



Strassen, Plätze, Brücken: Allgemeines

## Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes

### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Das städtische Projekt für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie die Beitragsleistung an das Projekt SBB werden gutgeheissen.
2. Für die nach Abzug der Kostenbeiträge Dritter für die Stadt verbleibenden Kosten wird ein Verpflichtungskredit von CHF 42'602'300 erteilt. Davon werden CHF 641'000 für den Neubau der Transformatorenstation Bahnhof der Baurechnung Elektrizitätsversorgung belastet. Die restlichen CHF 41'961'300 werden der Investitionsrechnung belastet.
3. Für die Mehrkosten bei der Projektierung wird zum Verpflichtungskredit von CHF 1'975'000 ein Zusatzkredit von CHF 160'000 erteilt.
4. Der Beschluss gemäss Ziff. 2 untersteht nach Art. 7 Ziffer 2 lit. a der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum.

## 1 Zusammenfassung

### Ausgangslage

*Der Bahnhofplatz ist die ÖV-Drehscheibe der Ostschweiz. Werktags fahren täglich rund 1'740 Busse von VBSG, PostAuto, Regiobus und rund 50 Trams der Appenzeller Bahnen über den Bahnhofplatz. Es nutzen ihn jeden Tag rund 80'000 Menschen zum Umsteigen, als Weg zur Arbeit, als Treffpunkt oder als Startort für ihre Fernreise. Der Platz hat sein heutiges Gesicht in den Jahren 1977/78 erhalten. In diesen über dreissig Jahren ist baulich wenig, in der Nutzungsintensität vieles geändert worden. So galt es, die vielen Fahrplanverdichtungen aufzufangen und für neue Buslinien neue Halteorte zu schaffen. Heute sind die Kapazitätsgrenzen erreicht. Auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf dem Platz nahm zu. So präsentiert er sich heute als ein Flickwerk, ist nicht benutzerfreundlich und ist unattraktiv für*



*Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, Busnutzende, Bahnreisende und Autofahrende. Der Platz braucht eine Neuorganisation.*

*Über dreissig Jahre intensive Nutzung hinterlassen ihre Spuren. Der Bahnhofplatz muss baulich dringend saniert werden, unabhängig vom vorliegenden Projekt. Die Beläge, der Unterbau, aber auch die Haltekanten sowie die Werkleitungen brauchen eine Erneuerung. Schon diese Ohnehinkosten belaufen sich gesamthaft auf CHF 19.6 Millionen.*

### **Projektbeschreibung**

*Auf dem Bahnhofplatz werden durchgreifende Verbesserungen für den ÖV, eine zeitgemässe, behindertengerechte Haltestellensituation und eine effiziente Fussgängerinnen- und Fussgängerführung erreicht. Zudem werden am Bahnhof zusätzliche Veloabstellplätze und ein attraktiver Zugang zu den Perrons der Bahnen erstellt.*

*Der Bahnhofplatz erfährt auch eine gestalterische Aufwertung. Insbesondere Kornhausplatz und Bahnhofpärkli erhalten eine merkliche Attraktivitätssteigerung. Zusammen mit der neuen, entrümpelten und lichtdurchfluteten Ankunftshalle entsteht so eine Situation, die grosszügiger wirkt als heute, wo es eng und überstellt wirkt.*

*Zudem wird die Personenunterführung Ost (Rathaus) verbreitert, neugestaltet, mit zusätzlichen Kommerznutzungen attraktiver sowie mit Lift und Rolltreppen ausgestaltet. Die Personenunterführung West wird mit Liften ergänzt.*

### **Kostenanteil der Stadt**

*Die Stadt trägt an die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie an das Projekt SBB nach Abzug der Zahlungen Dritter (Bund, Kanton, Transportunternehmungen) CHF 42.6 Mio. bei.*

### **Partizipation und Überarbeitung**

*Die Vorstellung des überarbeiteten Wettbewerbsprojekts im Herbst 2011 führte zu kontroversen Diskussionen. Kristallisationspunkte waren die neue Ankunftshalle und die Pläne für die Personenunterführung Ost. In einem öffentlichen Partizipationsverfahren wurden die Meinungen zum Projekt dazu erfragt: grundsätzlich wird die Neugestaltung befürwortet.*

*Die Ankunftshalle wurde als zu dominant beurteilt. Darauf wurde in der jetzigen Vorlage reagiert und der „Kubus“ in seiner Höhe reduziert.*

*Für die Personenunterführung Ost Rathaus wurde eine Verlängerung geprüft. Kostenüberlegungen, Studien zu den Fussgängerströmen und die durch die Topografie bedingten engen Platzverhältnisse gaben den Ausschlag für das vorliegende Projekt. Die oberirdische Variante*



*mit dem zentralen Korridor ist die vernünftigste sowie zweck- und verhältnismässigste Lösung.*

### **Machbares umsetzen**

*Neuordnen, Sanieren und Verbessern sind die Hauptziele des Vorhabens. Nötiges und Machbares soll realisiert, Wünschbares für spätere Generationen nicht verhindert werden. Nicht realisiert werden vor allem zwei Anliegen: die Verlängerung der Unterführung oder gar die Verlegung des Platzes in den Untergrund und die Gesamtüberdachung des Bushofs. Nebst städtebaulichen Aspekten liessen vor allem Kostengründe die Stadt Abstand nehmen von der Gesamtüberdachung. Beim Thema Verlängerung gaben aber auch die Auswertungen der Fussgängerströme und die engen Verhältnisse, die keine Haltekantenaufgänge zulassen, den Ausschlag.*



## 2 Inhaltsverzeichnis

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>6</b>
3.1	Bedeutung des Bahnhofplatzes .....	6
3.2	Bedeutung des Bahnhofs.....	6
3.3	Vorgeschichte des Neugestaltungsprojektes .....	7
<b>4</b>	<b>Wettbewerb und Projektierung.....</b>	<b>7</b>
4.1	Ziele.....	7
4.2	Wettbewerb .....	8
4.3	Projektierung .....	9
<b>5</b>	<b>Verkehrskonzept.....</b>	<b>10</b>
5.1	Übersicht .....	10
5.2	Verkehrsorganisation Bahnhofplatz.....	11
5.3	Öffentlicher Verkehr .....	11
5.4	Langsamverkehr.....	14
5.5	Taxis .....	15
5.6	Motorisierter Individualverkehr .....	15
5.7	Anlieferung .....	16
5.8	Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen .....	16
<b>6</b>	<b>Projekt Bahnhofplatz (Stadt) .....</b>	<b>17</b>
6.1	Platzgestaltung.....	17
6.2	Frage der Erweiterung der Personenunterführung Ost .....	28
6.3	Kosten Projekt Bahnhofplatz.....	31
6.4	Werkleitungsprojekte .....	33
<b>7</b>	<b>Projekt SBB .....</b>	<b>35</b>
7.1	Personenunterführung Ost (PU Ost).....	35
7.2	Personenunterführung West.....	37



7.3	Ankunftshalle .....	38
7.4	Kosten Projekt SBB .....	39
7.5	Anteil Stadt an Projekt SBB.....	39
7.6	Weitere zu koordinierende Projekte SBB.....	41
<b>8</b>	<b>Gesamtkosten und Finanzierung.....</b>	<b>42</b>
8.1	Gesamtkosten .....	42
8.2	Kostenbeiträge Dritter.....	42
8.3	Verpflichtungskredit .....	44
<b>9</b>	<b>Ohnehinkosten.....</b>	<b>45</b>
9.1	Strassenbau.....	45
9.2	Wartehallen und Brunnen .....	45
9.3	Gleise AB.....	45
9.4	Fahrleitungen .....	45
9.5	Dynamische Fahrgastinformation .....	46
9.6	Billettautomaten.....	46
9.7	Beiträge Bund und Kanton .....	46
9.8	Werke.....	46
9.9	Zusammenfassung.....	47
<b>10</b>	<b>Weiteres Vorgehen und Bauablauf.....</b>	<b>47</b>



### **3 Ausgangslage**

#### **3.1 Bedeutung des Bahnhofplatzes**

Der St.Galler Bahnhofplatz ist im Laufe des 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts entstanden. Die damalige Platzanlage - eingerahmt von Bahnhof, Hauptpost und dem 1977 abgebrochenen alten Rathaus - ist zu einem grossen Teil noch heute vorhanden.

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

- Als Schnittpunkt des öffentlichen Verkehrs, und zwar sowohl für den Nah-, Regional- wie auch Fernverkehr.
- Als zentraler Umsteige- wie auch als Aufenthalts- oder Begegnungsort für die Bevölkerung von Stadt und Region.
- Als erste „Visitenkarte“ der Stadt für ankommende Besucherinnen und Besucher.

Der Bahnhofplatz hat sein heutiges Gesicht im Wesentlichen durch die letzte Neugestaltung nach dem Abbruch des alten Rathauses 1977/78 erhalten. Seither blieben der Platz und insbesondere die Organisation des öffentlichen Verkehrs im Grundsatz unverändert. Eine umfassende Sanierung, Aufwertung und Neuorganisation ist nun dringend nötig. Damit soll eine deutlich bessere und attraktivere Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und eine spürbare Verbesserung für den Langsamverkehr erreicht werden. Zudem muss der Bahnhofplatz einladender, freundlicher, sicherer und offener werden. Seine Ausstrahlung soll seiner Bedeutung als Zentrum des öffentlichen Verkehrs der Ostschweiz entsprechend deutlich gestärkt werden.

#### **3.2 Bedeutung des Bahnhofs**

Die SBB möchten den Bahnhof St.Gallen aufwerten, denn er ist die bedeutendste Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz. Im Hinblick auf steigende Frequenzen im Zusammenhang mit der S-Bahn St.Gallen 2013 und weiteren Ausbauten des Bahnangebots sollen die Personenunterführung Ost (Rathausunterführung) und der Hauptzugang zum Bahnhof aufgewertet werden. Dadurch können die grossen Pendlerströme besser bewältigt werden. Gleichzeitig soll das Angebot an Einkaufsmöglichkeiten auf dem Bahnhof attraktiver gestaltet werden. Die SBB verfolgen mit dem Projekt das Ziel, den Bahnhof St.Gallen als kundenfreundliches Dienstleistungszentrum mit hoher Attraktivität und Funktionalität zu präsentieren.



### **3.3 Vorgeschichte des Neugestaltungsprojektes**

Bereits 1997 hat der damalige Grosse Gemeinderat ein Postulat zur Steigerung der Attraktivität des Platzes erheblich erklärt. Der entsprechende Bericht des Stadtrates wurde dann 2003 zurückgewiesen. Im Jahre 2004 folgte der zweite überarbeitete Postulatsbericht. Der Vorschlag des Stadtrates für ein zweistufiges Vorgehen mit zunächst einem Betriebskonzept für den Busverkehr und anschliessend einem Wettbewerbsverfahren für die Platzgestaltung wurde vom Parlament gutgeheissen.

Am 13. Februar 2007 nahm das Stadtparlament die Ausführungen zur Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit dem dargestellten Verkehrskonzept, den Rahmenbedingungen und dem Konzept für den Gestaltungswettbewerb zur Kenntnis und erteilte für die Durchführung des Gestaltungswettbewerbes sowie die ergänzenden Planungsarbeiten einen Verpflichtungskredit von CHF 430'000.

## **4 Wettbewerb und Projektierung**

### **4.1 Ziele**

Die Erwartungen der Bevölkerung an die Neugestaltung des Platzes sind sehr hoch. Dabei stehen die Schaffung einer spezifischen Identität, eine gute Orientierbarkeit und Übersicht, bessere Aufenthaltsqualitäten, Grosszügigkeit und Sicherheit im Vordergrund.

Neben der organisatorischen Verbesserung der Verkehrsabläufe auf dem Bahnhofplatz kommt den städtebaulichen Fragen und der Aussenraumgestaltung eine zentrale Aufgabe zu. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes bietet die einmalige Chance, die ungeklärten Platzsituationen und die verschiedenen Raumzonen im Wettbewerbsgebiet mit gestalterischen Mitteln der Raumbildung wie Überdachungen, Perrons, Belagsstrukturen, Möblierung, Blickführung, Bepflanzung, Licht, grafischen Orientierungshilfen usw. zu verbessern.

Auf den Grundlagen eines modernen Betriebskonzepts bietet sich die Möglichkeit einer Erneuerung des Bahnhofplatzes, die auf ein umfassendes und ganzheitliches Konzept ausgerichtet ist, an. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- Neuankommenden soll der Bahnhofplatz einen ersten positiven Eindruck der Stadt vermitteln, „Visitenkarte“ sein und Sichtbezüge herstellen.
- Der Bahnhofplatz soll ein neues, zeitgemässes Erscheinungsbild unter Berücksichtigung der gewachsenen Substanz und Struktur erhalten.
- Die Qualitäten der räumlichen Verhältnisse sollen respektiert und mit modernen Mitteln verstärkt werden.
- Die historischen Bauten sind als Anregung und nicht als Hindernis für die geplante Erneuerung zu verstehen.
- Die Verkehrsträger werden entflochten und gegenseitige Störungen reduziert.



- Das ÖV-Konzept soll eine Vereinfachung der Anordnung der Bushalte und eine Beschleunigung der Zu- und Wegfahrten ermöglichen.
- Der Komfort für alle Umsteigenden muss wesentlich verbessert werden (Distanz, Umsteigezeit, Information usw.).
- Die Verbindung Bahnhof Nord – Bahnhof Süd wird neu definiert und verbessert.

## **4.2 Wettbewerb**

### *Wettbewerbsverfahren*

Der Stadtrat stimmte am 10. Juni 2008 dem Wettbewerbsprogramm für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu. Das Gestaltungsprojekt für diesen grossen und zusammenhängenden öffentlichen Raum erforderte ein offenes Wettbewerbsverfahren. Es wurde ein offener einstufiger Projektwettbewerb entsprechend den Vorgaben der SIA-Normen durchgeführt.

Die Wettbewerbsaufgabe bestand darin, den Bahnhofplatz auf der Basis des gegebenen Betriebs- und Nutzungskonzeptes mit seinen vielfältigen Funktionen, seinen Beziehungen zum städtischen Umfeld und seinen unterschiedlichen geschichtlichen Entwicklungen neu zu gestalten.

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

### *Siegerprojekt*

Am 15. April 2009 hat der Stadtrat vom Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes Kenntnis genommen und das Planerteam des Siegerprojektes „Akari“ – bestehend aus Hager Landschaftsarchitektur, Zürich, giuliani.hönger, Zürich, und Verkehrsplanung Birchler+Wicki, Zürich – mit der Weiterbearbeitung der Planung beauftragt.





### *Weiterbearbeitung des Siegerprojektes*

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

Auch in der Öffentlichkeit wurde das Wettbewerbsergebnis nach der Vernissage und der Medienorientierung eingehend beurteilt und kommentiert. Die Erwartungen der Bevölkerung an den neuen Bahnhofplatz sind berechtigterweise sehr hoch. Kernpunkte der Diskussionen waren die vorgeschlagene gestalterische Ausbildung der Empfangshalle und ihre Einfügung in den Kontext der angrenzenden Hauptgebäude und andererseits die Rathausunterführung resp. deren Erweiterung.

