



Plätze

Bahnhofplatz; Aufwertung und Neugestaltung; 2. Bericht

1 Vorgeschichte

Am 22. April 1997 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat betreffend Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes erheblich erklärt. Der Auftrag des Postulates lautet:

"Der Stadtrat wird beauftragt zu prüfen und Bericht sowie allenfalls Antrag zu erstatten, durch welche Massnahmen eine Aufwertung und Neugestaltung des gesamten Bahnhofplatzes erreicht werden kann. Dabei ist insbesondere die Durchführung eines Ideenwettbewerbes zu prüfen, und es sind gleichzeitig Sofortmassnahmen aufzuzeigen."

Der Stadtrat hat am 8. Mai 2003 dem Grossen Gemeinderat den (ersten) Bericht zur Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes unterbreitet. Am 26. August 2003 hat der Grosse Gemeinderat die Vorlage des Stadtrates zurückgewiesen mit dem Auftrag,

„wenn möglich innert Jahresfrist mögliche Konzeptlösungen zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes aufzulegen, insbesondere unter Berücksichtigung der Aspekte:

- VBSG (Durchmesserlinien, Zeitausgleich)
- PTT-Busse (Bushof / Benutzung der VBSG-Anlegekanten)
- Standort IV / Taxi
- Verbindung TB / AB
- Anbindung Poststrasse
- Berücksichtigung der Fussgänger (u.a. Aufenthaltsmöglichkeiten für wartende Passagiere)
- IV / Langsamverkehr



Dabei seien die Ziele des Richtplanes Verkehr zu berücksichtigen, das Konzept solle Basis für die Durchführung eines Ideenwettbewerbes sein und es seien Aussagen über das weitere Vorgehen zu machen“.

Eine Arbeitsgruppe hat sich nach dieser zusätzlichen Auftragserteilung nochmals eingehend mit dem Gesamtthema, insbesondere aber mit den gestellten Fragen, auseinandergesetzt. Die Problembereiche wurden vertieft analysiert, Daten auf den aktuellen Stand gebracht, die Fragestellungen untersucht und Konzeptüberlegungen angestellt. Neue und konkreter gewordene Randbedingungen und Erkenntnisse (z.B. Ergebnis der Projektierung Fachhochschule / Bahnhofplatz Nord) wurden berücksichtigt.

In der Arbeitsgruppe beteiligt waren neben der Bauverwaltung, der Stadtpolizei und den städtischen Verkehrsbetrieben auch Vertreter der weiteren betroffenen Transportunternehmen und des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr. Zur Untersuchung der Betriebsaspekte und der Linienführung des Busverkehrs wurden zwei verkehrsplanerische Untersuchungen in Auftrag gegeben. Im Rahmen eines Workshops waren schliesslich die städtebaulichen und gestalterischen Grundhaltungen und Entwicklungsmöglichkeiten auszuarbeiten. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB sind über die Arbeitsergebnisse und die daraus abzuleitenden Erwartungen an den Bahnhof St.Gallen ins Bild gesetzt worden.

Im Rahmen der Beratungen im Grossen Gemeinderat am 24. August 2004 zur Sanierung des Rathauses wurde im Weiteren von der Baukommission die Empfehlung abgegeben, das Erdgeschoss des Rathauses und die Klärung einer allfälligen Ausdehnung der Ladensituation sowie die Suche nach einer Neulösung für das Tonnendach in die Vorlage Bahnhofplatz mit einzubeziehen.

2 Ausgangslage

Der Bahnhofplatz ist der städtebauliche Kristallisationspunkt der westlichen Innenstadt, entstanden im Laufe des 19. und der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Seine Entstehung und Entwicklung ist mit der wirtschaftlichen Blüte der Stickereizeit eng verbunden. Von hier eroberte die berühmte St.Galler Stickerei die ganze Welt. Deshalb entwickelte sich beim Bahnhof das Geschäftszentrum im Kontrapunkt zum Versorgungszentrum Altstadt. Nach dem Verwelken der Stickereiblüte blieb der Bahnhofplatz Mittelpunkt des Geschäftszentrums. Nach dem Neubau des Rathauses und mit dem Abbruch des alten Rathauses (1977 / 78) wurde der Bahnhofplatz für den öffentlichen Verkehr in seiner heutigen Form organisiert und gestaltet.



Der Bahnhofplatz hat unterschiedliche Funktionen zu erfüllen. Er ist die regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und neben dem Marktplatz / Bohl der wichtigste Fussgänger-knotenpunkt der Stadt. Er ist auch die Visitenkarte der Stadt für Neuankommende.

Die Platzinfrastruktur bietet heute für eine weitere Angebotserhöhung des öffentlichen Verkehrs keinen Spielraum mehr. Defizite bezüglich Übersichtlichkeit und Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger allgemein und für die Fahrgäste im Besonderen sind deutlich spürbar. Deshalb drängen sich organisatorische und bauliche Verbesserungen auf, verbunden mit einer Aufwertung der städtebaulichen Verhältnisse. Die Gestaltungsmöglichkeiten auf dem Bahnhofplatz werden jedoch von den räumlichen Gegebenheiten diktiert und bleiben somit beschränkt. Die bauliche Entwicklung auf der Nordseite des Bahnhofes mit zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen bietet diesbezüglich neue Optionen – nämlich eine neue Gesamtorganisation der auf den Hauptbahnhof bezogenen Verkehrsabläufe und Verkehrsanlagen. Die mögliche verkehrliche Konzeptänderung ist eng mit dem geplanten Bau des Fachhochschulzentrums verknüpft.

3 Der städtebauliche und bauliche Rahmen

Im Bereich des Bahnhofplatzes treffen zwei durch die geschichtliche Entwicklung vorgegebene städtebauliche Ausrichtungen aufeinander: das regelmässige, rechtwinklige Strassensystem des 19. Jahrhunderts (Poststrasse, Kornhausstrasse, Merkurstrasse, Gutenbergstrasse, St.Leonhard-Strasse etc.) und der diagonal dazu geführte "Bahnkörper", an dem sich die Baulinien des Bahnhofgebäudes, die Bauflucht der Bahnhofstrasse westlicher Teil und vor allem auch die Anlage der Bushaltestellen mit den Anlegekanten und Überdachungen ausrichten. Aus dem Zusammentreffen dieser beiden Richtungen ergeben sich vielfältige Überschneidungen, verengende Situationen und kaum definierbare Resträume.

Die Raumschale des Bahnhofplatzes wird neben dem Sonderfall Rathaus von volumetrisch und auch typologisch einheitlichen Bauten gebildet. An der Charakterisierung des Platzes sind hauptsächlich zwei Gebäudetypen beteiligt: grosse, repräsentative öffentliche Bauten und stattliche Geschäftshäuser. Ein Grossteil der Gebäude entstand in den für St.Gallen bedeutenden ersten fünfzehn Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Es sind schützenswerte Beispiele der St.Galler Geschäftshausarchitektur und in dieser Dichte und Qualität einmalig in der Schweiz. Der Bereich des Bahnhofs ist ein geschütztes Ortsbild.

Der "Bahnhofplatz" in seiner heutigen Form setzt sich aus verschiedenen, unterschiedlich charakterisierten und genutzten Raumteilen zusammen. "Bahnhofplatz" ist eher als Sammelbegriff zu verstehen. Neben der räumlichen Gliederung in unterschiedliche Platzbereiche, die sich gegenseitig durchdringen, sind die Übergänge zu den anschliessenden Strassenräumen



für die Beurteilung der räumlichen Situation besonders zu beachten. Durch sie fliesst der Verkehr auf den Platz. Hier spielen sich die "Kollisionen" zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ab.

Entsprechend der geschichtlichen Entwicklung gliedert sich der mit «Bahnhofplatz» bezeichnete Raum in zwei zum Teil sehr unterschiedlich charakterisierte Bereiche (Beilage 1):

- den westlichen Teil mit den schützenswerten Bauten von 1910-1913 und der zweiteiligen, durch den Postturm gegliederten Platzform, abgeschlossen mit der Verbindungsbrücke und dem Nebenbahnhof;
- und den östlichen Teil mit dem Busbahnhof anstelle des ehemaligen Rathauses, dem vertikalen Akzent des Rathauses und mit der räumlich und nutzungsmässig undefinierten Situation gegen Süden („Helvetia-Platz“), begleitet von der Kornhausstrasse. Dieser Bereich wird immer noch als Strassenraum und weniger als Platz empfunden.

Für die Bearbeitung des Projektes ist es wichtig, dass die funktionalen und baulichen Unterschiede dieser Räume durch die Gestaltung nicht verwischt, sondern gestärkt werden. Dazu können auch neue Möglichkeiten eingesetzt werden, beispielsweise unterschiedliche Lichtkonzepte.

4 Die verkehrstechnische und verkehrsplanerische Situation

Der zentralen Bedeutung des Bahnhofplatzes als Verkehrsplatz entspricht eine Vielfalt von Bewegungsabläufen und Verkehrsbeziehungen. Bei der vorhandenen grossen Zahl der am Verkehrsgeschehen Beteiligten hat vordringliche Priorität, die "Drehscheibe" nicht ins Stocken zu bringen. Als Folge der Nutzungsdichte bestehen für alle Verkehrsteilnehmenden unbefriedigte Komfortbedürfnisse und teilweise ernsthafte Sicherheitsmängel. Unter der grossen Zahl von planerischen und verkehrstechnischen Teilproblemen sind die folgenden für die geforderte Attraktivitätssteigerung besonders wichtig:

- Die Fussgängerbeziehung von der „Rathausunterführung“ (Personenunterführung auf der Ostseite des Bahnhofgebäudes) zur südlichen Innenstadt stösst rechtwinklig auf die Taxistandplätze und auf die Haltestellen und Anlegekanten der Verkehrsbetriebe: Die Art der heutigen Überdachung des VBSG-Bushofes und insbesondere die Anordnung der Unterstände erschweren die Durchlässigkeit und beeinträchtigen den Komfort der Fussgängerinnen und Fussgänger. Insbesondere bei dichtem Busbetrieb entstehen infolge der unübersichtlichen Gesamtverhältnisse Gefahrensituationen.



