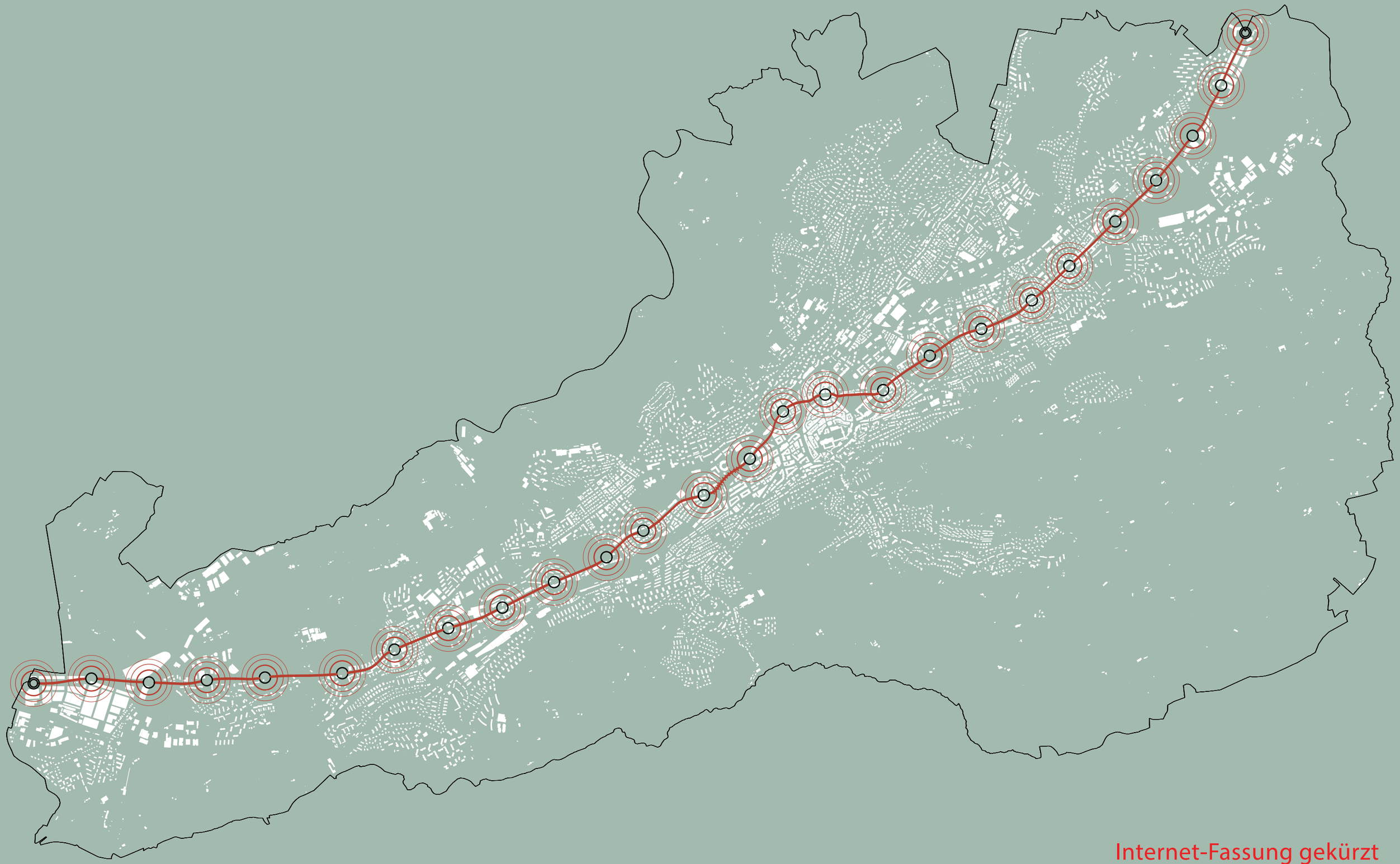


Internet-Fassung gekürzt

Wohin mit den ehemaligen Strassendörfer der Stadt St.Gallen?

Neue Impulse durch die ‚Bandstadt - Talbahn' für die zukünftige, nachhaltige Stadtentwicklung von St.Gallen

bürge wendel architekten gmbh
architektur I städtebau I gestaltung

Vorwort der Dozenten (Masterthesis Urban Landscape)

Die topografische Lage der Stadt St. Gallen in einem schmalen Längstal hat sich auf die Stadtentwicklung nachteilig ausgewirkt, kann aber - wie die Studie von Pascal Bürge zeigt - in der Zukunft auch zu einer Qualität werden. Die Defizite, die für jeden aufmerksamen Durchreisenden offensichtlich sind, werden von Pascal Bürge in umfangreichen und sorgfältigen Analysen bestätigt. Stark verkehrsbelastete Durchgangsstrassen wirken sich negativ auf die Wohnqualität der angrenzenden Quartiere aus. Diese entmischen sich, der Wohnungsbestand wird entwertet und die Bauten verfallen zunehmend. In der Erneuerung des Wohnungsbestandes und der Aufwertung dieser ehemaligen Strassendörfer sieht Pascal Bürge eine Chance, die seit einiger Zeit festzustellende Zunahme der Bevölkerung von St. Gallen nach Innen zu lenken und die Ausdehnung des Siedlungsgebietes an den Rändern zu stoppen. Eine Tramlinie, die in der Talsohle das ganze Stadtgebiet in seiner Längsentwicklung durchmisst, soll Motor dieser Entwicklung werden. Aufgrund der spezifischen topografischen Lage der Stadt vermag sie einen grossen Teil des Siedlungsgebiets zu erschliessen, die Subzentren besser an die Altstadt und den Bahnhof anzubinden und zentrale Funktionen und innerstädtische Grünräume, die über die gesamte Ausdehnung der Stadt verteilt sind, miteinander zu verbinden. Ausgehend von einzelnen Haltestellen gewährleisten Grünkorridore eine gute Erreichbarkeit der nahen Erholungsgebiete in den Hanglagen.

Die neue Tramlinie verspricht insbesondere auch eine Beruhigung des Verkehrs auf den innerörtlichen Hauptstrassen. Im Zentrum der entwerferischen Arbeit von Pascal Bürge steht denn auch die Auseinandersetzung mit den Durchgangsstrassen. Geschickt nutzt er lokale räumliche Potentiale, um sie zu lebenswerten Stadträumen mit Aufenthaltsqualitäten aufzuwerten. Im Westen werden räumliche Ausweitungen der Strasse zu einer Abfolge von kleinen, Geschäften und Cafes vorgelagerten Tangentialplätzen gestaltet, am anderen Ende der Stadt die schnurgerade Ausfallstrasse in einen Boulevard zum Flanieren verwandelt. Zur weiteren Aufwertung und Belebung der ehemaligen Strassendörfer sollen die Transformation von Industriegebäuden zu Kultur- und Bildungsstätten und zusätzliche Freiräume in den Quartieren für Spiel- und Freizeitaktivitäten beitragen.

