Bahnhofplatz St.Gallen

Etwas Kritik - und ein Anstoss

Alter Wein - in neuen Schläuchen ?!

wofür 36 Millionen wirklich gut wären

Bahnhof &
Bahnhofplatz
St.Gallen

Die Probleme unseres ÖV

1. Infrastruktur Signale, Fahrwege

2. Fahrplan

3. Verhältnis zum Individualverkehr

Schlechte Signalisation: ⇨ Stau

Infrastruktur: nicht fit

- Schlechte Signalbeeinflussung
- Defekte Strassen: Salzschäden,
  viele Grabungen
- Entwässerungs-Schächte in Busspur
- Zu viele Kleinbaustellen

Defekte Strassen

Wer schaut aufs Ganze?

Fahrplan

- Umsteige-Fahrplan
- Unharmonische Abläufe
- Pulkbildung
- Riskante Überholmanöver
- Erzwungene Doppel-Halte

Zu nahe Kursfolgen

500 Mitfahrmöglichkeiten…

…innerhalb einer Minute -

oder

…300 Möglichkeiten, eine Minute zu verplempern im Bus

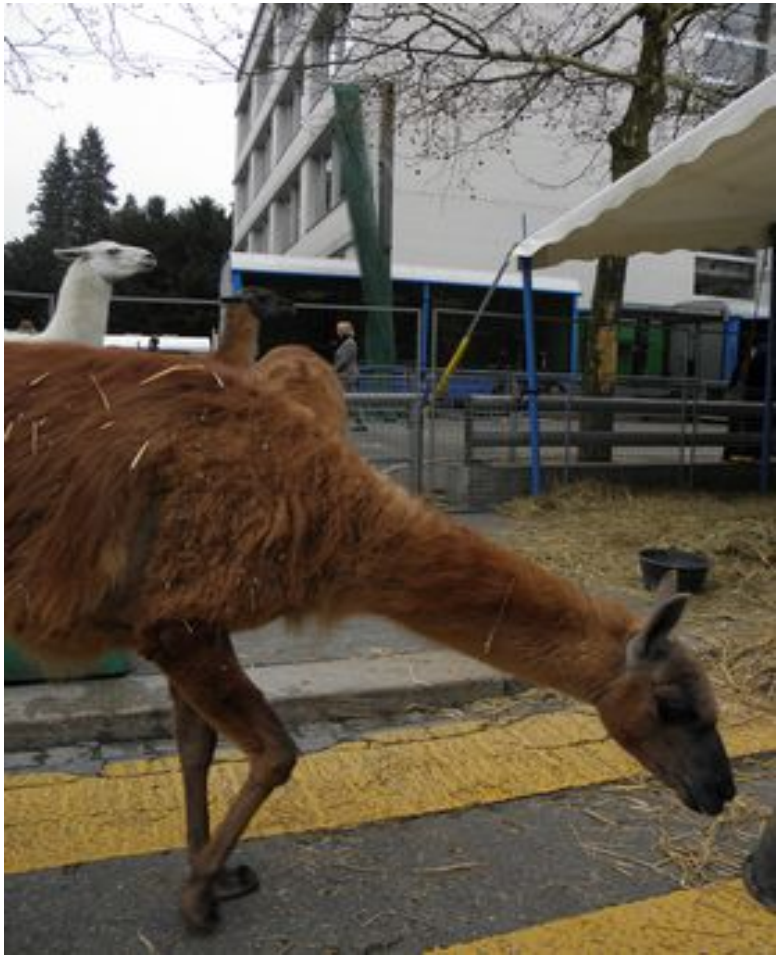
ACTIO!
Ihr Lernerfolg
ist unser Fahrplan
11 Kirche
city job
Rettung!
121
Wärme
der Natur
TAXI
Danke
120

Verhältnis ÖV- IV

- „Blockierte“ Bereiche wie Marktplatz
- Kreuzungen verstopft, lange Querungen
- Blockierte Linie 9 in Rosenbergstrasse
- (zu) viele Unfälle auf Autobahn
- (zu) viele Strassensperrungen (Olma, Offa, Knie (aktuell: 6 Lamas auf dem Autobahnzubringer…)
- aggressive Fahrweise einiger Autofahrer

Unfälle auf Autobahn

Strassen gesperrt…



Kreuzungen verstopft

Sehr viel Freizeitverkehr

- ohne Signale?

