

Bahnhofplatz St.Gallen Aufwertung und Neugestaltung

Offener Projektwettbewerb, März 2009
Bericht des Preisgerichtes



Impressum

Publikation anlässlich der öffentlichen Ausstellung
des offenen Projektwettbewerbes

Herausgeberin und Verfasserin
Stadt St.Gallen, Tiefbauamt
www.tiefbauamt.stadt.sg.ch

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Verfahren	5
3	Aufgabenstellung	8
4	Vorprüfung	10
5	Zulassung	13
6	Beurteilung	14
7	Genehmigung	19
8	Rangierte Projekte	20
	Projekt 11 Akari	22
	Projekt 04 Hildegard	28
	Projekt 01 Cardo	34
	Projekt 14 Rhombus	38
	Projekt 13 LIBELLE	42
9	Nicht rangierte Projekte	48

1 Ausgangslage

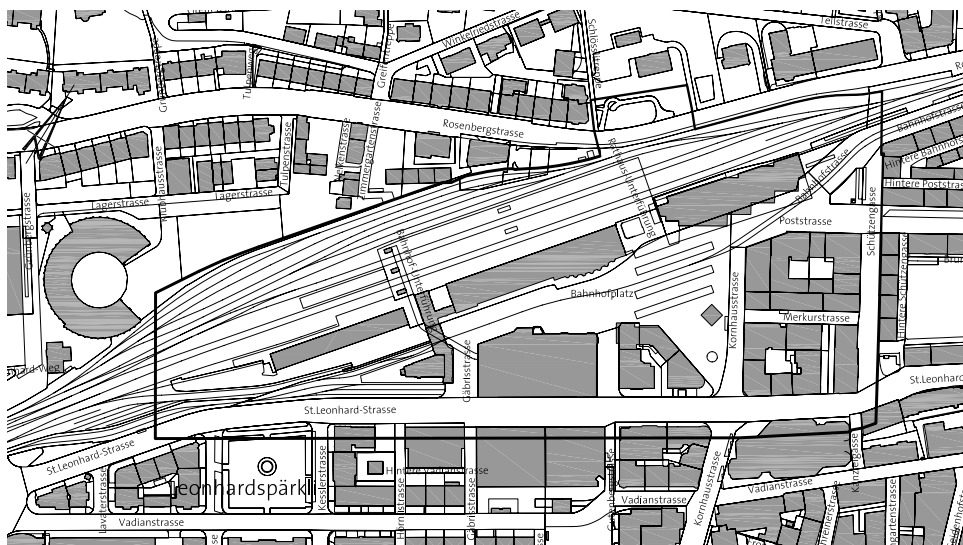
1.1 Aufgabenstellung

Der Bahnhofplatz mit seiner Umgebung ist für die Stadt St.Gallen in verschiedener Hinsicht von grosser Bedeutung:

- als städtebaulicher Kristallisationspunkt und Kern des Geschäftszentrums der westlichen Innenstadt mit hohen Aufenthaltsqualitäten,
- als Zeuge der wirtschaftlichen Blüte der Stickereizeit, im Kern entstanden in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts,
- als Visitenkarte der Stadt für Reisende mit den öffentlichen Verkehrsmitteln,
- als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs (LV).

Auf der Basis des neu ausgearbeiteten Betriebs- und Nutzungskonzepts soll der Bahnhofplatz funktional und stadträumlich neu gestaltet werden. Zur Umsetzung dieser für das Image der Stadt wichtigen Aufgabe wurde ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt.

1.2 Bearbeitungsgebiet



2 Verfahren

2.1 Veranstalterin und Verfahren

Die Stadt St.Gallen, vertreten durch die Direktion Bau und Planung, lud Ende 2009 zu einem offenen, anonymen und einstufigen Projektwettbewerb ein. Der Wettbewerb wurde in Anwendung von Art. 12 Abs. 1 lit. b und Abs. 3 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 (sGS 841.32) sowie Art. 24 und Art. 39 f. der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 21. April 1998 (sGS 841.11) durchgeführt. Die Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 1998) des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (abgekürzt SIA-Ordnung 142) galt subsidiär.

2.2 Verbindlichkeit und Rechtsschutz

Mit der Wettbewerbsteilnahme anerkannten die Teilnehmenden die Wettbewerbs- und Programmbestimmungen, die Fragenbeantwortung sowie den Entscheid des Preisgerichtes auch in Ermessensfragen.

2.3 Teilnahmeberechtigung

Die öffentliche Ausschreibung erfolgte im Amtsblatt des Kantons St.Gallen, im St.Galler Tagblatt, im tec21 sowie auf der Homepage der Stadt St.Gallen, <http://www.stadt.sg.ch> und des simap, <http://www.simap.ch>. Zur Teilnahme am Wettbewerb berechtigt waren Fachpersonen aus den Bereichen Architektur, Städtebau und Landschaftsarchitektur, deren Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT / WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen war, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt. Bei der Bildung von Teams war in jedem Fall ein Teamverantwortlicher oder eine -verantwortliche zu bezeichnen. Eine Fachperson aus dem Bereich Verkehrsplanung war zwingend beizuziehen.

2.4 Mitwirkung von Lares

Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist ein Pilot des nationalen Projektes «Lares – Frauen setzen Zeichen bei Bau und Planung». Bis Frühjahr 2009 finden in der Schweiz verschiedene innovative Aktivitäten statt, um Frauen bei Bau- und Planungsprozessen mehr Gewicht zu verleihen. Lares delegiert eine Expertin in die Wettbewerbsjury. Diese hat nebst ihrer Fachkompetenz die Aufgabe, beim gesamten Prozess Gender-Aspekte einzubringen. Mehr Informationen zu Lares: www.lares.ch.

2.5 Preisgericht

Das Preisgericht setzt sich wie folgt zusammen:

a) Sachpreisrichter und -richterinnen

- Elisabeth Beéry, Stadträtin, Direktion Bau und Planung, St.Gallen (Vorsitz)
- Fredy Brunner, Stadtrat, Direktion Technische Betriebe, St.Gallen
- Hansjörg Roth**, Dipl. Bauing. ETH / SIA, Stadttingenieur, St.Gallen
- Thomas Pfluger, Dipl. Arch. ETH / SIA, SBB Infrastruktur, Projektmanagement Zürich
- Ralf Eigenmann, Dr. oek. Unternehmensleiter VBSG, St.Gallen

b) Fachpreisrichter und -richterinnen

- Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt BSLA, Zürich*
- Prof. Ueli Zbinden, Dipl. Arch. ETH / BSA / SIA, Zürich*
- Felix Wettstein, Dipl. Arch. ETH / BSA / SIA, Lugano*
- Ursina Fausch, Dipl. Arch. ETH / SIA, Zürich*
- Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Dipl. Ing. ETH, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH, Zürich*
- Patricia Wenk, dipl. Raum- / Verkehrsplanerin FH FSU, Lares – Frauen setzen Zeichen bei Bau und Planung, Rapperswil*

c) Ersatzpreisrichter und -richterinnen

- Wiebke Rösler**, Dipl. Arch. ETH / SIA, Stadtbaumeisterin, St.Gallen*
- Edgar Heilig**, lic. phil. I, Stadtplanungsamt, St.Gallen

* Fachpreisrichter nach SIA

** gelten im Sinne des SIA als «von der Veranstalterin abhängig»

d) Experten (nicht stimmberechtigt)

- Helen Bisang, Dipl. Arch. ETH, Leiterin Stadtplanungsamt, St.Gallen
- Christian Hasler, Dipl. Bauing. ETH / SIA / SVI, Leiter Verkehr, Tiefbauamt, St.Gallen
- Niklaus Ledergerber, Denkmalpfleger, Stadtplanungsamt, St.Gallen
- Laurent Reusser, Dipl. Ing. ETH, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St.Gallen
- Michael Gähwiler, SBB Immobilien, RailCity St.Gallen
- Walter Bach, Dipl. Ing. HTL / SIA, Appenzeller Bahnen AG, Herisau

- Jürg Eschenmoser, Eidg. Dipl. öV-Manager, Regionalleiter Postauto Ostschweiz, St.Gallen
- Peter Schefer, Delegierter der angrenzenden Grundeigentümer, Brauerei Schützengarten AG, Sankt Jakob-Strasse 37, 9000 St.Gallen
- Elmar Jud, Dr. iur. Rechtsanwalt, Verwaltungspräsident CityParking St.Gallen AG, Ob. Graben 14, 9001 St.Gallen

Das Preisgericht trat am 09. Februar 2009 und am 11. März 2009 in St.Gallen, Hauptpostgebäude, zum Studium der eingereichten Unterlagen und zur Beratung zusammen. Bei den entscheidenden Phasen sowie bei den Abstimmungen war das Preisgericht gemäss Art. 10 der Ordnung für Architekturwettbewerbe, SIA-Ordnung 142 beschlussfähig.

2.6 Organisation, Begleitung

Die Organisation und Begleitung des Wettbewerbs oblag:

Strittmatter Partner AG, Beratende Raumplaner, Vadianstrasse 37, 9001 St.Gallen

- Hanspeter Woodtli, Dipl. Ing. FH / SIA, Raumplaner FSU
- Heinz Meier, dipl. Arch HTL, Raumplaner NDS HTL FSU

3 Aufgabenstellung

3.1 Städtebauliche Situation

Die heutige bauliche Situation am Bahnhofplatz ist dreissig Jahre alt. Durch den Abbruch des Rathauses wurde damals Platz für den heute überholten «Bushof» geschaffen, was zu neuen Raumbereichen und unklaren Übergängen zu den umliegenden Strassen und Quartieren führte. Das «Tonnendach» zwischen Rathaus und Bahnhof, eine Konstruktion mit Stahlträgern und einer Verdachung aus Glas, leistete ebenfalls keinen Beitrag zur Attraktivität der gesamten Anlage. Heute ist die räumliche und städtebauliche Situation nur schwer erfassbar. Die Verkehrsströme der öffentlichen Verkehrsmittel und auch die Fussgängerbeziehungen sind nicht auf die architektonisch räumliche Gestalt abgestimmt. Dem Raum mangelt es an Ambiente von Klarheit, Grosszügigkeit und Sicherheit.