Ihre Qualität der Studie von Pascal Bürge liegt darin, dass sie einen Grossteil der für die Stadtentwicklung von St. Gallen zentralen Fragestellungen miteinander verknüpft und mit entwerferischen Mitteln Wege zu deren Beantwortung erkundet. Die Arbeit mündet in einer ganzen Palette von Quartier bezogenen Leitgedanken und übergeordneten Ideen und Konzepten, die in ihrer Gesamtheit das Gerüst eines umfassenden Stadtentwicklungsleitbildes skizzieren.

26. Juli 2012 — HINTERGRUND Seite 23

Fährt in St.Gallen bald wieder das Tram?

EIN TRAMBETRIEB WEST-OST erscheint aus heutiger Sicht nicht als unrealistisch

Fährt in St.Gallen bald wieder ein Tram? Die Frage lässt sich nicht so einfach beantworten. Die Stadt erörtert jedenfalls das Thema, wie Stadträtin Elisabeth Beéry, Stadtingenieur Beat Rietmann und Verkehrsplaner Christian Hasler an einer Medienkonferenz darlegten. Vorab werden Strecken-Varianten geprüft.

Seit zwei Jahren schon befasst sich die Stadt, in erster Linie die Direktionen der Technischen Betriebe und der Direktion Bau und Planung, mit der Frage der Wiedereinführung des Trams, zumal sich die stark frequentierte Ost-West-Achse für eine Tramlinie gut eignet. In den Stosszeiten erfolgen nach Ost und West nicht weniger als 59 Abfahrten pro Stunde. Das heisst, die Busse fahren im Einminutentakt. Eine Machbarkeitsstudie des Tiefbauamtes hat – wie von uns aktuell gemeldet – ergeben, dass die Wiedereinführung des Trams nicht unrealistisch ist.

Chance «Bandstadt»
Natürlich stellt sich die Frage, ob St.Gallen auf Grund seiner Grösse überhaupt das Potenzial hat für einen Trambetrieb. Dabei kann auf diverse nur leicht grössere französische Städte hingewiesen werden, wo in den letzten Jahren neue Tramlinien geschaffen wurden. Allein von der Einwohnerzahl her kann jedoch nicht gefolgert werden, dass ein Trambetrieb in St.Gallen wirtschaftlich ist. Da kommt aber die «Bandstadt» zu Hilfe, welche wesentlich höhere Frequenzen ermöglicht als eine «Sternstadt». Direkt mit dem Tram könnten in St.Gallen 34'000 Benützerinnen und Benützer erreicht werden, wozu noch 10'000 in den benachbarten Gemeinden Gossau, Wittenbach und Gaiserwald kämen. Rechnet man die bestehenden 25'900 Arbeitsplätze dazu, ergibt sich ein Potenzial von 69'850, was für einen wirtschaftlichen Trambetrieb genügen würde.

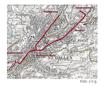


Foto: z.V.g.

Die Machbarkeit der Tramlinie im Osten der Stadt.

Eigentrassierung auch für Busbetrieb ausweiten
Als mittelfristiges Ziel bezeichnet Beéry die verstärkte Eigentrassierung vorderhand für die Trolleybusse und Busse. Zu oft bleiben diese im Verkehr stecken. In einer zweiten Phase könnte das separate Trassee für die Verlegung von Tramschienen verwendet werden. Da anzunehmen ist, dass die Frequenzen der VBSG weiterhin ansteigen, stellt sich schon die Frage nach der Verkehrsbewältigung. Ein Tram könnte wesentlich mehr Passagiere aufnehmen als ein Bus. Weitere mittelfristige Ziele noch ohne Tram sind Verlängerungen nach Gossau und Wittenbach. Der Trambetrieb könnte auch von Synergien durch die Appenzeller Bahnen (AB) profitieren. Aus Effizienzgründen soll das neue St.Galler Tram ähnlich gestaltet sein wie die AB, deren Schienen mitbenutzt werden sollen. Auch denkt man an Synergien in Depot und Werkstätten. Nach Möglichkeit sollen Zwei-Richtungsfahrzeuge angeschafft werden, bei denen keine Wendeschleife nötig und eine flexible Perronanordnung möglich ist.

Die neuen Linien
Im Vordergrund steht heute eine Linie von Winkeln über Hauptbahnhof zum Marktplatz, wo wiederum Zweiglinien nach Heiligkreuz und Neudorf/Stephanshorn geschaffen werden könnten. Diese Linien entsprechen weitgehend den ersten Tramlinien 1,3 und 4 (Stocken, Heiligkreuz und Stephanshorn), wobei später noch die Linie ins Nest erstellt wurde.

Auch Strecken im Mischverkehr
Wie Beéry weiter erörtert, sollten – wo möglich – für das Tram Eigentrassierungen vorgenommen werden. Doch überall wird dies kaum möglich sein. Wie in anderen Städten wird es auch Strecken im Mischverkehr geben. Bei starken Engpässen wären auch kürzere eingleisige Strecken denkbar. Die Haltestellen würden im Bereich der heutigen Bushaltestellen errichtet. Möglich sind neben normalen Haltestellen als platzsparende Lösung auch Mittelperrons für das Ein- und Aussteigen in beide Richtungen.

Unterschiedlich grosse Probleme
Auf der Strecke Stephanshorn – Brühltor ist die ursprüngliche Strassenbreite mit Tram weitgehend erhalten geblieben. Es wären aber verschiedene Wechsel zwischen Eigentrassee und Mischverkehr nötig. Weniger günstig ist die Strecke Heiligkreuz – Brühltor. Die Strasse ist trotz ursprünglichem Trambetrieb für modernen Strassenbahn-Betrieb weitgehend zu schmal. Aus Platzgründen wäre hier ein Mischverkehr vorzusehen. Die heutigen Haltestellenabstände sind weitgehend optimal.

Nadelöhr «Brühltor»
Als ein nicht zu unterschätzendes Problem wird der Knoten Brühltor bezeichnet, das eigentliche Nadelöhr für den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Änderungen sind aus geometrischen, betrieblichen und verkehrstechnischen Gründen sehr schwierig. Vor allem die enge Kurve Richtung Torstrasse/Heiligkreuz wirft Probleme auf. Gegenwärtig wird ein Variantenstudium vorgenommen. Eine Möglichkeit wäre eine Einspurstrecke mit Lichtsignal, ergäbe aber grosse Einschränkungen. Natürlich wird die Neugestaltung der Haltestelle Marktplatz/Bohl auf einen möglichen Trambetrieb ausgerichtet.