### *Vorstudie*

Für die bereinigte Beschreibung der Projektierungsaufgabe und die entsprechende Ermittlung der Projektierungskosten und zur Abschätzung der Baukostengrössen waren noch einige vertiefte Vorstudien nötig. Zudem sollte(n) vor Beginn der eigentlichen Projektierungsarbeiten der geologische Lagebericht oder vermessungstechnische Aufnahmen vorliegen. Daher hat der Stadtrat am 7. September 2009 einen Planungskredit für Vorstudien im Betrage von CHF 124'000 erteilt.

## **4.3 Projektierung**

### *Vorgehen, Projektierungsaufwendungen und Zusatzkredit*

Auf der Basis der Vorgaben aus dem Wettbewerbsverfahren sowie den Erkenntnissen der Vorstudie wurde das Vorprojekt ausgearbeitet. Die entsprechende Projektierungsaufgabe umfasste nach einem vorausgegangenen Variantenstudium die Ausarbeitung der optimalen Lösung für die einzelnen Gestaltungs- und Bauelemente im definierten Projektierungsgebiet. Zur Aufgabe gehörte die Ermittlung der entsprechenden Kosten für die Realisierung und der technischen Anforderungen und Randbedingungen inklusive das Bauprogramm. Der Kostenvoranschlag sollte dabei für die massgebenden Bauteile eine gegenüber den Standards für ein Vorprojekt erhöhte Genauigkeit aufweisen. Die Kostengenauigkeit musste entsprechend insgesamt plus/minus 15 % erreichen, weil das Vorprojekt als Entscheidungsgrundlage für die Festlegung des endgültigen Gesamtprojektes und der einzelnen Projektbestandteile (Teilprojekte und Module) sowie der entsprechenden Kostenaufteilung und Finanzierung dienen muss. Am 14. September 2010 erteilte das Stadtparlament für die Ausarbeitung



des Vorprojektes für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes einen Verpflichtungskredit von CHF 1'975'000.

Im August 2011 wurde das Vorprojekt fertiggestellt. Aus Kostenaspekten und aufgrund der Rückmeldungen der Bevölkerung (u.a. Umfrageergebnisse) wurden die Ausgestaltung der Ankunftshalle und die Personenunterführung Ost nochmals überarbeitet. Aufgrund der Überarbeitung wurden sowohl die Ankunftshalle als auch die Personenunterführung Ost reduziert, was auch eine Kostenreduktion zur Folge hatte. Das überarbeitete Vorprojekt wurde im Juni 2012 fertiggestellt.

Höhere Projektierungsaufwendungen als ursprünglich geschätzt entstanden im Laufe der Arbeiten vor allem durch Mehraufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit, die Platzgestaltung, die verkehrlichen Überlegungen und die Überarbeitungen für die Personenunterführung Ost und die Ankunftshalle. Deshalb ist ein Zusatzkredit von CHF 160'000 des Stadtparlamentes nötig, der mit dieser Vorlage beantragt wird. Die gesamten Projektierungskosten der Stadt belaufen sich somit auf CHF 2'135'000.

### *Projektorganisation*

Die Projekte für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes und für den Bahnhof mussten zwischen der Stadt St.Gallen und den SBB eng koordiniert werden. Entsprechend waren sowohl auf der Fachebene als auch auf der (politischen) Entscheidungsebene beide Bauherrschaften vertreten. Die Module Platz, Verkehr, Wartehallen sowie Erweiterung der Personenunterführung Ost lagen federführend bei der Stadt. Die Führung der Module Ankunftshalle und für die zwei bestehenden Personenunterführungen erfolgte durch die SBB.

Zudem erstellten die SBB im Sinne von Drittprojekten selbständig und in einer unabhängigen Projektorganisation die Vorprojekte für die Gebäude des Bahnhofes, wobei die Koordination zu den Nachbarmodulen sichergestellt wurde.

## **5 Verkehrskonzept**

### **5.1 Übersicht**

Das Verkehrskonzept ist klar definiert: Der südliche Bahnhofplatz soll Zentrum des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs werden, der nördliche Bereich beim Fachhochschulzentrum soll den motorisierten Individualverkehr aufnehmen. Nur mit dieser grundsätzlichen Trennung kann auf der Südseite, also auf dem heutigen Bahnhofplatz, der



nötige Raum geschaffen werden, um eine optimale Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr anbieten zu können.

Grundsätzlich werden somit künftig die Fahrgäste des ÖV die Bahnhofperrons von der Südseite her und die Fahrgäste mit dem Auto von der Nordseite her erreichen. Für die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger wird der Bahnhof von beiden Seiten her erreichbar sein.

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

## **5.2 Verkehrsorganisation Bahnhofplatz**

Die beiden nachfolgend beschriebenen Verkehrsanordnungen sind wichtige Voraussetzungen sowohl für das neue Gestaltungskonzept als auch für die damit zusammenhängende Verkehrsführung. So wird künftig auf dem Bahnhofplatz eine Begegnungszone signalisiert. Zudem wird die Zufahrt zum Bahnhofplatz für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Davon ausgenommen sind Anlieferungen (beschränkt auf einzelne Stunden an den Vormittagen), die Zufahrt für Berechtigte (z.B. Dienstgebäude) und Taxis. Die bisherigen öffentlichen Parkplätze bzw. Vorfahrtsplätze auf dem Bahnhofplatz werden gleichzeitig mit der Eröffnung des Cityparking Bahnhof und der Bahnhofvorfahrt Nord voraussichtlich am 1. Oktober 2012 aufgehoben. Auch die Zufahrtsbeschränkung über die Gutenbergstrasse soll zu diesem Zeitpunkt bereits in Kraft treten.

Die sechs Parkplätze an der Kornhausstrasse sowie die vier Parkplätze an der Poststrasse (Abschnitt Kornhausplatz-Schützengasse) sind ebenfalls Bestandteil der Aufhebung im Zusammenhang mit der Cityparking Bahnhof. Sie werden sobald verkehrlich notwendig, spätestens jedoch mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes demarkiert.

## **5.3 Öffentlicher Verkehr**

### *Heutige Situation*

Die Haltestelle Bahnhofplatz ist die meistfrequentierte Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Nahverkehrs in unserer Stadt. Das Angebot wurde in Bezug auf die Dichte der Kurse und die Anzahl der Linien in den vergangenen Jahren stetig erhöht; werktags befahren heute täglich rund 1'740 Busse sowie rund 50 Bahnkurse der Appenzeller Bahnen diesen Platz.



Die heutige Situation ist völlig unbefriedigend. Die Busse haben am jetzigen Haltebereich zu wenig Platz. Die bestehenden Infrastrukturen für die Fahrgäste genügen nicht mehr: Vor allem in den Spitzenzeiten des Pendlerverkehrs herrschen auf den bestehenden Warteflächen enge, unzumutbare Verhältnisse. Zudem bestehen Defizite bezüglich der Attraktivität, der Sicherheit sowie der Behindertengerechtigkeit.

Es muss das klare Fazit gezogen werden, dass die Situation an der wichtigsten Halte- und Umsteigestelle des öffentlichen Verkehrs der Region schon heute ungenügend ist. Sie wird ohne Massnahmen in wenigen Jahren aufgrund des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs untragbar.

### *Erwartete Entwicklung*

Es wird mit einem Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs über den Bahnhofplatz gegenüber dem Referenzzustand (2006) bis zum Jahre 2030 von 50 % gerechnet. Weiter muss bei einzelnen Linien auch vom Einsatz grösserer Fahrzeuge ausgegangen werden. Die dichtere Folge der Kurse zusammen mit den grösseren Fahrzeugen hat zur Konsequenz, dass eine neue Haltestellendisposition realisiert werden muss. Nur so können der öffentliche Verkehr flüssig abgewickelt und für die Fahrgäste sichere und attraktive Umsteigemöglichkeiten angeboten werden.

### *Zukünftige Situation*

Der heutige Zustand und die prognostizierte Entwicklung verlangen nach einer Neuordnung der Haltestellen. Mit der vorgesehenen Haltestellendisposition werden die Voraussetzungen für den „ÖV 2030“ geschaffen. Ohne eine neue Haltestellenlösung hier im Zentrum der Region, an einer entscheidenden Schlüsselstelle für den städtischen und regionalen Nahverkehr, wäre diese wichtige übergeordnete Zielsetzung grundsätzlich in Frage gestellt.

### *Zu- und Wegfahrten*

Die Post- und die Bahnhofstrasse werden zu Zu- und Wegfahrtsachsen des ÖV von und nach Osten. Alle Busse verkehren Richtung Osten künftig über die Poststrasse zum Schibenertor. Fast alle Busse aus Richtung Bohl / Marktplatz und auch vom Blumenbergplatz her fahren über die Bahnhofstrasse zum Bahnhofplatz. Der Obere Graben und der östliche Teil der St.Leonhard-Strasse werden nur noch von einzelnen Kursen befahren, die auf dem Bahnhofplatz wenden müssen. Die Busspur auf der St.Leonhard-Strasse kann deshalb aufgehoben werden. Als Folge davon sind bei verschiedenen Lichtsignalanlagen Verbesserungen insbesondere für den Langsamverkehr möglich



Die Zufahrt von Westen und die Wegfahrt nach Westen erfolgen über die Gäbrisstrasse – St.Leonhard-Strasse.

### *Haltestellen*

Der Bahnhofplatz weist nach der Neugestaltung total 18 fahrplanmässige Haltepositionen für Stadt- und Regionalbusse sowie 2 Eventpositionen auf. Die 18 fahrplanmässigen Haltepositionen verteilen sich auf 10 Haltekanten mit einer Gesamtlänge von rund 370 m. Gegenüber heute mit 23 fahrplanmässigen Haltepositionen sowie 2 Reserve- und 2 Eventpositionen und 14 Haltekanten mit einer Gesamtlänge von rund 470 m ist dies eine deutliche Reduktion.

Meist sind zwei Haltepositionen an einer Haltekante geplant. Diese werden von je zwei Linienebussen bedient werden können, wobei eine unabhängige Wegfahrt nicht vorgesehen ist. Der zuerst ankommende Bus fährt jeweils auch zuerst wieder los.

Im Normalfall kommt am Bahnhofplatz ein Durchflusssystem zum Tragen. Sowohl bei den Durchmesserlinien wie auch bei den Radiallinien (mit Wendepunkt Bahnhofplatz) wird die Ausgleichszeit an der Endhaltestelle und nicht am Bahnhofplatz abgewartet. In Randzeiten kann in Abhängigkeit von der Anzahl Busse vom Durchflusssystem punktuell abgewichen werden, um die Anschlüsse beispielsweise auf die letzten Züge zu ermöglichen.

Die Haltestellendisposition muss sowohl auf den Zeitpunkt nach der Umsetzung des Bahnhofplatzes (Konzept 2018), bei dem noch nicht alle Busse im Durchflusssystem verkehren werden, als auch mit dem längerfristigen, ausgebauten Zustand (Konzepte 2030) kompatibel sein. Dazu haben die ÖV-Verkehrsfachleute von Stadt und Kanton zusammen mit den Transportunternehmungen entsprechende Abklärungen „fahrplanscharf“ vorgenommen.

### *Haltestelleninfrastruktur*

Der Wartebereich an den Haltestellen ist generell viel grosszügiger bemessen als heute. Dieser Warteraum ist notwendig, weil im Falle einer doppelt belegten Haltekante entsprechend mehr Bewegungen der Busspassagiere (hin zum vorderen resp. hinteren Bus) stattfinden.

Die dynamische Fahrgastinformation wird ausgebaut. Zusätzlich zu den heute vorhandenen sechs Anzeigetafeln werden weitere fünf Anzeiger auf dem Bahnhofplatz im Bereich der Wartehallen installiert. Zudem werden zwei Grossbildanzeiger bei den Zugängen zum Bahnhofplatz aus den Personenunterführungen PU Ost und PU West vorgesehen. Die weiteren für die Fahrgäste notwendigen Anzeige- und Fahrplantaafeln und alle weiteren Fahrgastinfrastrukturen sind im Bereich der Wartehallen angeordnet.



Es werden neun gleiche Billetautomaten über den ganzen Bahnhofplatz benutzergerecht platziert.

#### *Behindertengerechtigkeit*

Die Haltekanten und die gesamten Anlagen werden so ausgestaltet und die gesamten Anlagen so ausgestattet, dass sie den Anforderungen eines behindertengerechten Zuganges entsprechen.

Das neue Blindenleitsystem auf dem Platz beginnt beim Ausgang PU Ost Süd unter der neuen Ankunftshalle resp. beim Perron 1, führt über die Hauptquerung Richtung Kornhausplatz und von dort über die Südseite der Merkurstrasse zum Gebäude Schützengasse 4 (Zentralverein für das Blindenwesen). Ein weiterer Ast des Leitsystems führt zum Rathaus-Eingang. Im Bereich PU Ost, Ausgang Nord wird das Leitsystem weitergeführt und endet dort in einem Aufmerksamkeitsfeld auf der Gehwegfläche. Das Einstiegsfeld der Bushaltestelle auf der Südseite der Rosenbergstrasse (VBSG-Linie 9) wird ebenfalls mittels Leitlinie an das SBB-Netz angeschlossen. Die Einstiegsfelder der Busse an den Haltepositionen sind ab der Hauptleitlinie über die Haltekanten angebunden.

#### **5.4 Langsamverkehr**

Die Neugestaltung beinhaltet auch die Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs.

#### *Fussgängerinnen und Fussgängern*

Die gesamte Platzfläche soll klarer und einladender als heute den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehen.

Die Fussgängerströme werden gezielt und sicher auf einem zentralen - von der Ankunftshalle bis zum Kornhausplatz reichenden - 16 m breiten Korridor geführt. Die Mischzone verlangt gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Dank der übersichtlichen Gliederung der Verkehrsströme werden aber die Abläufe ruhiger und klarer.

Da künftig sowohl der MIV als auch der ÖV nicht mehr über die Gutenbergstrasse verkehren, kann diese wichtige Fussgängerverbindung zwischen Bahnhofplatz und Neumarkt zur „Fussgängerzone“ umgestaltet werden. Durch die Anpassung der St.Leonhard-Strasse ist es zudem möglich, den schon lange geforderten Fussgängerstreifen am Knoten Helvetiaplatz (zwischen UBS und Kantonalbank) zu realisieren.

#### *Veloverkehr*

Die Zahl der Veloabstellplätze wird zusammen mit der Velostation unter der Fachhochschule von heute 440 auf 970 Plätze erhöht. Auf der Südseite werden im Bereich des Rathauses zusätzliche Veloabstellplätze angeboten. Zudem wird auf der Nordseite der Rosenbergstrasse ein neues Angebot an Veloabstellplätzen geschaffen, mit direktem Zugang zu den Per-



rons. Die Ausbildung der Velodächer orientiert sich gestalterisch an den Wartehallen, wobei sie im Verhältnis feiner dimensioniert und einfacher ausgeformt sind.