Zu aggressive Fahrweise

Blockierter Marktplatz

Zahlen und Fakten…

SBB: Ein- Aus- und Umsteiger 45‘000 /Tag

VBSG: 26 Mio. Passagiere im Jahr:

- maximal 80‘000 Passagiere auf dem Netz.
- maximal 40‘000 über Bahnhofplatz
- Unter 30‘000 Aussteiger am Bahnhofplatz

Bahnhofplatz – auch gähnende Leere

Heute: viele Stehengelassene

Die aktuelle 36 Millionen-Vorlage:

Kritische Elemente

Kritisch: **Querungen**

Schon jetzt faktisch alle 30 Sekunden eine Querung der Fussgänger-Achse durch Fahrzeuge des ÖV

8
st.gallerbus
st.gallerbus

8
st.galerbus
S2 Teufen

Appenzeller Bahnen

Kritisch: **Unfallrisiko**

Querungen bedeuten Unsicherheit für FahrerInnen und FussgängerInnen

pro Jahr:

850‘000 Fahrzeug-Querungen

→ Innert 30 Jahren:

26 Millionen Kollisions-Risiko-Situationen -

- für jeweils täglich 30‘000 Fussgängerquerungen

Kritisch: **Orientierungsqualität**

Kritisch: **übersteigerte Zahlen**

Die Platzorganisation heute

- Haltestellenanordnung weit verstreut - für Aussenstehende nicht verständlich
- Jeder Bus hat seine „Pausenecke“
- Betreten der Fahrbahnen überall möglich

Lange Wege

Behauptungen zum Projekt

- Hindernisfrei
- Bahn kann nicht an Buskante halten
- Unterführung nicht verlängerbar
- Lämmlerbrunnen verstellt die Sicht
- Spuren entflochten, Kreuzungsfrei
- Alles wird übersichtlicher
- Moderner Spielteich

„Bahn kann nicht an hoher Buskante halten“

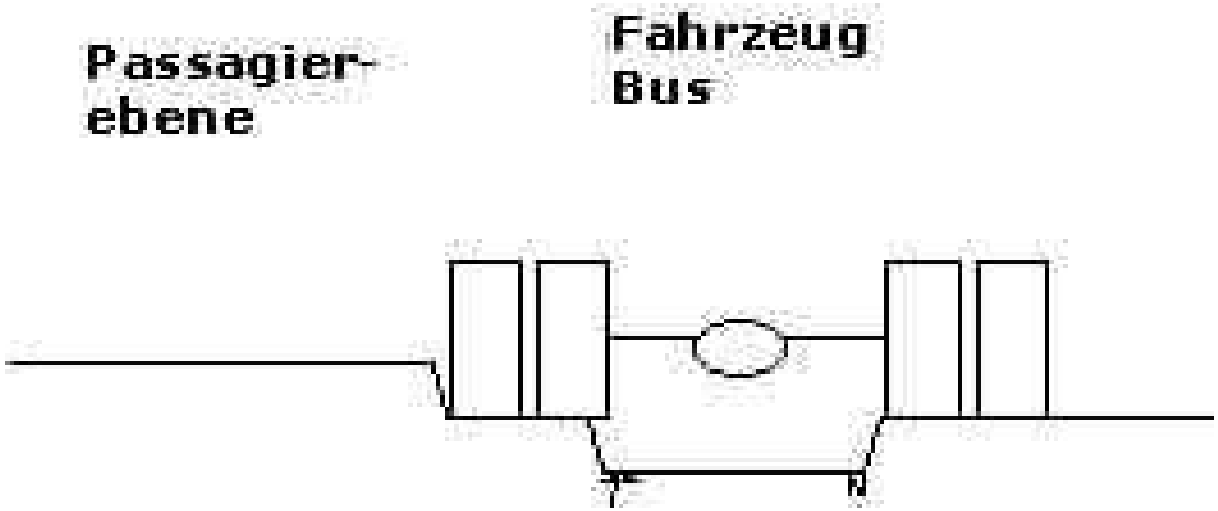
Kombinierte Spur:

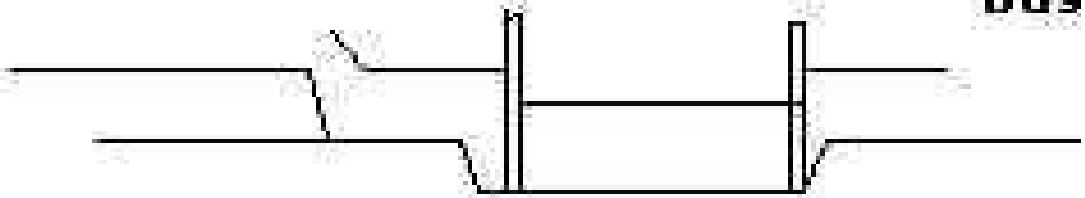
Gleis liegt - abgestuft - ca. 8 cm tiefer

Bus-Pneus rollen auf seitlichem Bankett

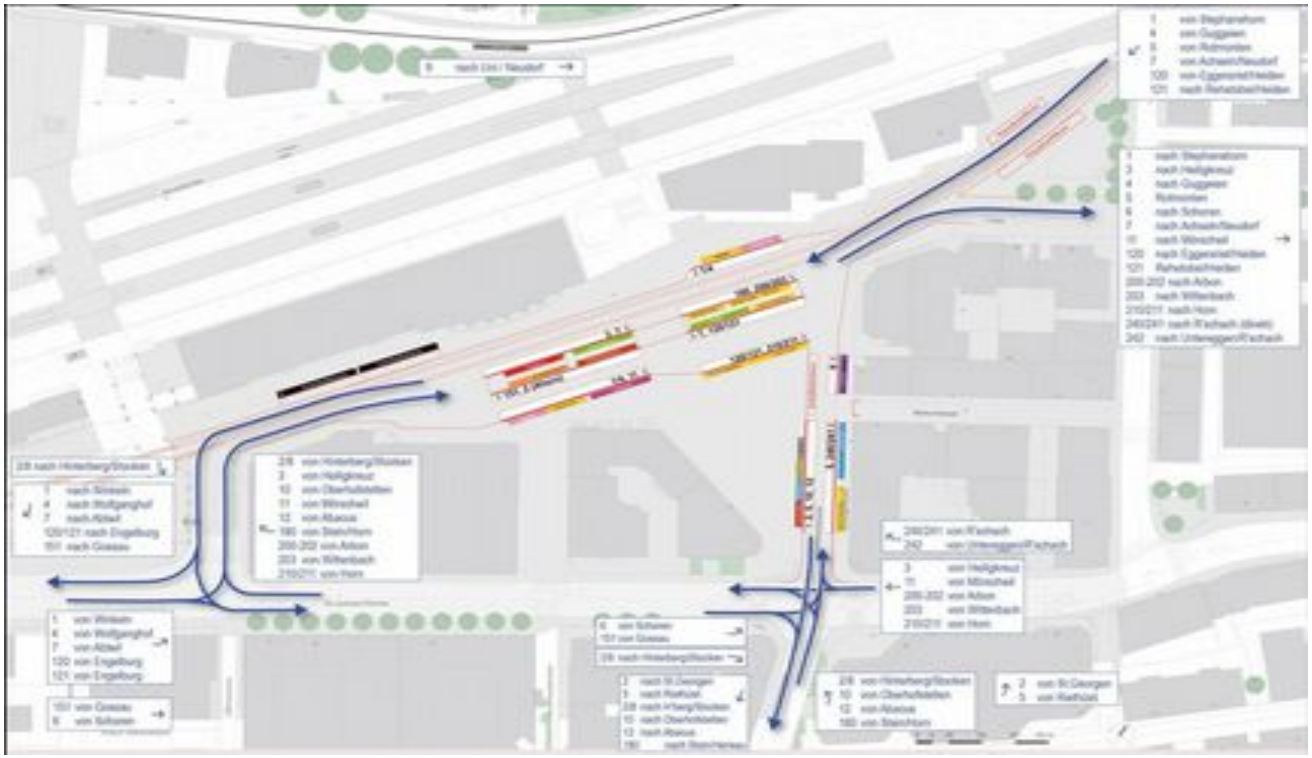
Einstieg gleich hoch

Bahn und Bus - in einer Spur





„Unterführung nicht verlängerbar“