Mögliche Lösungen für St.Leonhard
Eine weitere komplexe Planungsaufgabe für die Projektbearbeiter stellt die Strecke Marktplatz – St.Leonhard dar. Allerdings ist auf dem Teil Hauptbahnhof-Marktplatz dank aktuellem Trassee der Appenzeller Bahnen und der Durchmesser-Linien-Planung eine Lösung weitgehend mit Eigentrassierung leicht möglich. Die Strecke Bahnhofplatz – St.Leonhardsbrücke wirft besondere Probleme auf, da die heutige Bus-Linienführung durch die engen Verhältnisse auf der Gäbrisstrasse (zwischen Nebenbahnhof und Hauptpostgebäude) für das Tram nicht möglich ist. Eine Lösung ist möglich via Haltestelle Bahnhof der Appenzeller Bahnen. Eine Tunnel-Variante wird schon seit längerem geprüft, doch hängt eine solche Lösung von der Art der Engpassbeseitigung der A1 (Stadtautobahn) ab, welche zurzeit evaluiert wird. Im Vordergrund steht bekanntlich eine neue Verbindung Sitterviadukt – Güterbahnhof, um die St.Leonhardsbrücke und die diversen Kreuzungen und die Zu- und Wegfahrten A1 zu entlasten. Verschiedene Möglichkeiten des kritischen Abschnittes St.Leonhard – Stahl – Lachen sind zur Zeit in Prüfung Neben der heutigen Buslinienführung werden die Varianten Militärstrasse –Stahl und Bogenstrasse-Vonwilstrasse-Zürcherstrasse und die Beanspruchung der Fürstenlandstrasse, welche allerdings einen relativ schwachen Querschnitt aufweist und deshalb einen grösseren Landerwerb erforderlich machen würde, näher untersucht.

Foto: z.V.g.

Stadträtin Elisabeth Beéry nimmt zur Frage, ob in St.Gallen bald wieder ein Tram fährt, Stellung.

Günstige Verhältnisse auf der Zürcher Strasse
Auf der Zürcherstrasse sind lange Abschnitte als Eigentrassee möglich. Die Fürstenlandbrücke müsste im Mischverkehr möglich sein. Von der Fürstenlandbrücke bis zur Arena wäre ein Eigentrassee im südlichen Bereich ohne Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr möglich.

Kostenschätzungen
Schätzungen ergeben, dass sich die Kosten für die Tramlinien ohne Fahrzeuge auf 429 bis 478 Millionen Franken belaufen werden. Sie wären zu einem grossen Teil durch den Bund (Agglomerationsprogramm), Besteller ÖV (Bund, Kanton und Stadt) und Strasseneigentümer (Kanton und Stadt) zu tragen. Der Anteil der Stadt käme demzufolge auf rund 22 Prozent oder 106 Millionen. Für die Beschaffung der notwendigen zwanzig Tramfahrzeugen wäre eine weitere Investition von hundert Millionen erforderlich. Gemäss heutigen Berechnungen betragen die Betriebskosten 14,7 Millionen Franken jährlich, was in der Grössenordnung eines Busbetriebes liegt.

Grosser Zeitbedarf
Von heute auf morgen lässt sich ein Tram natürlich nicht realisieren. Vermutlich wird erst nach einer weiteren Bus/Trolleybus-Generation eine Umstellung möglich sein. Die Planungs- und Realisierungsphase würde sich voraussichtlich ungefähr auf ein Vierteljahrhundert erstrecken. sec

60-jährige Tramphase in der Stadt St.Gallen

BLICK ZURÜCK auf die «Trambahn St.Gallen»

Die Diskussion um die Wiedereinführung des Trams führt auch zu einem Blick zurück auf die St.Galler Trambahn, die 1897 bis 1950/57 in Betrieb war.

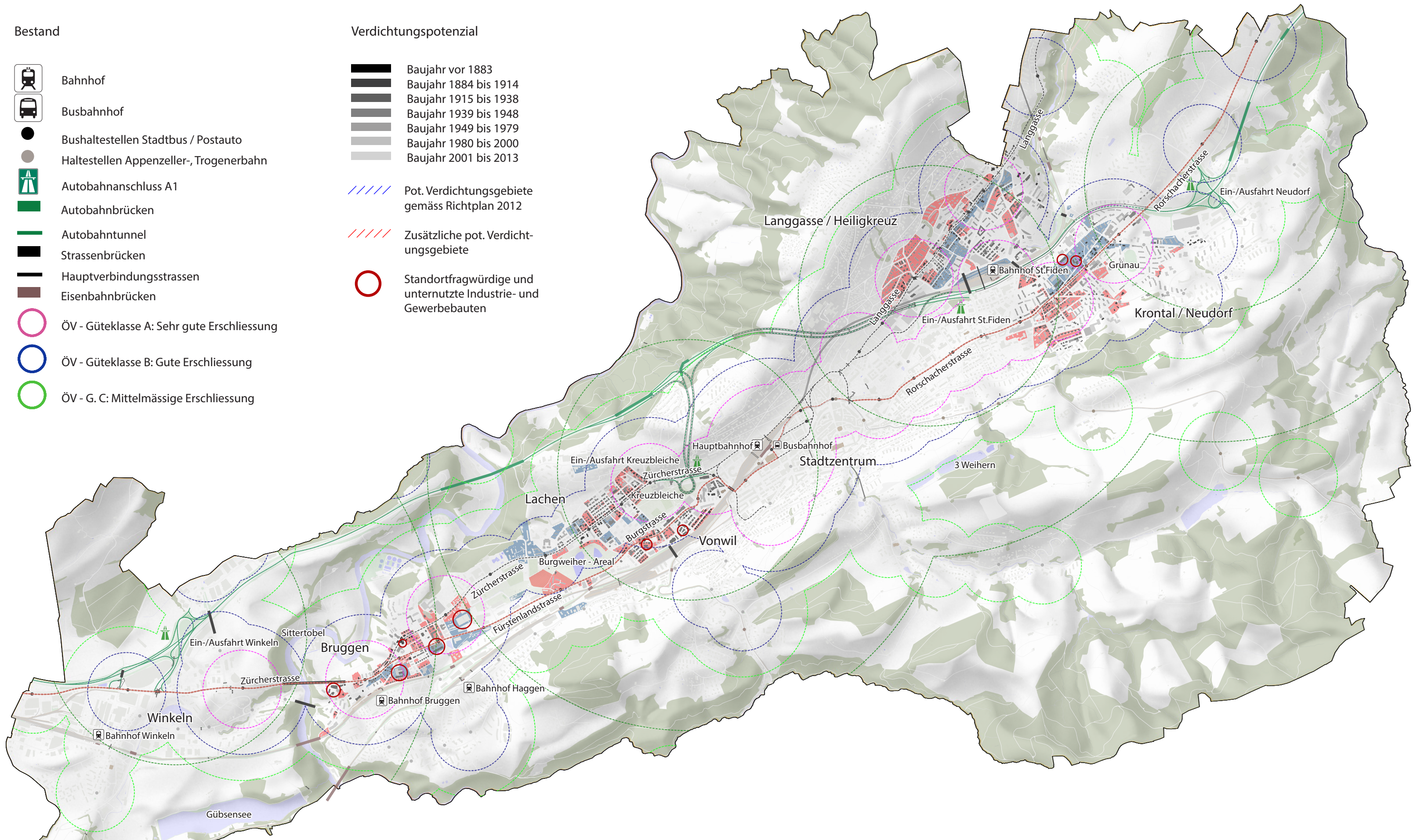
Die Trambahn St.Gallen nahm ihren Betrieb vor mehr als hundert Jahren auf. Sie verkehrte bis zum Jahre 1957 und prägte damit das Stadtbild 60 Jahre lang. Bei der Inbetriebnahme nach einer vieljährigen Planungs- und Projektierungsphase steckte St.Gallen in der Stickereiblüte und es gab zahlreiche Zuwanderungen. Innerhalb von 50 Jahren hat die Bevölkerungszahl um 50'000 Personen zugenommen. Die Transportbedürfnisse waren massiv angestiegen. Die Stadtfinanzen erlaubten über jahrzehntelang weder grosse Investitionen beim Rollmaterial noch entscheidende Verbesserungen beim Oberbau. Dazu kam ein immer stärker werdender Individualverkehr, der den Trambetrieb behinderte. Paradox dazu erscheint, dass noch wenige Jahre vor Betriebsschluss 1950 und 1957 acht neue Anhänger beschafft wurden, die allerdings nach Basel verkauft werden konnten. In der Umstellungsvorlage für die Volksabstimmung betonte der Stadtrat unter anderem, dass sich der Trolleybus viel besser in den Verkehr einfügen könne. sec

Foto: z.V.g.

