverfahren nach Planungs- und Baugesetz (vorwiegend marginale Anpassungen, grossflächigere Umzonungen im Rahmen der Entwicklungsplanung werden voraussichtlich separat vorgelegt, Option Gesamtrevision Bau- und Zonenordnung)
- Teilstrassenplanverfahren nach Strassengesetz
- Infrastrukturanlagen nach Strassengesetz und / oder Planungs- und Baugesetz.

Um eine Verschiebung des Bahnhofs Bruggen bis Ende des Jahres 2027 (Stichdatum Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz) erreichen zu können, ist das Vorhaben zügig umzusetzen. Ebenfalls erfordert das Agglomerationsprogramm des Bundes bei Massnahmen der Priorität A einen Baubeginn vor Ende 2028. Abbildung 9 zeigt die weiteren Projektschritte.

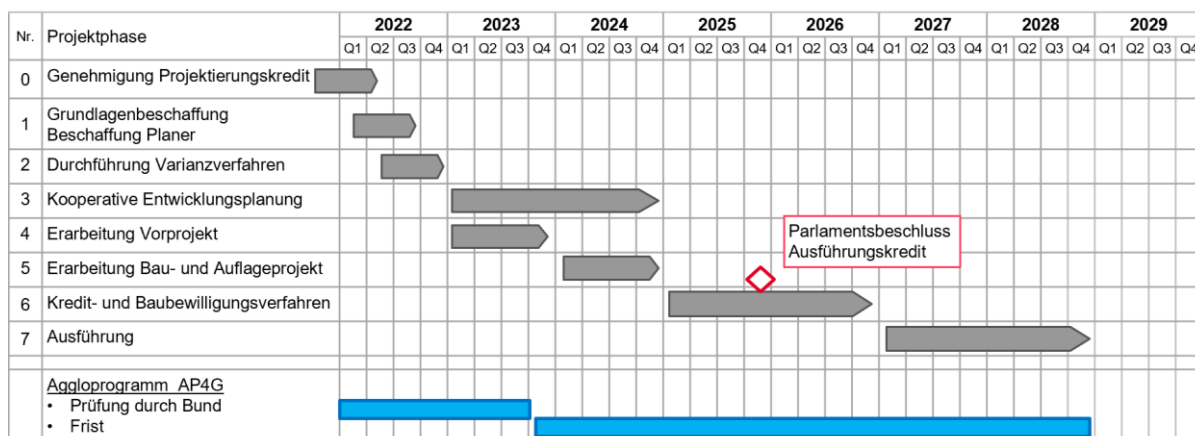


Abbildung 9: Projektablauf

Die direkten Anstösserinnen und Anstösser und der Einwohnerverein Bruggen wurden über das Vorhaben bilateral informiert. Sie konnten im persönlichen Gespräch bereits ihre Bedürfnisse äussern. Der Dialog wird während des Planungsprozesses weitergeführt. Im Quartier findet am 7. April 2022 ein Informationsanlass statt. Die Bevölkerung wird Ende der Vorprojektphase (Mitte 2023) die Möglichkeit haben, formell mitzuwirken.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Jürg Weder

Beilage:

- Verschiebung Bahnhof Bruggen, Machbarkeitsstudie und Masterplan, Bericht vom 30. September 2021