Die nördliche Anbindung der Velostation unter der Fachhochschule ist heute gewährleistet und soll künftig noch attraktiver gestaltet werden. Eine südliche Anbindung an die Velostation sowie eine befahrbare Veloverbindung in der PU West wurden geprüft, mussten jedoch aus Kosten-/Nutzenüberlegungen verworfen werden (vgl. Kap. 7.2). Die Nutzbarkeit der PU West für den Veloverkehr kann dennoch verbessert werden. Ein grosszügig dimensionierter Lift – auf ein Fahrrad mit gekoppeltem Anhänger ausgelegt – soll künftig den Perron 1 mit der PU West verbinden. Die südliche Treppe kann zudem weiterhin als Schieberampe genutzt werden.

## 5.5 Taxis

Heute sind 21 Taxistandplätze markiert, nämlich 4 im Bereich der westlichen und 17 im Bereich der östlichen Unterführung. Künftig sind 26 Taxistandplätze im Raum Bahnhof vorhanden. Die Anordnung wird dabei wie folgt angepasst:

In Zusammenhang mit dem Bau des Fachhochschulzentrums und dem damit verbundenen Ausbau der Lagerstrasse werden neu 6 Taxistandplätze im Bereich Bahnhof Nord angeboten. 9 Taxistandplätze werden im Bereich PU Ost (westlicher Teil der Poststrasse) und 11 Taxistandplätze im Bereich PU West (westlicher Teil des Bahnhofgebäudes) erstellt. Im Falle von Events müssen davon fünf Plätze Richtung Osten vor den Eingang des Bahnhofgebäudes verschoben werden.

## 5.6 Motorisierter Individualverkehr

### *Parkplätze*

Im Zusammenhang mit dem Bau des Fachhochschulzentrums entsteht auf der Nordseite des Bahnhofes eine Tiefgarage mit Langzeitparkplätzen, Kurzzeitplätzen und einer unterirdischen Bahnhofsvorfahrt direkt zur PU West. Damit wird an verkehrsgünstiger Lage nahe der Autobahnzufahrt eine gegenüber heute wesentlich bessere Anbindung des motorisierten Individualverkehrs an den Bahnhof geschaffen. Aus diesem Grund werden die öffentlich zugänglichen Parkplätze im Bereich des südlichen Bahnhofplatzes (Bahnhofplatz / Gutenbergstrasse) auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Fachhochschule St.Gallen aufgehoben. Die sechs Parkplätze an der Kornhausstrasse werden sobald verkehrlich notwendig, spätestens jedoch mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes demarkiert. Auf der Südseite des Bahnhofes kann – im Bereich des heutigen Gaiser Bahnhofes – ergänzend zum Bahnhof Nord zugefahren werden; es entstehen neu – im Zusammenhang mit dem Projekt „Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen“ – etwa 10 Kurzzeit-Parkplätze auf der Südseite des AB-Bahnhofs. Weiterhin genutzt werden können die 86 Parkplätze (davon 2 IV-Parkplätze) in der Rathaus-Garage sowie die 12 Kurzzeit-PP auf der St.Leonhard-Strasse (Nordseite).



Wegen der Gleisanpassung und der notwendigen Durchfahrtsbreite der Appenzeller Bahnen müssen die westlichen drei bis vier Parkplätze an der Bahnhofstrasse (beim Rest. Dufour) aufgehoben werden. Zudem sollten an der Bahnhofstrasse (Bereich Schibenertor) für die bessere Haltestellen-Befahrbarkeit – insbesondere für die zukünftig vom Blumenbergplatz direkt in die Bahnhofstrasse einfahrenden Busse der VBSG-Linie 5 – zwei Parkplätze aufgehoben werden.

### *Zu- und Wegfahrten*

Die Zufahrt zum Cityparking Bahnhof erfolgt über die Klubhausstrasse / Lagerstrasse, die Wegfahrt über die Tulpenstrasse zur Rosenbergstrasse, wobei beide Knoten durch Lichtsignalanlagen gesteuert werden. Über die Schützengasse und die Bahnhofstrasse (nur Zufahrt) kann die Parkgarage Rathaus erreicht werden,

## **5.7 Anlieferung**

Die Anlieferungen können über die Gäbrisstrasse (Betriebsgebäude SBB und Bahnhofgebäude) oder über die Kornhausstrasse, Schützengasse und Bahnhofstrasse (östlicher Bahnhofplatz) erfolgen. Es ist jedoch eine zeitliche Beschränkung auf den Morgen vorgesehen, wobei die Anlieferung auch während der Morgenspitze des ÖV untersagt wird. D.h. die Anlieferung ist zwischen 6 und 7 Uhr sowie von 9 bis 11.30 Uhr möglich.

## **5.8 Durchmesserlinie Appenzeller Bahnen**

Die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (DML AB) wurde als eine Rahmenbedingung für die Planung des Bahnhofplatzes berücksichtigt. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist allerdings auch unabhängig von der DML AB realisierbar, und zwar mit folgenden Konsequenzen:

- Parkieranlage Bahnhofvorfahrt Süd entfällt
- Gegenüber dem Projekt ist eine Anpassung der Gleisanlagen im Bereich Bahnhofgebäude Ost notwendig: Über den Bahnhofplatz verkehrt die AB sowohl mit als auch ohne DML AB mit einer durchgehenden Doppelspur.
- Das Projekt Bahnhofplatz ohne DML AB verursacht keine Mehrkosten gegenüber dem Projekt mit DML AB.





## 6 Projekt Bahnhofplatz (Stadt)

### 6.1 Platzgestaltung

#### *Übersicht*

Der Bahnhofplatz ist primär ein Platz für den ÖV sowie den Fussgänger- und Veloverkehr. Entsprechend folgt die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes seinen Funktionen und ordnet sich diesen unter. Die über die Jahre gewachsenen Strukturen und additiv zugefügten Elemente werden neu geordnet. Orientierung, Übersichtlichkeit und damit Sicherheit und Wohlfühl stehen an erster Stelle.

Das Projekt für die Neugestaltung und Aufwertung muss eine Vielzahl von Rahmenbedingungen erfüllen und verschiedenste Anforderungen, Erwartungen und Ziele städtebaulich und gestalterisch aufnehmen. Die gestellten Vorgaben für einen Platz, der primär „Verkehrsdrehscheibe“ ist, in einen auch gestalterisch und städtebaulich gelungen Entwurf zu integrieren, ist eine schwierige Aufgabe. Das nun vorliegende Projekt erfüllt nun klar die hohen Anforderungen.

Dank dem Bahnhofparking und der Bahnhofvorfahrt Nord kann der Platz vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Mit einer kompakten Organisation und einem angepasstem Betrieb des Bushofes entsteht der nötige Platz für die Bewegung des Langsamverkehrs, für die Warteräume der Passagiere und für eine Aufenthaltsqualität, welche die Bedeutung des Ortes widerspiegelt. Das Projekt achtet auf gute Sichtbezüge für die Orientierung im Stadtraum. Durch die Einführung einer Begegnungszone wird auf dem Bahnhofplatz das Neben- und Miteinander des Bus- und Langsamverkehrs auch während der verkehrlichen Spitzenstunden gewährleistet sein.

#### *Bahnhofplatz*

Der zentrale Bahnhofplatz wird als offener Raum konzipiert, optimiert auf die wachsenden verkehrstechnischen Bedürfnisse der nächsten Jahrzehnte. Am Rand bilden locker gepflanzte, lichte Baumgruppen den Übergang zur mehrheitlich orthogonal organisierten Innenstadt West. Sie bilden auch willkommene Aufenthaltsbereiche im nahen Umfeld des Bahnhofs. Auf Blickhöhe werden im ganzen Raum durchgängig Übersicht und Sicherheit geschaffen.

Auf Neuankommende wird der Bahnhofplatz einen ersten positiven Eindruck der Stadt vermitteln – eine Art „Visitenkarte“ darstellen – und Sichtbezüge herstellen. Der Platz erhält ein neues, zeitgemässes Erscheinungsbild unter Berücksichtigung der gewachsenen Bausubstanz, indem die Qualitäten der räumlichen Verhältnisse respektiert und mit neuen modernen Mitteln verstärkt werden.



Durch die zentrale Anordnung des breiten, ohne Niveauunterschiede über den Bahnhofplatz führenden Fussgängerkorridors wird die Vielzahl von Verkehrsbeziehungen und Bewegungsabläufen klar und übersichtlich organisiert. Wo immer möglich, werden die verschiedenen Verkehrsträger entflochten, um gegenseitige Störungen zu minimieren.

Mit dem neuen ÖV-Konzept wird eine kompakte und vereinfachte Anordnung der Bushaltestationen und eine Beschleunigung der Zu- und Wegfahrten ermöglicht und eine wesentliche Verbesserung des Komforts für alle Umsteigenden erreicht. Die Begegnungen zwischen ÖV und Fussgängerinnen und Fussgängern werden sowohl aus Sicht des Chauffeurs/der Chauffeurin als auch aus Sicht der Passantinnen und Passanten klarer und sicherer.

Der Bahnhofplatz erhält durch den Asphaltbelag ein homogenes und ruhiges Erscheinungsbild. Einzig die Haltestellenbereiche erhalten aufgrund der grösseren Belastungen durch Brems-, Anfahr- und Drehmanöver an Ort hergestellte Betonplatten. Um diese Flächen in die sonstigen dunkel gehaltenen Asphaltflächen zu integrieren, wird der Ortbeton anthrazit eingefärbt. Zwischen den Belägen der beiden Personenunterführungen und dem Platzbelag wird eine klare gestalterische Trennung angestrebt.

Um dem Bahnhofplatz einen grosszügigen städtischen Charakter zu verleihen, werden sämtliche Randabschlüsse in Granit mit einer Breite von 27/30 cm ausgeführt. Dabei sind Anschlaghöhen im Normalfall von 3 cm und im Falle von Haltekanten von 15 - 18 cm geplant.

### *Wartehallen*

Die steinerne Architektur der umliegenden Gebäude prägt den Bahnhofplatz. Im Kontrast dazu werden die neuen Wartehallen mit dem japanischen Begriff „Akari“ beschrieben, der Helligkeit und Licht, aber auch Schwerelosigkeit bedeutet. Die Wartehallen auf dem Bahnhofplatz sind möbelartige Strukturen, welche die Form des Platzes nicht verändern, sondern diesen in verschiedene Zonen teilen.

Dank der feingliedrigen Stahlstruktur und den lichtdurchlässigen Glasdächern entstehen am Tag helle, beinahe „schattenlose“ und freundliche Warteflächen. In der Nacht bieten die beleuchteten Wartehallen Sicherheit und Orientierung. Dank der breiten Überquerung für Fussgängerinnen und Fussgänger bleibt die Verbindung von der Ankunftshalle zum Kornhausplatz offen und wird nicht von Wartehallen verstellt.

Beidseitig der Überquerung sind die Wartehallen in zwei Gruppen angeordnet. Sie überdecken eine Fläche von insgesamt rund 950 m<sup>2</sup> resp. 250 m<sup>2</sup> Bus-Haltekanten, was rund 70 % der Kantenlänge entspricht. Gegenüber heute werden bei deutlich weniger Haltekanten rund 15 % mehr Wartefläche überdeckt. Die Wartehalle beim AB-Bahnhof weist eine Fläche von 102 m<sup>2</sup> auf.



Die Wartehallen vor dem Rathaus weisen eine Länge von 25.1 m auf. Die beiden Wartehallen an der Kornhausstrasse und die Wartehalle beim Hotel Metropol sind aus stadträumlichen Gründen um eine Stützenachse kürzer und weisen eine Länge von 20.75 m auf. Die Wartehallen vor dem Bahnhofgebäude überdachen den Busperron durchgängig auf einer Länge von 42.5 m und schaffen einen grosszügigen Wartebereich. Die Wartehalle für die Appenzeller Bahnen ist aufgrund der besonderen Lage 33.8 m lang.

Die neu projektierten Dächer im Bereich des Bahnhofplatzes werden in drei unterschiedliche Höhenhorizonte gegliedert, wobei jeder Horizont für eine entsprechende Nutzung und Bedeutung steht. Der erste Horizont (Ankunftshalle) mit einer Höhe von etwa 15 m steht für das Ankommen / Abreisen, der zweite Horizont (Wartehalle für Busfahrgäste) mit einer Höhe von etwa 4.5 m für das Warten und der dritte Horizont (Velounterstände und Taxiwartehallen) mit einer Höhe von etwa 3 m für das Parkieren bzw. Warten.

Ausgehend von der historischen Bahnhofshalle über den Gleisen wird ein durchgehender unterer Horizont von 4.5 m ausgebildet, der alle Überdachungsbauten in eine räumliche Beziehung setzt. Die Dächer der Wartehallen sind so ins Lichtraumprofil der Busse eingepasst, dass die Haltekante einen halben Meter weit überdeckt ist. Dadurch bieten die Hallen einen sehr guten Wetterschutz.

Die Wartehallen sind als auskragende Dachkonstruktionen konstruiert. Sie bauen auf einer modularen Tragstruktur aus rechteckigen Stahlstützen im Abstand von 4.15 m auf. Das Dach wird aus einem durchgehenden Primärträger und auskragenden konischen Sekundärträgern im Abstand von 1.45 m gebildet. Die Verglasung kann mit durchgängigen Glasplatten von 3.85 m Länge fugenlos ausgeführt werden. Das Dach ist allseitig ummantelt, sodass die Konstruktion in den Hintergrund tritt und die Überdeckung bei Nacht als Lichtkörper erscheint. Dadurch entsteht eine architektonische Verwandtschaft zur Ankunftshalle.

Die obere Ebene besteht aus der wasserführenden, lichtdurchlässigen Verglasung. Dank ihrer mattierten Oberfläche dient sie als Blendschutz und der Schmutz tritt weniger zutage als bei einem klaren Glas. Die Reinigungszyklen können grosszügiger ausgelegt werden, ohne dass die Wartehallen einen ungepflegten Eindruck vermitteln. Zudem strahlt in der Nacht das Licht nicht so stark in die Umgebung aus.

Die untere Ebene des Daches wird mit einem robusten Textil verkleidet, das die Sekundärstruktur schützt und den Lichtkörper formt. Im Längsträger sind die Leuchten untergebracht, die den Lichtkörper erhellen. Sie sind für Wartungsarbeiten leicht zugänglich. Downlights in der Untersicht hellen die Warteflächen zusätzlich auf. In den Stützen und Trägern werden die elektrischen Zuleitungen für das Kunstlicht untergebracht. Über dem Längsträger führt eine durchgehende Entwässerungsrinne das Dachwasser zu den Ablaufrohren in den Stützen.



Die Wartehallen wurden in Absprache mit den VBSG ausgestattet. Je nach Bedarf werden zwischen zwei Stützen Glaselemente als Windschutz eingesetzt. Das Verbundsicherheitsglas wird mit einem Stahlrahmen an den Stützen befestigt und schwebt über dem Boden. Bei einbündigen Wartehallen kann eine zusätzliche Verglasung noch besser vor Wind und Regen schützen, indem diese bis zum Dach führt.

Fahr- oder Stadtpläne, welche die Sicht verdecken, werden in Glaskästen quer zu den Haltekanten integriert. So wird der Blick vom Bahnhof über den Platz nicht verstellt. Die Nischen, die dadurch entstehen, sind auch vor seitlichem Wind geschützt. In den Wartenischen werden Sitzbänke zwischen die Stützen eingespannt. Über den Glaskästen befinden sich die digitalen Fahrplananzeigen.