Der Bahnhofplatz vermag längst nicht mehr alle an ihn gestellten funktionalen und städtebaulichen Anforderungen zu erfüllen. Mit dem Bau des geplanten Fachhochschulzentrums auf der Nordseite des Bahnhofs werden weitere Ansprüche entstehen. Die mit diesem Projekt vorgesehene Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Nordseite des Bahnhofs bedeutet auch eine wesentliche Entlastung für den Bahnhofplatz.

3.2 Erwartungen

Die Erwartungen an die Neugestaltung des Platzes sind in der Bevölkerung sehr hoch. Dabei stehen die Schaffung einer spezifischen Identität, eine gute Orientierbarkeit und Übersicht, bessere Aufenthaltsqualitäten und die Sicherheit im Vordergrund. Es sind dies Forderungen, die vor allem die räumliche Wahrnehmung und ihre Emotionalität betreffen. Die Dynamik der Bewegungsabläufe ist so gross, dass die Aufenthaltsqualitäten auf dem Platz ein besonderes Augenmerk verdienen.

Neben der organisatorischen Verbesserung der Verkehrsabläufe kommt den städtebaulichen Fragen und der Aussenraumgestaltung eine zentrale Aufgabe zu. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes bietet die einmalige Chance, die ungeklärten Platzsituationen und die verschiedenen Raumzonen im Wettbewerbsgebiet mit gestalterischen Mitteln der Raumbildung wie Überdachungen, Perrons, Belagsstrukturen, Möblierung, Blickführung, Bepflanzung, Licht, grafische Orientierungshilfen zu verbessern.

Die Platzform lässt den Ankommenden zu wenig Rückschlüsse auf die umliegenden Stadtquartiere zu, etwa auf die tangentielle Verbindung zur Altstadt. Auch wenn die Stadtgeometrie durch die Gestaltung des Bahnhofplatzes nicht auf den Kopf gestellt werden kann, so werden doch Verbesserungen in der Orientierbarkeit erwartet.

3.3 Ziele

Auf den Grundlagen eines modernen Betriebskonzepts bietet sich die Möglichkeit einer Erneuerung des Bahnhofplatzes, die auf ein umfassendes und ganzheitliches Konzept ausgerichtet ist, an. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

- Auf Neuankommende soll der Bahnhofplatz einen ersten positiven Eindruck der Stadt vermitteln und Sichtbezüge herstellen.
- Der Bahnhofplatz soll ein neues, zeitgemässes Erscheinungsbild unter Berücksichtigung der gewachsenen Substanz erhalten.
- Die Qualitäten der räumlichen Verhältnisse werden mit modernen gestalterischen Mitteln verstärkt.
- Die historischen Bauten sind als Anregung und nicht als Hindernis für die geplante Erneuerung zu verstehen.
- Die Verkehrsträger werden, wo möglich, entflochten und gegenseitige Störungen reduziert.
- Das öV-Konzept soll eine Vereinfachung der Anordnung der Bushalte und eine Beschleunigung der Zu- und Wegfahrten ermöglichen.
- Der Komfort für alle Umsteigenden muss wesentlich verbessert werden (Klima, Distanz, Umsteigezeit, Information usw.).
- Die Verbindung Bahnhof Nord - Bahnhof Süd wird neu definiert und verbessert.

4 Vorprüfung

4.1 Rechtsgrundlage

Die Vorprüfung umfasst gemäss Art. 15 der SIA-Ordnung 142 eine wertungsfreie technische Überprüfung auf die Erfüllung der Programmbedingungen und der gestellten Anforderungen. Als Grundlage der Vorprüfung dienen die Anforderungen des Wettbewerbsprogrammes vom 25. Juni 2008 in Ergänzung mit der Fragenbeantwortung vom 22. Oktober 2008.

Die Vorprüfung dient dem Beurteilungsgremium zur Bestimmung allfälliger Ausschlüsse von der Beurteilung und Einschränkungen bei der Preisverleihung.

4.2 Durchführung

Dem Fachbüro Strittmatter Partner AG oblag die Federführung der Vorprüfung. Vor dem ersten Jurytag wurde eine erste Vorprüfung durchgeführt. Vom Fachbüro wurde die Erfüllung der Programmbestimmungen (formelle Aspekte, generelle Einhaltung des Nutzungsprogramms beziehungsweise der übrigen messbaren Randbedingungen) und vom Tiefbauamt die Erfüllung der verkehrlichen Vorgaben (technische und funktionale Zusammenhänge und Verkehrsgeometrien) überprüft. Die Ergebnisse wurden im Bericht vom 03. Februar 2009 festgehalten und den Mitgliedern des Preisgerichtes zugestellt.

Die nach dem ersten Jurytag verbliebenen vier Projekte wurden einer detaillierten Vorprüfung unterzogen. Die Fachpreisrichter und -preisrichterinnen beschrieben die Projekte unter den Aspekten Städtebau, Architektur, Freiraumgestaltung und Umgang mit gewachsenen Strukturen. Das Tiefbauamt überprüfte die verkehrlichen Betriebsabläufe und die Lares-Vertreterin beurteilte die Gendergerechtigkeit. Das Ergebnis der Detailvorprüfung wurde am zweiten Jurytag mündlich vorgebracht.

4.3 Formelles

Innerhalb der gesetzten Frist sind die Arbeiten von 14 Büros beim Amtsnotariat abgegeben oder spätestens am 22. Dezember 2008 bei der Post aufgegeben worden.

Die entsprechenden Modelle wurden bis am 23. Januar 2009 beim Tiefbauamt der Stadt St.Gallen abgegeben. Ein Modell ist durch den Transport beschädigt worden. Das Amtsnotariat hat den Verfasser benachrichtigt, welcher das Modell reparieren liess. Bis zur Jurierung war es wieder hergestellt und beurteilbar.

Alle Projekte haben die formellen Anforderungen bezüglich der anonymen Abgabe erfüllt. Die Nummerierung der Projekte erfolgte durchgehend und zufällig von 01 - 14.

Die abgegebenen Projekte haben die im Programm verlangten Unterlagen und Aussagen (ausser die Projekte Nr. 2 CITY CUBE, Nr. 10 TOR ZUR STADT und Nr. 12 METRODOM) im Wesentlichen erfüllt.

Bei den drei genannten Projekten können einzig die Ideen beurteilt werden, nicht jedoch mit welchen Mitteln und Gestaltungsabsichten sie umgesetzt werden sollen. Die Verfasser bleiben auf wichtige Fragestellungen der Veranstalterin eine Antwort schuldig.

4.4 Nutzungsprogramm

Die Projekte weisen bei den Kommerzflächen, den Diensträumen, den Überdachungen der Buswarteräume, der Bahninfrastruktur und Promotionsflächen unterschiedliche Abweichungen vom Nutzungsprogramm auf.

4.5 Betriebs- und Verkehrskonzept

Bei allen Projekten, die von der vorgegebenen Grunddisposition des öffentlichen Verkehrs abgewichen sind, fehlt der verlangte Nachweis der Machbarkeit. Bei einzelnen Projekten sind die Zufahrten der Busse zu Halteanlagen oder das Wenden auf dem Bahnhofplatz nicht vollumfänglich möglich. Bei den Veloabstellplätzen wird teils örtlich und mengenmässig von den Vorgaben abgewichen.

Mit Ausnahme des Projektes Tambouri behandeln alle Verfasserinnen die Personenunterführung West bezüglich dem durchgehenden Veloverkehr (Fachhochschule, Velostation, Nord-Südverbindung) nur ungenügend. Die vorgeschlagenen Rampen weisen mit Ausnahme der Projekte Hildegard, Der Himmel über St.Gallen, Tambouri, andaonda und Rhombus zu grosse Gefälle auf (> 6 %) und sind nur eingeschränkt oder nicht befahrbar. Der Konflikt zwischen Velofahrenden mit Fussgängerinnen und Fussgängern bei der Rampe der Perronkante Gleis 2+3, den Liften und den Treppenaufgängen wird nur im Projekt Tambouri gelöst. Bei den übrigen Projekten ist die Unterführung mit dem Velo nur schiebend passierbar.

4.6 Gender-Aspekte

Für die Beurteilung der Gender-Aspekte stehen folgende Fragen im Vordergrund: «Wer sind die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raumes Bahnhofplatz?» und «Welche individuellen Bedürfnisse haben sie?» Diese Bedürfnisse sind nicht nur von Geschlecht und Alter abhängig, sondern auch Absicht der Benutzenden. Ausgehend von den

Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofplatzes ergeben sich Anforderungen an die Gestaltung des Platzes und damit an die Kriterien für die Beurteilung der «Gendergerechtigkeit». In Bezug auf den Bahnhofplatz St.Gallen stellte LARES folgende vier Bedürfnisse ins Zentrum der Betrachtung: «Mobilität», «Orientierung», «Sicherheit» und «Aufenthalt».

Die Anforderungen an behindertengerechte Zugänge zu Bahn und Bus sind in den wenigsten Fällen umfassend erfüllt. Im Rahmen einer Weiterbearbeitung können diese Anforderungen jedoch bei den meisten Projekten berücksichtigt und erfüllt werden. Dasselbe gilt für den nicht immer ausreichenden Wetter- und Windschutz sowie die Beleuchtung des öffentlichen Raumes.

4.7 Wirtschaftlichkeit

In der Ausschreibung wurde die Prüfung durch einen Kostenplaner vorgesehen. Wie die eingereichten Projekte zeigen, ist wegen der unterschiedlichen Bearbeitungstiefe und den Abweichungen zum Nutzungsprogramm eine objektive und aussagekräftige Kostenermittlung zurzeit nicht möglich und sinnvoll. Die Wirtschaftlichkeit wurde bei der Beurteilung der Projekte durch das Preisgericht aufgrund der Aufwandschätzung berücksichtigt.