Die Trambahn am Bahnhofplatz in St.Gallen im Jahre 1943.

Foto: z.V.g.

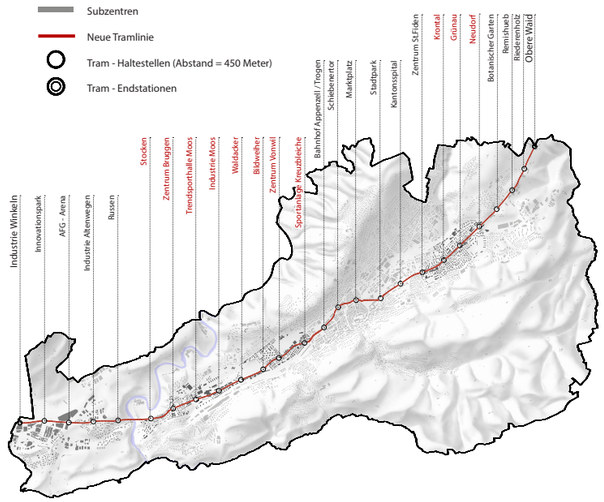
Eröffnungsfahrt vom 20. Mai, 1897.



GRUNDPRINZIP 1:

Die ‚Bandstadt - Talbahn' bindet die Subzentren stärker ans Stadtzentrum

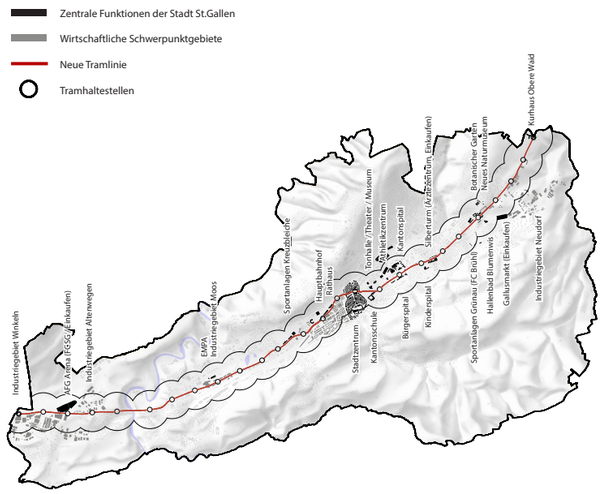
Die ‚Bandstadt - Talbahn' bindet die Subzentren Winkeln, Bruggen, Vonwil und Krontal / Neudorf stärker an das Stadtzentrum an. Sie besteht aus 26 individuellen, in den Bestand eingebettete und auf den Umraum achtende Haltestellen. Der Abstand der Haltestellen liegt bei ca. 450 Meter.



GRUNDPRINZIP 2:

Sie verbindet die zentralen Funktionen

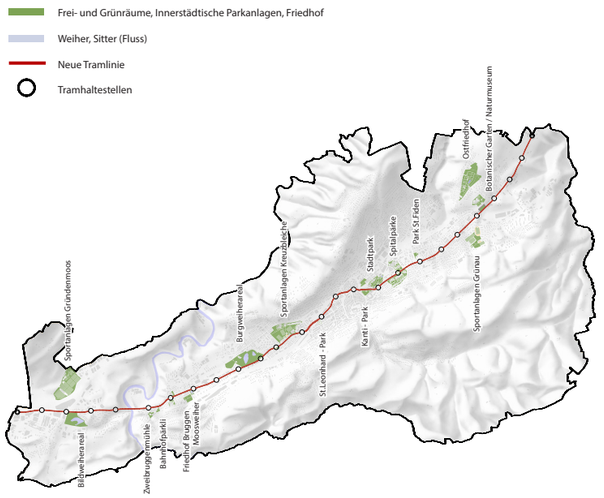
Das neue Stadttram verbindet die zentralen Funktionen und die wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete der Stadt.



GRUNDPRINZIP 3:

Die ‚Bandstadt - Talbahn' verbindet die öffentlichen Frei- und Grünräume

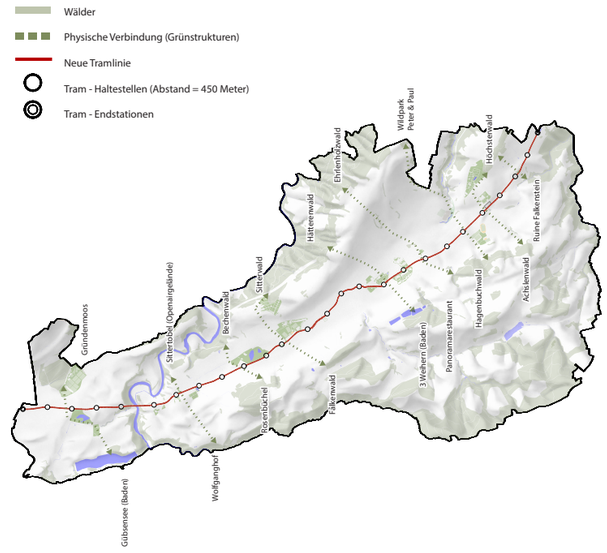
Das neue Tram verbindet die öffentlichen Frei- und Grünräume im Tal von St.Gallen.



GRUNDPRINZIP 4:

Die neuen Haltestellen werden mit den Hanglagen (Erholungszonen) verbunden

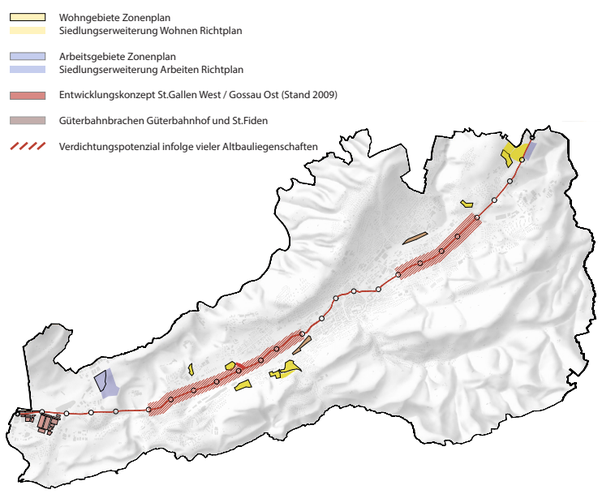
Von den neuen Tramhaltestellen aus soll physisch die Anbindung an die Hanglagen repektive die Verbindung zur Erholungszone (wie zum Beispiel die 3 Weihern, Wälder mit Feuerstellen, etc.) ersichtlich sein.