Sachzwang - aus Platzverschwendung

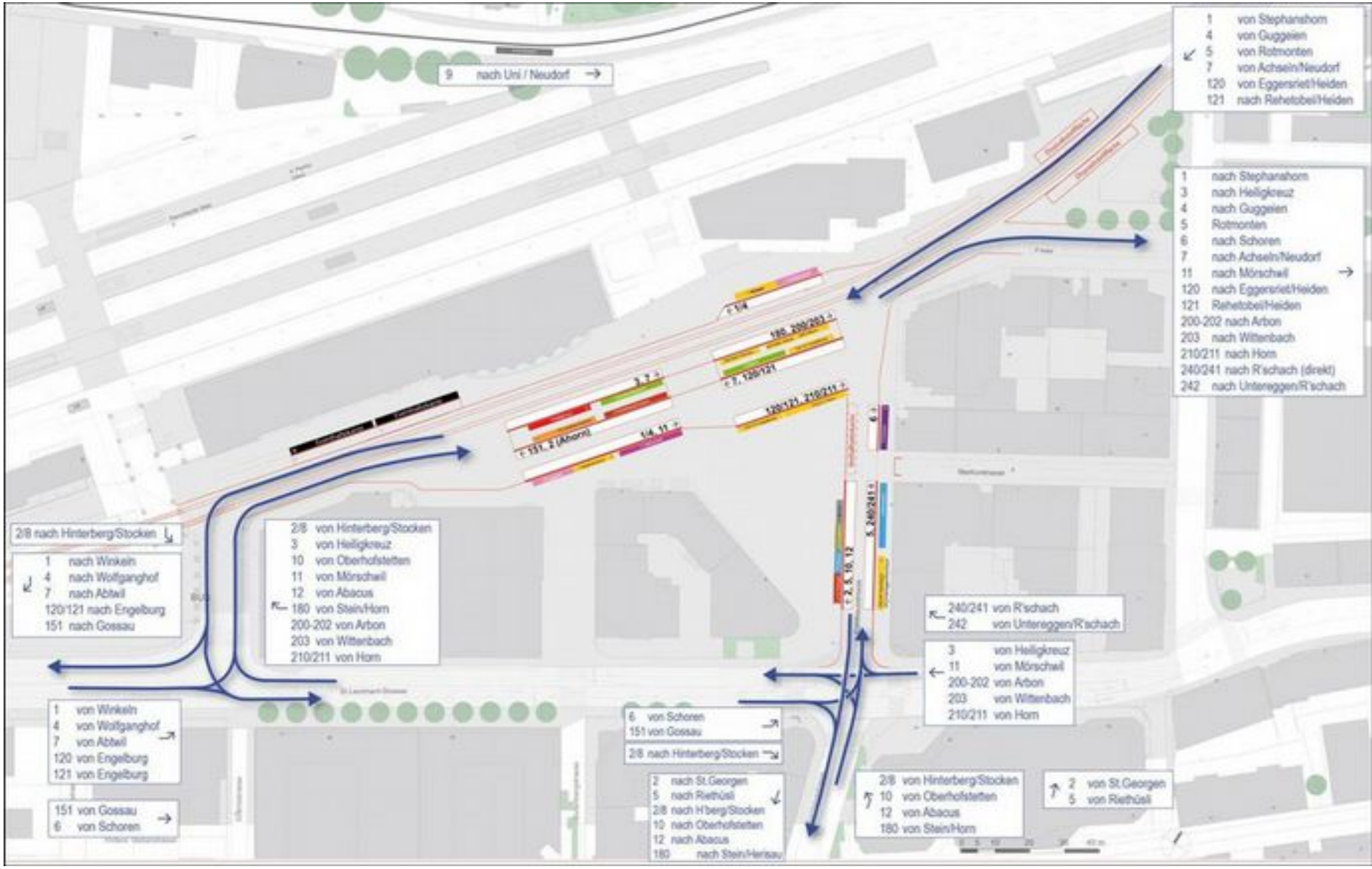
- Viele Perrons brauchen viel Platz

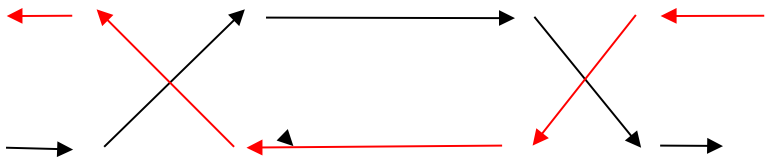
- Wenig Perrons spielen viel Platz frei

„Platz“ haben - ein hohes urbanes Gut

„Lämmlerbrunnen: verstellt Sicht“ ???