5 Zulassung

Es gelten folgende Zulassungen zur Beurteilung und Einschränkungen bei der Preisverleihung:

Zu Beginn der Jurierung hielten die Mitglieder des Preisgerichts fest, dass sie unbefangen an die Jurierung der Projekte herangetreten sind. Das Preisgericht hat die Abweichungen projektweise betrachtet, gegenseitig verglichen und eingehend diskutiert. Die festgestellten Abweichungen sind für die qualitative Weiterentwicklung der Projekte keine Hindernisse. Die Projekte lassen sich mit Ausnahme der drei unter 4.3 genannten Eingaben beurteilen und vergleichen. Bei der abschliessenden Abwägung und Gewichtung der Projekte ist das Preisgericht zur Überzeugung gelangt, dass auch diese Projekte toleriert werden können, zumal darin keine Einhandlung von Vorteilen oder unlautere Absichten zu erkennen sind.

Das Beurteilungsgremium nimmt vom Ergebnis der Vorprüfung Kenntnis und entlastet damit die Vorprüfungsinstanz. In der Beurteilung sind die festgestellten Verstösse als Mängel zu berücksichtigen. Das Preisgericht entscheidet einstimmig, sämtliche Projekte zur Beurteilung zuzulassen. Über die Entschädigung wird im Rahmen der Beurteilung entschieden.

6 Beurteilung

6.1 Beurteilungskriterien

Die Projekte werden vom Preisgericht namentlich hinsichtlich der nachstehenden, im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Kriterien beurteilt (ohne Gewichtung). Sie wurden nur im Verbund angewendet.

- Architektonischer Gesamteindruck, Konzeptidee, städtebauliche Einbindung;
- Qualität der Freiraumgestaltung, der Warte- und Aufenthaltsbereiche, der Empfangssituation und der Sichtbezüge (Übersicht und Orientierung);
- Verbindungen in die verschiedenen Stadtteile;
- Umgang mit den gewachsenen Gebäude- und Platzstrukturen und Einbezug der schutzwürdigen Bauten;
- Optimale verkehrliche Betriebsabläufe für öffentlichen Verkehr (öV), Langsamverkehr (LV) und motorisierten Individualverkehr (MIV), Abstimmung auf die Platznutzungen und Einbindung ins übrige Stadtgefüge;
- Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden;
- Gender-Aspekte / Gleichstellungsaspekte, behindertengerechtes Bauen;
- Wirtschaftlichkeit für Bau und Unterhalt.

6.2 Erster Rundgang

Die Fachexperten erläuterten in einem Orientierungsrundgang die einzelnen Projekte. Nach einer intensiven fachlichen Auseinandersetzung wurden in der ersten Ausscheidungsrunde vier Projekte ausgeschieden. Die Gründe lagen in einem zu wenig überzeugenden Lösungsansatz hinsichtlich des Umgangs mit der städtebaulichen Situation, der grundsätzlichen Verkehrsorganisation, der ungenügenden Bearbeitungstiefe oder im Fehlen einer klaren Projektidee zur Erreichung eines qualitativ hochstehenden Resultats im Sinne der Aufgabenstellung. Folgende Projekte sind im ersten Rundgang ausgeschieden:

- Nr. 02 CITY CUBE
- Nr. 03 Pausenstickerei
- Nr. 10 TOR ZUR STADT
- Nr. 12 METRODOM

6.3 Zweiter Rundgang

Die verbleibenden zehn Projekte wurden durch das Preisgericht einzeln und detailliert betrachtet, diskutiert und erneut gegeneinander abgewogen. Im zweiten Rundgang wurden nach Abwägung der Beurteilungskriterien weitere sieben Projekte ausgeschieden. Diese vormochten in Bezug auf die städtebauliche Haltung, die präsentierte Projektidee, den architektonischen Gesamtausdruck, die Aussenraumgestaltung und die Funktionalität im Quervergleich nicht im erwarteten Masse zu genügen. Die Projekte weisen in verschiedenen Aspekten gute Lösungsansätze auf, erfüllen aber in der gesamtheitlichen Betrachtung die gestellten Anforderungen nicht. Folgende Projekte sind im zweiten Rundgang ausgeschieden:

- Nr. 05 Sasa
- Nr. 06 broderie
- Nr. 07 Der Himmel über St.Gallen
- Nr. 08 TAMBOURI
- Nr. 09 andaonda
- Nr. 13 LIBELLE
- Nr. 14 Rhombus

6.4 Kontrollrundgang

Nach den beiden Ausscheidungsrundgängen wurden alle 14 Projekte einem Kontrollrundgang unterzogen. Dabei wurden alle Projekte nochmals nach den Kriterien geprüft und die bisherigen Ausscheidungen im Quervergleich überprüft. Das Preisgericht kam nach intensiver Diskussion zum Ergebnis, die Projekte Nr. 13 LIBELLE und Nr. 14 Rhombus wieder in den Stand der verbleibenden Projekte zu heben.

6.5 Detaillierte Überprüfung

Nach dem ersten Jurytag wurden die fünf verbleibenden Projekte detailliert überprüft. Dabei wurden sie insbesondere nach folgenden Themen untersucht:

- Städtebau / Architektur
- Freiraumgestaltung
- Umgang mit gewachsenen Strukturen
- Verkehrliche Betriebsabläufe

- Nutzungsmöglichkeiten durch die SBB als Hauptgrundeigentümer
- Gendergerechtigkeit

Die einzelnen Ergebnisse sind in die Projektbeschriebe eingeflossen. Im Bezug auf die Gendergerechtigkeit bestehen genaue Prüfungsergebnisse über zahlreiche Detailpunkte. Für das Siegerprojekt stehen diese für die Weiterbearbeitung zur Verfügung.

6.6 Rangierung und Preiszuteilung

Am zweiten Jurytag wurden die verbleibenden Projekte aufgrund der detaillierten Überprüfung eingehend diskutiert und nach Abwägung aller Kriterien rangiert. Die Rangfolge wurde wie folgt festgelegt:

1. Rang: Nr. 11 Akari
2. Rang: Nr. 04 Hildegard
3. Rang: Nr. 01 Cardo
4. Rang: Nr. 14 Rhombus
5. Rang: Nr. 13 LIBELLE

Im Anschluss an die Rangierung wurden die Preise zugeteilt. Für Preise und Ankäufe standen dem Preisgericht CHF 150'000 inkl. Mehrwertsteuer zur Verfügung. Das Preisgericht sieht von einem Ankauf ab.

Die Preise wurden wie folgt verteilt:

1. Rang 1. Preis CHF 50'000.–
2. Rang 2. Preis CHF 35'000.–
3. Rang 3. Preis CHF 30'000.–
4. Rang 4. Preis CHF 20'000.–
5. Rang 5. Preis CHF 15'000.–

6.7 Empfehlung des Preisgerichtes

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin einstimmig, die Verfasser des erst-rangierten Projektes 11 Akari mit der Weiterbearbeitung und Ausführung des Vorschlages im Sinne des Wettbewerbsprogramms zu beauftragen. Ergänzend zu den Hinweisen im Projektbeschrieb sind folgende Punkte bei der weiteren Projektbearbeitung zu beachten:

- Das Projekt muss optimal in den Kontext der beiden angrenzenden Hauptgebäude (Bahnhof und Rathaus) eingefügt werden.
- An die Architektur werden in diesem städtebaulich heiklen Kontext höchste Anforderungen gestellt. Insbesondere sind folgende Punkte näher zu prüfen:
 - der Umgang mit dem textilen Muster der zentralen Ankunftshalle,
 - die konstruktive Ausbildung des Neubaus,
 - die Wirkung der «Laterne» nach Berücksichtigung der konstruktiven Konsequenzen,
 - die architektonische Gestaltung der seitlichen Anschlüsse an die bestehenden Gebäude (Bahnhof, Bahnhofhalle und Rathaus)
 - der optisch grosse Frei- bzw. Luftraum zu den angrenzenden Hauptbauten,
- Der Umgang mit dem bestehenden Bahnhofgebäude muss mit der SBB abgestimmt werden.
- Die Länge der überdachten Flächen bei den Bushaltestellen ist zu überprüfen. Dabei ist besonders die Ausbildung vor dem Haupteingang beim Hotel Metropol und entlang der Liegenschaft UBS im Bezug auf die reibungslose Zirkulation zu prüfen.

6.8 Würdigung

Das Preisgericht ist überzeugt, dass sich der Wettbewerb und der beachtliche Aufwand der Teilnehmenden gelohnt hat. Es ist sich bewusst, dass die Aufgabenstellung mit samt den gegebenen Randbedingungen eine äusserst anspruchsvolle und komplexe Aufgabe war. Insbesondere war es sehr schwierig, allen geforderten Aspekten Rechnung zu tragen.

Es sind aber kaum grosse Überdachungen vorgeschlagen worden. Es hat sich bei der Beurteilung gezeigt, dass die städtebaulichen Rahmenbedingungen keinen Spielraum für eine überzeugende Lösung mit einer grossen Überdachung offen liessen.

Aus Bahnsicht wurden bei keinem Projekt die Bedürfnisse im Bereich des Bahnzuges zufriedenstellend gelöst, (Rampensteigungen, Rampenstandorte, Anordnung der Perronmöblierungselemente, Trennung Fahrrad / Fussgänger usw.). Im Zuge einer Projektüberarbeitung des Siegerprojektes werden diese Aspekte neu zu berücksichtigen sein, was zu entsprechenden Projektveränderungen führen wird. Gleichzeitig behalten sich die SBB vor, Projektteile, soweit sie nicht eindeutig Teil der städtischen Bahnhofplatzgestaltung sind und allenfalls durch die SBB zu finanzieren sind, nicht oder nicht sofort auszuführen.

