



Plätze

## **Bahnhofplatz; Aufwertung und Neugestaltung**

### **1 Ausgangslage**

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

Der Bahnhofplatz hat heute unterschiedliche Funktionen zu erfüllen. Er ist die regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und gehört zu den belebtesten Plätzen der Stadt. Er ist auch die Visitenkarte der Stadt für Neuankommende. Die von den räumlichen Verhältnissen ausgehende Stimmung auf dem Platz und die beengende und verwirrende Platzorganisation wollen nicht recht zu einem Kultur- und Dienstleistungszentrum passen.

Die Platzinfrastruktur bietet heute für eine weitere Angebotserhöhung des öffentlichen Verkehrs keinen Spielraum mehr. Defizite bezüglich Übersichtlichkeit und Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger allgemein und für die Fahrgäste im Besonderen werden immer deutlicher spürbar. Deshalb drängen sich organisatorische und bauliche Verbesserungen auf dem Platz auf. Die Gestaltungsmöglichkeiten auf dem Bahnhofplatz werden jedoch von den räumlichen Verhältnissen diktiert und bleiben deshalb beschränkt. Die bauliche Entwicklung im Bereich nördlich und nordwestlich des Bahnhofes bietet diesbezüglich neue Optionen – nämlich eine neue Organisation der Verkehrsabläufe und Verkehrsanlagen. Sie geht von der Verlegung des motorisierten Individualverkehrs auf die Nordseite des Bahnhofs



aus. Diese grundlegende verkehrliche Konzeptänderung ist eng mit dem geplanten Bau des Fachhochschulzentrums verknüpft.

Am 22. April 1997 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat betreffend Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes erheblich erklärt. Die Frist zur Beantwortung des Postulats wurde im Rahmen der Beratungen über den Stand der Motionen und Postulate 2002 um neun Monate verlängert. Der Auftrag des Postulates lautet:

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

Der mit dieser zeitlichen Frist erteilte Auftrag ist nicht erfüllbar, weil die entscheidenden Rahmenbedingungen für Veränderungen auf dem Platz offen sind, vor allem der Bau des Fachhochschulzentrums auf der Nordseite des Bahnhofs und betriebliche Entwicklungen der Verkehrsträger. Deshalb macht es zum heutigen Zeitpunkt keinen Sinn, Konzepte, endgültige Vorschläge oder sogar Sofortmassnahmen zur Gestaltung des Platzes vorzuschlagen.

Zur Klärung der komplexen Thematik auf dem Bahnhofplatz hat die Bauverwaltung sowohl mit den direkt betroffenen Verkehrsbetrieben (VBSG, Trogenerbahn, Appenzeller Bahn, Postauto Reisezentrum Ostschweiz, SBB und BT, heute: SOB) als auch mit Vertreterinnen und Vertretern von interessierten Verbänden und Gruppierungen Gespräche über eine mögliche Umstrukturierung geführt. Die Ergebnisse dieser Abklärungen bilden die Grundlage dieses Berichtes.

## **2 Der städtebauliche und bauliche Rahmen**

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

Die Raumschale des Bahnhofplatzes wird neben dem Sonderfall Rathaus von volumetrisch und auch typologisch einheitlichen Bauten gebildet. An der Charakterisierung des Platzes



sind hauptsächlich zwei Gebäudetypen beteiligt: grosse, repräsentative öffentliche Bauten und stattliche Geschäftshäuser. Ein Grossteil der Gebäude entstand in den für St.Gallen bedeutenden ersten fünfzehn Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Es sind schützenswerte Beispiele der St.Galler Geschäftshausarchitektur, in dieser Dichte und Qualität einmalig in der Schweiz. Der Bereich des Bahnhofs ist ein geschütztes Ortsbild.

Der "Bahnhofplatz" in seiner heutigen Form setzt sich aus verschiedenen, unterschiedlich charakterisierten und genutzten Raumteilen zusammen. "Bahnhofplatz" ist eher als Sammelbegriff zu verstehen. Neben der räumlichen Gliederung in unterschiedliche Platzbereiche, die sich gegenseitig durchdringen, sind die Übergänge zu den anschliessenden Strassenräumen für die Beurteilung der räumlichen Situation besonders zu beachten. Durch sie fliesst der Verkehr auf den Platz. Hier spielen sich die "Kollisionen" zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ab.