„Spuren entflochten“





Mittelperron führt
zu Kreuzung von Fahrbahnen

„Alles wird übersichtlicher“

„120 Mio in St.Gallen investiert…“

5 Mio. Westunterführung (SBB?!?)

36 Mio. Busverkehr Ostschweiz

41 Mio. Aufwand der Stadt

„SBB investiert nicht ohne Stadt“

- SBB: hat eigene Probleme und eigene Lösungen
- SBB-Liegenschaftenabteilung rechnet sehr genau → **Ausbau im Untergrund**
- Zu Bauten der SBB haben wir kein anderes Mitspracherecht…

▤ Abstimmungsfalle

- Stimmbürger, die eine Unterführung wollen, müssen einem Projekt zustimmen, welches dies ausdrücklich **als nicht möglich** darstellt.

- Eine Stimmrechtsbeschwerde ist absehbar.

⇨ Neue Planung nötig…

Grundsätzlich verschiedene Ausgangslagen erfordern grundsätzlich andere Planungen.

Das aktuelle Projekt lässt sich nicht „heilen“

Eine neue Planung braucht nur noch ein Jahr, da Grundlagen erarbeitet sind.

Stadt ↔ SBB

- 5 Mio. beschlossen für Perron West
- Testlauf Durchfluss
- Projekt II: 2014

⇨ kommt leicht später

- Perron neu 2013
- Perronzugang
- Behindertengerechtigkeit
- Ladengeschäfte

⇨ kommt unabhängig

Aufwand bis heute 2.5 Mio.

Vorprojekt		**1.95 Mio.**
Abstimmungskampagne	ca.	**0.5 Mio.**

Neue Projektierung:	1.5 Mio.
Neue Abstimmung:	0.1 Mio.

Kompaktes Projekt: günstig

- Unterführung wird kürzer
- Es kommt nur ein weiterer Aufgang dazu
- Etappierung vereinfacht Bauablauf
- Der freie Platz wird grösser

Kompaktes Projekt:

1. St.Gallen ist und bleibt Kleinstadt – und <u>l ä n g s</u> angeordnet

1. St.Gallen wird nicht extrem wachsen

1. Es wird zwar mehr gereist, aber zeitlich besser verteilt

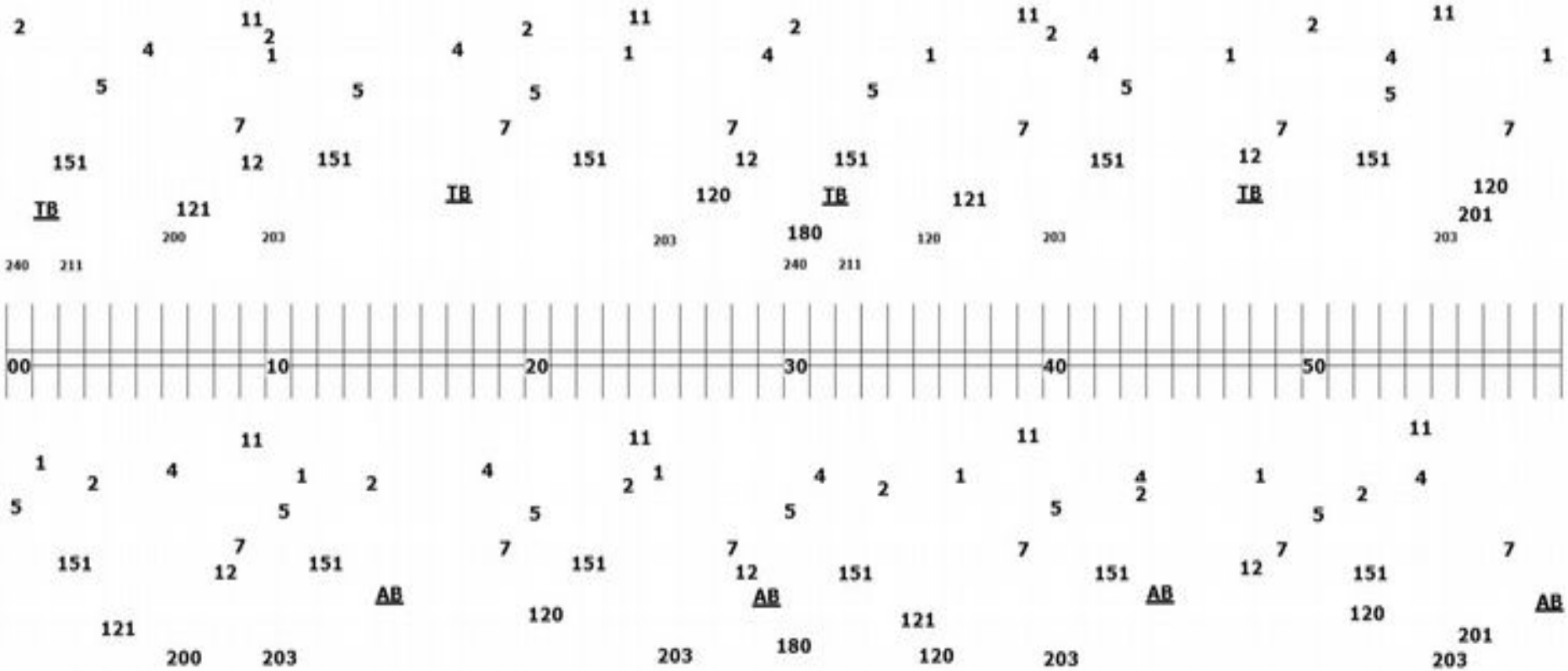
Kompaktes Projekt:

- Die Zufahrtsachsen und die Wegfahrtsachsen bestimmen die Kapazität des Bahnhofplatzes

- Besserer Takt auf Zufahrtsachsen dient dem besseren Verkehrsfluss

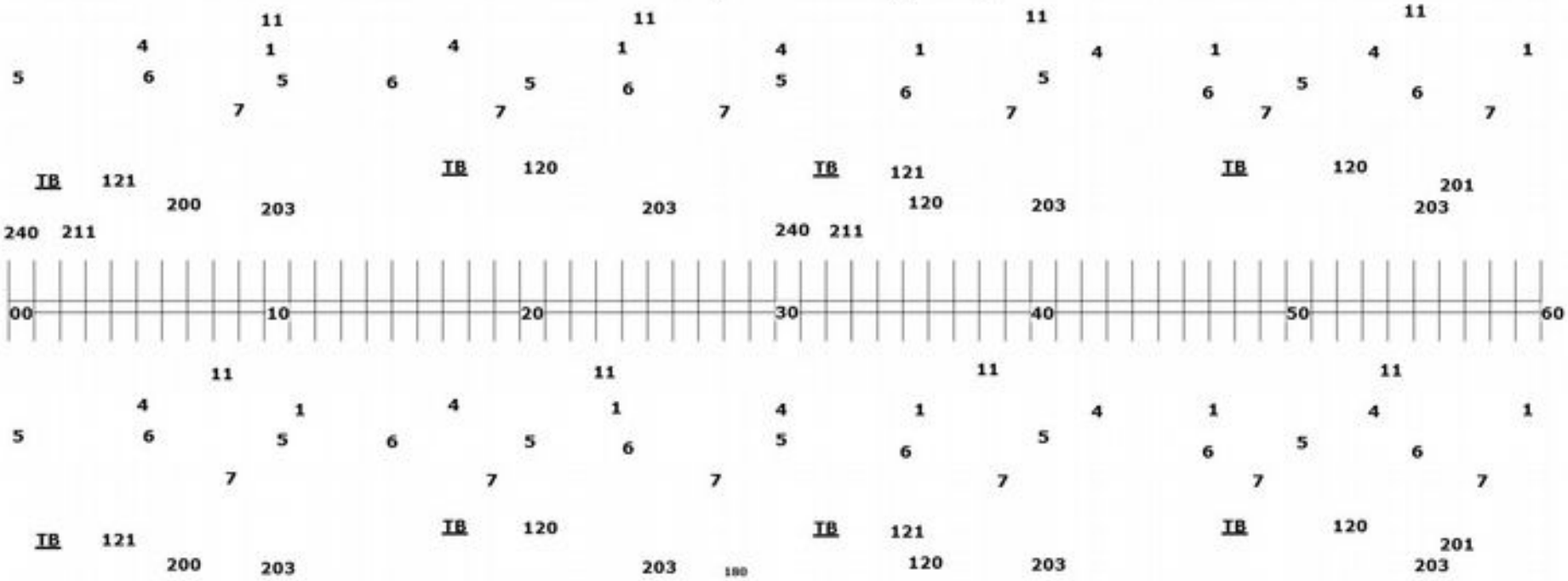
Harmonischer Takt – glückliche Passagiere

