



Neugestaltung Bushof, Baukredit

1. Ausgangslage

Von 1990 bis 1993 wurde der heutige Bushof am Bahnhof Gossau erstellt. Der Perron mit einer Länge von 36 m wurde für vier normale Busse (Länge 12 m) ausgelegt. Heute dient der Bushof sechs Buslinien (Linien 151, 152, 153, 155, 156, 159). Zu gewissen Zeiten stehen fünf Busse, davon ein Gelenkbus, gleichzeitig am Bushof. In Stosszeiten herrscht bei Zugsankünften reger Publikumsverkehr, und der Bahnhofplatz ist überfüllt. Für Ortsunkundige ist es schwierig, den gesuchten Bus ausfindig zu machen.

Um auf dem Bahnhofplatz wieder mehr Übersicht zu erhalten, muss der Bushof erweitert werden. Der Perron soll Platz für sechs Busse bieten, davon ein Gelenkbus (Länge 18 m). Damit sind die Bedürfnisse der nächsten 15 bis 20 Jahre abgedeckt. Eine Fahrgastinformation soll die Busfahrgäste über die Buslinien und deren Abfahrtszeiten informieren. Der Bushof ist so anzuordnen, dass für den Benutzer kurze Umsteigewege entstehen. Die Gestaltung des Bushofes muss Rücksicht nehmen auf das unter Heimatschutz stehende Bahnhofgebäude und die Umgebung. Das Verkehrskonzept soll die Belange der Buszufahrten und der Fussgänger berücksichtigen.



Projektansicht ab Bahnhofstrasse

2. Ziele

Mit der Begegnungszone Stadtbühlstrasse-Bahnhofstrasse wurde der Bereich um den Bahnhofplatz für Fussgänger markant aufgewertet. Er hat auch durch die Erdgeschossnutzungen im Gebäude Perron 3 eine Belebung erfahren. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist die konsequente Weiterentwicklung dieser Idee. Der Komfort der Umsteigebeziehung Bahn/Bus soll markant gesteigert werden. Daneben soll er für Ankommende auch eine re-präsentable Visitenkarte von Gossau abgeben.

Der Stadtrat hat im August 2010 die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität ratifiziert und ist gewillt, die entsprechenden Leitlinien umzusetzen. Diese gewährleisten die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und Bereitstellung eines attraktiven ÖV-Angebotes. Die Massnahmen für die Begegnungszone und am Bahnhofplatz sind Schritte in diese Richtung.

3. Projekt

Unter Beizug von SBB, kantonalem Amt für öffentlichen Verkehr, Regiobus AG, eines Verkehrsplaners und eines städtebaulichen Gestalters wurden verschiedene Varianten entworfen. Jene Variante wurde weiterbearbeitet, die den Anforderungen am besten Rechnung trägt.

Die Fahrgeometrie der Busfahrzeuge und die begrenzten Platzverhältnisse verunmöglichen es, den jetzigen Perron und die Bäume stehen zu lassen. Es ist ein überdachter Busperron von rund 73 m Länge und 4 m Breite vorgesehen. Ausgestattet wird der Perron mit Beleuchtung, dynamischer Fahrgastinformation, Sitzbänken und Abfalleimern. Für Lautsprecheranlage und Überwachungskameras sind Vorinstallationen geplant. Der Perron ist behindertengerecht konstruiert, und auf dem Bahnhofplatz ist eine Blindenführung vorgesehen. Das Perrondach ist eine Betonkonstruktion auf runden Betonsäulen. Damit weiterhin eine Baumallee besteht, sind im neuen Perron sechs neue Bäume vorgesehen. Diese Bäume durchdringen das Perrondach.

Der neue Perron wird gegenüber dem heutigen um rund 4 m nach Osten verschoben. Dies verschafft dem Fussgängerstrom Richtung Bahnhofstrasse mehr Raum und ergibt zudem von der Bahnhofstrasse her freien Blick auf das Bahnhofgebäude. Für den um 37 m längeren Busperron müssen 22 Parkplätze im Bereich der östlichen Veloeinstellanlage aufgegeben werden.



Projektansicht von Osten

Die Busse fahren neu über die Bahnhof- und die Hirschenstrasse zu und weg. Dank der neuen Busführung muss das Fries entlang des Bahnhofgebäudes nicht mehr befahren werden. Es soll für Passanten reserviert bleiben. Die Platzbeleuchtung wird identisch wie in der Bahnhof- und Stadtbühlstrasse ausgeführt. Die Taxistandplätze werden aus Platzgründen auf Wunsch der SBB auf die Westseite des Bahnhofgebäudes verschoben.

Wegen des Status des Bahnhof-Hauptgebäudes wurde das Projekt auch mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Beauftragten für Heimatschutz besprochen. Es wurde als gute, zum Bahnhofgebäude und der Umgebung passende Lösung bezeichnet.

4. Finanzielles

4.1 Anlagekosten

Die Kosten wurden auf der Basis des Projekts und anhand ortsüblicher Konkurrenzpreise ermittelt. Die Entschädigung an die SBB für die zusätzlich benötigte Fläche ist enthalten.

Kostenzusammenstellung	CHF inkl. Mehrwertsteuer
Bauarbeiten	930'000.00
Baunebenarbeiten	295'000.00
Honorare	150'000.00
Mehrwertsteuer	110'000.00
Bewilligungen, Entschädigungen, Diverses	135'000.00
Total Bushof	1'620'000.00

4.2 Finanzierung

An die Neugestaltung des Bushofs hat der Kanton einen Beitrag von CHF 588'500 in Aussicht gestellt. Nach Abzug dieses Beitrags verbleibt der Stadt Gossau ein Restbetrag von CHF 1'031'500. Da die definitive Beitragszusicherung des Kantons noch aussteht, muss der Bruttokredit eingeholt werden. Diese Investition wird über den Stadthaushalt finanziert, unter Einhaltung der jährlichen Abschreibungsquote von 10 %.

5. Realisierung

Nach Genehmigung des Baukredites und der öffentlichen Planaufgabe könnte mit den Bauarbeiten 2011 begonnen werden, sofern keine Einsprachen eingehen.

6. Verfahren

Der Kreditantrag obliegt nach Art. 10 lit. d) der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum. Stimmt das Stadtparlament dem Antrag zu, wird anschliessend das Referendumsverfahren durchgeführt.

Antrag

Für die Realisierung des Bushofes wird ein Brutto-Kredit von CHF 1'620'000 (inkl. MwSt.) genehmigt.

Stadtrat Gossau

Beilage

Übersichtsplan