### **3 Verkehrstechnische und verkehrsplanerische Situation**

Der zentralen Bedeutung des Bahnhofplatzes als Verkehrsplatz entspricht eine Vielfalt von Bewegungsabläufen und Verkehrsbeziehungen. Bei der grossen Zahl der am Verkehrsgeschehen Beteiligten wird die schwierige Aufgabe greifbar, die "Drehscheibe" nicht ins Stocken zu bringen. Für alle Verkehrsteilnehmer bestehen heute auf dem ganzen Bahnhofplatz Sicherheitsmängel und Komfortbedürfnisse. Unter der grossen Zahl von planerischen und verkehrstechnischen Teilproblemen sind folgende für die hier geforderte Aufgabe der Attraktivitätssteigerung besonders wichtig:

- Die Fussgängerbeziehung von der Personenunterführung Ost zur südlichen Innenstadt stösst rechtwinklig auf die Taxistandplätze und auf die Haltestellen und Anlegekanten der Verkehrsbetriebe. Diese Anordnung, insbesondere der Bushof, erschwert die Durchlässigkeit und beeinträchtigt die Sicherheit und den Komfort der Fussgängerinnen und Fussgänger.
- Die bedeutenden Fussgängerverbindungen zum Neumarkt und zur östlichen Innenstadt führen über jene Übergangszonen, welche die Busse der Verkehrsbetriebe für das Ein- und Ausfahren zu und von den Anlegekanten brauchen. Diese Mischflächen sind gestalterisch unbefriedigend und bedeuten ebenfalls ein Sicherheitsrisiko.
- Die Fussgängerverbindung zur Altstadt ist vom Treffpunkt des Hauptbahnhofes aus nicht ersichtlich. Sie führt diagonal über den Bereich Rathaus/Walhalla. Auch hier muss der Fussgängerverkehr die Zufahrt bzw. Wegfahrt der Busse von und nach dem Osten überqueren.



- Die Gutenbergstrasse ist die Zufahrtsachse zum Bahnhofplatz für sämtliche Postautos und für alle Buslinien aus dem westlichen Stadtgebiet sowie für den motorisierten Individualverkehr. Sie bildet ein eigentliches Nadelöhr. Eine Störung auf diesem kurzen Strassenabschnitt, wie beispielsweise ein in einen Parkplatz einmanövrierender PW, kann den ganzen Busverkehr lahm legen.
- Im westlichen Platzteil behindern parkplatzsuchende Privatautos den flüssigen Ablauf des öffentlichen Verkehrs. Die Postauto-Standplätze haben keine sicheren Anlegekanten und Aufenthaltsflächen für die Fahrgäste. Sicherheitskonflikte zwischen der Trogener Bahn und Busbenützern sind häufig. Ausserdem fehlen überdachte Wartemöglichkeiten für die Fahrgäste.
- Die Durchfahrt der Trogener Bahn über den ganzen Bahnhofplatz erschwert den Verkehrsablauf der Busse und erhöht das Sicherheitsrisiko für den Fussgängerverkehr.

#### **4 Forderungen aus der Sicht der Benutzenden und der Verkehrsbetriebe**

Eine wichtige Prämisse für Veränderungen auf dem Bahnhofplatz, die über kosmetische Sofortmassnahmen hinausgehen, ist die Schaffung von neuen Optionen. Ohne Veränderungen an der heutigen Verkehrsabwicklung sind keine wesentlichen Verbesserungen der strassenräumlichen Gestaltung möglich. Die nachfolgenden Aussagen zu den Gegebenheiten und möglichen Spielräumen basieren einerseits auf dem Konzept "Verkehrsorganisation Bahnhofplatz Süd und Nord", andererseits auf den Interviews mit den Vertretern der betroffenen Verkehrsbetriebe.

##### **4.1 Verkehrsbetriebe der Stadt St.Gallen**

Heute bestehen elf unabhängig anfahrbare Haltestellen für die VBSG. Eine davon liegt betrieblich ungünstig in der Gutenbergstrasse. Für Bahnersatz-Kurse fehlt im Bereich unmittelbar bei den Personen-Unterführungen eine attraktive Umsteigehaltestelle. Zwei Abstellplätze für Einsatzfahrzeuge sind beim Bahnhofpärkli angeordnet.

