



Gestaltung Bahnhofplatz und Bushof; Baukredit

1. Ausgangslage

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

Im Jahr 2010 hat das Stadtparlament ein Projekt für die Neugestaltung des Bushofes beraten. Eine Projektänderung seitens des Stadtparlaments führte zu Einsparungen. Deshalb hat der Stadtrat im Jahr 2012 beschlossen, auf die Realisierung jenes Projektes zu verzichten und ein neues Projekt ausarbeiten zu lassen mit dem Fokus auf die Gestaltung des Bushofs zusammen mit dem Bahnhofplatz.

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“ und dem Aufnahmegebäude der SBB eine Belebung erfahren.

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 die Bereitstellung eines attraktiven ÖV-Angebotes. Die Gestaltung der Begegnungszone und des Bahnhofplatzes sind Schritte in diese Richtung.

2. Ziele

Die Umsteigebeziehung Bahn/Bus soll markant komfortabler werden. Zudem soll der Bahnhofplatz für Ankommende auch eine repräsentative Visitenkarte von Gossau sein. Die Verkehrsströme auf dem Bahnhofplatz sollen entflechtet und übersichtlicher gestaltet werden.

Um auf dem Bahnhofplatz wieder mehr Übersicht zu erhalten, muss der Bushof erweitert werden. Der Perron soll Platz für acht Busse bieten, davon zwei Gelenkbusse (Länge 18 m). Damit wird den Kapazitäts-Bedürfnissen der nächsten 20 bis 25 Jahre entsprochen. Fahrgastinformationen sollen die Fahrgäste über die Buslinien informieren. Bei der Gestaltung des Bahnhofplatzes muss Rücksicht auf das unter Heimatschutz stehende Bahnhofgebäude und die Umgebung genommen werden. Das Verkehrskonzept soll die Belange der Buszufahrten und der Fussgänger berücksichtigen.

3. Projekt

3.1 Gestaltung Bahnhofplatz und Bushof

Unter Beizug von SBB, dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr, der Regiobus AG, einem Verkehrsplaner und einem städtebaulichen Gestalter wurden verschiedene Varianten entworfen und jene Variante weiterbearbeitet, welche den Anforderungen am besten Rechnung trägt.

Der neue Bushof wird nach Osten verschoben und bildet eine kompakte Einheit zwischen der Lindenwiesstrasse und der Hirschenstrasse. Dadurch erhält der Fussgängerstrom Richtung Zentrum von Gossau mehr Raum und von der Bahnhofstrasse her wird der Blick auf das Bahnhofgebäude frei.

Heute stehen zeitweise sechs Busse oder Postautos gleichzeitig am Bushof. Damit der Entwicklung der nächsten 25 Jahre begegnet werden kann, sind acht Haltekannten erforderlich. Diese sollen alle von Beginn weg realisiert werden, da bereits heute bei besonderen Situationen (Spezialtransporte AFG-Arena oder Betriebsunterbrüche der SBB) Bedarf für diese Anzahl Haltekannten besteht.

Die Fahrgeometrie der Busse und die begrenzten Platzverhältnisse verunmöglichen es, die Bäume in diesem Bereich stehen zu lassen. Diese sollen durch neue Bäume auf der Nordseite des neuen Bushofs ersetzt werden, damit der Sichtschutz vom nördlich gelegenen Wohnhaus zum Bushof sichergestellt werden kann.

Die Zu- und Wegfahrten zu den einzelnen Bushaltekannten wurden simuliert, und die Regiobus AG hat das Regime mit Fahrversuchen ausgetestet. Diese haben ergeben, dass der Platz ausreichend ist, wenn auch nicht sehr grosszügig.



Die Perrondächer mit einer Länge von je 55.50 m und einer Breite von 7.50 m haben eine Durchfahrts Höhe von 4.50 m und können auch von Doppelstockbussen unterfahren werden. Die Dächer überdecken die beiden Perrons und die wartenden Busse. Die Buskunden sind somit nur noch auf kurzen Distanzen der Witterung ausgesetzt. Auf ein durchgehendes Verbindungsdach sollte aus städtebaulichen und technischen Gründen verzichtet werden. Die Überdachung ist in Schwarzstahl mit einer konstruktiven Höhe von 1 m vorgesehen. Der Bushof wird mit Holz-Sitzbänken möbliert, und die bestehende Velostation wird mit Holz eingefasst. Der Belag der Perronkanten wird in Monobeton erstellt. Der Bushof wird einen räumlichen Abschluss des Bahnhofplatzes nach Osten bilden.