- Die Fussgängerverbindungen zum Neumarkt über die Gutenbergstrasse und zur südlichen Innenstadt in Richtung Kornhausstrasse / Merkurstrasse führen über Verkehrszonen, welche die Busse der Verkehrsbetriebe für das Ein- und Ausfahren zu und von den Anlegекanten brauchen. Bei solchen Mischflächen ist ein Sicherheitsrisiko immanent. Sie sind gestalterisch unbefriedigend.
- Die Fussgängerbindung zur Altstadt ist vom „Treffpunkt“ des Hauptbahnhofes aus nicht erkennbar. Die Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich diagonal über den Platzbereich Rathaus / Walhalla Richtung Poststrasse. Auch hier muss die Zufahrt bzw. Wegfahrt der Busse von und nach Osten überquert werden, was zu entsprechenden Konfliktsituationen führt.
- Die „Bahnhofunterführung“ (Personenunterführung auf der Westseite des Bahnhofgebäudes) mündet abgelegen und unattraktiv in einen verkehrsorientierten, gestalterisch verarmten Bereich des Bahnhofplatzes. Der Verlauf der weiterführenden wichtigen Fussgängerverbindungen zur Innen- und Altstadt, insbesondere auch der Weg zu den Bushaltestellen, ist baulich ungenügend gestaltet.
- Die Gutenbergstrasse ist die Zufahrtsachse zum Bahnhofplatz für sämtliche Postautos und für alle Buslinien aus dem westlichen Stadtgebiet sowie für den motorisierten Individualverkehr. Sie bildet ein eigentliches Nadelöhr. Eine einzige Störung auf diesem kurzen Strassenabschnitt, beispielsweise ein in einen Parkplatz einmanövrierender PW oder ein ungeschickt abgestelltes Fahrzeug, kann den ganzen Busverkehr lahm legen.
- Im westlichen Platzteil behindert der Parkplatzsuchverkehr den flüssigen Ablauf des öffentlichen Verkehrs. Bei zu grossem Andrang müssen die Privatfahrzeuge auf der Fahrbahn anhalten und blockieren die Ausfahrt der Busse.
- Die Postauto-Standplätze haben keine sicheren Anlegекanten und Aufenthaltsflächen für die Fahrgäste. Sicherheitskonflikte zwischen der Trogenerbahn und Busspassagieren sind häufig. Ausserdem fehlen überdachte Wartemöglichkeiten für die Fahrgäste.
- Die Durchfahrt der Trogenerbahn über den ganzen Bahnhofplatz führt zu Konflikten bei Bus-Bahn und Fussgängerverkehr-Bahn mit entsprechenden Gefahrenpotenzialen und zu Unsicherheiten bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.
- Die Haltestellenanordnung wird geprägt durch die Unterscheidung in zwei Bereiche mit den beiden grossen Busbetrieben. Jede VBSG-Buslinie und Postautolinie hat einen eigenen Halteplatz. Durch die starke räumliche Trennung zwischen Stadt- und Regionalver-



kehr wird ein einheitlicher Auftritt des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs bezüglich Umsteigen und Information verhindert.

5 Heutige Verhältnisse und Forderungen aus der Sicht der Nutzungen

Eine wichtige Prämisse für Veränderungen auf dem Bahnhofplatz, die über kosmetische Sofortmassnahmen hinausgehen, ist die Schaffung von neuen Optionen. Ohne Veränderungen an der heutigen Verkehrsabwicklung sind keine wesentlichen Verbesserungen der strassenräumlichen Gestaltung möglich. Die nachfolgende Beschreibung zu den Gegebenheiten, Mängeln und Forderungen beziehen sich auf ein Konzept „Verkehrsorganisation Bahnhofplatz Süd und Nord“ (Bericht einer Arbeitsgruppe der Behördendelegation „Öffentlicher Verkehr St.Gallen“ 1993), auf einen „Schlussbericht über die Ergebnisse von zwei repräsentativen Umfragen der CVP in der Bevölkerung und bei Geschäften“ (1996), auf einen Bericht „Visitenkarte & Verkehrsdrehscheibe“ (Workshop der Bauverwaltung und der Verkehrsbetriebe, 1998) sowie auf gezielte Interviews mit den betroffenen Verkehrsbetrieben. Im Rahmen der erwähnten, seit einem Jahr tätigen Arbeitsgruppe konnten für die einzelnen Problembereiche die Daten aktualisiert, die Anforderungen weiter konkretisiert und Handlungsfelder im Sinne eines Gesamtkonzeptes erarbeitet werden. Sehr wichtige Erkenntnisse zur städtebaulichen Grundhaltung und den gestalterischen Möglichkeiten stammen aus einem kürzlich durchgeführten Workshop mit Beizug von spezialisierten externen Planern. Schliesslich wurden durch zwei Verkehrsplanungsbüros eine Betriebsstudie „Bahnhofplatz St.Gallen“ und eine Planungsstudie „Anordnung der Zu- und Wegfahrt“ verfasst, die nun Grundlage für ein geeignetes Betriebskonzept öffentlicher Verkehr auf dem Bahnhofplatz bilden.

5.1 Städtischer Busbetrieb (VBSG)

Die Bushaltestellen der städtischen und regionalen Busbetriebe sind am Hauptbahnhof St.Gallen betrieblich und räumlich in zwei „Bushöfe“ getrennt. Für die VBSG bestehen elf gegenseitig unabhängig anfahrbare Haltestellen. Zwei Abstellplätze für Einsatzfahrzeuge sind beim Bahnhofpärkli angeordnet. Für Bahnersatz-Kurse muss, je nach sich stellender Aufgabe, möglichst unmittelbar bei den Personen-Unterführungen eine provisorische Umsteigehaltestelle eingerichtet werden.

Zur Einhaltung der Fahrplan-Zuverlässigkeit auf den langen Durchmesserlinien sind im Fahrplan der VBSG Zeitreserven vorhanden, welche beim Bahnhofplatz je nach Verkehrsaufkommen als Aufenthaltszeiten in Erscheinung treten. Mit festen Abfahrtszeiten ab dem



Bahnhof sollen ausserdem die bestmöglichen Umsteigebeziehungen sichergestellt werden. Jeder Linie ist zur Zeit ein reservierter Halteplatz zugewiesen. Dies hat den Vorteil, dass die Fahrgäste immer am gleichen Ort auf entsprechende Busse warten können. Als Nachteil des bestehenden Systems wird der grosse Platzbedarf sowohl in der Perronlänge (Manövriererraum zwischen den Bussen) als auch in der Fahrbahnbreite (schmale Perrons, breite Busfahrbahnen) empfunden.

Mit Haltezeiten im Minutenbereich werden die wichtigsten VBSG-Linien 1 und 7 heute im Durchflusssystem betrieben. Wenn sich dieses System für alle Linien anwenden liesse und auf feste Haltestellenplätze verzichtet werden könnte, könnte der Platzbedarf für die Busse verringert werden. Die wegfallenden festen Haltestellenplätze könnten für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt und der Bushof könnte neu gestaltet werden. Ein generelles Durchflusssystem ohne feste Anlegekanten und ohne feste Abfahrtszeit mit Abfahrten im Rahmen der fahrplanmässigen Abweichungen wie auf normalen Unterwegshaltestellen würde allerdings eine grundsätzliche Neuauslegung des Betriebskonzeptes der städtischen Verkehrsbetriebe erfordern. Es wäre mit betrieblichen Nachteilen und Komforteinbussen für einen Teil der Fahrgäste, insbesondere bei der Sicherstellung der Umsteigebeziehungen, verbunden. Die Option Durchflusssystem für möglichst viele Linien soll jedoch eingehend geprüft werden.

Neben der Organisation der Haltestellen und dem Liniensystem für die Busse ist an diesem zentralen Ort des öffentlichen Verkehrs auch die Infrastruktur für die Passagierinnen und Passagiere von grosser Bedeutung. Dazu gehören nebst der Fahrgastinformation bei den Haltestellen - auch mit modernen elektronischen Mitteln - wie bei jedem städtischen Verkehrsbetrieb an zentraler Lage eine Informations- und Verkaufsstelle. Mit der provisorischen Baute im Südteil des Platzes wird dieses Jahr eine neue Übergangslösung installiert, mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes müssen definitive Standorte vorgeschlagen werden.

5.2 Regionale Busbetriebe (Postauto und Regiobus)

Die Postautos belegen heute für acht Linien elf Abstellplätze. Alle Kurse werden zur Zeit als Radiallinien gefahren. Der betriebliche Ablauf ist nicht optimal. So ist besonders das Wegfahren nach Westen um die Hauptpost herum für die mehrheitlich ostwärts verkehrenden Busse zeitraubend und für die Fahrgäste unattraktiv. Mit der Wegfahrtsrichtung verknüpft ist ausserdem die für die Passagiere ungünstige Organisation der Haltestellen-Anlage. Der Bug der Fahrzeuge ist dadurch von der Post und dem eigentlichen Warteraum abgewandt, die Fahrgäste besteigen die Busse ungeschützt mitten auf dem Platz. Das Fehlen eines Wartplatzes mit gedecktem Unterstand ist ein erheblicher Mangel.



Seit dem 14. Dezember 2003 verkehrt die Regiobus von Gossau bis zum Hauptbahnhof mit neuer Endhaltestelle an der Gutenbergstrasse. Nach dem Bezug des neuen Stadions in Winkeln werden zusätzliche Angebote Richtung Westen geschaffen.

Voraussetzung für eine wesentliche Verbesserung der Situation für die Postautos und die Regiobus bzw. der weiteren Angebote Richtung Westen wäre die Verlegung der Parkplätze und die Entflechtung der Bahnhofsvorfahrt des motorisierten Individualverkehrs. Mit einer neuen Führung der Zu- und Wegfahrtsrouten, verbunden mit einer neuen betrieblichen Ausrichtung, könnte und sollte auch für diese Busbetriebe ein verbessertes Bushofkonzept mit weniger Haltestellen realisiert werden.