Zur Einhaltung der Fahrplan-Zuverlässigkeit auf den langen Durchmesserlinien muss das Betriebskonzept heute so ausgelegt werden, dass beim Bahnhofplatz gewisse Zeitausgleichsreserven vorhanden sind. Betrieblich müssen ausserdem die bestmöglichen Umsteigebeziehungen sichergestellt sein. Jeder Linie ist zur Zeit ein reservierter Halteplatz zugewiesen. Dies hat den Vorteil, dass die Fahrgäste immer am gleichen Ort auf entsprechende Busse warten können. Als Nachteil des bestehenden Systems wird der grosse Platzbedarf



sowohl in der Perronlänge (Manövrierraum zwischen den Bussen) als auch in der Fahrbahnbreite (schmale Perrons, breite Busfahrbahnen) empfunden.

Mit Haltezeiten im Minutenbereich werden die wichtigsten Linien 1 und 7 schon heute im Durchflusssystem betrieben. Nur wenn sich dieses System für alle Linien anwenden lässt und auf feste Haltestellenplätze verzichtet würde, könnten wesentliche Verbesserungen bei den Platzverhältnissen erzielt werden. Die wegfallenden festen Haltestellenplätze würden für andere Nutzungen zur Verfügung stehen und der Bushof könnte neu gestaltet werden. Ein generelles Durchflusssystem ohne feste Anlegekanten würde allerdings eine grundsätzliche Neuauslegung des Betriebskonzeptes der städtischen Verkehrsbetriebe erfordern. Es wäre mit betrieblichen Nachteilen und Komforteinbussen für einen Teil der Fahrgäste, insbesondere bei der Sicherstellung der Umsteigebeziehungen, verbunden. Trotzdem soll auch diese Option weiter geprüft werden.

#### **4.2      **Autobus AG Gossau AAGG****

Im Rahmen der Entwicklung in St.Gallen West wird die heute in Bruggen endende Buslinie von Gossau bis zum Hauptbahnhof verlängert. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres erhalten die Busse der Autobus AG Gossau auf dem Bahnhofplatz eine neue Endhaltestelle. Der neue Halteort befindet sich an der Gutenbergstrasse; die dort bestehende VBSG-Haltestelle der Buslinie Schoren wird in den Bushof verlegt.

#### **4.3      **Postauto****

Die Postautos belegen heute für acht Linien elf Abstellplätze. Der betriebliche Ablauf ist nicht optimal: so besonders das zeitraubende Wegfahren nach Westen um die Hauptpost herum und damit verbunden die Organisation der Haltestelle (Bug von der Post abgewandt, problematischer Einstieg für die Fahrgäste). Das Fehlen eines gedeckten Warteplatzes für Passagiere wird als Mangel empfunden.

Die Verlegung der Auto-Parkplätze böte die Voraussetzung für eine wesentliche Verbesserung der Situation für die Postautos. Sofern in Zukunft ausserhalb des Bahnhofplatzes ein Abstellplatz zur Verfügung stünde, würden acht Haltestellen-Plätze hinreichend sein. Mit einem neu organisierten Fahrablauf mit Wegfahrt nach Osten und Zufahrt von Westen könnte auch für die Postautobetriebe ein Bushofkonzept (Postauto-Terminal) realisiert werden.



#### **4.4 Taxi**

Die heutige Anzahl der Taxistandplätze auf dem Bahnhofplatz sollte auch in Zukunft genügen. Es ist vorgesehen, ein zusätzliches Angebot beim Bahnhof Nord zu realisieren. Die Taxistandplätze sind nicht an den bisherigen Ort gebunden. Eine Verschiebung in den westlichen Bahnhofplatz vor das Empfangsgebäude ist zu prüfen. Auch eine Verlegung eines Teils der Standplätze auf den Bahnhof Nord scheint möglich.