Die kantonale Denkmalpflege hat das Projekt als in Ordnung befunden. Die Inclusion Handicap ist mit dem Projekt aus Sicht von körperlich Behinderten grundsätzlich einverstanden. Zu klären sind noch die Perronhöhen: Die Behindertenorganisation wünscht eine Höhe von 22 cm; für die Verkehrsbetriebe ist eine Höhe von maximal 18 cm möglich, da die Busse die Kante überschleppen.

Durch die Verschiebung des Bushofs müssen 40 Parkplätze aufgehoben werden. Dadurch reduziert sich das Parkplatzangebot im Bahnhofareal von 350 auf 310 Parkplätze. Diese Parkplätze wurden in den 1990er-Jahren erstellt und vom Bund mitfinanziert. Das ASTRA als zuständige Stelle des Bundes hat bestätigt, dass es auf eine Rückerstattung des Bundesbeitrages verzichtet. Im Gebäude „Perron 3“ stehen seit dem Jahr 2010 77

öffentliche Parkplätze im Untergeschoss zur Verfügung, wodurch die wegfallenden Parkplätze teilweise kompensiert sind.

Ebenfalls müssen die drei Taxistandplätze weichen. Zwei davon werden neu an der Ecke Stadtbühlstrasse - Bahnhofstrasse platziert. Viele Taxikunden bestellen ihr Taxi direkt mit dem Handy und werden entweder an der Sportstrasse beim Ausgang oder bei den Kurzzeitparkplätzen beim Migrolino abgeholt.

Die bestehende Velostation erhält mit dem neuen Bushof eine andere Stellung, und wird von der Überdachung des Bushofes überragt. Die Billettautomaten und die Bus-Fahrgastinformation werden an die Velostation angegliedert.

Der heutige Busperron wird zurückgebaut. Dadurch wird der gesamte Bahnhofplatz freigespielt und muss neu gestaltet werden. Der Platz soll einheitlich als "Teppich" gestaltet und mit Baumgruppen ergänzt werden. Im Bereich des heutigen Busperrons, vor dem Gebäude "Perron 3" sowie westlich des Bahnhofsgebäudes werden Baumfelder in den Belag eingeschnitten. Der relativ neue Belag in der Begegnungszone wird belassen; es wird ein Belagsmuster eingefräst und mit Gussasphalt gefüllt. Der motorisierte Individualverkehr darf weiterhin nicht auf den Bahnhofplatz einfahren. Dies soll mit Belagseinlagen, Markierungen und einer geeigneten Signalisation verhindert werden.

3.2 Verkehrsregime

Heute fahren sämtliche Busse über die Bahnhofstrasse zu und über die Lindenwiesstrasse weg. Dieses Verkehrsregime soll flexibler werden. Die Busse sollen neu über die Bahnhofstrasse und die Hirschenstrasse zu- und wegfahren können. Damit werden Durchmesserlinien möglich, die von beiden Seiten zum Bushof zufahren und direkt in Fahrtrichtung weiterfahren können.

3.3 Langsamverkehr

Durch die Verschiebung des Bushofs nach Osten wird der Bahnhofplatz frei und steht dem Langsamverkehr und für die Durchfahrt der Busse zur Verfügung. Der offene Platz bietet den Fussgängern und Fahrradfahrern mehr Platz und verbessert deren Situation.

3.4 Kameraüberwachung

Im Zuge des Neubaus werden sämtliche baulichen Massnahmen getroffen, damit zu einem späteren Zeitpunkt Überwachungskameras installiert werden könnten.

3.5 Zusätzliche Personenunterführung

Das Bushofprojekt lässt die Erstellung einer zweiten Personenunterführung zu, wie sie im Agglomerationsprogramm vorgesehen ist. Mit dieser soll eine bessere Anbindung der Sportanlagen Buechenwald erreicht und unter Umständen eine Verlegung des kantonalen Radweges ermöglicht werden. Für den neugestalteten Bahnhofplatz sowie für die Projekte gemäss Masterplan Sportanlagen Buechenwald wird diese zweite Unterführung keinen wesentlichen Mehrwert bringen. Auf Grund der heutigen Nutzungsstruktur im Umfeld der zweiten Unterführung erscheint deren Realisierung eher unverhältnismässig. Mit der mittel- bis langfristigen Entwicklung im Bahnhofquartier Ost (insbesondere Nafag-Areal) könnte sich dies ändern.