### *Bahnhofpärkli*

Angrenzend an den funktional ausgestatteten und in den Spitzenstunden zuweilen hektisch anmutenden Bahnhofplatz wird im Bereich des Bahnhofpärklis ein ansprechender Aufenthaltsbereich im Freien geschaffen. Mit der Pflanzung einer Baumgruppe aus Linden und Kirschen und der Anordnung von Staudenbeeten mit niedrig gehaltener Bepflanzung wird aus dem dreieckförmigen Bahnhofpärkli ein kleiner Platz mit offenem lichtem Mittelpunkt. Mehrstämmige Tokyo-Kirschen und hochaufgeastete Winterlinden prägen das Erscheinungsbild und bilden zusammen ein geschlossenes Baumdach. Grosszügige Grünflächen rahmen das Bahnhofpärkli ein oder grenzen es gegenüber den anschliessenden funktionellen Bereichen entsprechend ab. Diese Grünflächen erhalten dekorative und repräsentative Staudenbepflanzungen, welche für eine gute Übersichtlichkeit und entsprechende Sicherheit möglichst niedrig gehalten werden. In der Mitte entsteht ein freier Platz für temporäre Nutzungen. Der bestehende Brunnen wird neu in die Blickachse Rathauseingang – Pärkli versetzt; die Plastik „Dame“ findet einen neuen Platz in einem der drei Staudenbeete.

Sowohl die am nordwestlichen Rand des Pärkli angeordnete Dispositionsabstellfläche für die Transportunternehmungen wie auch die entlang der Poststrasse situieren Taxiabstellplätze tangieren den Parkraum nur unwesentlich.

Sitzbankanordnungen entlang der Staudenbeete mit Blick ins Zentrum und ein homogener, befestigter, wasserdurchlässiger Oberflächenbelag runden die klassische Parkkomposition entsprechend ab.

### *Kornhausplatz*

Vom Bereich der Ankunftshalle aus bietet sich den Ankommenden die freie Sicht auf den Bahnhofplatz mit der breiten Fussgängerpassage zum gegenüberliegenden Bushof und dem angrenzenden Stadtplatz mit seinem Baumbestand, dem Kornhausplatz. Mit der komfortab-



len Überquerung wird eine „Brücke“ zum südlichen Aufenthaltsbereich des Bahnhofplatzes geschlagen. Verbindung und Durchblick bleiben offen und werden nicht von den Wartehallen der Busse verstellt.

Der Kornhausplatz selbst erhält einen lichten Hain aus leichtblättrigen, hoch aufgeasteten Gleditsien. Dabei bildet die Unterkante der Baumkrone ungefähr die Unterkante der Wartehallen nach, was auf Blickhöhe zu der gewünschten Übersicht und Sicherheit führt.

Das Wasserspiel ist ein wesentliches Element zur Aufwertung des Platzes. Unter dem Baumschleier fliesst ein Wasserfilm die leicht geneigte Fläche in Richtung Bahnhofplatz hinunter und sammelt sich zu einem kleinen Becken mit max. 20 cm Wassertiefe.

Dem Wasserspiel entlang entstehen Aufenthaltszonen. Nebst dem Wasserbecken als zentralem Gestaltungselement und Mittelpunkt des Platzes und den direkten Fussgängerverbindungen zur Ankunftshalle hin und von dieser weg hat der Kornhausplatz auch Aufenthaltsbereiche mit Bäumen und Sitzbankelementen zu bieten. Zudem bleiben noch Flächen für multifunktionale Nutzungen (Aktionsplatz) und Aussengastronomie frei.

Für die Umsetzung der beschriebenen Gestaltung sind sowohl der VBSG-Pavillon als auch der Lämmli-Brunnen zu demontieren. Der VBSG-Pavillon beherbergt heute einen Verkaufsraum im Erdgeschoss und Dienstantrittsräume im Obergeschoss; entsprechende Ersatzmassnahmen sind dazu vorgesehen (vgl. Kap. „VBSG-Räumlichkeiten“)

### *AB-Bahnhof*

Mit dem Projekt Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen werden die beiden getrennten Linien „St.Gallen – Trogen“ und „St.Gallen – Appenzell“ verbunden. Daher ist der AB-Bahnhof (Gaiserbahnhof) für den Durchmesserbetrieb entsprechend anzupassen. Zudem werden die Appenzeller Bahnen künftig zweispurig über den Bahnhofplatz geführt.

Mit dem Wegfall der beiden Gleise südlich des AB-Bahnhof-Gebäudes entsteht Platz für die Anordnung von 2 IV-PP und 18 MIV-PP. Davon werden zwei PP für Mitarbeitende der Appenzeller Bahnen und drei für Mitarbeitende der SBB genutzt. 13 PP sind öffentlich zugänglich und als Kurzzeit-PP für Kiss & Ride oder für die Benutzung der nahe gelegenen Post resp. der Postfächer gedacht.

Der neu angelegte Parkplatz hat seine Ein- und Ausfahrt am westlichen Ende direkt von der bzw. auf die St.Leonhard-Strasse und verfügt auf der Ostseite über eine Wendemöglichkeit. Als Abgrenzung zur Strasse resp. zum Gehwegbereich entlang der St.Leonhard-Strasse wird eine niedrige Mauer in Anlehnung an die Einfassungsmauern im angrenzenden westlichen Teil der St.Leonhard-Strasse erstellt. Soweit möglich werden zwischen den Abstellplätzen Winterlinden entweder in kleinere Grünflächenbereiche oder in Baumscheiben gepflanzt.



### *Bepflanzungen / Grüngestaltung*

Die auf den neugestalteten Plätzen zweckmässigen und möglichen Baumpflanzungen wurden sehr sorgfältig und breit abgeklärt und auch mit dem Naturschutzverein der Stadt St.Gallen und Umgebung diskutiert. Ziel ist es, mit neuen, fachlich richtig gesetzten Bäumen auf diesem städtischen Raum ökologische und gestalterische Akzente zu setzen und der Natur auch hier ihren Platz zu geben. Allerdings macht es keinen Sinn, Bäume an Standorten ohne entsprechendes, für lebensfähige Bäume nötiges Umfeld zu pflanzen. Das betrifft vor allem stark beanspruchte dicht genutzte Platzbereiche.

Kegelförmige Winterlinden prägen als grünes Grundgerüst den Bahnhofplatz. Sie bilden eine Kombination mit den Gleditsien auf dem Kornhausplatz und den mehrstämmigen weissblühenden Tokyo-Kirschen im Bahnhofpärkli.

Im westlichen Teil der Poststrasse wird das Baumkonzept der neugestalteten Poststrasse weitergeführt, das in Anlehnung an die früheren Vorgärten mit unterschiedlichen Gartenbäumen wie schmalblättrigen Eschen, Zürgelbaum und Hopfenbuche realisiert worden ist. Aufgeastete Linden auf dem Platz PU-Ost, Aufgang Nord, sowie die Pflanzungen von mehrstämmigen Magnolien im Gartenareal binden die neue Platzsituation in den bestehenden Grünraum des Gartens der „Villa am Berg“ ein.

Die Bäume in der Gutenbergstrasse und auf dem Bahnhof resp. Kornhausplatz sind hoch und auf 4.5 m aufgeastet, zum einen wegen der Sichtbezüge und zum andern, damit die Feuerwehr im Notfall ungehindert agieren kann. Für sämtliche Baumpflanzungen im Bahnhofplatz sind Baumquartiere mit Betonkonstruktionen, speziell verdichtbarem Baums substrat und befahrbaren Rosten mit Asphaltfüllung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden die Baumscheiben der Poststrasse, deren Baumquartiere mit einem Saibro-Belag bedeckt sind. Sämtliche Abdeckungen ermöglichen den Zufussgehenden eine grössere Nutzfläche, ohne den Wurzelraum zu verdichten.

Da der Bahnhofplatz nebst dem Busverkehr auch durch Taxis und Anlieferungsfahrzeuge genutzt wird, die teilweise nahe den Baumstandorten fahren, sind an sämtlichen Bäumen – ausser denen auf dem Kornhausplatz – Anfahrschütze aus Flachstahl vorgesehen.

### *Wasserbecken*

Inspiziert von St.Gallens Textilindustrie spielt das Wasserbecken mit der filigranen Transparenz hochwertiger Stoffe. Durch die unterschiedlich beschaffene Oberfläche des Beckenbodens bilden sich im Wasser Fältchen und Fliessmuster. Der Rand des Beckens ragt unterschiedlich weit aus der leicht geneigten Platzfläche und erreicht im untersten Teil des Beckens Sitzhöhe. Dank einer Schattenfuge wirkt der Rand im untersten Teil des Beckens auf den Boden aufgesetzt und fliesst gleichsam über den Platz hinab. Der Beckenrand wird aus



weissem Granit mit einer feinen, hochwertigen und rutschfesten Oberfläche ausgebildet. Zur Verstärkung der Wirkung des filigranen Wasserspiels wird der Beckenboden aus dunklem Naturstein mit einem Anteil an Glittermaterialien geschaffen. Der Boden des Beckens stuft sich mit feinen Schnellen ab. Die Bodenoberflächen sind unterschiedlich gerillt bzw. ausgeformt, um unterschiedliche Fließmuster zu erzeugen.

Für den Unterhalt gibt es zwei Bereiche zu beachten. Die Filteraufbereitung und die Technik im Untergeschoss müssen wöchentlich gewartet und zwei Mal jährlich komplett gereinigt werden. Die Platzreinigung hat täglich Abfälle vom Abscheiderost zu entfernen. Einmal wöchentlich soll der Brunnen über die Putzschiene abgelassen und mit einem Schlauch komplett ausgespült werden. Der benötigte Technikraum wird unterirdisch am Ende des Wasserbeckens angeordnet. Der Zugang zum Technikraum erfolgt über einen hydraulisch gesteuerten Schachtdeckel.

### *Veloabstellmöglichkeiten*

Über den Platz verteilt befinden sich verschiedene, teilweise offene und teilweise überdachte Abstellmöglichkeiten für Velos. Auf der Nordseite des Bahnhofplatzes entlang von Gleis 1 sowie auf dem Platz bei der PU Ost, Ausgang Nord, sind Überdachungen mit einem Veloparksystem auf zwei Ebenen vorgesehen. Neben der unkomplizierten und leichten Handhabung für die Benutzerinnen und Benutzer und der hohen Betriebssicherheit bei weitgehend unterhaltsfreiem Betrieb ermöglicht dieses System eine gute Ausnutzung des Platzes bei maximaler Abstellplatzanzahl. Neben dem Doppelstocksystem sind im Bereich westlich des Postgebäudes (offen), südlich des Dienstgebäudes (offen) sowie nördlich des Perrons 4 (überdacht) Veloabstellplätze geplant. An der Merkurstrasse werden zwischen Fahrbahnrand und nördlichem Trottoir auf einer Multifunktionsschiene „Veloabstellpfosten“ eingebaut. Wie bei den Sitzbänken ist auch ein Teil der Velobügel zu Gunsten von Schneedepotflächen im Winter demontierbar.

### *Velounterstände / Taxiwartehallen*

Die Ausbildung der Velodächer orientiert sich gestalterisch an den grossen Wartehallen, wobei sie im Verhältnis feiner dimensioniert und einfacher ausgeformt sind. Durch den Höhenhorizont von 3.0 m und der Breite von 2.5 m ordnen sich die Velodächer den sonstigen Überdachungen unter und sie sind als einseitig auskragende Dachkonstruktionen konzipiert.

Um den Taxifahrgästen auch bei Regen ein angenehmes Warten sowie einen möglichst witterungsgeschützten Ein- bzw. Ausstieg zu ermöglichen und auch für eine bessere Erkennbarkeit der Taxistandplätze auf dem Platz, ist im Bereich der Taxiplätze Poststrasse sowie Bahnhofgebäude West jeweils eine Überdachung analog der Velounterstände vorgesehen.



Neben den gleichen Abmessungen in Höhe und Breite der Unterstände beträgt die Gesamtlänge jeweils 5.0 m. Damit die Taxistandplätze für die am Bahnhofplatz ankommenden Kundinnen und Kunden gut ersichtlich sind, werden die Unterstände mittels einer entsprechenden Beleuchtung und Beschriftung hervorgehoben.

### *Dynamische Fahrgastinformation*

Derzeit sind sechs mittelgrosse Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation auf dem Bahnhofplatz vorhanden. Mit dem Bau des Bahnhofplatzes wird die Anzahl mittelgrosser Anzeiger auf elf erhöht. Zudem wird je ein Grossanzeiger beim Aufgang der PU Ost und PU West erstellt.

Im Rahmen des Bahnhofplatzes fallen daher die Kosten für fünf mittelgrosse und zwei Grossanzeiger an. Zudem sind für die sechs bestehenden Anzeiger die Kosten für die Demontage und Montage an neuer Stelle einzurechnen.

### *Beleuchtungskonzept*

Die Ankunftshalle sowie sämtliche Dächer der Wartehallen werden als transluzide, verglaste Körper ausgebildet, die in der Dunkelheit zu Lichtkörpern werden. Durch den einheitlichen Einsatz von kaltweissem Licht werden sie als Einheit gelesen, die sich vom warmweiss beleuchteten Stadtboden des Platzes abhebt und einen zweiten Horizont bildet. Die funktionale Beleuchtung des Bereiches unter der Ankunftshalle sowie der Perronböden werden mit Flächenstrahlern sichergestellt. Im Bereich der Verkehrswege wird das Prinzip der Überspannungsleuchten aus dem Bestand übernommen. Diese funktionale Beleuchtung in warmweisser Lichtfarbe hält sich optisch zurück. Die Aufenthaltsbereiche wiederum erhalten einen eigenen Leuchtentyp. Lichtstelen resp. flexibel bestückbare Mastleuchten garantieren die nötige Sicherheitsbeleuchtung und werfen Akzente auf Baumkronen, das Wasserbecken oder Fassaden. Als eigenständiger Leuchtentyp charakterisieren die Stelen die Aufenthaltsbereiche des Bahnhofareals.

Um den gesamten Bahnhofplatz wahrnehmen zu können, müssen die raumbildenden Gebäude in Erscheinung treten. Dazu sollen nicht nur Post- und Bahnhofgebäude beleuchtet werden, sondern alle platzrahmenden Fassaden. In der gläsernen Rathausfassade sollen sich die umliegenden beleuchteten Fassaden spiegeln. Sie machen damit auch die Fassade erlebbar.

Bei den Velo- und Taxiunterständen garantieren integrierte LED-Strahler die notwendige Sicherheitsbeleuchtung. Die Beleuchtung des Wasserbeckens unterstützt die „stoffliche“ Wirkung des Wassers. Akzentstrahler aus den umliegend platzierten Stelen verleihen dem Wasserschleier in der Dunkelheit den Eindruck schimmernder Seide.





### *Schneedepots*

Strassen mit öffentlichem Verkehr und entsprechenden Haltestellen werden im Winterdienst der ersten Priorität zugeordnet. Bei einer Fläche von gut 17'000 m<sup>2</sup> stellt die Schneeräumung auf dem Bahnhofplatz eine grosse Herausforderung dar. So müssen bei intensiven Schneefällen genügend Schneeablageflächen für die Zwischendeponierung des Schnees zur Verfügung stehen. Damit die notwendige Übersicht zur Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist, muss der hier deponierte Schnee in die Deponie Tüfentobel abgeführt werden. Auf dem Bahnhofplatz sind daher die notwendigen Schneedepotflächen für einen mittleren Schneefall ausgeschieden worden.