Einige der vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten überzeugen im Rahmen der örtlichen Verhältnisse und Möglichkeiten. Sämtlichen Teams gebührt deshalb für die Einreichung ihrer interessanten Beiträge ein grosser Dank. Sie haben dazu beigetragen, eine intensive Diskussion und Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung zu ermöglichen.

7 Genehmigung

Das Preisgericht hat in seiner Zusammensetzung am 11. März 2009 den vorliegenden Bericht genehmigt.

Elisabeth Beéry

Fredy Brunner

Hansjörg Roth

Thomas Pfluger

Ralf Eigenmann

Lukas Schweingruber

Ueli Zbinden

Felix Wettstein

Ursina Fausch

Ulrich Weidmann

Patricia Wenk

Wiebke Rösler

Edgar Heilig

E. Beéry

 Fredy Brunner

 Hansjörg Roth

 Thomas Pfluger

 Ralf Eigenmann

 Lukas Schweingruber

 Ueli Zbinden

 Felix Wettstein

 Ursina Fausch

 Ulrich Weidmann

 Patricia Wenk

 Wiebke Rösler

 E. Heilig

8 Rangierte Projekte

Nach erfolgter Beurteilung, Rangierung und Preiszuteilung wurden die Verfassercouverts geöffnet und die entsprechenden Projektverfasserinnen und -verfasser ermittelt.
Prämierte Projekte:

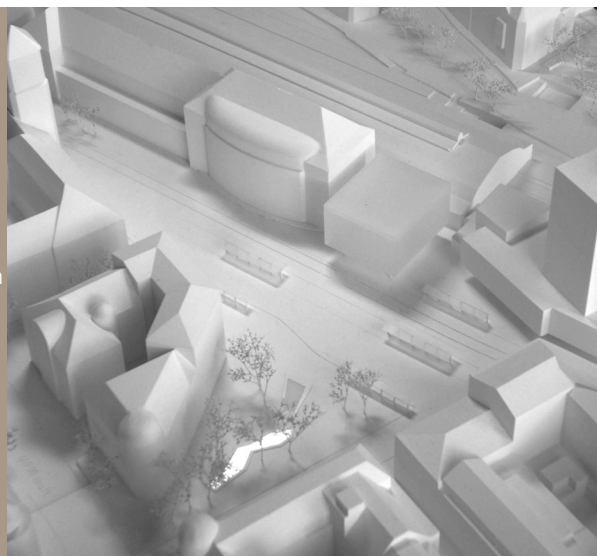
Projekt Nr. 11	Akari
Verfasser	Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
Bürogemeinschaft	giuliani.hönger, Zürich
Projektleitung	Patrick Altermatt
Mitarbeitende	G. Hager, P. Posset, M. Schenk, K. Kruk, L. Saal, L. Giuliani, Ch. Hönger, L. Truninger, Ch. Senn
Verkehrsplanung	Stadtraumverkehr, Birchler + Wicki, Zürich
Projekt Nr. 04	Hildegard
Verfasser	Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich
Projektleitung	Andreas GeserPro
Mitarbeitende	S. Spieler, A.Goal
Verkehrsplanung	IBV W. Hüsler AG, Zürich,
Architektur	Kaspar und Egli Architekten AG, Zürich
Bauingenieur	Heyer Kaufmann Partner, Zürich
Lichtplanung	fokusform GmbH, Zürich
Projekt Nr. 01	Cardo
Verfasser	Dürig AG, Zürich
Mitarbeitende	J. Domagalski, J.-P. Dürig, J. Pereira Santos
Projekt Nr. 14	Rhombus
Verfasser	Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau
Bürogemeinschaft	Boltshauser Architekten AG, Zürich
Projektleitung	Rita Mettler
Mitarbeitende	M. Langner, N. Ptak, J. Winkelmann, K. Terpiska, M. Garcia, K. Beschorner, R. Boltshauser, I. Furtaler, M. Spanou
Lichtplanung	Conceptlicht at, Mils / Innsbruck

Projekt Nr. 13	LIBELLE
Verfasser	ARGE Projektgruppe Schönes St.Gallen, St.Gallen
Bürogemeinschaft	Architektur Clerici + Müller, St.Gallen
Projektleitung	Regula Geisser, Jeannette Geissmann
Mitarbeitende	G. Geisser
Verkehrsplanung	Nagel + Steiner Ingenieurbüro, St.Gallen
Lichtplanung	CH Keller Design AG, St.Gallen

Akari

1. Rang

Verfasser	Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
Bürogemeinschaft	giuliani.hönger, Zürich
Projektleitung	Patrick Altermatt
Mitarbeitende	G. Hager, P. Posset, M. Schenk, K. Kruk, L. Saal, L. Giuliani, Ch. Hönger, L. Truninger, Ch. Senn
Verkehrsplanung	birchler und wicki, Zürich



Städtebau und Architektur

Das Projekt basiert auf einer starken baulichen Verdichtung zwischen Rathaus und Bahnhofgebäude durch einen gläsernen Kubus und einer grosszügigen Platzgestaltung mit einem flachen Wasserbecken und einer lockeren Bepflanzung. Es gelingt gleichzeitig, dem Bahnhofplatz ein neues Gesicht zu geben.

Der Hauptzugang zu den Zügen wird mit einem als Glaskörper ausgebildeten Kubus akzentuiert. In seinen Abmessungen spielt der lichte Körper mit den Proportionen der beiden prominenten und doch sehr unterschiedlichen Nachbarbauten, dem Rathaus und dem Bahnhofgebäude, und vermittelt zwischen ihnen. Eine direkte bauliche Verbindung wird bewusst vermieden. Als grosse Hülle, erfüllt von Licht, lässt er ein ambivalentes Bild zwischen Mächtigkeit und Leichtigkeit, zwischen Tag und Nacht, entstehen.

Unter dieser grossen Laterne werden der Treffpunkt, die Informationstafel und die Ticketautomaten angeordnet. Hier führt die grosszügige Treppe in die Unterführung. Die Rampe jedoch befindet sich parallel zum Gleis auf dem Perron 1. Diese Lage verengt den Personenstrom an einer stark frequentierten Stelle und ist entsprechend in Frage zu stellen.

Die Bespielung der Gläser mit Stickereimotiven ist eine etwas zu direkte Anspielung und erscheint stark von Modeströmungen abhängig. Noch nicht schlüssig beantwortet ist die Frage der architektonischen Qualität einer Laterne bei Tag.

Diese starke Zeichensetzung verlangt nach einer zurückhaltenden Gestaltung des Bahnhofplatzes. Die Busunterstände verstehen sich so als leichte Platzmöbel und lassen der Laterne und der gewölbten Fassade des Bahnhofgebäudes den Raum, den sie

brauchen.

Der Bahnhofplatz versteht sich als offener Raum, dessen Ränder und Übergänge von locker gesetzten Bäumen (Gledischien) akzentuiert und begleitet werden. Das Projekt behandelt die Verkehrsbebereiche mit der grösstmöglichen Zurückhaltung, so dass Übersicht und Sicherheit gewährleistet bleiben. Der Belag ist in einem durchgehenden hellen Asphalt gehalten.

Mit der Gestaltung des «Kornhausplatzes» wird versucht, inmitten des hektischen Treibens einen Ort zum Verweilen zu schaffen und so den Bahnhofplatz zu mehr als nur zum Umsteigeort zu machen. Im Bahnhofpärkli entsteht unter Linden und Kirschen eine eigene, in sich gekehrte Stimmungswelt.

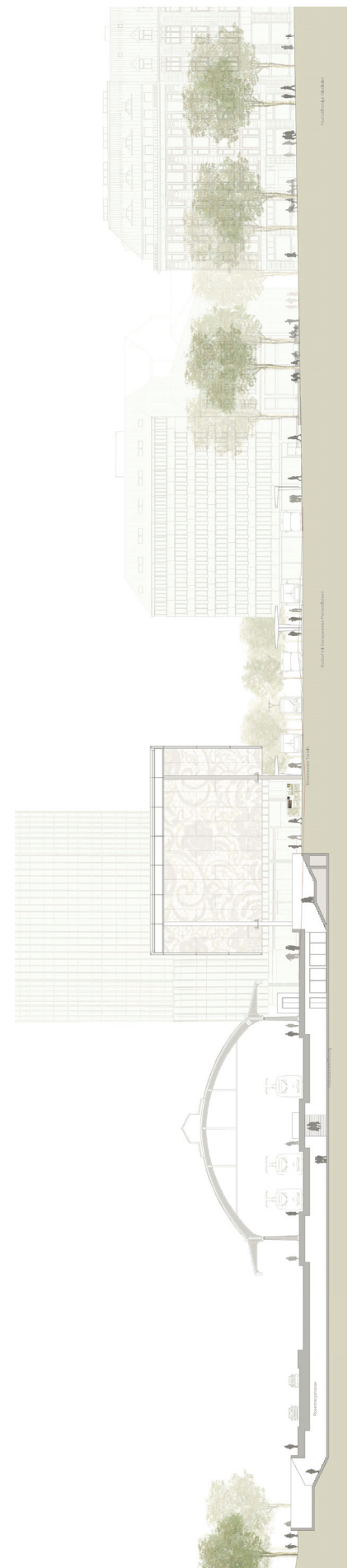
Das Beleuchtungskonzept liest sich als Zusammenfassung der wichtigsten Anliegen der Verfasser. Da die Laterne als leuchtendes Wahrzeichen zu verstehen ist, werden die übrigen Elemente wie Unterstände, Fassaden und Wasserbecken in zurückhaltender Art und Weise behandelt.

Durch den Personenunterstand vor dem Haus Kornhausstrasse 7 wird die Fassade beeinträchtigt. Diese zeichnet sich durch einen homogenen Aufbau mit klar ausgezeichneter Sockelzone aus. Der Personenunterstand verunmöglicht das gesamthafte Erfassen dieser Fassade.