Der Kanton hat im Agglomerationsprogramm die Gesamtkosten auf CHF 3'200'000 geschätzt, wovon die Stadt Gossau CHF 1'900'000 zu tragen hätte. Zwischenzeitlich hat die Firma Schatzmann Bauengineering Flawil die Kosten für die zweite Unterführung überprüft. Dies hat gezeigt, dass im Agglomerationsprogramm einzig die reinen Baukosten der Unterführung eingestellt sind, nicht aber die sehr hohen Kosten für Hilfsbrücken, Verschiebungen von Hochspannungsmasten, Sicherungsmassnahmen der SBB etc. Werden diese Aufwendungen eingerechnet, ist für das Projekt mit Kosten von rund 9,5 Mio. Franken zu rechnen. Da der Bundesanteil nicht erhöht werden kann (Kostendach), verbleibt der Stadt Gossau ein Anteil von rund CHF 8,2 Mio. statt den im Agglomerationsprogramm geschätzten CHF 1'900'000. Die SBB beteiligen sich nicht an den Kosten, da eine zweite Personenunterführung aus ihrer Sicht nicht notwendig ist.

Auf Grund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses soll derzeit auf die Realisierung verzichtet werden. In der weiteren Planung – insbesondere zum Bahnhofsquartier Ost – ist eine zweite Unterführung weiter zu vertiefen. Dabei sollen deren Lage (eher östlich, etwa auf Höhe des Güterschuppens bzw. Verlängerung Negrellistrasse) sowie Funktion (Erschliessung Perron, Zugang ins Gebiet Buechenwald, Verlegung kantonaler Radweg) geprüft werden.

3.6 Sanierung und Ausbau Werkleitungen

Die Stadtwerke Gossau werden mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs, zwischen der Bahnhofstrasse und der Hirschenstrasse, Werkleitungen sanieren und im Bedarfsfall ausbauen.

Trinkwasser:

Die Trinkwasser-Hauptleitung wird zwischen der Bahnhof- und der Hirschenstrasse auf einer Gesamtlänge von ca. 135 m durch eine Kunststoffleitung ersetzt. Ebenso werden innerhalb des umbauten Gebiets die beiden Leitungsabgänge "Lindenstrasse" und "Kanal unter SBB-Eisenbahnlinie" saniert. Der Hydrant Nr. 165 muss abgebrochen und in der Nähe des heutigen Standorts wieder erstellt werden. Bei Bedarf werden Hausanschlussleitungen saniert.

Erdgas:

Die Erdgas-Mitteldruckleitung wird zwischen der Bahnhof- und der Hirschenstrasse auf einer Gesamtlänge von ca. 140 m durch eine Kunststoffleitung ersetzt. Ebenso wird innerhalb des umbauten Gebiets der Leitungsabgang "Kanal unter SBB-Eisenbahnlinie" saniert.

Elektrizität/Glasfasernetz:

Für die Beleuchtung des Bushofes, die dynamische Fahrgastinformation und eine allfällige Kameraüberwachung wird eine neue Rohranlage verlegt. Die genauen Bedürfnisse und exakten Standorte müssen zu gegebener Zeit definiert werden. Die Verteilkabine "Bahnhofplatz" muss abgebrochen und in der Nähe des heutigen Standorts neu erstellt werden. Die Ladestation für Elektro-Fahrzeuge wird abgebrochen und an einem geeigneten Standort ausserhalb des umbauten Gebiets neu erstellt. Hausanschlüsse müssen nach heutigem Wissensstand nicht saniert werden.

Das Glasfasernetz wird im umbauten Gebiet nach heutigem Planungsstand durch die Stadtwerke Gossau vor Baubeginn der Gestaltung des Bahnhofplatzes erstellt.

3.7 Lärm

Da der Bushof verlegt und erweitert wird, muss dem Lärm besondere Beachtung geschenkt werden. Für den neuen Bushof sind die Planungswerte (Tag 60 dB(A) und Nacht 50 dB(A)) gemäss Lärmschutzverordnung für Gewerbebetriebe massgebend. Das Lärmgutachten der Braune Roth AG zeigt, dass die Planungswerte für den Tag und die Nacht eingehalten werden können. Der Personenlärm wurde separat überprüft; es müssen akustische Elemente in die Perrondächer eingebaut werden, damit der Lärmpegel gesenkt wird.