#### **4.5 Normalspurbahnen SBB und SOB**

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

Der Gestaltungsspielraum bei den Normalspurbahnen liegt bei den Unterführungen und ihren Aufgängen. Gegeben sind deren Lage und die für sieben Perronkanten notwendige Länge. Die Publikumsanlagen im Empfangsgebäude und im Eilgutgebäude sind als definitiv anzusehen.

#### **4.6 Appenzeller Bahnen**

Mittelfristig bleibt der Nebenbahnhof Standort der Appenzeller Bahnen. Auch mit dem Bau des Riethüslitunnels (Projekt sistiert) würde sich der Endpunkt der Bahn nicht verändern. Eine langfristige Option ist die Verlängerung der Appenzeller Bahnen in Richtung Stadtzentrum, die technisch nur mit neuem Rollmaterial ermöglicht würde. Eine Kombination mit der Trogenerbahn wäre dann zu prüfen. Aus Kostengründen dürfte die Idee einer unterirdischen Trasseeführung unter dem Bahnhofplatz eher weniger realistisch sein. Die Möglichkeiten für eine strassengebundene neue Linienführung vom Riethüsli über die Teufener Strasse ins Stadtzentrum werden zur Zeit abgeklärt.



#### **4.7 Trogenerbahn**

Die Trogenerbahn entwickelt sich zum reinen Personentransportsystem. Daher ist ein Umschlag von Gütern mit SBB, AB und Post im Nebenbahnhof nicht mehr nötig. Mit der Anschaffung von neuen, breiteren Zugkompositionen ist eine zweispurige Durchquerung des Bushofbereiches nicht mehr möglich. Die entsprechende Entfernung eines Geleises führt zu einer räumlichen Entlastung. Die Umbauarbeiten werden nächstes Jahr ausgeführt. Längerfristige Lösungsansätze werden gemeinsam mit den Appenzeller Bahnen erarbeitet.

#### **4.8 Personenwagen Parkplätze**

Auf dem Bahnhofplatz sollen zukünftig keine Parkplätze für Personenwagen mehr angeordnet werden. Der Ersatz ist in ausreichender Anzahl auf der Nordseite des Bahnhofs im geplanten Neubau der Fachhochschule vorgesehen. Diese Massnahme könnte das «Nadelöhr» Gutenbergstrasse wesentlich entlasten. Die Zufahrt zum Innenhof der Post und zur Gepäckaufgabe der SBB ist weiterhin sicherzustellen. Die Benutzung der auf Privatgrund vorhandenen Parkplätze und die Erschliessung privater Betriebe und Geschäfte sollen weiterhin gewährleistet werden.

#### **4.9 Velo**

Veloabstellflächen sollen sowohl auf der Nordseite wie auch auf dem eigentlichen Bahnhofplatz in genügender Anzahl vorhanden sein, eine angemessene Anzahl der Plätze wettergeschützt und diebstahlsicher. Ein wichtiges Ziel ist auch die Erreichbarkeit aus allen Zufahrtsrichtungen. Die Idee eines bewachten Veloabstellplatzes, etwa kombiniert mit Velovermietung, wird im Rahmen des Fachhochschulzentrums angestrebt.

#### **4.10 Fussgänger und Fussgängerinnen**

Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist besonders aus der Sicht der Fussgänger und Fussgängerinnen optimal zu wählen. Der Fussgänger bzw. die Fussgängerin soll Übersicht, Sicherheit und Wohlbefinden auf dem Bahnhofplatz finden. Der Bahnhofplatz vermittelt für viele den ersten Eindruck von St.Gallen und ist damit prägend für das subjektive Stadtbild.

Auf dem Bahnhofplatz sollen die Fussgängerverbindungen (zu den verschiedenen Innentteilen und unter den Verkehrsmitteln) attraktiv sein. Die Fusswege sind auch aus der Sicht von Behinderten (Blinde, Sehschwache, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer etc. ) gut anzu-



legen und auszurüsten. Der Bereich des Bahnhofzugangs braucht als Aufenthaltszone, Wartefläche und Drehscheibe eine grosszügige verkehrsfreie Fläche.

#### **4.11 Internationale Buslinien, Touristikbusse**

Die Haltestelle für internationale Buslinien und für die Touristik-Busse ist heute vor dem Rathaus angeordnet. Ein zusätzlicher oder alternativer Standort ist im Bereich Bahnhof Nord an der Lagerstrasse möglich und in Erwägung zu ziehen.