Insgesamt vermag der als geschlossen wirkende, zwischen den bestehenden Bauten eingeschobene Kubus zusammen mit den zusammengefassten Funktionen und der klaren Fussgängerinnen- und Fussgängerführung die städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte im hohen Masse zu erfüllen. Die vorgeschlagene Neugestaltung des «Kornhausplatzes» überzeugt und trägt den Zielsetzungen des Wettbewerbs Rechnung.



Situation



Querschnitt

Verkehr

Das Projekt weist eine kompakte Anordnung der Haltekanten auf, die betrieblich gegenüber den Vorgaben des Wettbewerbs fast gleichwertig ist. Ein Nachteil gegenüber den Vorgaben ist, dass bei der Walhalla mehr Busse eine S-Kurve fahren müssen und damit die anderen Buslinien bei der Zu- / Wegfahrt behindern.

Die Haltestellenüberdachung ist im Perronbereich zu niedrig (Konfliktpunkt Doppelstockbus – Überdachung bei ungenauem Anfahren).

Die Fussgängerführung ist zweckmässig und klar organisiert. Die vorgeschlagene Lenkung der Fussgänger in der Verlängerung der Unterführung wird die Orientierung erleichtern. Von dieser erkennbaren Hauptachse aus erreicht man direkt die Buskanten. Deshalb dürfte die Fahrgastinformation zur Lenkung relativ einfach möglich sein. Der Aussensitzbereich westlich des Metropolis ist allenfalls wegen der Fussgängerströme anzupassen. Die Nutzungsbereiche sind stärker zu differenzieren.

Mit der Konzentration der Fussgänger auf einer Achse à Niveau wird die Querung den Busverkehr erheblich beeinträchtigen. Besonders nach Ankunft stark belasteter Züge ist erfahrungsgemäss damit zu rechnen, dass während etwa einer Minute oder mehr keine Busfahrten erfolgen können.

Da die schlecht auffindbare Rampe in der Personenunterführung Ost verlegt wird, kann der ursprüngliche Seitenzugang ins Bahnhofgebäude wieder hergestellt und gleichzeitig eine Anbindung der Schalterhalle mit ihren Dienstleistungen erreicht werden. Die Vorgaben der kommerziellen Nutzung werden zufriedenstellend erfüllt.

Der Detailgestaltung an der Ecke Gutenbergstrasse – Bahnhofplatz (Zugangssituation zum Hotel

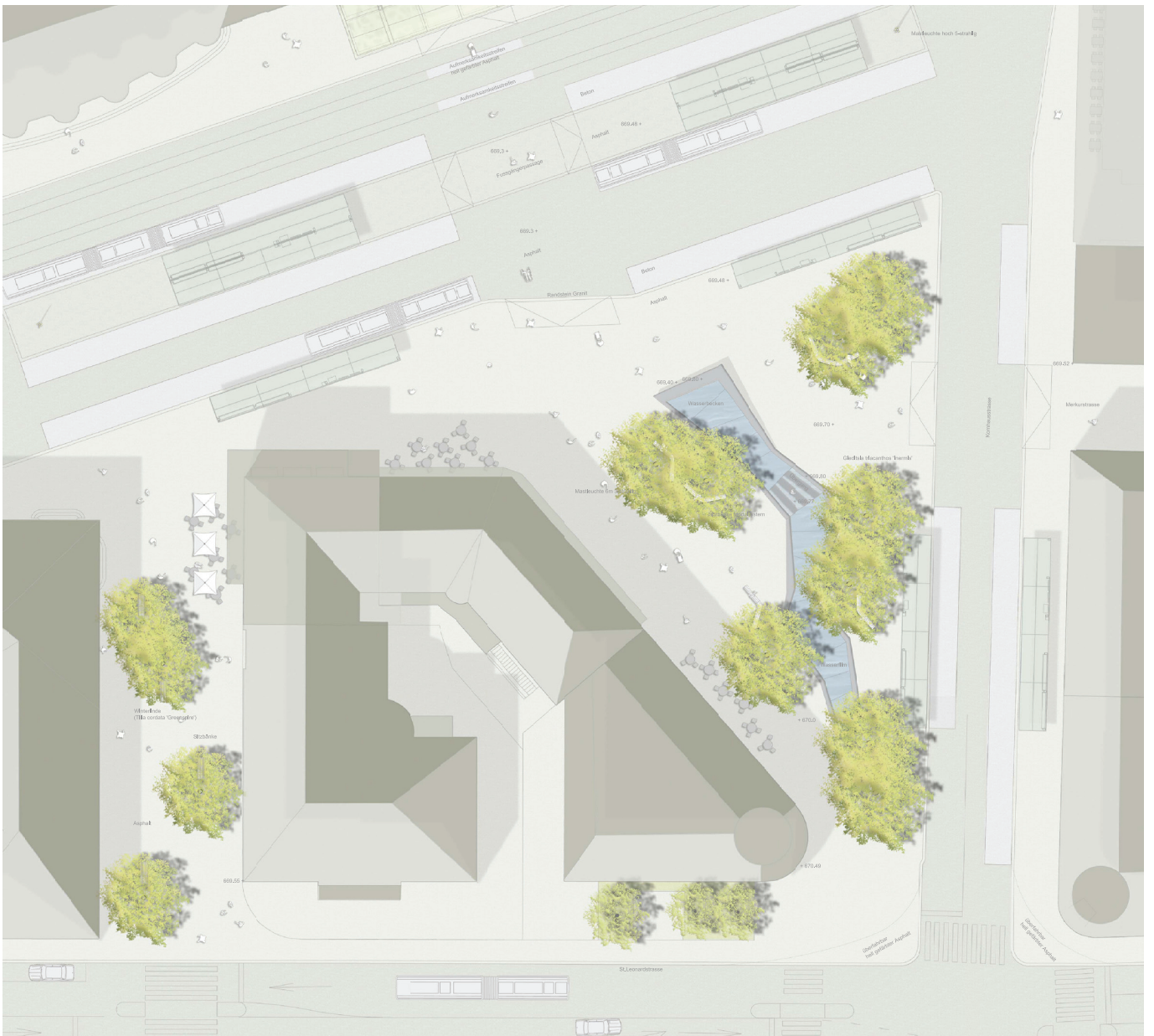
«Metropol») ist erhöhte Beachtung zu schenken. Der vorliegende Lösungsvorschlag könnte sich als Engpass für die Fahrgäste und für die Restaurantgäste (Aussenrestaurant) erweisen.

Die Personenunterführung Ost ist auf der Nordseite gut ausgebildet, während die PU West im Sinne der allgemeinen Bemerkungen überarbeitet werden muss.

Die Aufteilung und Zuordnung der Veloabstellplätze ist noch nicht befriedigend gelöst. Bei den Parkplätzen für die Autos sieht das Projekt eine Aufsplitzung auf der Ost- und Westseite vor. Die Anordnung auf der Ostseite widerspricht den Vorgaben. Deshalb ist die Anordnung der Parkplätze und Veloabstellplätze insgesamt noch optimierungsfähig. Die Vorgaben der Taxistandplätze sind eingehalten.

Genderaspekte

Die Nutzung des Bahnhofplatzes als Drehscheibe für Verkehr und Mobilität wird erleichtert. Der von überall her gut sichtbare Kubus zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus ermöglicht eine einfache Orientierung. Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden eindeutig zur zentralen neuen Ankunftshalle gelenkt, unterstützt auch durch Anlage und Führung des Wasserbeckens auf dem Bahnhofplatz. Die Verbreiterung der Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger entlang des Bahnhofgebäudes wird begrüsst. Aus Gründen mangelnder Kapazität und fehlender Wahlfreiheit sind für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen (Gehbehinderte, Rollstühle, Kinderwagen, Gepäcktragende) die Aufgänge von den Unterführungen mit Rolltreppen und Liften zu versehen. Die Bushaltestellen sind durch ihre kompakte Anordnung leicht auffindbar. Die Querungsstelle zwischen Halle und «Kornhausplatz»



Ausschnitt Situation

ist von Einbauten und Busunterständen zugunsten einer freien Sicht freigehalten. Die dargestellte Mischfläche lässt jedoch Konflikte zwischen Bus und Fussgängerinnen und Fussgängern erwarten; die Belagswechsel zwischen den Schienen vor der Bahnhofshalle sind wenig verständlich.

Die Querungsstelle für Fussgängerinnen und Fussgänger ist eindeutig angeordnet, das Sicherheitsproblem zwischen öV und Langsamverkehr jedoch noch nicht optimal gelöst (Mischfläche). Die Behebung der Konfliktsituation zwischen Velofahrenden sowie Fussgängerinnen und Fussgängern in der Personenunterführung West wurde nicht konkretisiert. Die Gestaltung der Busunterstände mit Dächern und Rückwänden sowie der unterseitigen Dachbeleuchtung erfüllt grundsätzlich das Bedürfnis nach einem Wetter- / Wind- / Sonnenschutz; die Dächer sind aber etwas zu kurz geraten. Die vorgeschlagene Beleuchtung (Dachunterseiten, Fassaden, Ankunftshalle als Lichtkörper, Leuchtbänder am Wasserbecken sowie Leuchtmasten) erhellen den öffentlichen Raum und fördern das Sicherheitsgefühl. Lediglich die Anordnung der Masten in den Baumkronen ist wegen des Schattenwurfs zu überdenken.

Die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz, insbesondere für ältere Personen und Eltern mit Kindern, wird abschliessend sehr positiv bewertet. Bänke und Bäume laden zum Verweilen und Ausruhen ein, das Wasserbecken zum Spielen.