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 Gestaltung	CHF inkl. Mehrwertsteuer
BKP 0 Grundstück	108'000
BKP 1 Vorbereitung	453'060
BKP 2 Gebäude	3'446'820
BKP 3 Betriebseinrichtungen	83'160
BKP 4 Umgebung	1'396'969

BKP 5 Baunebenkosten	27'000
BKP 7 Reserve	271'991
Total Gestaltung	5'787'000

Werkleitungsbau Trinkwasser Stadtwerke Gossau	CHF inkl. Mehrwertsteuer
Tiefbau, im Bereich des Bahnhofplatzes mit Belagsarbeiten	105'000
Material und Eigenleistungen Stadtwerke	55'000
Projekt und Bauleitung	15'000
Reserve	5'000
Total Trinkwasser	180'000

Werkleitungsbau Erdgas Stadtwerke Gossau	CHF inkl. Mehrwertsteuer
Tiefbau, im Bereich des Bahnhofplatzes mit Belagsarbeiten	75'000
Material und Eigenleistungen Stadtwerke	25'000
Projekt und Bauleitung	10'000
Reserve	5'000
Total Erdgas	115'000

Werkleitungsbau Elektrizität Stadtwerke Gossau	CHF inkl. Mehrwertsteuer
Tiefbau ohne Belagsarbeiten	60'000
Material und Eigenleistungen Stadtwerke	20'000
Projekt und Bauleitung	10'000
Reserve	10'000
Total Elektrizität	100'000

Gesamttotal Werkleitungsbau Stadtwerke Gossau	395'000
--	----------------

4.2 Finanzierung

Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen hat am 9. März 2016 einen Beitrag von höchstens CHF 2'400'000 (vorbehältlich der Zustimmung der Regierung) in Aussicht gestellt. Nach Abzug dieses Beitrags verbleibt der Stadt Gossau ein Restbetrag von CHF 3'387'000. Das Volkswirtschaftsdepartement wird den definitiven Beitrag erst dann festlegen, wenn das Stadtparlament über die Bauvorlage entschieden hat.

Die Gestaltungsarbeiten (Restbetrag von CHF 3'387'000) werden zu Lasten der Investitionsrechnung des Stadthaushaltes finanziert. Diese werden linear über 25 Jahre abgeschrieben. Der Abschreibungsaufwand beläuft sich auf CHF 135'000 pro Jahr, die Verzinsung beträgt CHF 85'000.

Die Werkleitungsbauarbeiten werden zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadtwerke finanziert. Sie belasten den allgemeinen Stadthaushalt nicht.

4.3 Betriebskosten

Die Betriebskosten des neuen Bahnhofplatzes liegen bei rund 1 Prozent der Investitionskosten und betragen CHF 50'000 pro Jahr.

5. Verfahren

Ein Kreditantrag von mehr als CHF 4'000'000 obliegt nach Art. 9 lit. b) der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum. Bei Kosten von CHF 5'800'000 und einem Beitrag des Kantons von max. CHF 2'400'000 wird der Restbetrag der Stadt bei CHF 3'400'000 liegen. Diese Summe obliegt nach Art. 10 lit. d) der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum. Stimmt das Stadtparlament dem Antrag zu, wird anschliessend das Referendumsverfahren durchgeführt.

Sollte der Beitrag des Kantons erheblich tiefer als erwartet ausfallen, und der Restbetrag der Stadt über CHF 4'000'000 zu stehen kommen, müsste das Geschäft erneut dem Stadtparlament vorgelegt werden, und es würde eine Volksabstimmung nötig.

6. Realisierung

Nach Genehmigung des Baukredites und der anschliessenden öffentlichen Planaufgabe könnte mit den Bauarbeiten im Jahr 2017 begonnen werden, sofern keine Einsprachen eingehen, respektive diese in nützlicher Frist bereinigt werden können.

Zuerst soll der neue Bushof erstellt und anschliessend der Bahnhofplatz gestaltet werden. Durch dieses Vorgehen kann der Busbetrieb jederzeit sichergestellt werden.

Anträge

1. Für die Gestaltung Bahnhofplatz und Bushof wird ein Kredit von CHF 3'400'000 inkl. MwSt. erteilt.
2. Für die Werkleitungserneuerungen wird ein Kredit von CHF 400'000 inkl. MwSt. erteilt.

Stadtrat

Beilagen

Situationsplan Gesamtprojekt, 1:1000 (verkleinert)

Plan-Nr. 047-307, Schnitte / Ansichten Teilprojekt Bushof, 1:100, vom 04.05.2016

Plan-Nr. 047-308, Schnitt D Landschaftsarchitekt, 1:50, vom 03.05.2016

Plan-Nr. 047-310, Detailstudien 1, 1:20, vom 04.05.2016

Plan-Nr. 047-311, Detailstudien 2, 1:20, vom 04.05.2016