5.3 Normalspurbahnen (SBB und SOB)

Die beiden Normalspurbahnen haben in den letzten Jahren wesentliche Umbauten vorgenommen (Rosenbergtunnel, neue Sicherungsanlagen, Erhöhung der bestehenden Perronanlagen, Neugestaltung Empfangsgebäude, Verschiebung der Gepäckschalter, Verbreiterung der westlichen Personenunterführung). Soeben abgeschlossen worden ist der Umbau der Weichenköpfe West und Ost zur Leistungssteigerung und Geschwindigkeitserhöhung. Weitere Vorhaben aus dem Rahmenplan Bahnhofumbau sind noch nicht realisiert: der vierte Perron, die Perronverlängerungen West und Rampen bei den westlichen Perronaufgängen.

Gestaltungsspielraum bei den Normalspurbahnen liegt vor allem bei den Unterführungen und ihren Aufgängen. Gegeben sind deren Lage und die für sieben Perronkanten notwendige Länge. Die Publikumsanlagen im Empfangsgebäude und im Eilgutgebäude sind aus SBB-Sicht als definitiv anzusehen. Trotzdem sollen diese auf die Anforderungen einer neuen Bahnhofplatzgestaltung ausgerichtet und allenfalls angepasst und erweitert werden. Bei der Bahnhofunterführung sind behindertengerechte Aufgänge (Rollstuhlrampen) zu fordern.

5.4 Schmalspurbahnen (AB und TB)

Die Trogenerbahn (TB) entwickelte sich zum reinen Personentransportsystem. Daher ist ein Umschlag von Gütern mit SBB, AB und Post im Nebenbahnhof nicht mehr nötig. Ab Fahrplanwechsel Ende 2004 werden neue, breitere Zugkompositionen fahrplanmässig im Einsatz stehen. Da eine zweispurige Durchquerung des Bushofbereiches mit diesen Fahrzeugen zu gegenseitigen Behinderungen der öffentlichen Verkehrsmittel geführt hätte, wurde in diesem Sommer ein Gleis entfernt. Dies führte zu einer räumlichen Entlastung und damit zu einer Verbesserung der unter Kapitel 4 beanstandeten Situation.



Der Nebenbahnhof ist Standort der Endhaltestellen von Trogenerbahn und Appenzeller Bahnen und verfügt über die entsprechenden Infrastrukturen eines Kleinbahnhofes. Auch mit dem Bau des Riethüslitunnels (Projekt sistiert, Alternativen in Prüfung) würde sich der Endpunkt der AB nicht zwingend verändern. Eine langfristige Option ist die Verlängerung der AB in Richtung Stadtzentrum, die technisch nur mit neuem Rollmaterial ermöglicht würde. Eine Kombination mit der TB wäre dann zu prüfen. Zur Zeit ist unter anderem eine Machbarkeitsstudie für eine strassengebundene neue Linienführung der AB als Alternative zum Riethüslitunnel in Bearbeitung. Diese Lösungsvariante scheint aber nicht Erfolg versprechend. Für weiter gehende, grosszügige Lösungsmöglichkeiten (Durchmesserlinie TB/AB) bestehen zur Zeit strategische Ziele, aber noch keine konkreten Lösungsansätze.

Grundsätzlich müssten längerfristige, wesentliche betriebliche Veränderungen von beiden Schmalspurbahnen gemeinsam angegangen und projektiert werden. Die beabsichtigte enge Kooperation, allenfalls Fusion, wird dies begünstigen.

5.5 Internationale Busse, Touristikbusse (Carunternehmen)

Die Stadt ist grundsätzlich verpflichtet, den Reisebussen eine zweckmässige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, kann aber den Standort selbst bestimmen. Seit 1998 sind an der Bahnhofstrasse, beim Rathaus, zwei Kurzzeit-Haltestellen für internationale Reisebusse angeordnet. Um die ständig zunehmende Nachfrage decken zu können, müssten jedoch mindestens drei weitere Plätze für die internationalen Buslinien zur Verfügung stehen sowie für die Bedürfnisse der Touristikbusse (Aktionsreisen, Ferienreisen, Tagesausflüge) in diesem Bereich drei zusätzliche Abstellplätze bereitgestellt werden. Da dies heute nicht realisierbar ist, müssen neue örtliche und organisatorische Lösungen angegangen werden.

An der Museumstrasse und auf dem Spelteriniparkplatz sind heute zehn offizielle Langzeit-Parkplätze für Touristikbusse signalisiert. Es ist bekannt, dass auf der Lindentalstrasse (oberhalb Bahnhof St.Fiden), im Bereich Kreuzbleiche / Bogenstrasse sowie auf der Gründenstrasse (Parkplatz Sportplatz Gründenmoos) inoffizielle „wilde“ Haltestellen von privaten Carunternehmen genutzt werden. Diese Praxis ist im Gesamtzusammenhang zu überprüfen.

Ein besonderes Problem stellen die zwar seltenen, aber regelmässig auftretenden Grossandränge wie Skiferien und Skitage von Schulen dar. Die „Skibusse“ stellen sich jeweils am frühen Morgen und am Abend rund ums Bahnhofpärkli an der Schützengasse und an der Kornhausstrasse auf. Damit die Car's behinderungsfrei abgestellt werden können, müssen Parkplätze vorübergehend aufgehoben werden. Die heutige flexible Lösung hat sich grundsätzlich bewährt und könnte bei den vorhandenen Verhältnissen beibehalten werden. Mit



der neuen Gestaltung des Bahnhofplatzes ist jedoch eine wesentliche Anpassung dieser Praxis erforderlich oder eine Verlegung auf die Nordseite des Bahnhofes zu prüfen.

5.6 Taxi

Beim Hauptbahnhof sind heute 20 öffentliche Taxistandplätze vorhanden. Obwohl sich seit der Liberalisierung der Taxivorschriften im Jahre 1995 die Anzahl A-Taxi (Berechtigung für die Benützung der Standplätze auf öffentlichem Grund) deutlich erhöht hat, wurden keine zusätzlichen Standplätze geschaffen. Die Standplätze sind heute, insbesondere an den Wochenenden, zum Teil überbelegt. Seit vier Jahren variiert die A-Anzahl Taxis zwischen 120 - 135 Fahrzeugen. Es kann deshalb angenommen werden, dass in den nächsten Jahren eine ähnlich grosse „Taxiflotte“ unterwegs sein wird. Die heutige Anzahl Taxistandplätze sollte deshalb zumindest beibehalten werden.

Der heutige Taxi-Standplatz ist aus taxibetrieblicher Sicht an der bestmöglichen Lage direkt im Bereich der grössten Fussgängerdichte situiert. Er bildet aber gerade deshalb eines der wenig durchlässigen Hindernisse für den Fussgängerverkehr und liegt dort, wo die Gestaltungsdefizite am grössten sind. Die Taxistandplätze sind aber nicht an den bisherigen Ort gebunden. Eine Verschiebung in den westlichen Bahnhofplatz vor das Empfangsgebäude sowie eine Verlegung eines Teils der Standplätze auf den Bahnhof Nord ist sinnvoll und notwendig. Bei der Anordnung der Taxistandplätze ist zu beachten, dass Taxistandorte auch zur Belegung eines Standortes (rund um die Uhr) und deshalb auch zur Erhöhung der Sicherheit beitragen.

5.7 Velo, Mofas und Roller

Heute sind im Bereich des Bahnhofes rund 450 Velo- und knapp 30 Motorrad-Abstellplätze vorhanden; diese sind vorwiegend im südlichen Bahnhofplatz angeordnet. Häufig sind die Zweiradabstellanlagen überfüllt, insbesondere sind zuwenig Abstellplätze für Motorräder und Roller vorhanden.

Veloabstellflächen sollen künftig sowohl auf der Nordseite wie auch auf dem eigentlichen Bahnhofplatz in genügender Zahl (total ca. 700 Plätze) vorhanden sein. Im Bahnhofgebiet soll auch eine angemessene Zahl wettergeschützter und diebstahlsicherer Veloabstellplätze angeboten werden. Ein wichtiges Ziel ist auch die Erreichbarkeit aus allen Zufahrtsrichtungen. Eine geeignete Lösung mit einer eigentlichen „Velostation“ zeichnet sich in Verbindung mit dem geplanten Fachhochschulzentrum ab. Für Motorräder und Roller sind dort auch zusätzliche Abstellmöglichkeiten vorgesehen.



5.8 Fussgängerinnen und Fussgänger

Die Bedürfnisse des Fussgängerverkehrs und die auf dem Bahnhofplatz bestehenden Mängel und Konflikte sind im Kapitel 4 grundsätzlich beschrieben. Der Bahnhofplatz ist „Fussgängerplatz“ und Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr. Die Forderungen der Fussgängerinnen und Fussgänger sind eine prioritäre Rahmenbedingung für ein zukünftiges Gestaltungskonzept. Die Fussgängerin bzw. der Fussgänger soll Übersicht, Sicherheit und Wohlbefinden auf dem Bahnhofplatz finden. Der Bahnhofplatz vermittelt den ersten Eindruck von St.Gallen und ist damit prägend für das subjektive Stadtbild.

Auf dem Bahnhofplatz sollen die Fussgängerverbindungen (zu den verschiedenen Innere Stadtteilen und unter den Verkehrsmitteln) attraktiv sein. Die Fusswege sind auch aus der Sicht von Behinderten (Blinde, Sehschwache, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer etc.) gut anzulegen und auszurüsten. Der Bereich des Bahnhofzugangs braucht als Aufenthaltszone, Wartefläche und Drehscheibe eine grosszügige, verkehrsfreie Fussgängerfläche. Wichtiges Thema ist dabei auch die Fussgänger-Wegweisung zu den verschiedenen, zu Fuss erreichbaren Nachbargebieten, so zur Altstadt, zum Geschäftszentrum Innenstadt-West / Neumarkt, zum Rosenberg / Universität, zur Fachhochschule und zum Gebiet Bahnhof West / Güterbahnhof.