Visualisierung von Südosten

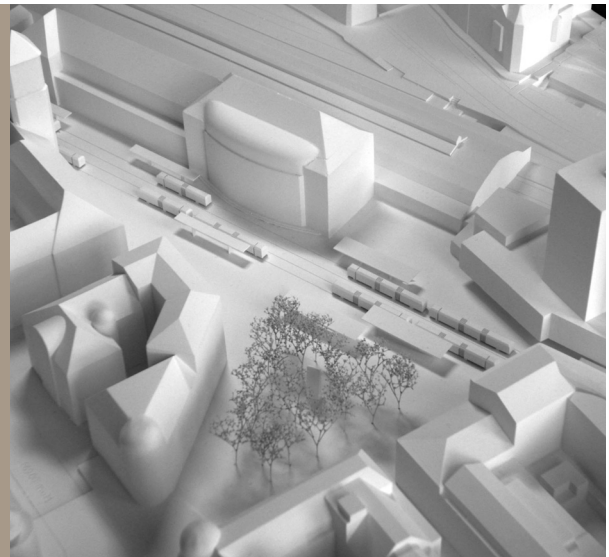


Visualisierung von Nordosten

Hildegard

2. Rang

Verfasser	Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich
Projektleitung	Andreas Geser
Mitarbeitende	S. Spieler, A.Goal
Verkehrsplanung	IBV W. Hüsler AG, Zürich,
Architektur	Kaspar und Egli Architekten AG, Zürich
Bauingenieur	Heyer Kaufmann Partner, Zürich
Lichtplanung	fokusform GmbH, Zürich



Städtebau und Architektur

Das Potenzial des bestehenden Projekts besteht in der städtebaulich aufgeräumten und übersichtlichen Situationslösung. Es entsteht ein grosszügiger Aufenthaltsbereich von der Fussgängerzone in der Gutenbergstrasse bis zum baumbestandenen «Kornhausplatz». Diese Grosszügigkeit wird durch die Konzentration der Haltestellen für die Appenzellerbahn und die Busse auf zwei Haltestränge mit einem Korridor in einer Aufreihung längs der ganzen Bahnhoffront erreicht. Damit wird auch die Wirkung der bestehenden markanten Gebäude verstärkt und das Bahnhofgebäude erhält auf der Stadtseite eine räumlich analoge lineare Gestaltung zu den Perronanlagen der Bahn. Folgerichtig werden die überdachten Bereiche zurückhaltend gestaltet. Für die Bushaltestellen wie auch für die Zugänge zu den Personenunterführungen sind die gleichen einfach konzipierten Betonbedachungen vorgesehen. Ihre serielle Anordnung schafft einen rhythmisierten Raum.

Bewusst wollen die Verfasser Bahnhofgebäude und Rathaus durch den ersatzlosen Abbruch des «Tonnendachs» in Kontrast setzen und gleichzeitig einen freien Durchblick vom Bahnhofplatz auf die Gleise mit den historischen Perrondächern ermöglichen.

Dieser Vorschlag befriedigt jedoch wichtige Kundenbedürfnisse nicht. An dieser Stelle braucht es einen überdachten Begegnungsort als Zugang zum Hauptperron. Die vorgeschlagene Nutzung der Bahnhofhalle kann diese Funktion nicht befriedigend erfüllen.

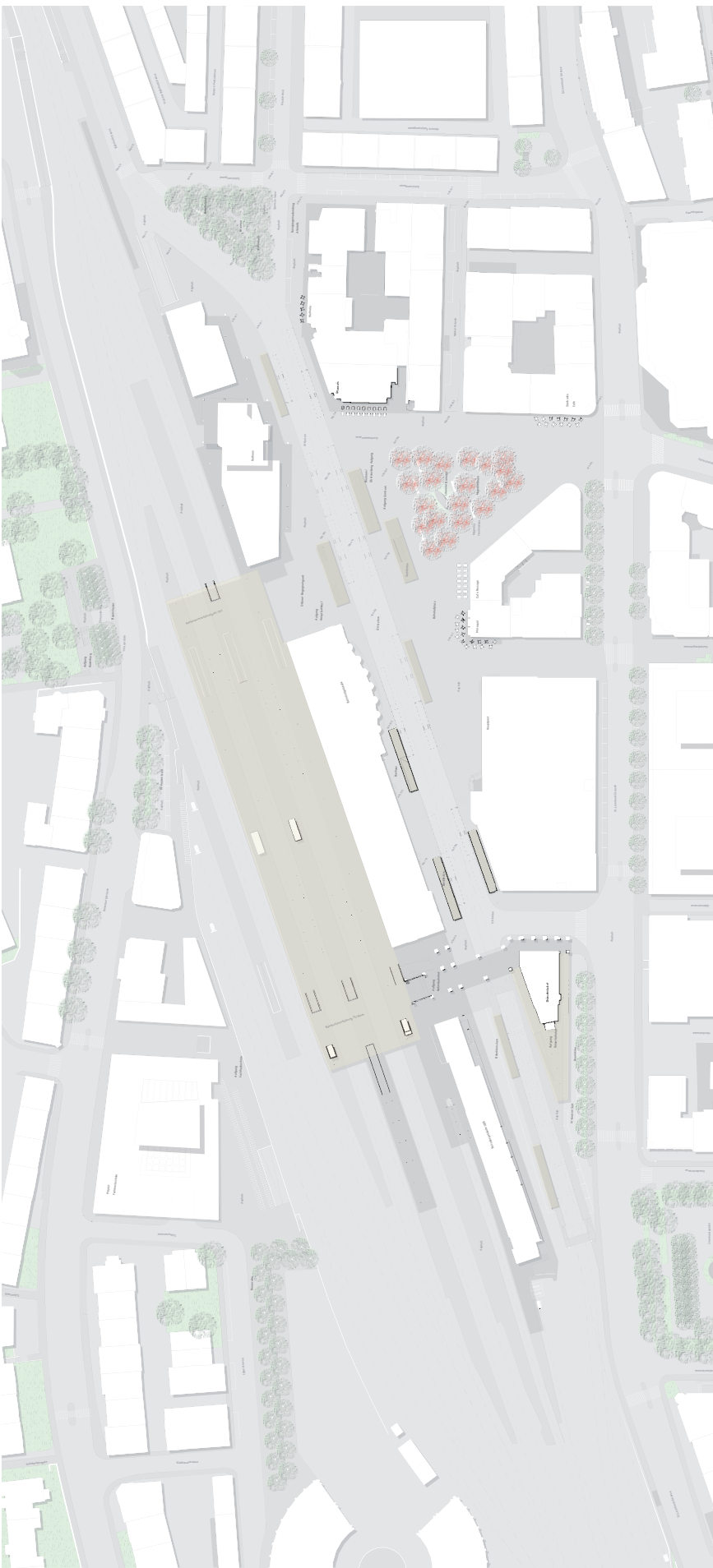
Die grosszügige Raumwirkung des gesamten Bahnhofplatzes ist eine wichtige Voraussetzung für die an diesem Ort wünschbare Identität und

Orientierung. Insgesamt besticht das Projekt durch die klare städtebauliche Bestimmung des neuen Bahnhofplatzes als Ort des Verkehrs, des Umsteigens, gleichzeitig aber auch als Aufenthaltsort. Mit reduzierten Mitteln, dem sorgfältigen und massvollen Einsatz der gestalterischen und technischen Mittel wird eine durchgängige gestalterische Qualität erreicht. Dies gewährleistet auch eine gute Wirtschaftlichkeit des Projekts. Entgegen dem Anforderungsprofil wurden die Vorgaben betreffend kommerziellen Flächen nicht eingehalten.

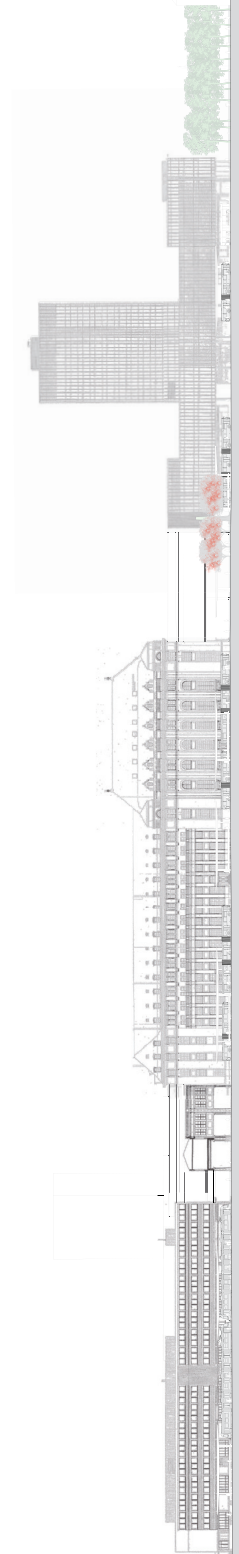
Die Wahl der Beläge in Asphalt für die Fussgängerbereiche und schwarz eingefärbten Betonplatten für die Fahrbahnen entsprechen dem Konzept der Betonung der räumlichen Wirkung der bestehenden Gebäude.

Mit einer ausgewählten Bepflanzung werden motivische und stadträumliche Ziele verfolgt. Die Idee einer Baumgruppe aus Magnolien als Anspielung auf die ziselierter Stoffbahn des Brunnens darf als weiteres sinnstiftendes Bild gewertet werden. Der Brunnen wird auf eine in den Asphaltbelag eingelassene Rinne reduziert, was die Wirkung der Skulptur verstärkt. Mitbedacht wurde die Aufwertung des nördlichen Aufgangs von der Personenunterführung Ost, welcher mit einer Aufweitung in den kleinen Park überführt.

Zum ausgewogenen Bild der vorgeschlagenen Platzanlage trägt auch das Beleuchtungskonzept bei. Eine hohe und grossräumige Beleuchtung sorgt für die Grundausleuchtung. Überdachungen und Unterführung werden mit indirektem Licht bestrahlt. Besonders positiv zu werten ist, dass die Untersichten bei Nacht räumlich als helle Flächen erscheinen.



Situation



Längsschnitt

Verkehr

Die Länge der Haltekante bedingt, dass die Fahrgastströme bereits im Bahnhof SBB über die Haltekanten der verschiedenen Buslinien vororientiert werden müssen. Ansonsten entstehen für Ortsunkundige lange Umwege.