### *Ausstattung / Möblierung*

Über den Platz resp. die einzelnen Teilbereiche verteilt laden Sitzbänke zum Verweilen ein. Als Sitzbänke werden einheitlich die für die Stadt charakteristischen Standardbänke verwendet. Lediglich im Bereich der Hauptaufenthaltsbereiche Kornhausplatz, Bahnhofpärkli sowie auf dem Vorplatz der Fachhochschule wird die spezielle Situation auch in der Ausstattung der Sitzbänke unterstrichen. Dort wird ein modifizierter Sitzbanktyp, der modular zusammengesetzt ist, verwendet. Auf Grund der Anforderungen für den Winterdienst (Schneedepots) wird ein Teil der Sitzbänke demontierbar ausgestattet.

Es ist vorgesehen, den Standard-Unterflur-Abfallkübel auf dem gesamten Bahnhofplatzareal zu verwenden. Dabei wird auf eine geschickte Anordnung betreffend Lage und eine genügende Anzahl Wert gelegt.

### *Sicherheit / Videoüberwachung*

Der Platz wird zu jeder Tages- und Nachtzeit intensiv genutzt. Die Aufenthaltsqualität beeinflusst das subjektive Sicherheitsempfinden. Sicherheitsrelevante Aspekte waren und sind beim Projekt der Neugestaltung des Bahnhofplatzes deshalb von besonderer Bedeutung. Dies umfasst einerseits die Strassenverkehrssicherheit durch eine klare Verkehrs- und Fussgängerführung und eine der Situation angemessene Verkehrsorganisation. Andererseits wurden Vorkehrungen im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden getroffen. Eine übersichtliche Platzorganisation sowie gute Lichtverhältnisse stehen dabei im Vordergrund.

Eine allfällige Videoüberwachung im neuen Haltestellenbereich müsste sich nach den Bestimmungen des Reglements über die Videoüberwachung im öffentlichen Raum richten. Im Rahmen des vorliegenden Bahnhofplatz-Projektes sind soweit nötig die technischen Rohrinstallationen vorgesehen (Leerrohre). Eine Videoüberwachung des Bahnhofplatzes ist gegenwärtig nicht geplant. Sie müsste mit einer separaten Parlamentsvorlage beantragt werden.



### *Strassenoberbau und Beläge; bautechnische Aspekte*

Der Aufbau der einzelnen Platz- und Strassenflächen differiert je nach Nutzungsart und -intensität. In Kenntnis der örtlich auftretenden unterschiedlich mächtigen Torfschichten und des generell setzungsempfindlichen Untergrunds soll der Oberbau eine gute lastverteilende Wirkung und hinreichende plastische Eigenschaften haben. Damit sind die unvermeidlichen Setzungen des Untergrunds zumindest mittelfristig schadlos zu überstehen und der Unterhaltsaufwand bleibt möglichst gering. Aufgrund von Sondagen ist zu erwarten, dass in den meisten Bereichen bereits ein ausreichend dicker Kieskoffer von guter Qualität vorhanden ist. In den Fahrbereichen werden auf dieser Fundation mehrere bituminöse Trag- und Deckschichten von insgesamt etwa 30 cm Dicke eingebaut. Nur in den eigentlichen Haltebereichen der Busse, wo grosse Radlasten in konzentrierter Form auftreten, werden zur Vermeidung von Spurrinnen und anderen Belagsverformungen Betonplatten angeordnet. Die Haltekanten werden mit Granitrandsteinen ausgebildet. Sie werden bei gerader Kantenbefahrung mit einem Anschlag 18 cm, bei nicht gerader Anfahrt (Überstreichung) der Kanten mit einem Anschlag von 15 - 16 cm erstellt, um ein bequemes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen und die Behindertengerechtigkeit zu gewährleisten.

Ein erheblicher Flächenanteil des neugestalteten Bahnhofplatzes wird nicht vom öffentlichen Verkehr befahren, sondern ist primär Geh- und Aufenthaltsbereich für Fussgängerinnen und Fussgänger. Hier wird der Oberbau mit bituminösen Schichten (Asphalt) so dimensioniert, dass überall auch Anlieferungen mit den üblichen Transportfahrzeugen möglich sind.

### *Gleisbau / Fahrleitungen*

Im gesamten Gestaltungsabschnitt zwischen AB-Bahnhof und Kornhausstrasse werden neu Doppelspurgleise der Appenzeller Bahnen erstellt und die Linienführung den neuen Erfordernissen angepasst. Die beiden Gleisachsen werden parallel geführt und liegen 4.8 m auseinander. Wie im Strassenbereich üblich, werden sogenannte Rillenschienen mit einer Konstruktionshöhe von 18 cm verwendet. Diese werden auf Bahnschwellen befestigt und nach der Schienenmontage auf darunterliegende Betonplatten montiert. Die Zwischenräume zwischen den Gleisen werden wie bei den übrigen ÖV-Fahrspuren asphaltiert.

Aufgrund der Verlegung der ÖV-Korridore ist auch eine Anpassung der Fahrleitungen notwendig. Neben der Verschiebung der Fahrleitungen in den Endzustand sind auch für die Bauzeit provisorische Verschiebungen notwendig.



### *VBSG-Räumlichkeiten*

Im Teilprojekt „Wartehallen“ sind neben den eigentlichen Wartehallen auch der durch den Abbruch des VBSG-Pavillons notwendige Ersatz der VBSG-Dienstantrittsräume und des VBSG-Schalterraumes sowie eine zentrale WC-Anlage enthalten.

Die Dienstantrittsräume für das Personal der VBSG müssen nicht zwingend im Erdgeschoss, dafür aber in unmittelbarer Nähe der Haltestellen liegen. Die notwendigen Flächen werden in einer bestehenden Liegenschaft rund um den Kornhausplatz gesucht. Solche Flächen sind immer wieder im Angebot und können deshalb kurzfristig angemietet werden. Es ist jedoch mit Aus- und Umbauten zu rechnen.

Als Ersatz für den VBSG-Verkaufsraum wird eine Lösung im Erdgeschoss des Rathauses angestrebt. Die SBB vermieten dazu nach Ablauf des bestehenden Mietvertrages die Fläche des heutigen „Restseller“. Eine entsprechende Absichtserklärung zwischen den SBB und den VBSG liegt vor. Der entsprechende Raum muss jedoch für einen attraktiven VBSG-Schalterraum noch angepasst und entsprechend möbliert werden.

Die Kosten sind im Projektteil „Wartehallen“ enthalten.

### *Öffentliche Toilettenanlage*

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofgebäudes entsteht im Untergeschoss unter anderem eine grosszügige öffentliche WC-Anlage. Diese durch Personal bediente Toilettenanlage ist vom Bereich Süd der Personenunterführung Ost (unmittelbar unter der Ankunftshalle) in wenigen Schritten über einen niveaugleichen Zugang zu erreichen. Das öffentliche WC wird durch die SBB-Immobilien betrieben und enthält Toiletten-Anlagen für Damen und Herren, ein behindertengerechtes WC und einen Wickelraum. Es sind seitens der SBB Öffnungszeiten von 06.00 bis 20.00 Uhr vorgesehen. Die Stadt wird noch weitere Gespräche mit den SBB zur Ausdehnung der Öffnungszeiten führen. Jedenfalls muss im Bereich Bahnhof ständig ein WC-Angebot bestehen, in den Randzeiten allenfalls mit einer unbedienten Anlage der Stadt wie bisher.

### *Photovoltaikanlage*

In Absprache mit den Sankt Galler Stadtwerken wurde im Zuge des Vorprojektes die Machbarkeit einer möglichen Photovoltaikanlage im Projekt Neugestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz geprüft. Als Standorte einer möglichen Photovoltaikanlage wurden die Dachfläche der Ankunftshalle und die Dachflächen der Wartehallen eruiert.



Die Überprüfung erfolgte durch ein spezialisiertes Energiebüro. Es zeigte sich, dass die Stromgestehungskosten mit ca. CHF 2.85 pro kWh bei den Wartehallen und mit ca. CHF 1.65 pro kWh bei der Ankunftshalle sehr hoch sind. Daher wurde in der weiteren Bearbeitung auf eine Photovoltaikanlage verzichtet; entsprechend sind auch keine Kosten dafür berücksichtigt.

Diese Entscheidung kann aber im Rahmen der nächsten Projektphase noch geändert werden.

## **6.2 Frage der Erweiterung der Personenunterführung Ost**

### *Ausgangslage / Vorgehen*

Gemäss der Vorlage an das Stadtparlament vom 3. August 2010 waren als Option auch eine Erweiterung der PU Ost zu untersuchen und die Vor- und Nachteile dieser Lösung aufzuzeigen.

Ausgehend vom Hallenraum vor der Haupttreppe zum Bahnhofplatz wurde eine Erweiterung der Rathausunterführung bis unter den südlichen Bereich des Bahnhofplatzes geprüft. Als Untervariante wurde auch ein Zugang zum Bus-Mittelperron untersucht. Um diese unterirdische Verbindung attraktiv und sicher zu gestalten, wurden zudem Drittnutzungen (Kommerzflächen, VBSG-Räume und Velostation) längs der Unterführung baulich und betrieblich abgeklärt.

Damit der Nutzen und die Erforderlichkeit einer PU-Erweiterung beurteilt werden konnten, wurden die erwarteten Frequenzen geschätzt. Zudem wurde gestützt auf Videoanalysen (Untersuchungen der Begegnungsfälle ÖV-LV) und Fahrzeitmessungen (Untersuchung der ÖV-Verlustzeiten) beurteilt, wie gross die heutigen Behinderungen für die Busse im Bereich des Bahnhofplatzes (Bushofes) sind und darauf basierend die erwarteten künftigen Behinderungen prognostiziert. Zudem wurde basierend auf den ermittelten Fussgängermengen eine Fussgängersimulation des Bahnhofplatzes mit und ohne PU-Erweiterung erstellt, damit die Auswirkungen auch visuell beurteilt werden konnten.

### *Machbarkeit*

Die geologischen und geotechnischen Randbedingungen im Gebiet des Bahnhofes und des Bahnhofplatzes sind sehr ungünstig. Die bautechnische Realisierbarkeit ist jedoch gegeben, aber sehr kostenintensiv. Aufgrund der Personenhydraulik und Aspekten der subjektiven Sicherheit wurde für die Projektierung mit einer 5 m breiten Unterführung (ohne Mittelaufgang) resp. 7 m (mit Mittelaufgang) gerechnet. Die Kosten betragen für die Variante „ohne



Mittelaufgang“ zwischen CHF 6 Mio. (ohne Drittnutzungen) und CHF 10 Mio. (mit Drittnutzungen) resp. für die Variante „mit Mittelaufgang“ zwischen CHF 7.5 Mio. und CHF 12 Mio.

Die Variante mit Mittelaufgang ist bezüglich Verständlichkeit und Nachfrage attraktiver als die Variante ohne Mittelaufgang. Als Folge der Treppen ergeben sich wegen der notwendigen Verbreiterung des Bus-Mittelperrons um ca. 3 m schmalere Fahrbahnbreiten und damit gegenseitige Behinderungen des ÖV sowie noch knappere Platzverhältnisse vor dem Bahnhofgebäude und der Liegenschaft „Metropol“.

### *Verkehrliche Auswirkungen*

Mit der PU-Erweiterung könnte für einen Teil der Pendlerströme ein direkteres Unterqueren des künftigen „Bushofes“ ermöglicht werden. Aufgrund der verkehrlichen Abschätzungen zeigt sich, dass ohne Mittelaufgang die Unterführung lediglich von einem Viertel bis einem Drittel aller den Bahnhofplatz an dieser Stelle querenden Personen genutzt würde; mit Mittelaufgang von rund der Hälfte.

### *Verhältnismässigkeit*

Gestützt auf die Abklärungen ist die Frage des Nutzens und der Verhältnismässigkeit einer Erweiterung der Personenunterführung vorzunehmen. Eine ganze Reihe von Argumenten spricht gegen die Realisierung einer solchen Erweiterung.

- Eine sinnvolle Erweiterung der Unterführung würde das Projekt um rund CHF 8 bis 12 Mio. verteuern.
- Fussgängerinnen und Fussgänger sind „umwegempfindlich“, d.h. sie wählen den direktesten, möglichst hindernisfreien und zeitlich schnellsten Weg. Auf dem neuen Bahnhofplatz wird in der Platzmitte ein 16 m breiter Fussgängerkorridor freigehalten. Hier kann künftig bequem und sicher zirkuliert werden. Das Umsteigen zwischen den Bussen und zwischen Bahn und Bus wird oberirdisch einfach, direkt und übersichtlich ohne Unterführung möglich sein.
- Die ankommenden und abfahrenden Busse werden durch die Fussgängerströme wenig behindert. Zudem würde bei der Erweiterung der Unterführung lediglich ein Teil der Querungen und damit möglicher Behinderungen entfallen.
- Die Erweiterung würde in gerader Linie zum „Kornhausplatz“ führen; der Aufgang wäre etwa beim heutigen VBSG-Pavillon. Eine unterirdische Passage hat nur einen Sinn, wenn eine grosse Zahl von Personen diese auch tatsächlich benützt. Das ist aber nicht der Fall: die grossen Ströme bewegen sich direkt zu den Busperrons, zu



Fuss in die Altstadt oder dann Richtung Hauptpost/Neumarkt (Gutenbergstrasse). Analysen haben gezeigt, dass nur gerade 10 % der sich auf dem Bahnhofplatz abspielenden Fussgängerbewegungen sich in den Untergrund verlagern würden.

- Reisende, welche auf Gleis 1 abfahren bzw. ankommen, werden für die Querung des Bahnhofplatzes nicht die Unterführung nutzen. Das Gleis 1 gehört aber zu den Gleisen, welches von den frequenzstärksten Zügen (IC von/nach Zürich) genutzt wird.
- Für die weitaus meisten Passantinnen und Passanten bringt die Erweiterung also keinen Vorteil. Sie wollen zum Neumarkt, zur Altstadt, zur Klubschule, ins Hauptpostgebäude oder zu den Appenzeller Bahnen – sie werden auch künftig die wenigen Meter oberirdisch über den Platz gehen.
- Keinen Sinn macht die Erweiterung für die Umsteigenden zwischen den Bus- oder Postautolinien. Sie werden weiterhin die direkte Route wählen und nicht die Unterführung benützen.
- Die PU-Erweiterung belegt zudem den südlichen Platzteil mit einer stark in Erscheinung tretenden zusätzlichen Aufgangsbaute, welche die geplante grosszügige, offene Ankunftssituation in der Ankunftshalle und die oberirdische Orientierung auf den Stadtzugang konkurrenziert.
- Die Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass Unterführungen an sich unbeliebt sind, als subjektiv unsicher erachtet und möglichst gemieden werden; anders ist es nur, wenn der unterirdische Durchgang zwingend benützt werden muss oder besonders attraktiv ist. Zwingend müsste in St.Gallen aber niemand eine Unterführung unter dem Bahnhofplatz benützen. Attraktiv wäre sie auch nicht, sie wäre zu klein und zu eng für eine eigentliche Einkaufspassage.
- Umfrageergebnisse haben gezeigt, dass zahlreiche Vorschläge für Erweiterungen gemacht werden – aber mit Widersprüchen. Gewünscht werden Erweiterungen in gerader Fortsetzung der heutigen Linienführung mit neuer Linie Richtung Neumarkt oder eine Art „Shopville“ unter dem Bahnhofplatz. Andererseits sieht die Mehrheit aber keinen Bedarf an zusätzlichen Läden und Verpflegungsangeboten, deren Anordnung im Rahmen einer Erweiterung der Unterführung zwingend wäre.