5.9 Motorisierter Individualverkehr

Der Bahnhofplatz wird im westlichen Teil auch stark vom motorisierten Individualverkehr beansprucht. Die Zufahrt führt über die Gutenbergstrasse, die Wegfahrt über den Nebenbahnhof. Diese beiden Strassenabschnitte sind gleichzeitig Nadelöhere für den öffentlichen Verkehr. Der Privatverkehr engt in diesen Bereichen den Manövriere Raum und den Verkehrsfluss der öffentlichen Verkehrsmittel stark ein. Auf dem Bahnhofplatz, an der Kornhausstrasse und an der Gutenbergstrasse befinden sich 39 öffentliche Parkplätze sowie 46 private Abstellplätze (Mobility, SBB, Rail-Link, Gepäckabgabe, Güterumschlag, Klubschule, Swisscom). Dieses Angebot ist im Allgemeinen hinreichend, in Spitzenzeiten, vor allem zu den An- und Abfahrtszeiten der bedeutenden Bahnverbindungen, genügt es jedoch nicht. Da dann wild parkiert wird oder Fahrzeuge für längere Zeit auf der Fahrbahn angehalten werden, wird die Wegfahrt der Busse Richtung Nebenbahnhof betroffen. Durch den zeitweise intensiven Bahnhofsvorfahrt-Verkehr ergeben sich daher regelmässig Störungen und Behinderungen für Busse und Trogenerbahn.

Auf dem Bahnhofplatz sollen zukünftig nur noch Abstellmöglichkeiten zugelassen werden, die direkt für angrenzende Geschäfte, Betriebe und Postfächer sowie für die Zulieferung



nötig sind. Der Ersatz der übrigen Parkplätze, insbesondere der eigentlichen Bahnhofsvorfahrt, ist in ausreichender Anzahl auf der Nordseite des Bahnhofs im geplanten Neubau der Fachhochschule möglich. Die Zufahrt zum Innenhof der Post und zur Gepäckaufgabe der SBB ist weiterhin sicherzustellen. Die Benutzung der auf Privatgrund vorhandenen Parkplätze und die Erschliessung privater Betriebe und Geschäfte sollen weiterhin gewährleistet werden.

Auf dem Bahnhofplatz sind heute lediglich zwei wenig komfortable Gehbehindertenparkfelder vorhanden. Die Nachfrage nach Gehbehindertenparkfeldern beim Bahnhofplatz hat in letzter Zeit zugenommen, nicht zuletzt wegen der 1999 eröffneten Migros-Klubschule und dem Restaurant im Bahnhofgebäude. Das Angebot an Gehbehindertenparkfeldern sollte deshalb qualitativ und quantitativ erhöht werden.

5.10 Grossveranstaltungen

Alljährlich erfolgt die Umzugsaufstellung für die OLMA auf dem Bahnhofplatz, zwischen dem Rathaus und der Zufahrt zum Nebenbahnhof. Dabei variiert die Teilnehmerzahl zwischen 900 und 1'400 Mitwirkenden. Der Bahnhofplatz muss dabei jeweils für den gesamten Verkehr vollständig abgesperrt werden. Dies bedingt alljährlich mit grossem organisatorischem Aufwand Linienumstellungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr samt Betriebseinstellung der Trogenerbahn zwischen Spisertor und Bahnhof. Aufgrund der grossen verkehrlichen Einschränkungen sollte die Umzugsaufstellung sinnvollerweise andernorts erfolgen, beispielsweise im Bereich Güterbahnhof / Vadianstrasse / St.Leonhard-Strasse.

Zum Open Air werden jedes Jahr rund 20'000 Besucherinnen und Besucher mit dem Bus vom Bahnhofplatz aus ins Sittertobel transportiert. Die Early-Bird-Transporte für rund 3'000 Fahrgäste erfolgen am Freitagmorgen bis Freitagmittag ab dem westlichen Teil des Bahnhofplatzes. Rund 17'000 Festbesucher werden in der übrigen Zeit ab einer zusätzlichen Haltestelle an der Kornhausstrasse ins Festgelände gefahren. Diese Extrakurse sind für ein schlankes und leistungsfähiges zukünftiges Bushofsystem auf dem Bahnhofplatz sehr einschränkend. Daher sollen sowohl die Extrabusse der OLMA als auch diejenigen für das Open Air künftig ab der neuen Bahnhofsvorfahrt auf der Nordseite des Bahnhofs verkehren.

6 Städtebauliche Aspekte und Leitlinien für die räumliche Entwicklung

Ein wichtiges Ziel ist, die Funktion des Bahnhofplatzes als regionale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr und als Fussgängerplatz in einen abgestimmten städtebaulichen Rahmen zu setzen. Der öffentliche Raum soll von der Bebauung, den gestaltenden Elementen



und den Sichtbezügen her die Nutzung und Stellung des Platzes im innerstädtischen Kontext widerspiegeln. Nach übereinstimmender Auffassung der Expertenrunde des eingangs erwähnten Workshops zur Gestaltung ist das Unbefriedigende an der heutigen Situation nicht wie bisher vielfach angenommen die Anordnung des Busterminals an sich – sie lässt noch genügend Zwischenraum für visuelle Bezüge in die Raumtiefe –, sondern die wenig transparente Abfolge der Zwischenwände und der Überdachungen. Die wichtigsten Sichtbezüge sind verstellt. Dies hinterlässt die oft bemängelte drückende Raumwirkung. Die Anordnung der Taxi-Standplätze verstärkt diese Wirkung zusätzlich. Jede gestalterische Änderung muss als Erstes die Verbesserung der Sichtbezüge zum Ziel haben.

6.1 Einbezug des Bahnhofes und seiner räumlichen Potenziale

Der ganze Bahnhofbereich – besonders aber der Auftritt bei der Rathausunterführung, die innere Verbindungsachse im Bahnhof und die Schalterhalle – wird in die räumlichen Überlegungen zum Bahnhofplatz einbezogen. Der Busterminal braucht dieses Potenzial, damit die enorme räumliche Beanspruchung als Drehscheibe des öffentlichen Regionalverkehrs angemessen verkraftet werden kann.

Auch die Bahnhofunterführung, der Verbindungstrakt Hauptbahnhof – Nebenbahnhof und der Nebenbahnhof selber beinhalten ein grosses Nutzungs- und Gestaltungspotenzial, gefördert noch durch die Aufwertung dieses Bereiches im Zusammenhang mit der erwünschten Entwicklung Bahnhof Nord.

6.2 Vernetzung

Die Verbindungen zu den südlich angrenzenden Geschäftsvierteln erfolgen heute mit drei funktional unterschiedlich gewichteten Übergängen über die St.Leonhard-Strasse. Diese Gewichtung bleibt weit unter den räumlichen Möglichkeiten. So entspricht der Übergang bei der „Helvetia-Kreuzung“ nicht der Bedeutung des Bahnhofplatzes und der Ausrichtung und trichterförmigen Bündelung des Raumes. Hier wäre eigentlich die direkte Verbindung vom Bahnhof (Rathausunterführung) ins südliche Geschäftsviertel anzusiedeln.

Auch der Übergang auf der Westseite in der Verlängerung der Bahnhofunterführung verdient eine Aufwertung, zumal sich gerade gegen Westen durch die aktuelle Bautätigkeit und Planung neue Möglichkeiten öffnen.

Der Weg zur Altstadt führt nicht nur über die Poststrasse, sondern auch – was häufig übersehen wird – über die Merkurstrasse, deshalb sollte neben dem Nadelöhr Walhalla-Rathaus und der Poststrasse auch diese Verbindung gestalterisch aufgewertet werden.



6.3 Kornhausstrasse

Die Kornhausstrasse im Bereich Bahnhofplatz ist aus räumlicher Sicht ein Überbleibsel aus der Zeit des alten Rathauses. Heute sollte die ganze Ostbegrenzung des Platzes eine andere Rolle spielen – aktiver, intensiver, die Erdgeschosse geöffnet mit publikumsintensiveren Nutzungen. Es ist die besonnte Seite mit einem grossen Vorraum, keine enge Schneise, wie etwa die Gutenbergstrasse. Diese Werte werden heute durch die Strasse, durch die derzeitige Lage des VBSG-Pavillons und durch die Veloabstellplätze überdeckt.

6.4 Leitlinien für die räumliche Entwicklung

Aus der räumlichen Analyse lassen sich verschiedene gestalterische Rahmenbedingungen für die Beurteilung der betrieblichen und organisatorischen Vorgaben wie etwa die Vorschläge für die Anordnung ableiten. Sie sollen der weiteren Planung und Projektierung des Bahnhofplatzes im Sinne von Leitlinien zu Grunde gelegt werden; sie sind kurz so zu formulieren:

Platzgrosszügigkeit

Der Bahnhofplatz hat ein beschränktes Fassungsvermögen. Die Nutzung dieses Gefässes sollte die Grosszügigkeit des Raumes beachten und die Harmonie der räumlichen Verhältnisse respektieren.

Platzdefinition

Zur Lösung der Aufgabe ist es wichtig, den Raum bis zur St.Leonhard-Strasse, zur Schützengasse und vor allem bis zu den Gleisen der SBB in die gestalterischen Überlegungen einzubeziehen. Besondere Beachtung verdient auch der westliche Platzabschluss mit Durchfahrt und Nebenbahnhof.

Platzumfeld

Die Anordnung des Bushalts und vor allem der gewünschten Überdachungen sollten die räumlichen Bezüge zum weiteren städtischen Umfeld, zur gebauten Umgebung und auch zur Bahnhofhalle selber nicht zu sehr einschränken, wie dies die heutige Situation tut.

Platzcharakter

Der westliche und der östliche Bereich des Bahnhofplatzes haben auf Grund ihrer geschichtlichen Entwicklung, ihres architektonischen Ausdrucks und der Nutzung der platzbezogenen Erdgeschosse unterschiedliche räumliche Qualitäten. Diese Unterschiedlichkeit beeinflusst die Nutzungsmöglichkeiten der beiden Bereiche.



- Westlicher Teil (Beilage 2: roter Teil): architektonisch wertvolle Bauten, eher verschlossene Sockelbereiche. Schöne Fassaden bilden einen baulichen Rahmen für eine Freifläche, die wenig Aufenthaltsqualitäten aufweisen kann, weil der Bezug zu den Nutzungen der Erdgeschosse fehlt (Hochparterre).
- Östlicher Bereich (Beilage 2: blauer Teil): mehrheitlich offene Erdgeschosse, stark frequentierte Freiflächen. Deshalb ist hier die bauliche Kulisse in ihrer Bedeutung eher zurückhaltend zu interpretieren zu Gunsten des Platzes mit seinen Aktivitäten.