### **5 Ziele und Voraussetzungen für eine Verbesserung der aktuellen Situation**

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

#### **5.1 Ziele**

Jede Einzelmassnahme muss auf folgende Zielsetzungen abgestimmt werden:

1. Räumlich / städtebaulich
  - Schaffung von zusätzlichem Raum / Platz zum Ankommen und Verweilen.
  - Bessere allgemeine Nutzung der vorhandenen Räume oder Raumteile. Dies betrifft besonders den Bereich südlich des VBSG-Dienstgebäudes.
  - Bezüge zu den umliegenden Stadtgebieten akzentuieren. Wichtig sind besonders die Bezüge zur Altstadt und zum Neumarktquartier.
  - Erhaltung und sinnvolle Nutzung der Schutzobjekte
  - Erhöhung des Wohlbefindens, Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit.
2. Verkehrlich
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden
  - Optimale und direktere Fahrrouten für die Busse, besonders zu berücksichtigen für die Neuorganisation des Postauto-Terminals und bei einer Neuorganisation des VBSG-Bushofs.
  - Entflechtung sich behindernder Verkehrsträger (z.B. Gutenbergstrasse)





- Kompakte Haltestellenanordnung mit möglichst komfortablen Umsteige- und Wartebedingungen (gedeckte Unterstände)
- Konzept für die Anlieferung und die Sicherstellung des Betriebes der Güterabgabe.

## **5.2 Organisatorische Voraussetzungen**

### **Bahnhofzugang Rosenberg**

Der Projektwettbewerb für das Fachhochschulzentrum ist abgeschlossen. Massnahmen zur Verkehrsorganisation – die Verlegung der "Bahnhof-Vorfahrt" und die Realisierung von Taxi-Standplätzen – sind Teil dieser Projektierung und von ihrem Zeitmanagement abhängig. Als erster Schritt wird in diesem Jahr die Personenunterführung West verbreitert.

### **Verlegung der Trogenerbahn**

Die Gleise der TB zwischen Bahnhofstrasse und Nebenbahnhof werden nächstes Jahr auf eine Spur reduziert.

### **Organisation der Postauto-Haltestelle**

Die vom Postauto-Regionalzentrum angeregten Änderungen der Zu- und Wegfahrten und damit verbunden eine definitive, kundenfreundlichere Gestaltung des Terminals sind im Kontext der anderen Massnahmen zu bewerten. Es bleibt abzuklären, ob und in welchen Schritten eine Änderung noch vor der Verlegung der IV-Bahnhofvorfahrt und allenfalls der Trogenerbahn-Haltestelle möglich und sinnvoll ist.

## **6 Massnahmen**

Für die verschiedenen Spielräume zur Verbesserung der Situation auf dem Bahnhofplatz bestehen unterschiedliche Planungshorizonte, die ihrerseits vom Investitionsvolumen abhängig sind. Deshalb erachtet der Stadtrat die Erarbeitung eines Konzeptes als bedeutendste Massnahme, die zum jetzigen Zeitpunkt getroffen werden kann. Bevor die wichtigsten Rahmenbedingungen gegeben sind, ist die Durchführung eines Wettbewerbes verfrüht.

### **6.1 Massnahmenkatalog**

Kurzfristige Verbesserungen in allen oben angesprochenen Bereichen sind möglich und angesichts der Finanzlage wohl realistischer als das Warten auf die grosse Veränderung. Der Bevölkerung kann deshalb nur eine schrittweise Verbesserung der Verhältnisse geboten werden. Einige Verbesserungen sind in letzter Zeit bereits realisiert worden: so etwa die



Sanierung der Personenunterführungen und auf der Westseite der Hauptpost die Schaffung von neuen Nutzungen nach der Verlegung der Paketverteilung ins Areal der Güterbahnhöfe.