GRUNDPRINZIP 5:

Sie setzt Impulse für eine Verdichtung im Tal

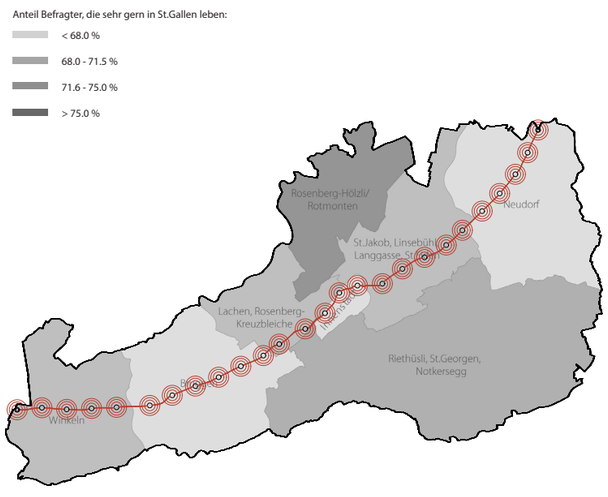
Das neue Tram soll Impulse setzten für die Verdichtung im Tal. Altbauliegenschaften sollen ersetzt werden, freie Bauzonen überbaut. Es wird ein dichtes, funktional zusammenhängendes Siedlungsband im Tal angestrebt.



GRUNDPRINZIP 6:

Sie gibt den unbeliebtesten Wohnorte der Stadt neue Impulse

Die neue ‚Bandstadt - Talbahn' soll den unbeliebtesten Wohnorte der Stadt St.Gallen neue städtebauliche und raumgestaltende Impulse geben.



bürge wendel architekten gmbh
architektur I städtebau I gestaltung

Neubauten
Transformierte Gebäude
Bestehende Bauten
Bestehende situative Akzente
Neue situative Akzente (Höhere Häuser / Hochhäuser)

Öffentlich
Halbprivat
Privat
Wald
Bestehende Bäume
Neue Bäume

Städtebauliche Regeln:

Kernzonen
Eingedolte Bäche
Tramhaltestellen

St.Gallen Lachen

„GRÜNZUG WEST"

St.Gallen Vonwil
„URBAN GREENING"

St.Gallen Bruggen
„URBAN ARCHIPEL"

Tram - Haltestelle:
BAHNHOF
(Wohin soll es gehen?)

Tram - Haltestelle:
KREUZBLEICHE
(Brücke in die Zukunft)

Tram - Haltestelle:
ZENTRUM VONWIL
(Identitätsstiftender Quartierplatz)

Tram - Haltestelle:
BILDWEIHER
(Landschaftskammern mit Potenzial)

Tram - Haltestelle:
WALDACKER
(Wohnen im Grünen)

Tram - Haltestelle:
INDUSTRIE_MOOS
(Auch Arbeiten soll sein)

Tram - Haltestelle:
TRENDSPORTHALLE MOOS
(Einkaufen, nächster bitte!)

Tram - Haltestelle:
STOCKEN
(Busstop inklusive)

Tram - Haltestelle:
ZENTRUM BRUGGEN
(Anschluss Bahnhof)

bürge wendel architekten gmbh
architektur I städtebau I gestaltung

Zukunftsbild St.Gallen West

Strassenraum 2017

Möglicher Strassenraum nach den städtebaulichen Impulsen

‚Tangential - Themenplätze'

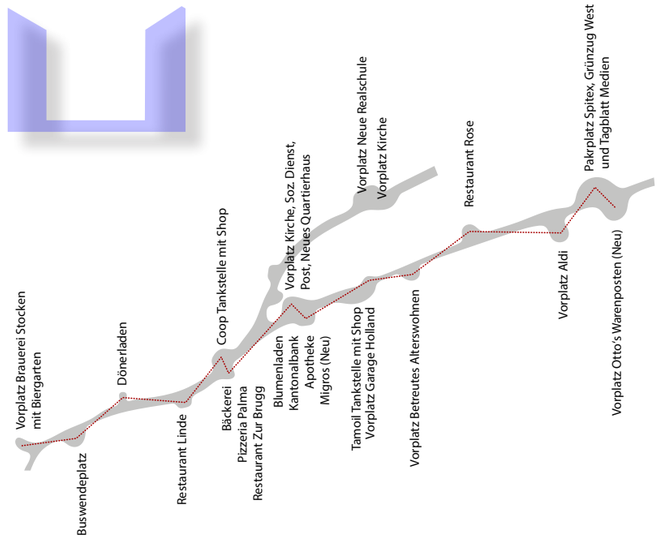
Die bestehenden Tangentialplätze entlang der Zürcher- und Fürstenlandstrasse sollen gestärkt und ergänzt werden. Durch die Bespielung unterschiedlichster Nutzungen werden diese zu identitätsstifdenden Themenplätzen.

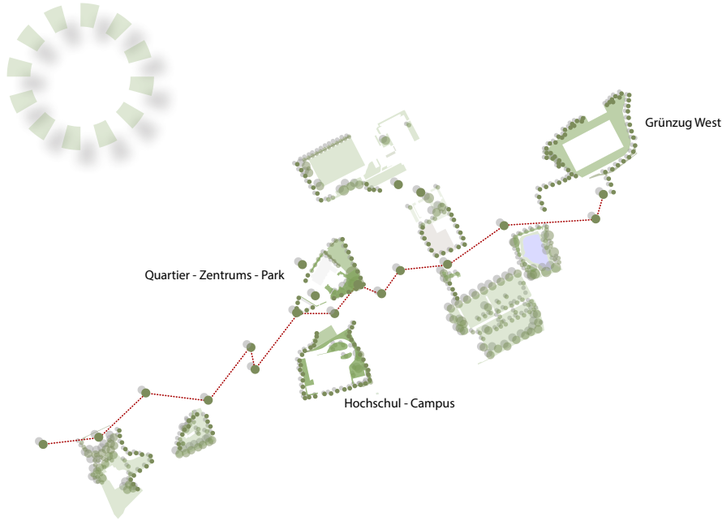
‚Grüne Inseln'

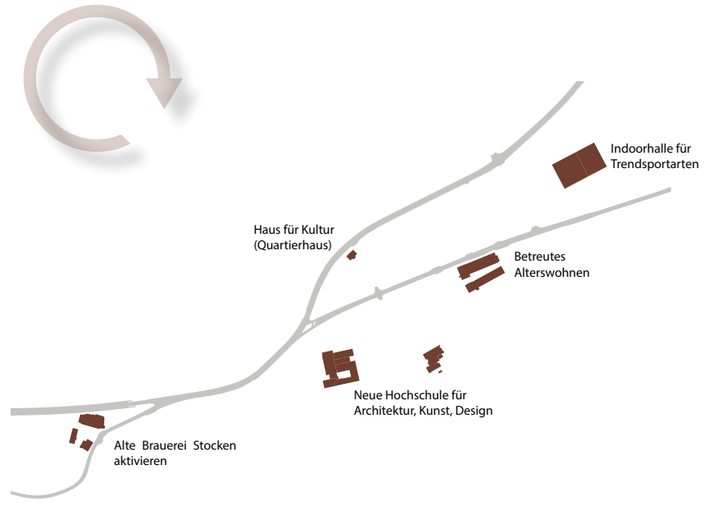
Die bestehenden ‚Grünen Insel' werden gestärkt. Als Kompensation der Verdichtung werden neue öffentliche Freiräume geschaffen. Die Tangential - Themenplätze werden durch einen Einzelbaum gekennzeichnet. Dieser schafft die physische Vernetzung der bestehenden Aussen- respektive Freiräumen.