Alle Abfahrten Richtung West/Süd - 2012 Ist-Zustand



Alle Abfahrten, Richtung West/Süd - Durchfluss optimiert

Oberhalb Zeitachse: alle Abfahrten, Richtung Ost/Nord - 2012 Ist-Zustand



Unterhalb Zeitachse: alle Abfahrten, Richtung Ost/Nord - Durchfluss optimiert

Animation: Verkehrsregime

Abfahrt: Anzeigetafel zeigt: „aktuelle Abfahrt“

VBSG: Farben entsprechen den Linienfarben

Postbusse: gelb.

Zukunft: Durchbindung 3 ⟷ 2 und 10 ⟷ 12 angekündigt

7 ⟷ 151: naheliegend

Verkehrsregime nahe Zukunft

Durchbindung Nr. **3** ⟷ **2** und

7

10 ⟷ **12** bereits angekündigt

Verknüpfung **7** ⟷ **151**: naheliegend

- Animation starten

Knoten und Umsteigen

Umsteigebeziehungen

- Doppelhaltestellen ermöglichen ebenfalls Umsteigen zwischen Kursen
- Potential haben Linien, die wichtige Querbeziehungen verknüpfen
- Ein kleiner Teil der Passagiere steigt um

Umsteigebeziehungen kompakt:

Tram 9 und 3

Haltezeit: 30 sek.

Haltezeit 60 Sek:

3 Minuten später Nr. 2 und 4

Umsteigen zwischen 2 und 4

Umsteigen zwischen Linien

VBSG / VBSG: am Marktplatz - heute eher zufällig - ab und zu möglich

VBSG / Postbus: mit harmonisiertem Fahrplan gut einführbar

AB / Busse: möglich? (s Zuglänge)

Voraussetzung: **Takt regelmässig**

Umsteigen – Schnellbusse inkl.

- Noch mehr Linien können verknüpft und durchgebunden werden: z.B. **11** mit **151**

- Es entstehen zusätzliche Umsteigeknoten wie Neudorf, Lerchenfeld, Abtwil

Haltestellenvoraussetzung

- Gerade Anfahrt
- Niveaugleiche Perronkanten
- Länge von gut 2 Doppelgelenk-Bussen
- Überholspur für Störungsfälle
- Offener Organisationsraum für Passagiere

Gerade Kante – aber hoch…

Kosten einer Unterführung

- Unterführung wird in einem kompakten Projekt kürzer und günstiger:

  Maximal im Vollausbau: 8 Millionen.