Platzebene

Die unterirdische Führung der AB / TB bringt keine wesentlichen räumlichen Vorteile für die Gestaltung des Platzes. Eine unterirdische Anordnung wichtiger Nutzungen würde den Platz in unerwünschter Weise konkurrenzieren.

Platzübergänge

Die drei Verbindungen zu den südlichen Innenstadtbereichen werden unterschiedlich gewichtet: Räumlich dominante Querverbindungen sind die Kornhausstrasse und der Westast des Bahnhofplatzes in der direkten Verlängerung der Bahnhofunterführung. Die Gutenbergstrasse hat räumlich ein geringeres Potenzial und bezieht ihre Funktion vor allem als korridorartiges Verbindungsstück. Die räumliche Ausformulierung der Übergänge zu den angrenzenden Stadtbereichen ist für die Orientierung der Benützenden von grosser Bedeutung. Die Konfliktpunkte mit den Zu- und Wegfahrten der Regional- und Stadtbusse werden thematisiert.

Überdachungen und Infrastrukturen

Diese Elemente haben einen grossen Einfluss auf die räumliche Wahrnehmung des Platzes und müssen entsprechend sorgfältig geplant werden. Die Überdachungsfrage beeinflusst die Wahl der zur Diskussion stehenden Haltestellen-Anordnung.

Bepflanzung und Möblierung

Bepflanzung und Möblierung sollen die luftige und leichte Atmosphäre unterstützen, den Aufenthalt attraktivieren und den Anforderungen der Sicherheit genügen. Die bestehenden Baumstandorte dürfen bei der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes hinterfragt werden.



7 Grundsätzliche Ziele und Voraussetzungen für Verbesserungen

Die Analyse der heutigen Situation auf dem Bahnhofplatz mit den vielen und komplexen räumlichen und organisatorischen Abhängigkeiten zeigt, dass durchgreifende Massnahmen zur Verbesserung nur in längeren Zeitabschnitten und schrittweise möglich sind. Umso bedeutender sind Zielvorstellungen und Konzepte, an denen auch kurzfristige Einzelvorhaben gemessen werden können.

7.1 Ziele

Jede Einzelmassnahme muss auf folgende grundsätzlichen Zielsetzungen abgestimmt werden:

Verkehrlich

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Optimale und direktere Fahrrouten für die Busse, abgestimmt auf ein modernisiertes Betriebskonzept
- Konzept für die Neuorganisation des Postauto-Terminals und des VBSG-Bushofs
- Kompakte Haltestellenanordnung mit möglichst komfortablen Umsteige- und Wartebedingungen
- Optimale Fahrgastinformation auf dem Platz
- Bediente Informations- und Verkaufsstelle an zentraler Lage sowie Abdeckung anderer öffentlicher Nutzungen (z.B. öffentlicher WC-Anlagen) bzw. betrieblicher Erfordernisse (Dienstantritt Personal)
- Gedeckte Unterstände
- Entflechtung sich behindernder Verkehrsträger (z.B. Gutenbergstrasse)
- Bedeutende Entlastung vom motorisierten Individualverkehr
- Konzept für die Anlieferung der Betriebe und der Gepäckabgabe
- Behindertengerechte Ausbildung des ganzen Platzes.

Räumlich / städtebaulich

- Schaffung von zusätzlichem Raum / Platz zum Ankommen
- Bessere allgemeine Nutzung der vorhandenen Räume oder Raumteile
- Akzentuierung der Bezüge zu den umliegenden Stadtgebieten.
- Erhaltung und sinnvolle Nutzung der Schutzobjekte
- Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit
- Verbesserung der strassenräumlichen Gestaltung.



7.2 Voraussetzungen

Bahnhof Nord

Auf der Nordseite des Hauptbahnhofes sind zusätzliche Bahnhofinfrastrukturen vorgesehen und möglich. Teilweise wurden diese in das Projekt für das neue Fachhochschulzentrum integriert. Ein entsprechendes Vorprojekt liegt vor, es ist vorgesehen, die notwendigen Entscheide auf kantonaler Ebene im kommenden Jahr zu veranlassen. Wesentliche Massnahmen zur Verkehrsorganisation – Bahnhofsvorfahrt, Bahnhofparking, Veloparking, Taxi-Standplätze etc. – sind Teil dieses Projektes und von dessen Zeitmanagement abhängig. Als vorbereitende Erschliessungsmassnahme wurde im letzten Jahr die Personenunterführung West (Bahnhofunterführung) verbreitert. Diese bildet das Rückgrat für die Fussgängeranbindung des Gebietes Bahnhof Nordwest und der Fachhochschule an die Innenstadt und den südlichen Bahnhofplatz.

Bushofkonzept, Postauto-Terminal

Änderungen der Zu- und Wegfahrten für die einzelnen Buslinien und damit verbunden eine definitive, kundenfreundlichere Gestaltung des Bushofes beziehungsweise des Postauto-Terminals sind im Kontext der weiteren Massnahmen, insbesondere der städtebaulichen Gestaltung zu bewerten. Eine entscheidende Konzeptänderung des Busbetriebes einerseits und der Haltestellenanlagen andererseits ist erst nach einer Entflechtung der Vorfahrt und Verlegung der Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr möglich und sinnvoll.

8 Handlungsfelder

Aufgrund der eingehenden Analyse der bestehenden Verhältnisse und der Mängel und Probleme in den einzelnen Nutzungsbereichen lassen sich Handlungsfelder ausscheiden. Im Rahmen dieser Handlungsfelder sollen in der weiteren Planung – entsprechend den allgemeinen Zielen und Voraussetzungen, nach Prioritäten und nach Massgabe der Finanzierbarkeit – konkrete Massnahmen bestimmt und in eine Projektierung übergeführt werden.

Zu den Handlungsfeldern gehören verschiedene Themen, die nachfolgend dargestellt werden. Zentrales Handlungsfeld für die künftige Platzgestaltung hingegen bilden das städtische und regionale Buskonzept und die entsprechenden räumlichen Auswirkungen. Dieses Thema wurde im Hinblick auf diesen Bericht in den letzten Monaten intensiv vorbereitet. Aufgrund seiner Bedeutung wird es im eigenen Kapitel 9 behandelt.



8.1 Attraktivität, Komfort und Sicherheit

Dieser Bereich stellt Anforderungen nicht nur an den Städtebau, sondern verlangt auch weitere Massnahmen zur Erhöhung der Nutzungsfreundlichkeit für die ganze Bevölkerung, zur Förderung der Attraktivität und des Komforts und zur Sicherheit. Die aktuell besonders diskutierte Sicherheitsfrage kann mit gestalterischen und nutzungsmässigen Verbesserungen vor allem längerfristig angegangen werden. Kurzfristig wirksame Massnahmen, vor allem im polizeilichen Bereich, bilden nicht Gegenstand dieser Vorlage. Sie werden insbesondere in Antworten des Stadtrates auf parlamentarische Vorstösse behandelt.

Ausdrücklich erwünscht ist eine Belebung des Bahnhofplatzes, deshalb soll auf dem Platz mehr Freiraum entstehen. Dabei sollen so wenig wie möglich, aber so viel wie nötig feste Bauten installiert werden, um Probleme wie versteckte Platzbereiche, Sachbeschädigungen und Sprayereien zu minimieren. Mit einer übersichtlichen Situation und offenen Räumen werden die Platzverhältnisse auch subjektiv sicherer. Für die Sicherheit von wesentlicher Bedeutung sind auch die Unterführungen. Mit den Neugestaltungen der beiden grossen Fussgängerunterführungen zu den Perrons und zum Gebiet Rosenberg / Bahnhof Nordwest wurden hier bereits wirksame Verbesserungen realisiert. Neben der Schaffung eines klaren Bezugs zur Altstadt und Innenstadt sind im Rahmen der neuen Bahnhofplatzgestaltung auch das Informationskonzept sowie die Fussgängerwegweisungen, insbesondere in die Altstadt zu überprüfen.

Der Bahnhofplatz soll ein platzspezifisches und auf die Nutzung abgestimmtes Konzept für die öffentliche Beleuchtung erhalten, welche neben dem Lichtgestaltungsgedanken auch den Anliegen der Sicherheit Rechnung trägt.

8.2 Schmalspurbahnen

Mittelfristig bleibt der Nebenbahnhof Endhaltestelle der Appenzeller Bahnen und Trogenerbahn. Mit dem Zusammenlegen von AB und TB zu einer „Stadtbahn“ würde eine umsteigefreie Direktverbindung von Westen her zum Marktplatz / Bohl, der neben dem Bahnhofplatz bedeutendsten städtischen öV-Haltestelle, und damit auch zur Altstadt geschaffen. Mit einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der geplanten Überbauung des Güterbahnhofareals wäre die Durchmesserlinie auch für den Alltags- und Pendlerverkehr aus Richtung Osten eine bedeutende Angebotssteigerung. Die betriebliche Zusammenlegung von AB und TB böte eine gute Chance, die Idee einer zukünftigen Stadtbahn ernsthaft weiter zu entwickeln und im Sinne eines grundsätzlich neuen öV-Angebotes zu fördern.



Eine technisch mögliche unterirdische Linienführung der Schmalspur-Durchmesserlinie würde für den Bahnhofplatz und die Anordnung der Haltestellen der Busse keine wesentlichen Vorteile (geringer Raumgewinn) erzeugen und alle Nachteile einer unterirdischen Haltestellen Anordnung (Sicherheit) aufweisen. Sie wäre ausserdem sehr aufwendig.

8.3 Internationale Busse, Carbetriebe (Touristikbusse)

Grundsatz: Die internationalen Busse sollen weiterhin in Hauptbahnhofnähe, jedoch nicht mehr auf dem Bahnhofplatz ihren Terminal haben und mittelfristig die gewünschten Abfertigungsinfrastrukturen (Schalter, Aufenthaltsfläche, WC) erhalten.