‚Transformierte Inseln'

Mit Hilfe des Trams sollen neue Impulse generiert werden für die Transformation von unternutzten und standortfragwürdigen Industrie- und Gewerbebauten. Die neuen sozialen und kulturellen Nutzungen schaffen Arbeitsplätze und aktivieren deren Umgebung.







Als Kompensation der neuen Verdichtungen im Westen der Stadt St.Gallen wird ein grosszügiger, urbaner Freiraum geschaffen.

‚Landschaftskammern'

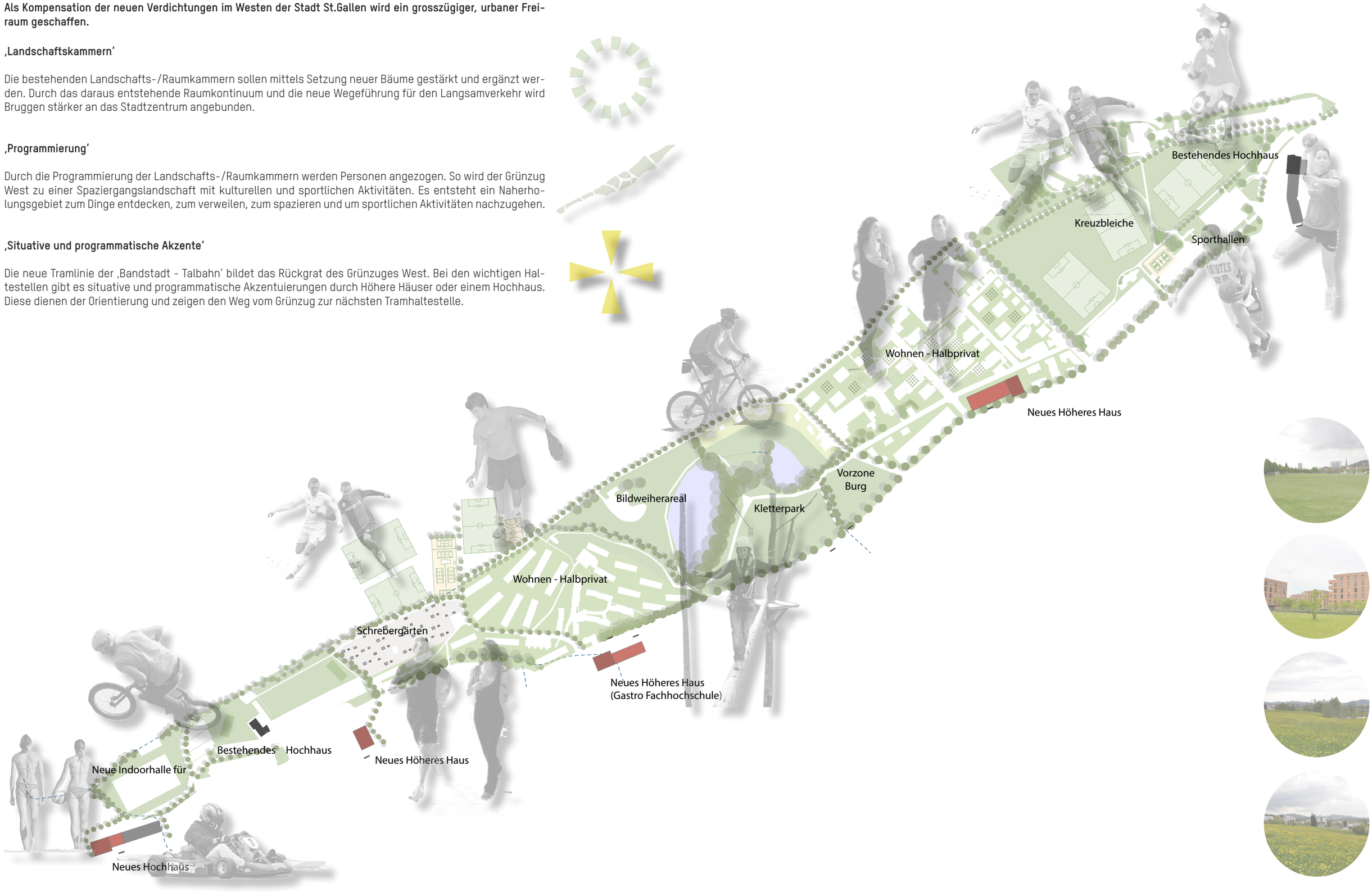
Die bestehenden Landschafts-/Raumkammern sollen mittels Setzung neuer Bäume gestärkt und ergänzt werden. Durch das daraus entstehende Raumkontinuum und die neue Wegeführung für den Langsamverkehr wird Bruggen stärker an das Stadtzentrum angebunden.