Das Fehlen von «Einzel-Haltestellen» ist ein bedeutender Nachteil dieser Lösung. Es bestehen keine unabhängigen Ausfahrtmöglichkeiten. Der Betriebsablauf wird dadurch erheblich erschwert. Deshalb entspricht die Zahl der Bus-Halteplätze eher einem theoretischen Wert. Praktisch wird sich dieser nicht voll ausschöpfen lassen. Durch die Anordnung von Haltekanten entsteht zwischen Walhalla und Rathaus ein Engpass. Die Haltekanten «Schoren» und «Rotmonten» entsprechen nicht der Grunddisposition.

Das Wenden von Bussen ist sowohl im östlichen als auch im westlichen Bereich des Bahnhofplatzes nicht ungehindert möglich. D.h. für das Wenden muss auf andere Strassen ausgewichen werden, was zu mehr und umständlichen Leerfahrten und damit zu erheblichen Mehrkosten für die Busbetriebe führt.

Die Fussgängerführung ist zweckmässig. Eine Unterführung ist unerlässlich, da die Busfahrbahn sehr dicht befahren ist.

Der Aufgang in den Bereich zwischen Rathaus und Bahnhofgebäude ist nur über zwei schmale, unattraktive Treppen möglich. Es ist positiv, dass der Seiteneingang in das Bahnhofgebäude reaktiviert wird. Zusätzlich ist auch aus der Personenunterführung eine unterirdische Anbindung an das Bahnhofgebäude vorgesehen. Die bestehende, schlecht auffindbare Rampe Seite Bahnhofplatz wird aufgehoben. Auf der Südseite des Perimeters entsteht für

die Fussgänger eine sehr geräumige und angenehm grosszügige Platzsituation.

Bei den Veloabstellplätzen wird örtlich und mengenmässig von den Vorgaben abgewichen.

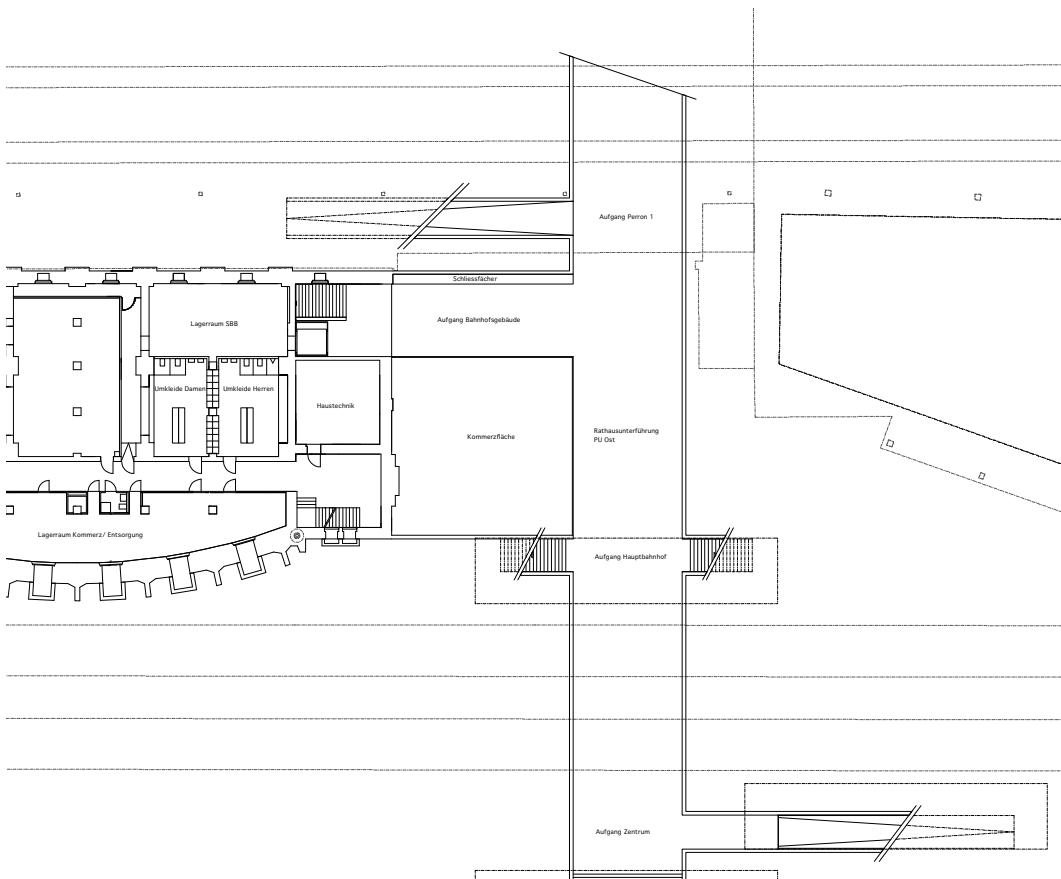
Die Parkplatzzufahrt beim Knoten Gäbris- / St. Leonhard Strasse widerspricht den Vorgaben. Die Zu- und Wegfahrt zum Entsorgungslift Bahnhofgebäude ist wegen der Bushaltestelle nicht unproblematisch.

Für die Taxistandplätze wird auf der Westseite eine andere, jedoch denkbare Anordnung vorgeschlagen.

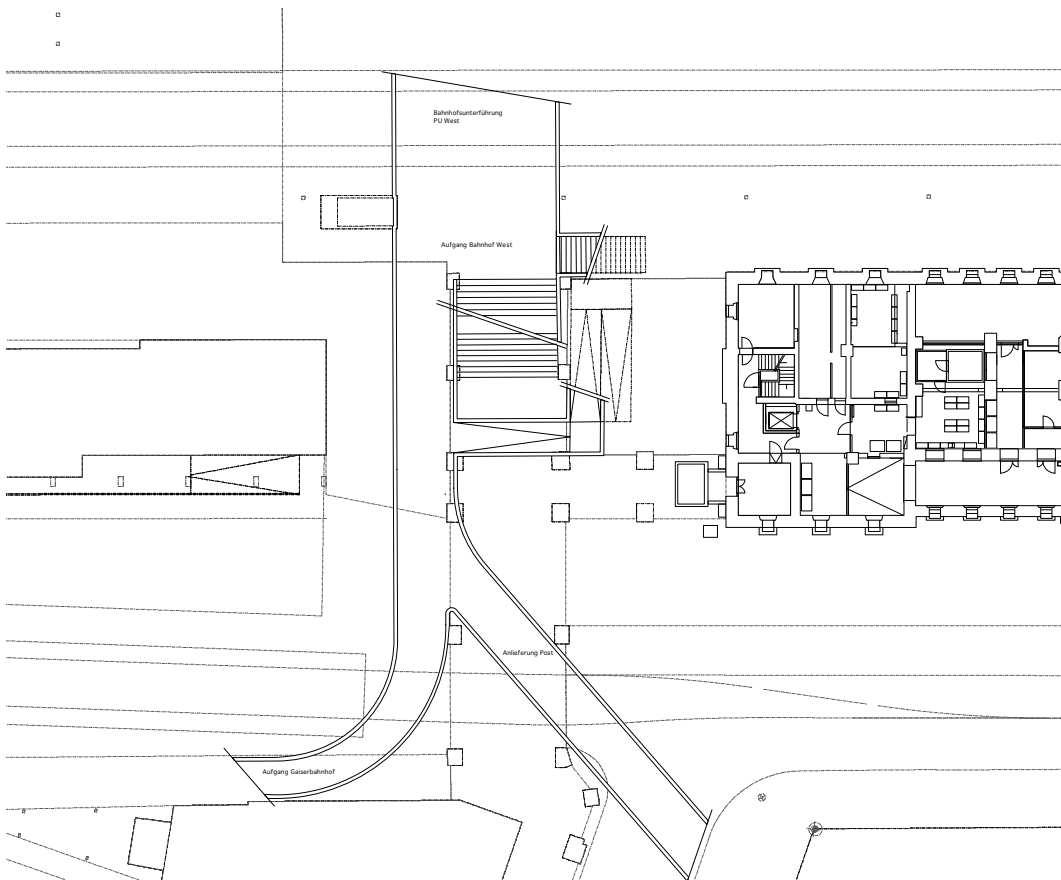
Genderaspekte

Die Umsteigebeziehungen Bus–Bahn werden durch die Aufreihung sämtlicher Buslinien vor dem Bahnhof erleichtert. Die Verkehrsflächen sind deutlich erkennbar (Belagswechsel) und die Querungsstelle für Fussgängerinnen und Fussgänger ist leicht auffindbar (Weiterführung Personenunterführung Ost, Absenkung Busperron). Leider wird die Wegführung optisch nicht unterstützt (gleiche Dächer und Beleuchtung für Unterstände und Zugänge, Sichtbarkeit der Züge), die Orientierung zum Hauptzugang des Bahnhofs (Personenunterführung Ost) wird dadurch erschwert. Hindernisfreie Wege sind baulich weitgehend gegeben, für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen fehlen bei den Aufgängen von den Personenunterführungen die erforderlichen Einsichtungen. Die Öffnung des Bahnhofgebäudes zum Hauptaufgang (Personenunterführung Ost) hin wird begrüsst; der Lift müsste jedoch im Erdgeschoss auch von aussen her zugänglich sein.

Die deutlich erkennbaren Verkehrsflächen, die Weiterführung der Personenunterführung Ost und die klare Anordnung der oberirdischen Querungsstelle für Fussgängerinnen und Fussgänger reduzieren



Ausschnitt Situation Personenunterführung Ost



Ausschnitt Situation Personenunterführung West

das Konfliktpotenzial zwischen öV und Langsamverkehr. Die vorgeschlagene Velorampe südlich der Appenzeller Bahnen zur Personenunterführung West wird positiv beurteilt. Die konflikträchtige Situation zwischen Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern in beiden Personenunterführungen hingegen ist zu wenig durchdacht. Hinsichtlich Wetter- / Sonnenschutz genügen die vorgeschlagenen Überdachungen nicht.