Zweckmässig wäre es, die notwendige Anzahl Haltestellen für internationale Busse und Touristikbusse im Bahnhof Nord anzuordnen. Mit den dort geplanten Nutzungen und entstehenden Strassenräumen ist dies jedoch nur zum Teil möglich. Deshalb sollen nur die internationalen Busse vom Bahnhof Nord aus verkehren. Die Touristikbusse sollen an einen anderen geeigneten Ort verlegt werden. Ein solcher Standplatz muss allerdings gut erschlossen sein mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Individualverkehr. Ein entsprechendes Buskonzept für die internationalen Busse und die Touristikbusse soll daher in Angriff genommen werden. Es soll zusätzlich auch die Problematik der Skibusse berücksichtigen.

8.4 Motorisierter Individualverkehr

Der mit dem Bahnhof verbundene motorisierte Individualverkehr soll zukünftig grundsätzlich über den Bahnhof Nord abgewickelt werden. Mit der dort vorgesehenen grosszügigen Vorfahrtslösung und der öffentlichen Parkgarage können die Bedürfnisse zufrieden stellend abgedeckt werden. Von der Verlegung ausgenommen und weiterhin über den heutigen Bahnhofplatz abzuwickeln sind die Anlieferung für Bahnhof und Gewerbe, die Zufahrt zu den Postfächern, Mobility- und Behinderten-Parkplätzen sowie zu den bestehenden privaten Kunden- und Angestelltenparkplätzen und die Zufahrt zur Gepäckabgabe. Die Realisierung der baulichen Vorhaben auf der Nordseite des Bahnhofs ist deshalb die entscheidende Voraussetzung für die Verbesserung der Verhältnisse auf dem Bahnhofplatz. Das Parkhaus Rathaus hat ebenfalls eine Erschliessungsfunktion für den Bahnhof, ist aber nicht primär auf Bahnkunden auszurichten. Das Bewirtschaftungskonzept soll entsprechend ausgelegt werden.

Die Parkieranlagen im Bereich des Bahnhofs sollen nicht als Park&Ride-Anlagen konzipiert sein. Park&Ride-Anlagen dienen sinnvollerweise der räumlichen Vergrösserung der Einzugsgebiete von Zubringerlinien des öffentlichen Verkehrs und sollen daher nicht im



Stadtgebiet, sondern in der Region auf den Bahnhöfen der öV-Zubringerlinien angeordnet werden.

8.5 Bahnhof Nord

Die Planung des Fachhochschulzentrums auf der Nordseite des Bahnhofs ist im vollen Gange, mit dem Realisierungsziel 2009. Zur Zeit wird das definitive Projekt ausgearbeitet. Es erfordert eine Anpassung des bestehenden Überbauungsplanes „Hauptbahnhof Nordwest“ und die Ausarbeitung eines Gestaltungsplans für die Fachhochschule. Die Stadt wird sich im Rahmen ihres Interesses an den öffentlich nutzbaren Anlageteilen des Projektes finanziell beteiligen und die notwendigen Strassenausbauten für die Erschliessung realisieren. Eine entsprechende Vorlage an das Stadtparlament ist auf Anfang nächsten Jahres vorgesehen.

Gemäss aktuellem Projektstand sind in der Tiefgarage der Fachhochschule im 3. und 4. Untergeschoss total rund 260 Parkplätze sowie im 2. Untergeschoss mindestens 27 Kurzzeitparkplätze und 8 Vorfahrtsparkplätze vorgesehen. Das Parkhaus wird von der Parkgarage AG finanziert und betrieben. Die auf 8 Meter verbreiterte Bahnhofunterführung mündet direkt in das 2. Untergeschoss bei den Vorfahrtsparkplätzen. Hier befindet sich auch ein Veloparking mit 250 Abstellplätzen. Es ist gebührenpflichtig, abschliessbar und allenfalls mit einem Veloladen kombiniert. Rund um den Bahnhof wären dann künftig insgesamt 700 Veloparkplätze vorhanden, die heutigen Bedürfnisse also abgedeckt. Das 2. Untergeschoss wird im Bereich der einmündenden Bahnhofunterführung und der Vorfahrtsparkplätze räumlich und gestalterisch als Bahnhofsvorfahrt und kleiner unterirdischer Platzbereich ausgebildet. Zusätzliche Bahninfrastrukturen wären hier möglich. Ab dieser Ebene führen eine befahrbare Rampe und eine breite Treppe auf den oberirdischen neuen „Bahnhofplatz Nord“, der die Ost- und Südseite des Fachhochschulgebäudes umfasst. Diese ebenfalls im Rahmen des Fachhochschulprojektes gestaltete Platzfläche ist ein wertvoller öffentlicher Stadtraum zwischen Geleiseanlagen und Rosenbergstrasse.

Einhergehend mit dem Projekt Fachhochschule werden die Lagerstrasse ausgebaut und die Klubhaus- und Tulpenstrasse baulich angepasst. Die Lagerstrasse bildet die Hauptachse des Erschliessungskonzeptes für das ganze Baugebiet. Sie wird zu einem 15 Meter breiten Strassenraum erweitert. Auf dem Strassenzug sollen eine etwa 70 m lange Busanlegekante, Abstellplätze für Taxis, Roller und Motorräder sowie zusätzliche disponible Flächen (Nutzraum für Sonderbedürfnisse) verwirklicht werden. Eine endgültige Gestaltung dieses Strassenraumes ist mit noch möglichen weiteren Überbauungen auf der Südseite der Lagerstrasse möglich. Die Anschlüsse der Tulpen- und Klubhausstrasse in die Rosenbergstrasse, über



welche die Erschliessung des ganzen Gebietes sicher gestellt werden muss, sind zukünftig mit zwei Verkehrsregelungsanlagen zu steuern.

8.6 Bahnhofausbau

Der Bahnhof St.Gallen ist aus Sicht der SBB – den heutigen Bedürfnissen entsprechend – gebaut. Offen ist nach wie vor der Bau eines vierten Perrons mit den entsprechenden, auf den Regional- oder Fernverkehr ausgerichteten Haltegeleisen. Über die Perronfrage wird erst in einigen Jahren entschieden. Das städtische Interesse an einem attraktiven und leistungsfähigen Bahnhof St.Gallen ist in die Planungen der SBB einzubringen. Kurzfristig sind vor allem Anpassungen an den bestehenden Fussgänger- und Publikumsanlagen wünschbar.

Das Bahnhoferschliessungskonzept der SBB sieht pro Bahnhof nur einen behindertengerechten Zugang vor. Öffentliches Interesse ist, dass aber zusätzlich zur Rathausunterführung, wo die Anforderungen diesbezüglich erfüllt sind, auch die (westliche) Bahnhofunterführung mit rollstuhlgängigen Aufgängen ausgerüstet wird. Wenn möglich sollten auch die Perrons von der Westseite her rollstuhlgängig erschlossen werden. Bei den Personenunterführungen ist zudem zu berücksichtigen, dass ein zusätzliches kurzes Perron (Gleise 6 und 7) für die S-Bahn allein nur über die Bahnhofunterführung zugänglich sein würde, und diese weiter aufwerten würde. Ein Ausbau dieser Geleise für Züge im Fernverkehr bedingte eine wesentlich längere Haltekante. In diesem Fall müsste auch die Rathausunterführung als Zugang umgebaut werden und es wäre eine grössere Korrektur der Rosenbergstrasse bei der Schösslittreppe notwendig.

Die heutige Vorplatzgestaltung und die Fussgängerführung beim Aufgang aus der Rathausunterführung und im Sockelbereich des Rathauses sowie vor dem Bahnhofgebäude sind aus städtebaulicher Sicht und aus Benutzersicht nicht glücklich. Die Gestaltung dieser Platzbereiche muss im Kontext mit dem ganzen Bahnhofplatz gesehen und in diese Überlegungen integriert werden. Die angestrebten Verbesserungen und Anpassungen an den Bahnhofinfrastrukturen, dazu gehört auch eine allfällige Änderung der Vordachsituation beim Aufgang aus der Rathausunterführung. Von Seiten der SBB wird dafür allerdings ein dem städtischen Interesse angemessenes finanzielles Engagement der Stadt erwartet.

Nach der Beschlussfassung über die Sanierungsvorlagen zum Rathaus ist mit den SBB – entsprechend der Empfehlung der Baukommission – nochmals das Gespräch über zusätzliche Verbesserungen im Bereich der Läden im Rathaus, der dortigen Fussgängerpassagen und der Überdachung zwischen Rathaus und Bahnhof aufgenommen worden. Diese Zusammenarbeit wird weitergeführt, dazu gehören auch allfällige Änderungen oder Anpassun-



gen des Baurechtsvertrages über das Rathaus. Konkrete Ergebnisse stehen nach dieser kurzen Zeit noch aus. Zusammen mit den SBB werden aber mögliche Massnahmen in die Platzgestaltung einbezogen.

8.7 Rathausanierung

Von der geplanten Rathausanierung sind auch das Sockelgeschoss mit dem Rathauseingang und den Ladenstrukturen betroffen. Im Rahmen der Sanierungsmassnahmen an diesen Gebäudeteilen sind Synergien mit der angestrebten Platzgestaltung möglich und daher zu nutzen. Insbesondere ist auch die bestehende Vordachlösung beim Unterföhrungsaufgang (verglastes Tonnendach) architektonisch und gestalterisch gemeinsam mit der SBB zu überprüfen und allenfalls neu zu erstellen. Dies ist eine der zentralen Fragen für das räumliche Konzept des Bahnhofplatzes und die Überdachungsproblematik der Bushaltestellen. Die betrieblichen Infrastrukturen für die Verkehrsbetriebe (Informationsstelle, Ticketausgabe, Dienstantrittsmöglichkeit für das Personal) sollten nach Möglichkeit an attraktiver Lage in bestehende umliegende Gebäude eingebettet werden. Ob sich dazu im Rathaus bzw. im Bereich der Erdgeschossläden eine realistische, geeignete und finanziell tragbare Möglichkeit ergibt, soll in der Detailprojektierung für den Bahnhofplatz nochmals abgeklärt werden. Ebenfalls ist alternativ zu Möglichkeiten in der Randbebauung um den Platz auch eine eigenständige Gebäudelösung mit Integration weiterer öffentlicher Nebennutzungen (z.B. WC-Anlagen) zu prüfen.