Auf dem St.Galler Bahnhofplatz wird künftig eine viel bessere, bequemere und sichere Fussgängerfläche zur Verfügung stehen. Es ist zu erwarten, dass die meisten Passantinnen und Passanten über den Platz gehen werden – eine teure Unterführung würde weitgehend ungenutzt bleiben.



*Folgerung*

Die oberirdische Lösung mit dem zentralen Korridor ist die zweck- und verhältnismässigste Lösung. Studien und detaillierte Untersuchungen haben gezeigt, dass eine oberirdische Lösung mit für den strassengebundenen ÖV vertretbaren Konflikten und minimalen Zeitverlusten funktioniert. Bei Ankunft eines vollen Doppelstock-Zuges der SBB auf Gleis 1 werden die Reisenden den Bahnhofplatz oberirdisch queren. Diese Platzquerung muss also entsprechend gestaltet und dimensioniert werden, auch bei einer allfälligen PU-Ost-Erweiterung. Zum anderen darf festgehalten werden, dass die Akzeptanz insbesondere von langen, schmalen Unterführungen sehr tief ist und der Wunsch nach der Aufhebung von Unterführungen vermehrt und generell besteht.

**6.3 Kosten Projekt Bahnhofplatz***Platz, Strassenbau und Verkehr*

Die Gesamtkosten für die Platzgestaltung, den Strassenbau und die verkehrlichen Massnahmen beinhalten auch Gestaltungselemente wie Beläge, Möblierung, Brunnenanlage, Grünanlagen und Baumpflanzungen. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Platz, Strassenbau und Verkehr</b>	<b>Kosten</b>
Vorbereitungsarbeiten, Abbrüche	CHF 4'103'700
Hochbau	CHF 635'500
Tiefbau	CHF 10'764'500
Gleisbau	CHF 1'870'500
Fahrleitungen	CHF 3'603'600
Dynamische Fahrgastinformation und Billettautomaten	CHF 1'526'200
Werkleitungen gestaltungsbedingt	CHF 490'000
Honorar	CHF 5'946'500
Unvorhergesehenes	CHF 1'153'300
<b>Total Platz, Strassenbau und Verkehr (exkl. Mw St.)</b>	<b>CHF 30'093'800</b>

*Wartehallen*

Die Kosten für die Wartehallen sowie Ersatzmassnahmen für die VBSG setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Wartehallen</b>	<b>Kosten</b>
Vorbereitungsarbeiten	CHF 257'500
Hochbau	CHF 4'232'000
Tiefbau und Umgebung	CHF 90'000
Unvorhergesehenes	CHF 229'000
VBSG-Dienstantrittsraum (Ersatzmassnahmen)	CHF 600'000



VBSG-Schalterraum (Ersatzmassnahmen)	CHF	600'000
öffentliches WC (Beitrag Stadt)	CHF	600'000
Abzug AB-Bahnhof	CHF	-100'000
Honorare	CHF	1'221'000
<b>Total Wartehallen (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>7'729'500</b>

Beim Bahnhof der Appenzeller Bahnen sind lediglich die Mehrkosten gegenüber der Standard-Wartehalle der Appenzeller Bahnen zu berücksichtigen. Da in den Hochbaukosten jedoch die Gesamtkosten eingerechnet sind, erfolgt im Sinne eines Beitrages der AB aus dem Projekt Durchmesserlinie noch ein Abzug von CHF 0.1 Mio.

#### *Allgemeine Massnahmen Stadt*

Weiter sind folgende dem Gesamtprojekt zuzurechnende Massnahmen zu berücksichtigen:

- die mit dem Projekt und dem Bauablauf nötige Öffentlichkeitsarbeit
- die noch zu eruierenden Kunstelemente (Kunst im öffentlichen Raum)
- den Anteil der Stadt für die Projektkoordination
- der Neubau der Transformatorenstation Bahnhof, welcher für mehrere Module benötigt wird und separat (Baurechnung Elektrizitätsversorgung) finanziert wird.

Im Einzelnen sind die folgenden allgemeinen Kosten einzurechnen:

<b>Allgemeine Massnahmen Stadt</b>	<b>Kosten</b>	
Öffentlichkeitsarbeit (Anteil Stadt)	CHF	300'000
Kunst im öffentlichen Raum	CHF	300'000
Projektkoordination (Anteil Stadt)	CHF	200'000
Neubau Transformatorenstation Bahnhof	CHF	641'000
<b>Total Allgemeine Massnahmen Stadt (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>1'441'000</b>

#### *Gesamtkosten Projekt Bahnhofplatz*

Zusammengefasst ergeben sich für das Projekt Stadt folgende Gesamtkosten:

<b>Projekt Bahnhofplatz</b>	<b>Kosten</b>	
Platzgestaltung und Verkehr	CHF	30'093'800
Wartehallen	CHF	7'729'500
Allgemeine Massnahmen Stadt	CHF	1'441'000
<b>Total Projekt Bahnhofplatz (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>39'264'300</b>
8 % Mehrwertsteuer	CHF	3'141'100
<b>Total Projekt Bahnhofplatz (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>42'405'400</b>





Die Kosten des Projektes Bahnhofplatz werden vollständig von der Stadt St.Gallen resp. Beiträgen Dritter finanziert, da die gestalterische Aufwertung des Platzes sowie die Verbesserungen des Busverkehrs für den SBB-Bahnbetrieb nicht direkt von Nutzen sind.

#### 6.4 Werkleitungsprojekte

Im Zusammenhang mit der Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes werden auch diverse Anpassungen an den Werkleitungen vorgenommen. Einige Massnahmen müssen bedingt durch die Neugestaltung des Bahnhofplatzes vorgenommen werden („gestaltungsbedingte“ Massnahmen sowie „Transformatorstation Bahnhof“); sie sind im Kredit für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes in den Werkleitungskrediten der einzelnen Abschnitte enthalten.

Bestimmte Massnahmen sind ohnehin für die nächsten Jahre vorgesehen und notwendig, unabhängig von der Platzgestaltung. Sinnvollerweise werden diese zusätzlichen Massnahmen aber in Kombination und gleichzeitig mit der Neugestaltung des Platzes realisiert; diese Kosten fallen jedoch nicht zulasten der Neugestaltung des Bahnhofplatzes an.

##### *Elektrizitätsversorgung (EW-Netz)*

Verschiedene EW-Netzteile müssen wegen gestaltungsbedingter Massnahmen verlegt werden. Es handelt sich um folgende Teilprojekte:

<b>Projektteil (EW-Projekt Nr. 3'050'707)</b>	<b>Kosten</b>	
Material- und Montageaufwendungen für die Umverlegung des EW-Rohrblocks im Poststollen (> PU West)	CHF	51'500
Material- und Montageaufwendungen für die Verlegung eines gleichwertigen EW-Rohrblocks im Bereich der Personenunterführung Ost, Seite Rosenbergstrasse (> PU Ost Nord und PU Ost Gleis)	CHF	237'000
Material- und Montageaufwand für Verlegung der Verteilkabine VK 2207 vom Bahnhofpärkli an einen anderen Standort inkl. Anpassung der Rohr-anlage (> Platzgestaltung)	CHF	107'000
Material- und Montageaufwand für Verlegung der Verteilkabine VK 2041 von der Kornhausstrasse zum Technikraum „Brunnen“ (> Platzgestaltung)	CHF	142'000
<b>Total gestaltungsbedingte Kosten EW (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>537'500</b>

Die dem Elektrizitätsnetz anfallenden Material- und Montagekosten wie auch sämtliche damit verbundenen Tiefbaukosten sind im Projekt „Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes“ in den jeweiligen Positionen enthalten.



*Elektrizitätsversorgung (Transformatorenstation Bahnhof)*

Durch die geplante Erweiterung der Bahnhofinfrastruktur ist insgesamt mit einem zusätzlichen Leistungsbedarf von rund 1'700 kVA zu rechnen. Diese Leistung kann nicht mehr von der nächstgelegenen Transformatorenstation zur Verfügung gestellt werden, weshalb die neue Transformatorenstation Bahnhof erstellt wird. Die Investitionskosten werden durch die Elektrizitätsversorgung getragen. Das gesamte Bahnhofareal wird inskünftig über einen zentralen Niederspannungsanschluss direkt ab der neuen Transformatorenstation elektrisch versorgt.

Die Transformatorenstation Bahnhof wird auf der Südost-Seite des heutigen Bahnhofgebäudes als eigenständige Baute unter Terrain mit einem separaten Zugang ab dem Untergeschoss des Bahnhofgebäudes realisiert. Die elektromechanische Ausrüstung der neuen Transformatorenstation umfasst zwei Transformatorenplätze für Einheiten bis 1'000 kVA sowie eine auf die Leistungsfähigkeit abgestimmte Mittel- und Niederspannungsanlage. Bauart und Ausrüstung entsprechen dem bewährten Normtyp für Transformatorenstationen zur Versorgung im Stadtgebiet.

Da die zum heutigen Zeitpunkt verfügbaren Projektpläne noch nicht den gewünschten Detaillierungsgrad aufweisen, sind die beantragten Kosten als Kostenschätzung zu verstehen. Es ergeben sich folgende Kosten für den Neubau der Transformatorenstation Bahnhof, welche in den allgemeinen Massnahmen Stadt berücksichtigt sind:

<b>Neubau Transformatorenstation Bahnhof</b>	<b>EW-Projekt Nr.</b>	<b>Kosten</b>	
Gebäude	3'001'291	CHF	334'000
Elektromechanische Ausrüstung	3'001'292	CHF	253'000
Projektierung / Bauleitung	3'001'300	CHF	54'000
<b>Total Transformatorenstation Bahnhof (exkl. MwSt.)</b>		<b>CHF</b>	<b>641'000</b>

*Gas und Wasser*

Bei den Gas- und Wasserleitungen müssen als direkte Folge der Neugestaltung Massnahmen vorgenommen werden („gestaltungsbedingte Massnahmen“). Es handelt sich um folgende Teilprojekte:

<b>Gas</b>	<b>Kosten</b>	
Bereich Kornhausplatz; inkl. Verschliessung (> Platzgestaltung)	CHF	33'000
Bereich vor Aufnahmegebäude (> Platzgestaltung)	CHF	16'000
<b>Total gestaltungsbedingte Kosten Gas (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>49'000</b>



<b>Wasser</b>	<b>Kosten</b>	
Bereich Kornhausplatz (> Platzgestaltung)	CHF	39'000
Technikraum (> Platzgestaltung)	CHF	26'000
Bereich vor Aufnahmegebäude (> Platzgestaltung)	CHF	36'000
Poststrasse (inkl. Verschliessung) (> Platzgestaltung)	CHF	26'000
Rosenbergstrasse Hydrant (> PU Ost Nord)	CHF	10'000
<b>Total gestaltungsbedingte Kosten Wasser (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>137'000</b>

Die anfallenden Material- und Montagekosten wie auch sämtliche damit verbundenen Tiefbaukosten sind im Projekt „Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes“ enthalten.

### *Telekommunikation*

Als direkte Folge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des Bahnhofs sind auch bei der Telekommunikation gestaltungsbedingte Massnahmen notwendig. Es ist dabei mit Kosten von CHF 0.327 Mio. (exkl. MwSt.) zu rechnen. Davon entfallen CHF 0.065 Mio. auf das Modul Platz, CHF 0.212 Mio. auf die PU Ost Nord sowie CHF 0.05 Mio. auf die PU Ost Gleis.

## **7 Projekt SBB**

### **7.1 Personenunterführung Ost (PU Ost)**

Die vorhandene Personenunterführung Ost (Rathaus-Unterführung) wird durch eine neue, breitere und attraktivere Personenunterführung ersetzt, welche den Bahnhofplatz mit den Perrons und dem Rosenbergquartier verbindet und sich durch die neuen Masse, die klare Architektur und die zusätzliche Kommerznutzung nicht nur als technische Verbindung, sondern vielmehr als öffentlichen Raum darstellt. Die Personenunterführung vernetzt die verschiedenen Treppen- und Rampenaufgänge. Eine mittlere Stützenreihe trägt die Kräfte ab.

Die Breite der PU Ost wurde aus den Anforderungen der Personenhydraulik, aber auch aus den Möglichkeiten des Grundbaus und der Tragstruktur abgeleitet. Die Personenunterführung basiert auf einem Hallenraum mit konischer Raumfigur, welcher aufgrund der Personenhydraulik als 13.0 m (heute 8 m) breiter Raum im südlichen Bereich zum Bahnhofplatz hin beginnt und sich im nördlichen Bereich zur Rosenbergstrasse hin mit weniger Personenverkehr zu einem halb so grossen Raum verjüngt und darin alle verschiedenen Treppen- und Rampenaufgänge grosszügig verbindet. Die Treppenaufgänge, Rampen und Lifte wurden ebenso aufgrund personenhydraulischer Berechnungen hergeleitet und dimensioniert. Die PU Ost wird auch bezüglich Höhe ausgebaut, statt bisher rund 2.25 m beträgt die lichte Höhe neu rund 2.9 m.



Die PU Ost wurde in der Projektierung aufgeteilt auf den eigentlichen mittleren Unterführungsbereich mit den Zugängen zu den Perrons und Gleisen und in je einen Aufgangsbereich im Norden zum Rosenberg und im Süden zum Bahnhofplatz.

#### *PU Ost Nord*

Auf der Nordseite der Personenunterführung schliessen eine 3 m breite Treppe und ein grosszügig dimensionierter Lift mit den Innenmassen 2.7 m x 2.5 m des Schachtes an den verjüngten, konischen Raum der PU Ost an. Treppe und Lift führen direkt zur Rosenbergstrasse und sind mit einem breiten Glasdach gedeckt, welches architektonisch analog zu den Glasdächern der Wartehallen ausgebildet ist.

#### *PU Ost Gleis*

Der Perron 2 wird mit einer Rampe und zwei Treppen erschlossen. Es handelt sich hier um den Perron mit dem höchsten Personenaufkommen. Die Perrons 3 und 4 werden je mit einer Rampe erschlossen. Die Rampe zum Perron 4 wird bereits mit dem Projekt der S-Bahn St.Gallen 2013 erstellt. Die Treppenaufgänge und Rampen zu den Perrons weisen Breiten von 2.5 m auf.

Auf der Westseite der Personenunterführung werden in den Bereichen zwischen den Perronzugängen unter den Gleisen 1 bis 6 sowie auf der Ostseite unter den Gleisen 1 und 2 total vier Bereiche für Kommerzflächen erstellt. Die Unterführung wird dadurch belebt, attraktiv und erhält den Charakter eines öffentlichen Raums.