Folgende Massnahmen sind in den Bereichen Bahnbau, Strassenbau, Verkehrsbauten und übrige Hochbauten geplant oder im Rahmen des zu erarbeitenden Konzeptes zu prüfen:

#### 1. Konzept

Konzeptphase für alle folgenden Massnahmen	kurzfristig
Gesamtkoordination intern und extern	laufend

#### 2. Bahnbau (Projekt und Bau)

Trogenerbahn:

Geleiseerneuerung und -instandstellung	
Kornhausstrasse bis Nebenbahnhof	kurzfristig
Neue Linienführung gemeinsam mit der AB	langfristig

#### 3. Strassenbau (Projekt und Bau)

Bahnhofplatz Westteil:

Strasseninstandstellung Gutenbergstrasse bis Nebenbahnhof inkl. Gäbrisstrasse (koordiniertes Projekt mit Werkleitungen und Kanal)	kurzfristig
--	-------------

Bahnhofplatz Bushof:

Belagsinstandstellung bei VBSG-Bushaltestellen	kurzfristig
--	-------------

#### 4. Motorisierter Verkehr (Projekt und Bau)

Bushaltestellen VBSG

Überprüfen der Zu- und Wegfahrtsrouten und der Haltestellenorte unter Berücksichtigung des geeigneten Betriebskonzeptes	nach FHS <sup>1</sup>
--	-----------------------

Bushaltestellen Postauto St.Gallen- Appenzell

Überprüfen der Zu- und Wegfahrtsrouten und der Haltestellenorte unter Berücksichtigung eines geeigneten Betriebskonzeptes	nach FHS
--	----------

Personenwagen-Parkplätze

Aufhebung der Parkplätze und der freien Zufahrt auf den Bahnhofplatz (Berechtigte gestattet) im Zusammenhang mit der Realisierung des Bahnhofplatzes Nord	nach FHS
---	----------

---

<sup>1</sup> Nach der Realisierung des Fachhochschulzentrums Bahnhof Nord



#### Taxivorfahrt

Überprüfen der Lage der Taxistandplätze unter Berücksichtigung der geeigneten Zu- und Wegfahrtsrouten nach FHS

Bushaltestellen für internationale Buslinien und für Touristikbusse im Nahbereich des Bahnhofplatzes nach FHS

#### 5. Fussgängerinnen und Fussgänger (Projekt und Bau)

Erweiterung des Vorplatzes bei der Rathausunterführung mit empfangsfreundlicher Gestaltung (Treffpunkt, Sitzgelegenheiten) nach FHS

Gedeckte Warteplätze für alle Fahrgäste der VBSG und der Postautos, allenfalls auch im westlichen Bahnhofplatzbereich nach FHS

#### 6. Velo (Projekt und Bau)

Gedeckte Abstellplätze im Westteil des Bahnhofbereiches und im Bahnhof Nord (eventuell bewacht und gewartet) nach FHS

#### 7. Hochbau / Massnahmen im öffentlichen Raum

Verbesserung Platzbereich Mitte-Süd (beim Lämmlibrunnen) offen

Überdenken der gegenwärtigen Stellung und Bedeutung des Dienstgebäudes im Vorfeld der anstehenden Sanierung offen

## 6.2 Organisation

Um diese mittel- oder langfristigen Planungsschritte gegeneinander abwägen zu können, ist ein koordinierter Planungsprozess für das ganze Gebiet notwendig. Er soll die zeitlichen Abhängigkeiten und inhaltlichen Verknüpfungen aufzeigen und koordinieren.

Da verschiedene Partner mit unterschiedlichen Interessen Ansprüche an den Bahnhofplatz erheben und diese Ansprüche komplexen Abhängigkeiten unterliegen, wird die Bauverwaltung alle kleinen und grösseren Vorhaben koordinieren und die politischen Gremien sowie die externen Interessenten laufend informieren. Die Schaffung eines entsprechenden Organisationsgefässes soll zeitlich mit der Projektierung des Fachhochschulzentrums koordiniert werden.

Für grössere Massnahmen wird eine Projektierung oder die Durchführung eines Wettbewerbes notwendig sein. Auch das andere zentrale Anliegen des Postulats, nämlich die Forde-



rung nach Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Situation auf dem Bahnhofplatz, kann im Rahmen der Projektorganisation erfüllt werden.

## **7        Anträge**

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

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

Der Stadtpräsident:  
Christen

Im Namen des Stadtrates  
Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilagen:  
Situation heute  
Mögliche neue Raumaufteilung