8.8 Überdachung der Haltestellen

Die städtebaulichen und gestalterischen Belange sind im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens zu bearbeiten. Neben den räumlichen Überlegungen muss dabei vor allem die Frage der Überdachung besonders sorgfältig untersucht werden.

Nach Möglichkeit sollten alle Haltestellen überdacht sein. Komforteinschränkungen könnten sich jedoch auf Grund der knappen Raumverhältnisse oder auch aus Aspekten der Sicherheit ergeben. Die Art der Überdachung wird den Platz entscheidend prägen (Beilagen 6 und 7). Die Lösungsmöglichkeiten sind mit einem Projekt auf der Basis des geplanten Wettbewerbs zu ermitteln. Eine möglichst offene, leichte und grosszügige Lösung ist wünschenswert. Bei der Variante „Platz“ ist eine kompakte Überdachung in Verbindung mit dem Zwischenstück über dem Aufgang der Rathausunterföhrung zwar möglich, muss aber hinsichtlich der räumlichen Wirkung ganz sorgfältig geprüft werden. Auf jeden Fall sollte das Zwischenstück zwischen Bahnhof und Rathaus und nach Möglichkeit auch das Aufnahmegebäude selber mit der inneren Verbindungsachse in die gestalterischen Lösungen einbezogen werden.



8.9 Strasseninstandstellung, Werkleitungserneuerungen

Beim Bahnhofplatz ist mit Ausnahme weniger lokaler Stellen und der Kornhausstrasse ein hoher Sanierungsbedarf der Strasse gegeben. Auch bei den Werkleitungen besteht Sanierungsbedarf, so sind beispielsweise alle Erdgas- und Wasserleitungen im Bahnhofplatz und den Zufahrten mit Ausnahme jener in der Kornhausstrasse zu erneuern. Ebenfalls zu erneuern sind die Trolleybusfahrleitungen der Verkehrsbetriebe.

Eine umfassende Strassensanierung des Bahnhofplatzes samt Zufahrten ist deshalb im Rahmen der Neukonzeption koordiniert mit den weiteren Bauvorhaben der Werke und der Kanäle zwingend notwendig.

8.10 Anbindung Poststrasse

Die Funktion der Poststrasse als Route für die Wegfahrten des öffentlichen Verkehrs wird durch das neue Buskonzept in Zukunft eher verstärkt. Bei der Ecke zur Kornhausstrasse – Zusammenschluss der Poststrasse, Bahnhofstrasse und Kornhausstrasse – besteht im betrieblichen Ablauf ein Konflikt zwischen den Fussgängerbeziehungen vom Bahnhof zur Altstadt und den erwähnten Zu- und Wegfahrten der Busse und der TB. Im Rahmen der detaillierten Projektierung werden Vorschläge zur Verbesserung der Situation erwartet. Das Projekt Rathaus bietet eine verbesserte Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Weg zur Altstadt wird in der ganzen Länge des Rathauses überdacht sein. Die Gesamtsituation dieses Platzbereiches ist zusammen mit dem Bahnhofpärkli und dem westlichsten Abschnitt der Poststrasse in den Wettbewerbsperimeter zu integrieren.

9 Buskonzept und räumliche Auswirkungen

Die Verkehrsbetriebe und Postauto St.Gallen - Appenzell haben eine gemeinsame Betriebsstudie in Auftrag gegeben. Als wesentlicher neuer Grundsatz soll bei einem künftigen Buskonzept nicht mehr nach Transportunternehmen, sondern nach Stadtbus und Regionalbus unterschieden werden. Das mögliche Synergiepotenzial der Transportunternehmen ist mit folgenden Zielen zu untersuchen:

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und Verdichtung der Angebote
- Komfortverbesserung für die Benutzerinnen und Benutzer
- Gemeinsame Platz sparende Haltestellenanlage auf dem Bahnhofplatz.



Als weiterer Grundsatz bleibt der Bahnhofplatz für alle heutigen und zukünftigen Buslinien der zentrale Halteort. Als einzige Ausnahme behält die VBSG-Buslinie 9 wie heute ihre Endhaltestelle an der Rosenbergstrasse.

Die durchgeführte Betriebsstudie ist vom derzeitigen Liniennetz und Angebotsumfang ausgegangen. Sie schlägt eine Verknüpfung praktisch aller Radiallinien zu Durchmesserlinien vor. Dadurch wären für den Normalbetrieb statt wie heute 22 zukünftig noch 14 Haltestellen notwendig. Reserve- und Abstellkanten für Sonderfahrten und Verstärkungen wären noch zusätzlich zu berücksichtigen. Ebenso müssten für kommende Angebotserhöhungen durch neue Linien Erweiterungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Gemäss Betriebsstudie sind am Bahnhof trotz Durchlaufbetrieb zur Einhaltung der Fahrplanstabilität Ausgleichszeiten zweckmässig. Alle Busse mit Zufahrt über die St.Leonhard-Strasse oder die südliche Kornhausstrasse fahren über die Poststrasse weg. Alle Busse mit Zufahrt durch die Bahnhofstrasse fahren durch die St.Leonhard-Strasse oder die südliche Kornhausstrasse weg. Nur die VBSG-Buslinie 3 würde weiterhin am Bahnhof wenden.

Ein noch Platz sparerender Betrieb wäre mit einer weiteren Reduktion der Anzahl – gleichzeitig anwesender – Busse verknüpft. Die dadurch erreichbare Reduktion der Zahl respektive Länge der Haltekanten führte allerdings auch zu Einbussen beim Komfort, indem weniger Anschlussbeziehungen gewährleistet werden könnten oder diese Anforderung an den Busbetrieb ganz aufgegeben würde. Eine andere Möglichkeit wäre, auf Pufferzeiten im Fahrplan mit je nach Verkehrsaufkommen Zeitausgleich am Bahnhof zu verzichten, auf die Gefahr hin, dass in Spitzenzeiten die Fahrplanstabilität nicht mehr gewährleistet werden könnte.

Als Teil des beschriebenen Buskonzeptes wurde auch die Anordnung der Haltestellen eingehend untersucht. Die möglichen sinnvollen Varianten für die Anordnung der Haltekanten wurden aus der Sicht des Betriebs, der Fahrgäste und der übrigen Platznutzung beurteilt. Diese Überprüfung führte zu drei realisierbaren Variantenvorschlägen „Platz“, „Linie“, und „V“. Die Varianten „Platz“ und „Linie“ weisen gegenüber der Variante „V“ klare Vorteile auf.

Variante „Platz“ (Beilage 3):

Die Variante „Platz“ geht im Grundsatz von der heutigen VBSG-Haltestellenanordnung aus, wobei die Regionalbuslinien in das Konzept eingegliedert werden. Sie schlägt eine kompakte Anordnung der Haltestellen als Bushof mit einem Korridor in der Mitte vor und platziert die Anlage nahe an den Aufgang der Rathausunterführung. Damit folgt diese Lösung der Strategie, die Räume nicht zu zergliedern und was zusammengehört auch zusammen anzuordnen (öV zu öV). Für diese Lösung ist deshalb der Einbezug des Bahnhofvorplatzbereiches zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus von zentraler Bedeutung.



Mit der Variante „Platz“ wird der ganze westliche Bereich des Bahnhofplatzes für andere Nutzungen, etwa die Taxistandplätze frei. Es besteht dort auch genügend Reserve für weitere öV-Angebote.

Die Variante „Platz“ hat vielfältige Vorteile für den Betrieb und die Benutzerinnen und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel: kurze Anschlusswege, kompakte Überdachungsmöglichkeiten und gebündelte Infrastruktur. Der Raum zwischen Bahnhof und südlicher Platzbegrenzung („Metropol“) lässt jedoch nur noch wenig Spielraum offen. Diese Variante setzt die Schliessung der Kornhaus-Zufahrt für die von Süden zuführenden Buslinien voraus. In ihrer räumlichen Anordnung ist sie einseitig auf die Rathausunterführung ausgelegt.

Variante „Linie“ (Beilage 4):

Die Variante „Linie“ weist zwei Haltekanten mit je etwa 200 Metern Kantenlänge auf. Sie verbindet den westlichen und den östlichen Bereich des „Bahnhofplatzes“ zu einer funktionellen und räumlichen Einheit und verschmilzt diese mit der ganzen Bahnhofanlage. Sie antwortet damit auf den Charakter des Bahnkörpers und des Aufnahmegebäudes, das hier direkt in die räumlichen Überlegungen einbezogen wird.

Die lange Form ist für das Umsteigen (Bus zu Bus) etwas weniger komfortabel (längere Wege) als bei den anderen beiden Varianten. Hingegen verbindet die Variante „Linie“ die beiden Bahnhof-Bereiche bei der Bahnhofunterführung und der Rathausunterführung. Der Gebiet Bahnhof Nord wird dadurch gut integriert. Für den östlichen, publikumsintensiveren Teil des Bahnhofplatzes (Beilage 3 blauer Bereich) wird diese Anordnung eine willkommene räumliche Entlastung bringen. Die Verbindungen zu den südlichen Platzbereichen und zu den Übergängen über die Gutenbergstrasse werden durchlässiger. Das Auf und Ab der Anlegekanten – ein Nachteil der Variante „Platz“ – wird vermieden.

Variante „V“ (Beilage 5):

Die Variante „V“ hat den Vorteil von optimal kurzen Routen für die Linien 2, 3 und 5 mit entsprechenden Fahrzeiteinsparungen sowohl gegenüber dem Ist-Zustand wie auch gegenüber den anderen Varianten. Der Preis dafür ist eine Zweiteilung der Bushaltestellen, zum Teil längere Umsteigewege zwischen den Bussen und längere Wege zu den Bahnen.

Aus gestalterischer Sicht weist die Variante „V“ deutliche Nachteile auf. Sie verhindert die gewünschte Verbesserung des östlichen Platzrandes und lässt entlang der Kornhausstrasse keinen Raum. Der neue Platz im Dreieck der Anlegekanten ist schwer erreichbar und deshalb räumlich isoliert. Der Zugang zur Merkurstrasse wird erschwert und an der Ecke Kornhausstrasse – Poststrasse eine verkehrlich hektische, schwierige Situation geschaffen.