#### *PU Ost Süd*

Am südlichen Ende der PU Ost ist der Hauptaufgang zum Bahnhofplatz angeordnet, der direkt zur Ankunftshalle führt. Der Aufgang hat eine Breite von 10 m, in der Mitte zwei komfortable Rolltreppen und seitlich je 3.5 m breite Treppenaufgänge. Auf Platzebene sind vor und seitlich des Hauptaufganges unter der Ankunftshalle grosszügige Bewegungs- und Standflächen geschaffen. Für mobilitätseingeschränkte Personen wird in diesem Bereich ein Lift östlich des Treppenaufgangs erstellt, der zentral gelegen und von allen Seiten gut erkennbar ist.

Der Perron 1 wird zusätzlich mit zwei Treppen erschlossen; diejenige beim Rathaus dient auch dem direkten Zugang für Reisende ab der Bahnhofstrasse in die Personenunterführung.

Die Bereiche seitlich des Hauptaufganges werden mit Kommerzflächen in der Personenunterführung attraktiv gestaltet und belebt.



## 7.2 Personenunterführung West

### *Projekt*

Die bestehende Personenunterführung West verbindet den Bahnhofplatz mit dem nördlich gelegenen Rosenbergquartier, dem neuen Cityparking Bahnhof mit Bahnhof-Vorfahrt und -parking, der neuen Velostation und der Fachhochschule. Sie wird grundsätzlich erhalten, mit einigen Eingriffen aber ergänzt und aufgewertet. Wichtigste Veränderung ist die Ergänzung mit vier Personenliften, welche die behindertengerechte Verbindung zu den Perrons gewähren und direkt an die Personenunterführung angeschlossen sind. Auch für Reisende mit Kinderwagen oder grösseren Gepäckstücken erhöhen die neuen Lifte den Komfort und damit die Attraktivität.

Die Dimensionen der bestehenden Unterführung von etwa 8.0 m Breite und einer knappen Raumhöhe von 2.3 m werden aus wirtschaftlichen Gründen belassen. Um die behindertengerechte Verbindung der Personenunterführung zu den Perrons zu gewährleisten, werden in der Westwand vier Personenlifte eingelassen. In diesem Zusammenhang wird der alte Posttunnel teilweise genutzt, die alten Warenliftschächte hingegen werden abgebrochen. Die Lifte bei Perron 2 - 4 haben Schachtinnenmasse von 2.5 m x 2.2 m und können auch mit Fahrrädern begangen werden. Der Lift beim Perron 1 wird noch grösser dimensioniert. Durch die Schachtinnenmasse von 3.9 m x 2.95 m kann er auch von Velos mit angekoppeltem Anhänger begangen werden.

Beim Perron 2 wird aufgrund der erwarteten künftigen Personenfrequenzen aus Kapazitätsgründen ein zusätzlicher Treppenaufgang gegen Westen ergänzt, der eine Treppenbreite von 2.5 m aufweist und hinter dem Liftkern zu liegen kommt.

### *Prüfung einer befahrbaren Veloverbindung*

Im Rahmen des Vorprojekts wurden auch Lösungsmöglichkeiten für eine befahrbare Veloverbindung in der PU West, insbesondere auch zur südlichen Anbindung der Velostation geprüft.

Eine Lösung war durch die Nutzung und Erweiterung des parallel zur PU West führenden Posttunnels angedacht. Aufgrund der erwarteten Personenströme werden die SBB mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes einen Treppenaufgang auf den Bahnperon 2 im Westbereich erstellen. Wegen dieses Treppenaufganges kann diese kostengünstige Lösung nicht realisiert werden.

In der Folge wurden sowohl verschiedene Varianten unter Berücksichtigung der Treppe als auch Varianten unter Berücksichtigung der weiteren in rund 30 Jahren anstehenden Ausbauschritte der SBB entwickelt. Es zeigte sich, dass die Varianten infolge der Gleisquerung und des äusserst ungünstigen Baugrundes extrem kostspielig (Grössenordnung CHF 20-30



Mio.) sind. Deshalb ist aus Kosten-/Nutzenüberlegungen aktuell kein zusätzlicher Veloausbau in der PU West vorgesehen.

### 7.3 Ankunftshalle

Die lichtdurchflutete neue Ankunftshalle des Projekts „Akari“ wird ihrem Namen, der japanisch Licht und Helligkeit bedeutet, gerecht. Sie bildet das visuelle Kernstück der neu zu gestaltenden Bahnhofanlage. Sie ist es, die den Bahnreisenden den ersten Eindruck von St.Gallen vermittelt. Neben den zwingend zu erfüllenden technischen und funktionalen Aufgaben wie Schutz vor Witterung, Treffpunkt für An- und Wegreisende und Integration von Bahninfrastrukturen (z.B. Anzeigetafeln, Billettautomaten) leistet sie die Funktion einer Visitenkarte. Ihre Ausstrahlung soll der Bedeutung St.Gallens als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der Ostschweiz gerecht werden.

Die Halle ragt auf der Südseite zwischen Rathaus und Aufnahmegebäude in den Bahnhofplatz vor. Damit wird sie auch im Stadtraum wahrnehmbar und setzt weiträumig ein klares, durch die transluzide Ausbildung auch nachts gut wahrnehmbares Zeichen. Durch die gegenüber dem Wettbewerbsprojekt reduzierte Höhe der Ankunftshalle wird dem westlich angrenzenden Schutzobjekt „Hauptbahnhof“ mit seiner herausragenden städtebaulichen Bedeutung und seinem wirtschaftshistorischen Wert Respekt gezollt.

Im Innern entsteht ein Hallenraum mit angenehmem, hellem Tageslicht, welcher in seinen Dimensionen mit anderen öffentlichen Innenräumen vergleichbar ist. Die Tragstruktur ist in Stahlbau auf einen möglichst geringen Materialverbrauch hin ausgelegt. Gestützt wird die Ankunftshalle von vier eingerückten Stahlstützen, die bis unter das Dach reichen und dort die Dach- und Wandkonstruktion tragen. Das Dach ist als Tischkonstruktion aus schlanken Hohlkastenträgern konstruiert, an deren Rändern die verglaste Wandkonstruktion aufgehängt wird. Zusätzlich werden die Windlasten über einen Untergurt, welcher mit den Stützen verbunden ist, abgetragen. Die Wandkonstruktion reicht bis 4.5 m über Boden, nimmt damit die lichte Höhe der historischen Bahnhofhalle und der neuen Wartehallen auf und bildet einen gemeinsamen durchgehenden Horizont. Seitlich wie oben ist die Halle mit Glas abgedeckt, sodass die Reisenden in einer hellen, freundlichen Atmosphäre willkommen geheissen werden. Das Verbundsicherheitsglas wird mit geätzter Oberfläche transluzid ausgebildet. Damit wird die Körperhaftigkeit der Halle gestärkt, die Verschmutzungsanfälligkeit reduziert und der Vogelschutz angemessen berücksichtigt. Die Nahtstellen zu den benachbarten Bauteilen des Rathauses, des Bahnhofgebäudes und der Bahnhofhalle werden mit einem flachen, umlaufenden Zwischendach gedeckt. Diese „Manschetten“ ermöglichen ein witterungsgeschütztes Zirkulieren.

In der Ankunftshalle werden Anzeigetafeln für alle im Bahnhofbereich verkehrenden Transportmittel so aufgehängt, dass eine gute und schnelle Orientierung zu den Bahn- und Busverbindungen gewährleistet wird. Als Ausstattung sind in diesem Bereich Warenautomaten,



Billettautomaten, Informationswände mit Fahrplänen und zwischen der grossen Treppenanlage und dem Gleis 1 ein Spezialitätenstand angeordnet.

#### 7.4 Kosten Projekt SBB

Die Gesamtkosten für das Projekt SBB wurden im Rahmen der Vorprojektierung ermittelt. Es konnten folgende zwei Abzüge vorgenommen werden:

- PU Ost Gleis

Für den Bau des 4. Perrons (S-Bahn St.Gallen 2013) in den Jahren 2012 und 2013 müssen (ohnehin) auch an der PU Ost Anpassungen vorgenommen werden. Entsprechend kann gemäss SBB ein Beitrag von CHF 2.0 Mio. (exkl. MwSt.) für die Anpassungen an der PU Ost vom Projekt „Perron 4“ in das Projekt Bahnhofplatz transferiert werden, da ein Teil der Anpassungen erst mit dem Projekt Bahnhofplatz (gemeinsam) realisiert wird.

- PU West

Derzeit wird im Rahmen des Projektes S-Bahn 2013 ein Lift aus der PU West zum neuen Perron 4 erstellt. Da der Lift bereits im Jahre 2013 fertiggestellt ist und die Kosten von rund CHF 0.8 Mio. (exkl. MwSt.) über das Projekt „Perron 4“ finanziert werden, sind diese Kosten nicht im vorliegenden Projekt enthalten.

Die verbleibenden Gesamtkosten für das Projekt SBB setzen sich somit wie folgt zusammen:

<b>Projekt SBB</b>	<b>Kosten</b>	
Ankunftshalle	CHF	7'500'000
PU Ost Nord	CHF	4'610'000
PU Ost Gleis (inkl. Kommerz; abzüglich Beitrag S-Bahn )	CHF	27'601'500
PU Ost Süd (inkl. Kommerz)	CHF	10'500'000
PU West (abzüglich Lift Perron 4 )	CHF	5'500'000
Allgemeine Massnahmen SBB	CHF	3'200'000
<b>Total Projekt SBB (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>58'911'500</b>
<b>8 % Mehrwertsteuer</b>	<b>CHF</b>	<b>4'712'900</b>
<b>Total Projekt SBB (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>63'624'400</b>

#### 7.5 Anteil Stadt an Projekt SBB

Die Kosten des Projektes SBB werden zwischen der Stadt und den SBB nach heutiger Interessenlage aufgeteilt. Das jeweilige Interesse bemisst sich am Nutzen sowie am Realisie-



rungswunsch der Beteiligten. Für das Projekt SBB resultieren aufgrund der Verhandlungen zwischen Stadt und SBB folgende Beteiligungen der Stadt:

- Ankunftshalle

Die Kosten für die Ankunftshalle werden grossmehrheitlich von den SBB übernommen. Die Stadt beteiligt sich mit 25 % an den Kosten, da die Ankunftshalle von besonderer städtebaulicher Bedeutung ist und wesentliches Element des Bahnhofplatzes werden soll. Die Halle ist nicht nur Teil des Bahnhofes, sondern auch prägender Bestandteil des städtischen Platzes.

- PU Ost

Der Zugang PU Ost Nord stellt eine zusätzliche fussläufige Anbindung an die PU Ost dar. Die SBB weisen mit dem Zugang zum 4. Perron (Projekt S-Bahn 2013) bereits eine Anbindung an die Rosenbergstrasse auf, sodass der Zugang PU Ost Nord eine Verbesserung der städtischen Verbindung darstellt und daher von der Stadt übernommen wird.

Die PU Ost Gleis ist derzeit die Haupteinschliessung zu den Perrons; sie dient jedoch auch als innerstädtische Fussweg-Verbindung. Die Stadt zahlt daher einen Drittel an die eigentliche PU, jedoch keinen Beitrag an die Zugänge zu den Perrons. Die Kommerzflächen werden vollumfänglich von den SBB bezahlt, da sie deren Vermieterin sein werden.

Bei der PU Ost Süd bezahlt die Stadt 50 % an die Zirkulationsflächen und Treppen. Der Anteil der Stadt mit diesen 50 % ist höher als bei der PU Ost Gleis, da die Rolltreppen auf ausdrücklichen Wunsch der Stadt berücksichtigt wurden und da auch der Zugang zum Untergeschoss des Bahnhofgebäudes und damit zum neuen öffentlichen WC enthalten ist. Die Kommerzflächen werden vollumfänglich von den SBB bezahlt, da sie deren Vermieterin sein werden.

Gesamthaft übernimmt die Stadt von den Kosten der PU Ost von CHF 42.7 Mio. (exkl. MwSt.) rund CHF 13.5 Mio. (exkl. MwSt.), d.h. rund 32 %.

- PU West

Für die SBB ist aufgrund des Zustandes eine Aufwertung der PU West erst zu einem viel späteren Zeitpunkt notwendig. Ebenso ist für die SBB mit der PU Ost die behindertengerechte Erschliessung rechtlich abgedeckt. Die Lifte auf die Perrons 1, 2 und 3 sowie das Facelifting werden daher vollumfänglich von der Stadt bezahlt. Die SBB bezahlen den notwendigen Kapazitätsausbau (zusätzliche Treppe auf den 2. Perron).

Gesamthaft übernimmt die Stadt von den Kosten der PU West von CHF 5.5 Mio. (exkl. MwSt.) rund CHF 4.8 Mio. (exkl. MwSt.), d.h. rund 87 %.





- Allgemeine Massnahmen SBB

Von den allgemeinen Massnahmen der SBB werden seitens der Stadt keine Kostenanteile übernommen.

Vom Projekt SBB mit Kosten von gesamthaft CHF 63.6 Mio. (inkl. MwSt.) übernehmen somit die SBB rund CHF 41.8 Mio. und die Stadt rund CHF 21.8 Mio., d.h. rund 34 %.

<b>Projekt SBB (Kostenanteil Stadt)</b>	<b>Kosten</b>	
Ankunftshalle	CHF	1'875'000
PU Ost Nord	CHF	4'610'000
PU Ost Gleis	CHF	6'601'000
PU Ost Süd	CHF	2'275'000
PU West	CHF	4'800'000
Allgemeine Massnahmen SBB	CHF	0
<b>Kostenanteil Stadt an Projekt SBB (exkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>20'161'000</b>
8 % Mehrwertsteuer	CHF	1'612'900
<b>Kostenanteil Stadt an Projekt SBB (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>21'773'900</b>

## 7.6 Weitere zu koordinierende Projekte SBB

Die SBB planen zudem die beiden Projekte „Aufnahmegebäude“ und „Dienstgebäude“. Diese sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes Bahnhof und Bahnhofplatz. Die Kosten gehen zu Lasten der SBB.

### *Aufnahmegebäude (Bahnhofgebäude)*

Im gesamten Bereich des Erdgeschosses mit der bestehenden Schalter- und Querhalle werden die Nutzungen neu konzipiert. Neue Einbauten in der bestehenden Gebäudestruktur mit Kommerznutzungen sichern einen Zugang vom Bahnhofplatz in die Schalterhalle, den seitlichen Zugang von der neuen Ankunftshalle und den Zugang zur bestehenden Ladenpassage im westlichen Gebäudeteil. Im Untergeschoss ist eine Bereinigung der Nutzung nach Vorgaben der SBB mit öffentlicher WC-Anlage, Diensträumen, Lager- und Technikräumen vorzunehmen. Insbesondere ist auf der Ostseite der öffentliche Zutritt in das Bahnhofgebäude aus der Unterführung über den Aufgang zu Perron 1 West zu berücksichtigen.