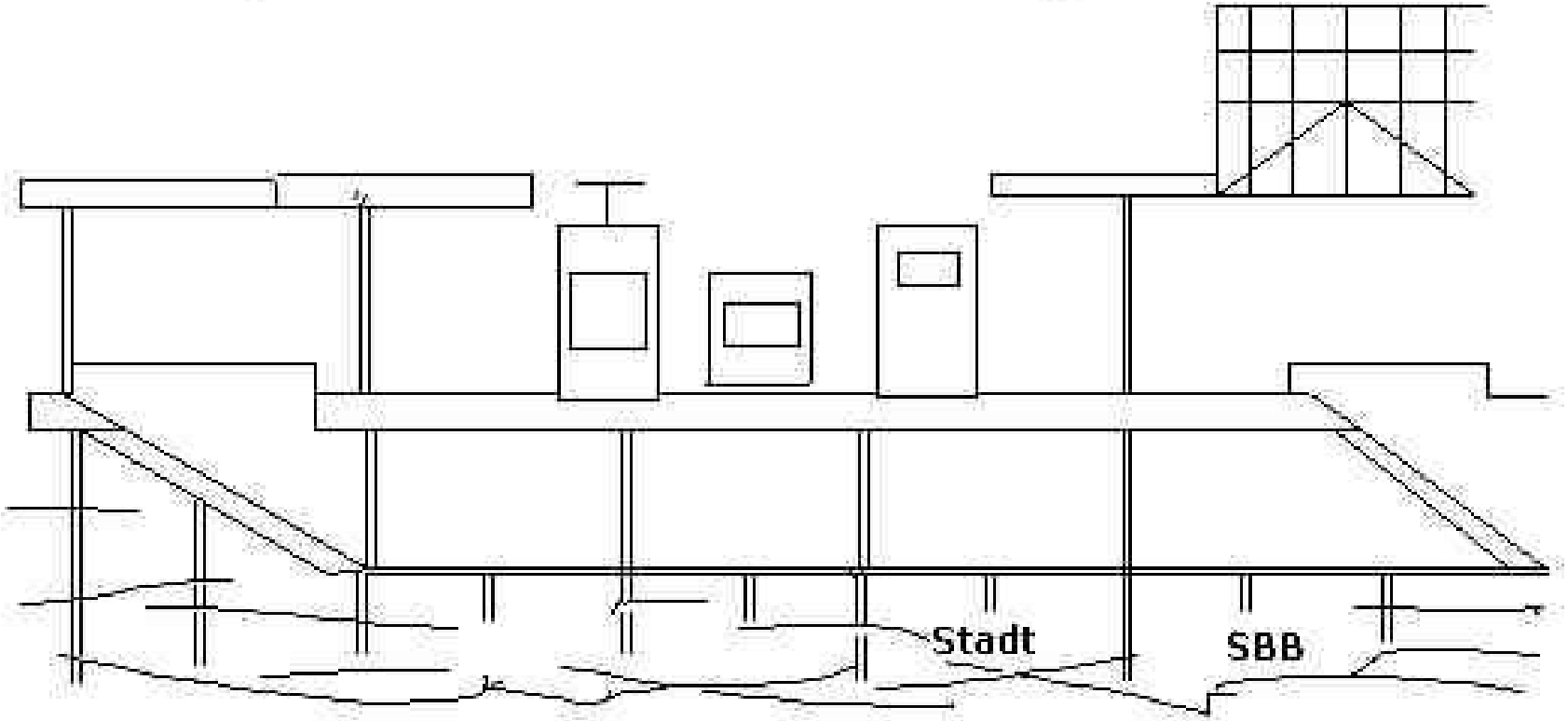
- Die Baukosten für die Doppel-Haltestellen werden weit unter 10 Millionen sein.

- Separat: - Sanierung Postvorplatz
  - sofort Sanierung Bahnschienen

Ökologische Vorteile

- Durch kompakte Bauweise weniger Bauaufwand
- Sonden - Pfähle liefern Energie zur Schneefreihaltung
- Räume für Verkaufsstelle
- Möglichkeit zur Anlieferung und Velo-Parking von der Rathausgarage her

Querschnitt Unterführung



Unterführung: Länge ca. 55m Breite ca. 10m Volumen ca. 2'000m3
Anteil Stadt: 3/4 Anteil SBB 1/4

Alternative Platzanordnung

2 Doppelhaltekanten: wie Bohl nach Osten in Betrieb und bewährt

Beidseits: grosszügige gedeckte Warteräume und Treppen / Rolltreppen

Seite Kornhausplatz: Lift

Möglicher Grundriss

Noch offene Fragen:

Testlauf mit der bestehenden Infrastruktur möglich?

Zeitpunkt des Fahrplanumbaus.

Appenzellerbahn auf den Platz holen

Komitee vernünftiger Bahnhofplatz

- Viele Stimmbürger/innen machen sich Sorgen um den verschwenderischen Einsatz der Gelder.

- Warum nicht einem parteiunabhängigen Komitee beitreten?

- Das Komitee am Markplatz hatte Erfolg…

Noch offene Fragen?

Jetzt haben Sie endlich Gelegenheit,
das Ganze eingehend zu diskutieren.