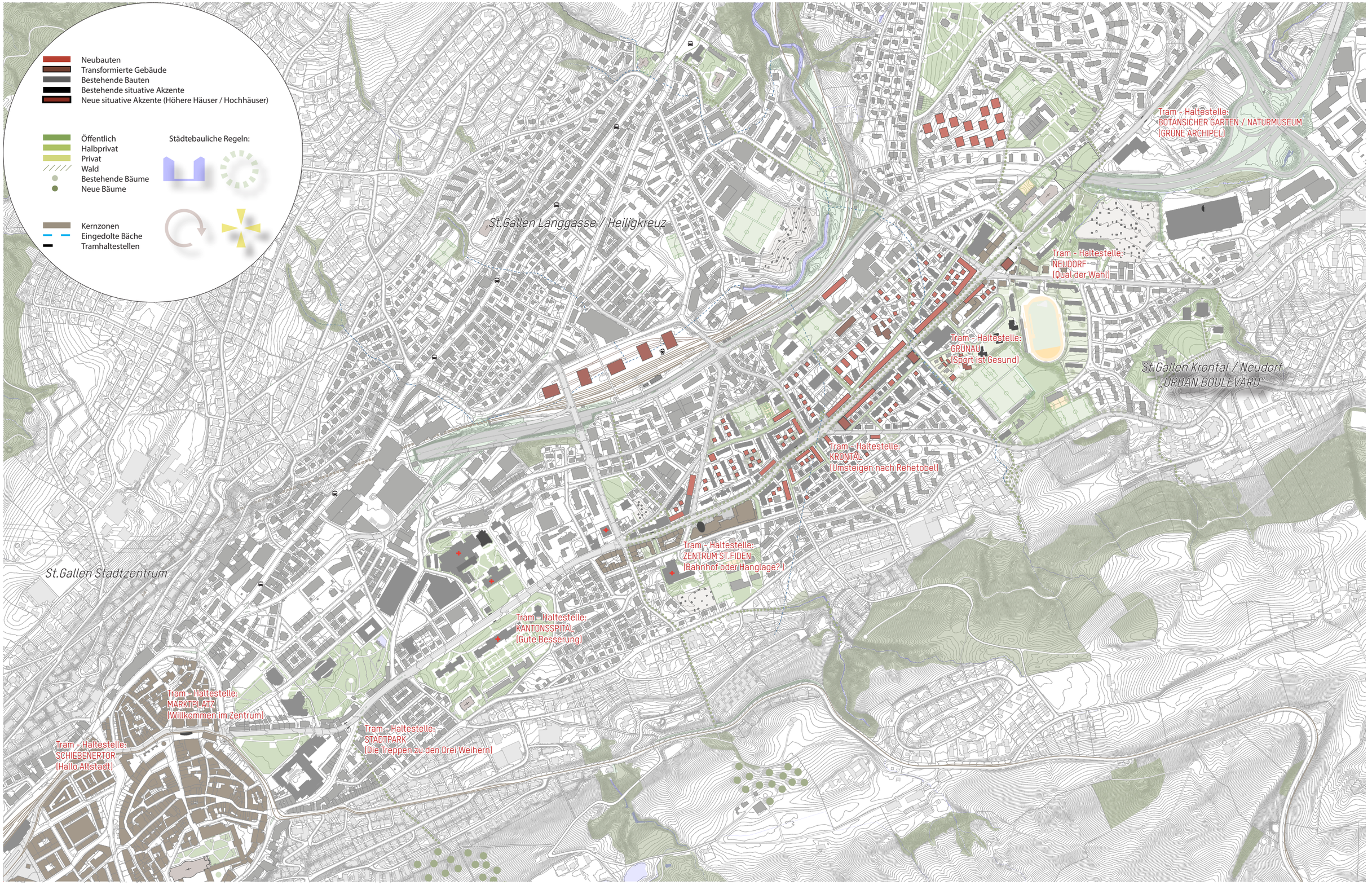
‚Programmierung'

Durch die Programmierung der Landschafts-/Raumkammern werden Personen angezogen. So wird der Grünzug West zu einer Spaziergangslandschaft mit kulturellen und sportlichen Aktivitäten. Es entsteht ein Naherholungsgebiet zum Dinge entdecken, zum verweilen, zum spazieren und um sportlichen Aktivitäten nachzugehen.

‚Situative und programmatische Akzente'

Die neue Tramlinie der ‚Bandstadt - Talbahn' bildet das Rückgrat des Grünzuges West. Bei den wichtigen Haltestellen gibt es situative und programmatische Akzentuierungen durch Höhere Häuser oder einem Hochhaus. Diese dienen der Orientierung und zeigen den Weg vom Grünzug zur nächsten Tramhaltestelle.





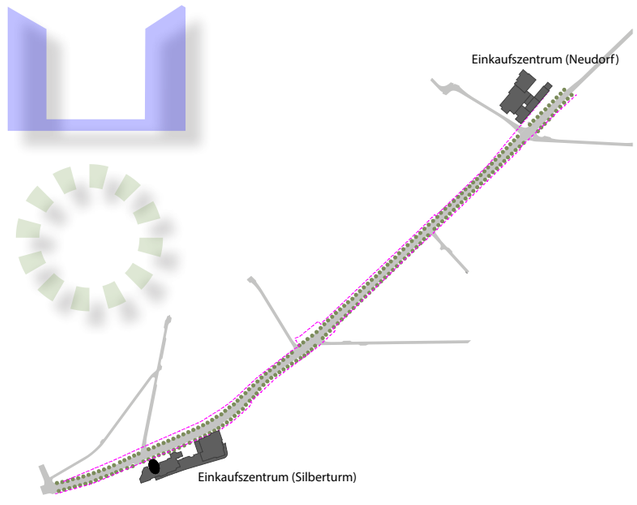
bürge wendel architekten gmbh
architektur I städtebau I gestaltung

Strassenraum 2017

Möglicher Strassenraum nach den städtebaulichen Impulsen

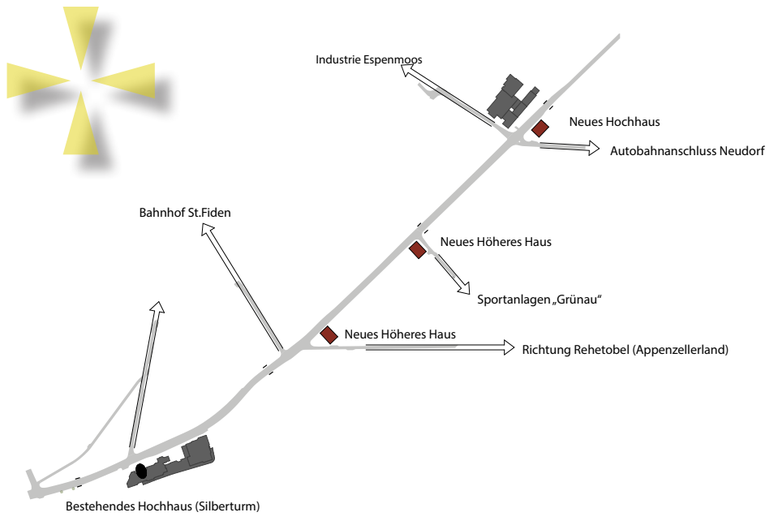
‚Baulinie und Baumallee'

Die Baulinie entlang der Rorschacherstrasse soll als Raumbegrenzung und der Betonung der Linearität der Strasse dienen. Die Strasse wird so als Korridor in der bestehenden Siedlungsstruktur erkennbar. Die Baumalle betont ebenfalls die Linearität der Strasse und soll als verbindendes Element der beiden bestehenden Einkaufszentren dienen. Sie charakterisiert zugleich den Strassenraum. Die neue Bepflanzung wertet den Ort auf und daraus steigert sich die Wohn- respektive Lebensqualität.



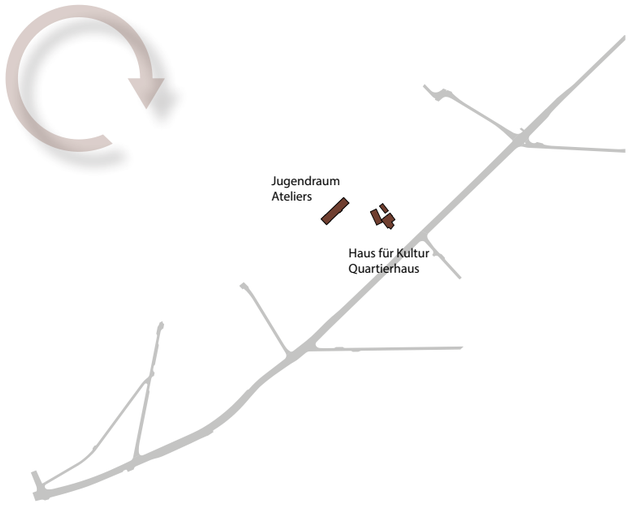
‚Situative und Programmatische Akzente'

Als Pendant zum Silberturm soll auf dem nicht mehr gebrauchten Buswendeplatz ebenfalls ein programmatischer Akzent mittels neuem Hochhaus geschaffen werden. Auch bei den Abzweigern in Richtung Grünau und Rehetobel soll mittels einem Höheren Haus ein situativer Akzent zur Abzeichnung der Mitte gesetzt werden.