*Dienstgebäude*

Das beim Nebenbahnhof entlang dem Gleis 1 situierte Gebäude wird vorwiegend von Diensten der SBB genutzt und hat nur eine beschränkte öffentliche Funktion. Die Nutzungsentwicklung und die entsprechenden baulichen Anforderungen und gestalterischen Möglichkeiten wurden von den SBB überprüft. Es ist vorgesehen, die Teile der Erdgeschossfläche kommerziell zu nutzen.

## 8 Gesamtkosten und Finanzierung

Die Kostenermittlung wurde auf der Basis der ausgearbeiteten Vorprojekte erfasst. Die Kostengenauigkeit solcher Kostenschätzungen in Vorprojekten beträgt gemäss den üblichen Regeln plus/minus 25 %. Im hier vorliegenden Fall wurde hingegen eine deutlich höhere Kostengenauigkeit von plus/minus 15 % erarbeitet. Die Preisbasis ist August 2011.

### 8.1 Gesamtkosten

Gemäss Kap. 6.3 und Kap. 7.5 ergeben sich für die Stadt Gesamtkosten von CHF 64.2 Mio. (inkl. MwSt.):

<b>Gesamtkosten Stadt</b>	<b>Kosten</b>	
Projekt Bahnhofplatz	CHF	42'405'400
Projekt SBB; Anteil Stadt	CHF	21'773'900
<b>Total Gesamtkosten Stadt (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>64'179'300</b>

### 8.2 Kostenbeiträge Dritter

Für die Investitionen an den dem Verkehr dienenden neuen Anlageteilen auf dem Bahnhofplatz sind Beiträge des Kantons (Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) sowie des Bundes (Agglomerationsprogramm) vorgesehen. Zudem haben sich die Transportunternehmen angemessen zu beteiligen.

*Anteil Agglomerationsprogramm (Bund)*

Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 12. Dezember 2008 zum Agglomerationsprogramm St.Gallen / Arbon-Rorschach wird die Massnahme "Umgestaltung Bahnhofplatz St.Gallen" mit einem Beitrag von CHF 6.7 Mio. (exkl. MwSt.; Preisstand 2005) unterstützt. Teuerungsbereinigt auf den heutigen Zeitpunkt ergibt sich ein Bundesbeitrag von rund CHF 8.653 Mio. (inkl. MwSt.).



### *Beitrag Kanton St. Gallen (Förderung ÖV)*

Über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs hat das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen einen Investitionsbeitrag an die Bushaltestellen von CHF 4.848 Mio. (inkl. MwSt.) in Aussicht gestellt.

### *Anteil Appenzeller Bahnen (AB)*

Gestützt auf die Konzession zur Mitbenützung des öffentlichen Grundes für den Bahnbetrieb haben sich die AB an den Kosten der Neugestaltung zu beteiligen. Demnach muss das Bahnunternehmen auf den Gemeindestrassen die Anpassungen ihrer Gleisanlagen an neue Strassenverhältnisse grundsätzlich selber tragen. Da die vorgesehene neue Gleisführung neben den verkehrlichen Anforderungen auch wesentliche gestalterische Interessen berücksichtigt, war es gerechtfertigt, bei der Kostenbeteiligung der AB eine Abwägung der Interessen vorzunehmen. Daher ist mit den AB die folgende angemessene Kostenbeteiligung ausgehandelt worden: Die AB werden die infolge des Bahnunterbruches notwendigen Bahnersatzkosten vollumfänglich selber finanzieren, mit Kostenfolgen von voraussichtlich rund CHF 0.300 Mio. (exkl. MwSt.). Bei der Gleisverlegung werden sich die AB an den Kosten im Rahmen der Ohnehinkosten und des Mehrwertes mit total rund CHF 1.162 Mio. (exkl. MwSt.) beteiligen, ebenso an den Kosten für die Anpassung ihrer Fahrleitungen mit rund CHF 0.482 Mio. (exkl. MwSt.). Gesamthaft ergibt sich somit inklusive Mehrwertsteuer ein Beitrag der AB von rund CHF 2.10 Mio.

### *Anteil Trolleybus-Fahrleitungen VBSG*

Die VBSG haben sich an der Anpassung ihrer Trolleybus-Fahrleitungen zu beteiligen. Analog zu den Appenzeller Bahnen werden die VBSG die Ohnehinkosten und den Mehrwert für die Trolleybus-Fahrleitungen übernehmen, in ihrem Fall rund CHF 5.24 Mio. (inkl. MwSt.). Diese Investitionskosten werden durch die Transportunternehmen finanziert. Die daraus entstehenden Folgekosten werden den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens über die ordentliche ÖV-Abgeltung von Kanton und Stadt abgegolten.

### *Anteil Erschwernisse AB und Busbetriebe*

Der Busbetrieb (VBSG, PostAuto, Regiobus sowie Ersatzkurse Appenzeller Bahnen) muss während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden. Für die Busunternehmungen werden aber gewisse Einschränkungen und Erschwernisse und damit auch kleinere Mehraufwendungen nicht zu vermeiden sein. Diese Kosten sind betriebs- und linienabhängig und im Voraus schlecht bezifferbar. Sie gehen aber voll zulasten der Transportunternehmungen und sind daher in den Gesamtkosten des Projektes nicht berücksichtigt.



*Anteil Dynamische Fahrgastinformation*

Die Kosten der Demontage und Montage werden auf das Projekt „Dynamische Fahrgastinformation (DFI)“ und auf das Projekt „Bahnhofplatz“ aufgeteilt. Über das Projekt „DFI“ werden dabei rund CHF 0.6 Mio. an die Ausweitung der dynamischen Fahrgastinformation bezahlt. Diese Investitionskosten werden durch die Transportunternehmen finanziert. Die daraus entstehenden Folgekosten werden den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens über die ordentliche ÖV-Abgeltung von Kanton und Stadt entschädigt.

*Anteil Busbetriebe (Billettautomaten)*

Fünf Billettautomaten der VBSG und einer der PostAuto Schweiz AG sind heute bereits vorhanden. Mit dem Projekt Neugestaltung sind drei neue Billettautomaten notwendig. Die Investitionskosten für diese drei Billettautomaten von rund CHF 0.136 Mio. (inkl. MwSt.) werden durch die Transportunternehmen finanziert. Die daraus entstehenden Folgekosten werden den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens über die ordentliche ÖV-Abgeltung von Kanton und Stadt entschädigt. Die Kosten für die Provisorien und die Umlenkungen gehen jedoch als Zusatzkosten zulasten des Projektes Bahnhofplatz.

*Zusammenstellung Kostenbeiträge Dritter*

Gesamthaft ergeben sich Kostenbeiträge Dritter von rund CHF 21.6 Mio. (inkl. MwSt.)

	<b>Kosten</b>
Beitrag Bund „Agglomerationsprogramm“	CHF 8'653'000
Beitrag Bund Kanton St.Gallen „Förderung öffentlicher Verkehr“	CHF 4'848'000
Anteil Appenzeller Bahnen (Gleisbau, Fahrleitungen, Bahnersatz)	CHF 2'100'000
Anteil Trolleybus-Fahrleitung VBSG	CHF 5'240'000
Anteil Dynamische Fahrgastinformation	CHF 600'000
Anteil Billettautomaten	CHF 136'000
<b>Total Kostenbeiträge Dritter (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF 21'577'000</b>

**8.3 Verpflichtungskredit**

Der erforderliche Verpflichtungskredit (inkl. MwSt.) berechnet sich somit wie folgt:

	<b>Kosten</b>
Bahnhof und Bahnhofplatz; Kostenanteil Stadt	CHF 64'179'300
./.. Kostenbeiträge Dritter	CHF 21'577'000
<b>Verpflichtungskredit</b>	<b>CHF 42'602'300</b>



./ Baurechnung Elektrizitätsversorgung	CHF	641'000
<b>Kredit zulasten Investitionsrechnung Stadt</b>	<b>CHF</b>	<b>41'961'300</b>

In der aktuellen Investitionsrechnung sind als städtischer Anteil gesamthaft CHF 42.8 Mio. eingerechnet. Diese entfallen auf die Teile Tiefbau (Konto 61.50102.994) mit CHF 34.3 Mio. und Hochbau (Konto 62.5039.990) mit 8.5 Mio. In der Investitionsplanung verteilt sich der erforderliche Verpflichtungskredit in der Hauptsache auf die Jahre 2014 bis 2017.

## 9 Ohnehinkosten

Als Vergleich zu den Kosten der Neugestaltung Bahnhofplatz sowie als „Rückfallebene“ werden die Ohnehinkosten (inkl. MwSt.) aufgelistet, welche in den nächsten 5-10 Jahren für die Stadt auf dem Bahnhofplatz anfallen würden.

### 9.1 Strassenbau

Der Bahnhofplatz ist gemäss der Beurteilung des Strassenzustandes in einem sehr schlechten, der Kornhausplatz in einem schlechten Zustand. Eine umfassende Sanierung des Bahnhofplatzes in den nächsten fünf Jahren ist daher dringend notwendig. Gemäss Grobkostenschätzung ist für die Sanierung des Bahnhofplatzes und des Kornhausplatzes mit Strassenbau-Kosten von rund CHF 9.9 Mio. zu rechnen.

### 9.2 Wartehallen und Brunnen

Für die Wartehallen und Brunnen ist mit Ohnehinkosten in den nächsten fünf Jahren von rund CHF 0.1 Mio. zu rechnen.

### 9.3 Gleise AB

Die Gleise der AB haben die erwartete Lebensdauer noch nicht ganz erreicht. Bei einer Sanierung des Bahnhofplatzes werden die AB, um Synergien zu nutzen, die Gleise auch erneuern, jedoch die Zweispurigkeit nicht realisieren. Für die reine Sanierung der Gleise wird mit Kosten von rund CHF 1.2 Mio. gerechnet.

### 9.4 Fahrleitungen

Die Fahrleitungen haben die erwartete Lebensdauer erreicht. Zusammen mit einer Platzinstandstellung würden diese vollständig saniert. Es ist dabei mit Kosten von rund CHF 0.4 Mio. für die AB und rund CHF 4.5 Mio. für die VBSG zu rechnen.

Die Ohnehinkosten für die Fahrleitungen sind dabei etwas geringer als für Aufwendungen für die Neugestaltung, insbesondere da die für die Neugestaltung notwendigen provisorischen Fahrleitungen entfallen.



## **9.5 Dynamische Fahrgastinformation**

Es ist damit zu rechnen, dass bei einer „Ohnehin-Sanierung“ lediglich einer der zusätzlichen Standard-Anzeiger sowie ein Grossanzeiger (bei PU Ost) erstellt würden. Daher wird gesamthaft mit CHF 0.7 Mio. Ohnehinkosten gerechnet.

## **9.6 Billettautomaten**

Es ist zu erwarten, dass ohne Neugestaltung von den vorgesehenen drei neuen Billettautomaten höchstens einer ersetzt würde; somit ist mit Ohnehinkosten von CHF 0.04 Mio. zu rechnen.

## **9.7 Beiträge Bund und Kanton**

Bei einer Ohnehin-Sanierung sind keine oder nur geringe Direkt-Beiträge des Bundes (Agglomerationsprogramm) und Kantons (Förderung ÖV) zu erwarten.

## **9.8 Werke**

*EW:*

Ohne das Projekt Bahnhofplatz würde eine Sanierung der Transformatorenstation Rathaus (Kosten rund CHF 0.6 Mio.) trotzdem vorgenommen, hingegen würde auf den Neubau der Transformatorenstation HB verzichtet. Bei der Erweiterung und Erneuerung des Leitungsnetzes würde nur die eigentliche Erneuerung (Abschätzung rund CHF 0.3 Mio.) vorgenommen, da weniger Synergien mit dem Strassenbau genutzt werden können. Gesamthaft würden damit Massnahmen im Umfang von CHF 0.89 Mio. vorgenommen.

*Kanal:*

Bei einer Ohnehinsanierung des Platzes würden die gleichen (zusätzlichen) Massnahmen umgesetzt werden wie bei der Neugestaltung, d.h. es ist mit Kosten von CHF 1.3 Mio. zu rechnen.

*Gas:*

Bei einer Ohnehinsanierung des Platzes würden die gleichen (zusätzlichen) Massnahmen umgesetzt werden wie bei der Neugestaltung, d.h. es ist mit Kosten von CHF 0.3 Mio. zu rechnen.



*Wasser*

Bei einer Ohnehin-Sanierung des Platzes würden die gleichen (zusätzlichen) Massnahmen umgesetzt werden wie bei der Neugestaltung, d.h. es ist mit Kosten von CHF 0.3 Mio. zu rechnen.

## 9.9 Zusammenfassung

Es ist somit in den nächsten 5-10 Jahren mit folgenden Ohnehinkosten (inkl. MwSt.) zu rechnen:

Projektteil	Kosten in Mio.
Strassensanierung	CHF 9.9
Wartehallen und Brunnen	CHF 0.1
Gleise AB	CHF 1.2
Fahrleitungen AB	CHF 0.4
Fahrleitungen VBSG	CHF 4.5
Dynamische Fahrgastinformation	CHF 0.7
Billettautomaten	CHF 0.04
Ohnehinkosten (exkl. Werke)	CHF 16.8
Werke EW	CHF 0.9
Werke Kanal	CHF 1.3
Werke Gas	CHF 0.3
Werke Wasser	CHF 0.3
Ohnehinkosten (inkl. Werke)	CHF 19.6
./.. Beitrag Kanton und Bund	CHF 0.0
./.. Beiträge Transportunternehmungen (Gleise, Fahrleitungen, dynamische Fahrgastinformation, Billettautomaten)	CHF 6.8
Ohnehinkosten (inkl. Werke; nach Abzug Beiträge;)	<b>CHF 12.8</b>

## 10 Weiteres Vorgehen und Bauablauf

Die Bürgerschaft wird nach der Beschlussfassung durch das Stadtparlament über das Gesamtprojekt entscheiden, voraussichtlich am 3. März 2013. Danach folgen die Bauprojektierung sowie die öffentliche Auflage nach Strassengesetz und anschliessend die Detailprojektierung. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich Anfang 2015 starten und Ende 2017 abgeschlossen sein.



Der Stadtpräsident:  
Scheitlin

Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilagen:

- Projektübersicht (Situationsplan / Visualisierung Blick von oben / Visualisierung Nacht)
- Verkehrskonzept (ÖV heute / ÖV künftig / Buskonzept 2030 / Velo / Taxi / MIV / Anlieferung)
- Wartehallen (Situation)
- PU Ost (Detailgrundriss / Visualisierung PU Ost / Visualisierung PU Ost Aufgang Süd)
- PU West (Situation / Visualisierung)
- Ankunftshalle (Visualisierung Innen, Visualisierung Aussen)
- Platzgestaltung (Situation Bahnhofpärkli / Visualisierung Bahnhofpärkli / Situation Kornhausplatz / Visualisierung Kornhausplatz)

Konto:

61.50102.994

62.5039.990

zu benachrichtigen:

- SBB, Infrastruktur, Projektbildung und Auftragssteuerung Ost, Zürich
- Amt für Öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen
- Region Appenzell AR – St.Gallen – Bodensee, Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms St.Gallen / Arbon-Rorschach
- Bundesamt für Raumentwicklung, verantwortlich für Agglomerationsprogramme