Eine neue Haltestellenanlage ist verknüpft mit neuen Verkehrsorganisationen auf den Zu- und Wegfahrtsstrassen. Als Folge der beiden favorisierten Varianten „Platz“ und „Linie“ würde die Kornhausstrasse verkehrsfrei. Die Gutenbergstrasse wäre zwar weitgehend vom motorisierten Individualverkehr entlastet, der öffentliche Verkehr hingegen müsste weiterhin über diese Strasse verkehren. Durch das Entfernen der Parkplätze könnte dort aber neben dem Platzbedarf der Busse genügend Platz für den Fussgängerverkehr ausgeschieden werden. Bei diesen beiden Varianten würde die Fusswegroute über den Helvetiaplatz an Bedeutung gewinnen. Entsprechend sollte auch der Fussgänger-Übergang über die St.Leonhard-Strasse angemessen gestaltet und – wenn verkehrlich noch möglich – entsprechende Grünzeit an der Lichtsignalanlage zur Verfügung gestellt werden. Zu prüfen wäre ausserdem ein neuer Fussgängerübergang über die St.Leonhard-Strasse auf der Ostseite des Helvetiaplatzes.

10 Sofortmassnahmen (kurzfristig mögliche Massnahmen)

Kurzfristige Verbesserungen in allen oben angesprochenen Bereichen sind möglich und angesichts der Finanzlage wohl realistischer als das Warten auf die grosse gesamthafte Veränderung.

10.1 Grossveranstaltungen

Die vorgesehenen Änderungen bei der Umzugsaufstellung sind bereits bearbeitet worden. Ziel ist, die neue Umzugsorganisation bereits für die OLMA 2004 umzusetzen.

10.2 Sicherheit/Sauberkeit

Eine Arbeitsgruppe befasst sich zur Zeit mit punktuellen Verbesserungen. Die Grundsätze dieses Postulatsberichtes sollen dabei so weit als möglich berücksichtigt werden.

10.3 VBSG-Pavillon

Ein Provisorium für die den Fahrgästen der Busbetriebe sowie den betrieblichen Bedürfnissen der Unternehmungen dienenden Infrastrukturen mit Einbezug wichtiger öffentlicher Nebennutzungen (WC-Anlagen) ist in Realisierung. Es sollen durch die geplante Lösung möglichst wenig Präjudizien für die spätere definitive Platzgestaltung geschaffen werden.



10.4 Velorampe Bahnhofunterführung

Ein wichtiger Mosaikstein zur Förderung des Langsamverkehrs ist eine velotaugliche Verbindung zwischen Bahnhofplatz und dem Bahnhof Nord. Für die Bahnhofunterführung ist deshalb eine Rampe auf der Südseite zwingend notwendig. Mit den SBB sollen die notwendigen Abklärungen an die Hand genommen werden.

11 Baukosten

Kostenangaben für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes können zum heutigen Zeitpunkt nicht gemacht werden. Der Umfang von baulichen Massnahmen ist noch völlig offen. Es muss aber mit Kosten in der Höhe von mehreren Millionen gerechnet werden. Der Baugrund auf dem Bahnhofplatz ist schwierig (Torf, Hohlräume). Teilweise sind auch noch Tramgleise und weitere alte Bauteile im Boden vorhanden. Bei einer baulichen Neugestaltung werden aufwendige Massnahmen für den Baugrund notwendig sein.

Die Kosten sind im Wesentlichen von der Stadt zu tragen. Es darf damit gerechnet werden, dass die dem öffentlichen Verkehr dienenden Verbesserungen vom Kanton mitfinanziert werden.

12 Vorgehen

Für die verschiedenen Spielräume zur Verbesserung der Situation auf dem Bahnhofplatz bestehen unterschiedliche Planungshorizonte, die ihrerseits vom Investitionsvolumen abhängig sind. Zentral ist die Vertiefung der betrieblichen Aspekte als Grundlage für einen gestalterischen Ideenwettbewerb vor Beginn von weiteren Projektierungen.

12.1 Busbetriebliches Detailkonzept

Die Anforderungen der Benutzer, Betreiber und Betroffenen an das Betriebskonzept sind unterschiedlich. Insbesondere im Bereich der Aufenthaltszeit, Ausgleichszeiten und der Anschlüsse am Bahnhof sind deshalb noch vertiefte Untersuchungen notwendig.

Die betrieblichen Überlegungen müssen auch bezüglich künftigem, allenfalls verdichtetem Angebot betrachtet werden. Kürzere Kursfolgezeiten würden tendenziell für einen Durchlaufbetrieb ohne gegenseitige Anschlüsse und entsprechende Aufenthaltszeiten am Hauptbahnhof sprechen.



Durch das Zusammenhängen von je zwei Radiallinien zu einer Durchmesserlinie entstehen sehr lange Kursumläufe. Ob unter dem Gesichtspunkt der Fahrplanstabilität und der Umsteigehäufigkeit auf Ausgleichszeiten und gegenseitige Anschlusssicherung (zwischen Regionallinien) verzichtet werden kann, muss mit vertieften Abklärungen untersucht werden.

Im Betriebskonzept wird empfohlen, dass die Regionallinien auch im innerstädtischen Verkehr frei benutzt werden können. Dies ist im Grundsatz zu unterstützen, kann aber in der Morgen- und Abendspitze zu Komfortproblemen führen und ist deshalb noch detaillierter zu untersuchen.

In einem ersten und vordringlichen Schritt soll daher ein definitives und detailliertes Betriebskonzept auf der Basis der vorstehenden Überlegungen und Randbedingungen verfasst werden.

12.2 Gestaltungs-Wettbewerb

Die Auswirkungen der betrieblichen Detaillierung auf die räumliche Gestaltung ist mit allen betroffenen Transportunternehmen, besonders auch den SBB, und den Fachleuten für Fragen des öffentlichen Raumes laufend zu überprüfen. Dabei gelten die in diesem Bericht dargelegten Grundsätze. Das Resultat dieser Überprüfungen gilt als Grundlage für den gewünschten Wettbewerb.

Anschliessend ist als zweiter Schritt ein geeignetes Wettbewerbsverfahren für die Platzgestaltung durchzuführen. Inhalt des Wettbewerbes sind auf der Basis eines gegebenen Verkehrs- und Nutzungskonzeptes alle räumlichen und gestalterischen Fragen, insbesondere die Überdachung und die Möblierung. Besondere Beachtung sollten auch die Möglichkeiten erhalten, die ein gesamtheitliches Beleuchtungskonzept für die Gestaltung und Nutzung bringen kann. Der Wettbewerbsperimeter soll dabei die den Bahnhofplatz begrenzenden Strassenräume mitberücksichtigen, insbesondere die Kornhausstrasse, die Gutenbergstrasse, den Nebenbahnhof und den Bereich Poststrasse / Bahnhofstrasse. Zeitpunkt, Rahmenbedingungen und Form des Wettbewerbes sind von vorgängigen Detailuntersuchungen abhängig. Deshalb soll darüber erst nach Abschluss dieser Arbeiten definitiv entschieden werden.

12.3 Projektorganisation, Projektierungskredit

Um diese kurz-, mittel- oder langfristigen Massnahmen- und Planungsschritte gegeneinander abwägen sowie abstimmen zu können, ist ein koordinierter Planungsprozess für das ganze



Gebiet notwendig. Er soll die zeitlichen Abhängigkeiten und inhaltlichen Verknüpfungen aufzeigen und koordinieren. Da verschiedene Partner mit unterschiedlichen Interessen Ansprüche an den Bahnhofplatz erheben und diese Ansprüche komplexen Abhängigkeiten unterliegen, muss der Stadtrat die einzelnen Anliegen und Vorhaben aufnehmen und koordinieren. Die politischen Gremien sowie die internen und externen Interessenten sollen bei Bedarf über den jeweiligen Stand der Bedürfnisse und der Planung orientiert werden.

In einem nächsten Arbeitsschritt soll das busbetriebliche Detailkonzept in Angriff genommen werden. Parallel dazu sind Abklärungen von verkehrsplanerischen Randbedingungen erforderlich. Mit diesen Arbeiten werden die planerischen Voraussetzungen für die Festlegung von konkreten baulichen, betrieblichen und gestalterischen Massnahmen und die entsprechend zweckmässige Etappierung geschaffen. Auf diesen Grundlagen ist dann anschliessend der Wettbewerb durchzuführen. Mit dem Wettbewerbsverfahren soll im kommenden Jahr gestartet werden können, so dass nach den anschliessenden Detailprojektierungen die Realisierung von Teilprojekten ab 2007 möglich werden würde. Die Teilergebnisse aus der Bearbeitung der städtischen Richtplanung sind in diese Arbeitsschritte zu integrieren.

Für die Betriebsstudie, die verkehrsplanerischen Randbedingungen und das Wettbewerbsverfahren ist ein Projektierungskredit erforderlich. Nach der Diskussion dieses Berichtes im Grossen Gemeinderat werden die genaue Zeitplanung für das weitere Vorgehen und die Berechnung des Kreditbedarfes vorzunehmen sein. Die Höhe des Kredites für die betrieblichen und verkehrlichen Abklärungen sowie das anschliessende Wettbewerbsverfahren werden eine Beschlussfassung des Grossen Gemeinderates erforderlich machen. Die entsprechende Vorlage wird im nächsten Jahr unterbreitet, damit wird die konkrete Planung und Projektierung der Neugestaltung des Bahnhofplatzes eingeleitet werden.

13 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Von den vorstehenden Ausführungen wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat betreffend Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird als erledigt am Protokoll abgeschrieben.



Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:

- Beilage 1: Übersicht Bahnhofplatz, heutige Verhältnisse
- Beilage 2: Raumprägende, konstituierende Elemente / Ausblick
- Beilage 3: Haltestellenanordnung Variante „Platz“
- Beilage 4: Haltestellenanordnung Variante „Linie“
- Beilage 5: Haltestellenanordnung Variante „V“
- Beilage 6: Bedachungsvarianten bei Variante „Platz“ und Variante „V“
- Beilage 7: Bedachungsvarianten bei Variante „Linie“
- Beilage 8: Fachhochschule / Bahnhof Nord, Situation und Bahnhofsvorfahrt
- Beilage 9: Bahnhof Nord, Erschliessungskonzept