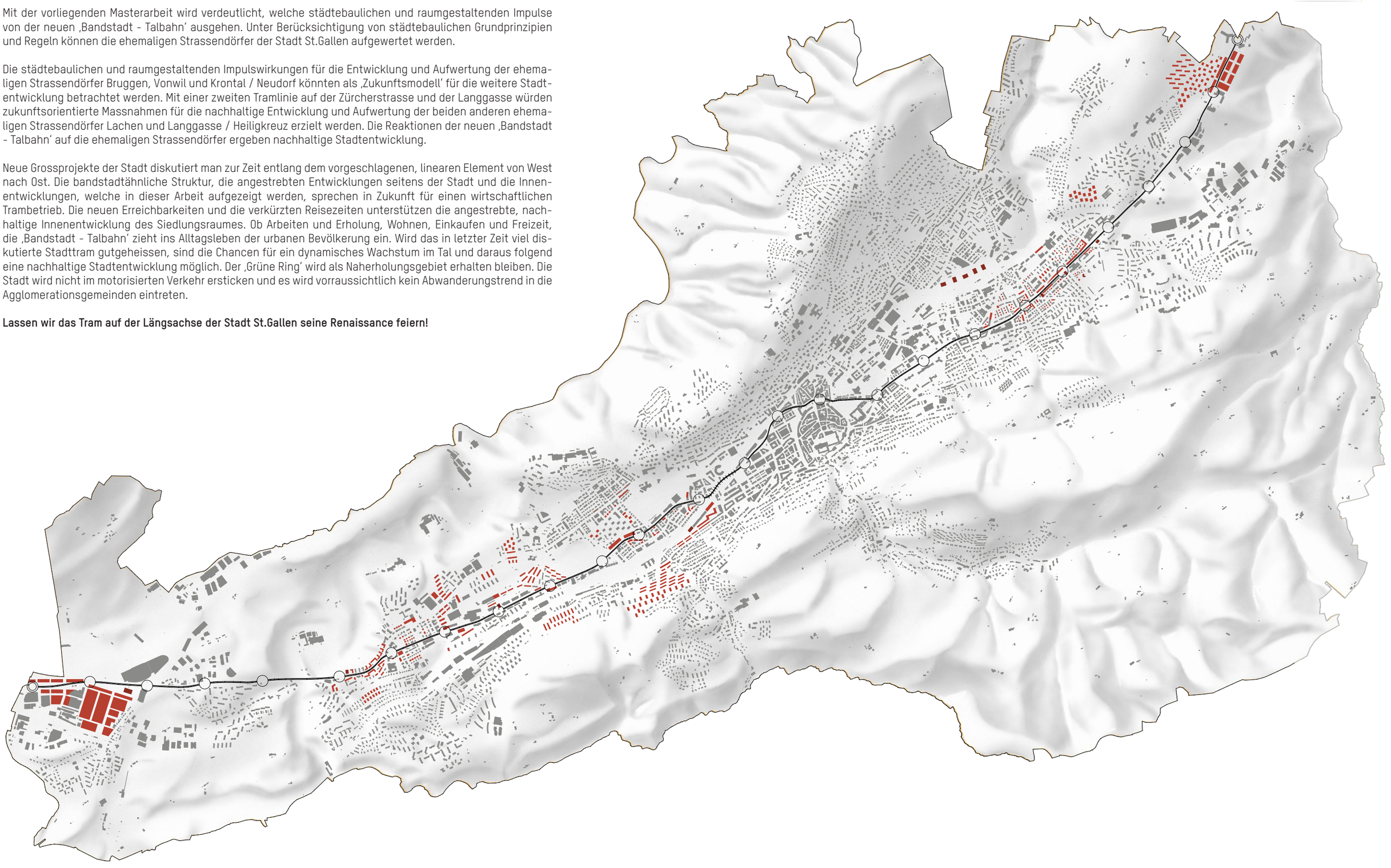
‚Transformation'

Die unternutzten oder standortfragwürdigen Industriebauten sollen transformiert werden und sozialen wie kulturellen Einrichtungen dienen.



Mit der vorliegenden Masterarbeit wird verdeutlicht, welche städtebaulichen und raumgestaltenden Impulse von der neuen ‚Bandstadt - Talbahn' ausgehen. Unter Berücksichtigung von städtebaulichen Grundprinzipien und Regeln können die ehemaligen Strassendörfer der Stadt St.Gallen aufgewertet werden.

Die städtebaulichen und raumgestaltenden Impulswirkungen für die Entwicklung und Aufwertung der ehemaligen Strassendörfer Bruggen, Vonwil und Krontal / Neudorf könnten als ‚Zukunftsmodell' für die weitere Stadtentwicklung betrachtet werden. Mit einer zweiten Tramlinie auf der Zürcherstrasse und der Langgasse würden zukunftsorientierte Massnahmen für die nachhaltige Entwicklung und Aufwertung der beiden anderen ehemaligen Strassendörfer Lachen und Langgasse / Heiligkreuz erzielt werden. Die Reaktionen der neuen ‚Bandstadt - Talbahn' auf die ehemaligen Strassendörfer ergeben nachhaltige Stadtentwicklung.

Neue Grossprojekte der Stadt diskutiert man zur Zeit entlang dem vorgeschlagenen, linearen Element von West nach Ost. Die bandstadtähnliche Struktur, die angestrebten Entwicklungen seitens der Stadt und die Innenentwicklungen, welche in dieser Arbeit aufgezeigt werden, sprechen in Zukunft für einen wirtschaftlichen Trambetrieb. Die neuen Erreichbarkeiten und die verkürzten Reisezeiten unterstützen die angestrebte, nachhaltige Innenentwicklung des Siedlungsraumes. Ob Arbeiten und Erholung, Wohnen, Einkaufen und Freizeit, die ‚Bandstadt - Talbahn' zieht ins Alltagsleben der urbanen Bevölkerung ein. Wird das in letzter Zeit viel diskutierte Stadttram gutgeheissen, sind die Chancen für ein dynamisches Wachstum im Tal und daraus folgend eine nachhaltige Stadtentwicklung möglich. Der ‚Grüne Ring' wird als Naherholungsgebiet erhalten bleiben. Die Stadt wird nicht im motorisierten Verkehr ersticken und es wird vorraussichtlich kein Abwanderungstrend in die Agglomerationsgemeinden eintreten.

Lassen wir das Tram auf der Längsachse der Stadt St.Gallen seine Renaissance feiern!