Die Beleuchtung (Grundausleuchtung, Beleuchtung von Dachunterseiten) ist aus Gender-Sicht in Ordnung, dem Schattenwurf unter den Bäumen müsste aber noch mehr Beachtung geschenkt werden. Die Aufenthaltsqualität auf dem «Kornhausplatz», besonders für ältere Personen und Eltern mit Kindern, wird positiv bewertet. Bänke und Bäume laden zum Verweilen und Ausruhen ein.



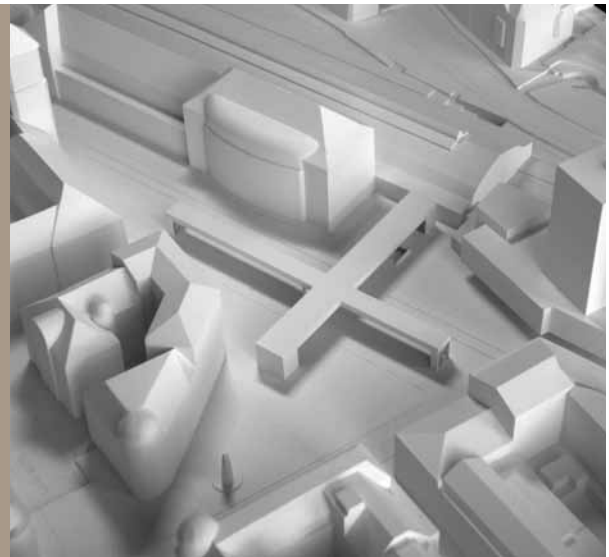
Visualisierung von Nordosten

Cardo

3. Rang

Verfasser
Mitarbeitende

Dürig AG, Architekten, Zürich
J. Domagalski, J.-P. Dürig,
J. Pereira Santos



Städtebau und Architektur

Mit einer einzigen radikalen Geste wird versucht, die komplexen und vielfältigen Ansprüche an den Bahnhofplatz einzulösen. Ein kreuzförmiges, schmales Dach überspannt den öffentlichen Raum in den zwei Hauptverkehrsrichtungen. Es handelt sich um ein starkes Zeichen, das dem Bahnhofplatz St.Gallen eine unverwechselbare Identität gibt. In der Jury wurde die Frage der Legitimität des Kreuzes als Zeichen in diesem Kontext intensiv und kontrovers diskutiert. Es hat sich jedoch die Meinung durchgesetzt, dass das Projekt die vielfältigen Erwartungen an die Neugestaltung des Bahnhofplatzes nicht vollständig und überzeugend einlösen kann. Insgesamt ist der Beitrag jedoch auf Grund seiner gestalterischen Stringenz und der Reduktion der Mittel zu würdigen.

Der öffentliche Raum wird durch die Form des Kreuzes in vier Segmente gegliedert, deren Bedeutung und Zuordnung unklar und deren räumliche Qualität unbestimmt bleiben. Das Projekt überzeugt eher auf der Ebene des Objektes als auf derjenigen des Freiraumes. Der Personenfluss auf dem Bahnhofplatz ist in der Realität differenzierter und ungerichteter und lässt sich deshalb kaum auf die zwei Hauptrichtungen des Kreuzes reduzieren resp. einschränken.

Während der Wetterschutz auf dem Mittelperron mittels seitlicher Schürzen gelöst oder zumindest verbessert werden könnte, verfügen die weiteren Standplätze über keinerlei Unterstände, was zu nicht gerechtfertigten Hierarchien der Standplätze führt.

Zu bedenken ist, dass zukünftige Entwicklungen und Veränderungen auf dem Bahnhofplatz kaum realisiert werden könnten, weil das Konzept wenig Flexibilität offen lässt. Die vier Eckpunkte des

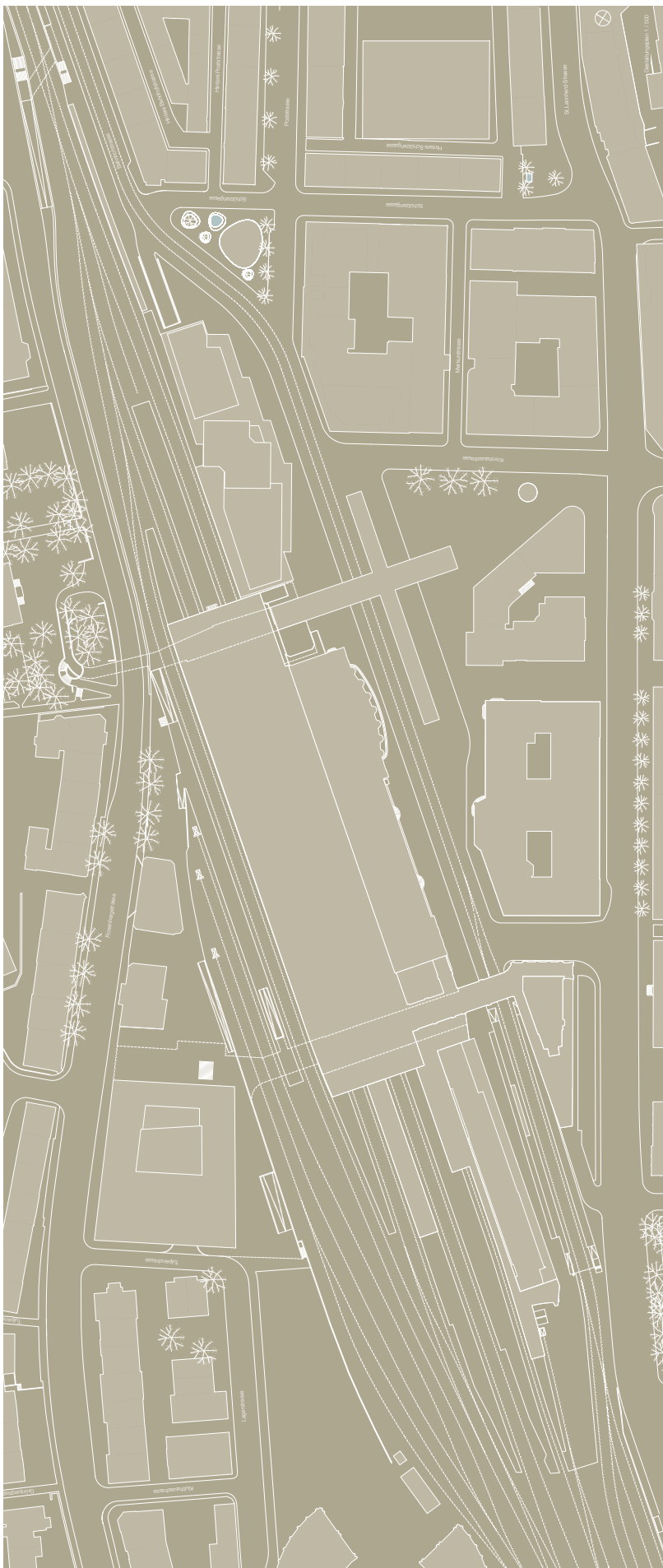
Kreuzes definieren faktisch die geometrische Lage und die Dimensionierung des relevanten Strassen- und Wegesystems; auch kleine Anpassungen sind kaum mehr möglich. Die Nebennutzungen sind geschickt in die tragenden Scheiben an den Enden der Dachstruktur integriert.

Es wird aufgezeigt, dass es möglich ist, dem historischen Kontext eine selbstbewusste, zeitgenössische Architektur auf dem Bahnhofplatz hinzuzufügen.

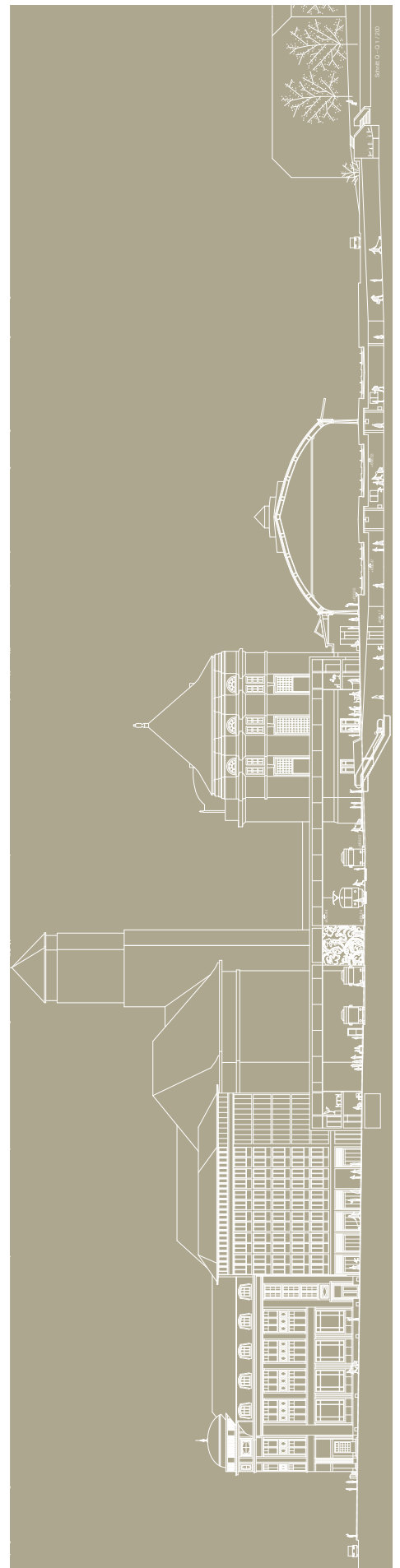
Der Abbruch des Tonnendachs und die damit verbundene Freistellung des Bahnhofgebäudes und des Rathauses wird aus städtebaulicher Sicht begrüsst. Allerdings vermag das Projekt keinen adäquaten Ersatz für die abgebrochene Kundenhalle zu bieten. Um auf das Gleis 1 oder zu den Billettautomaten zu gelangen, müssen die Bahnkunden vor der Treppe seitlich aus dem Witterungsschutz ausscheren. Das Gleiche gilt für Umsteiger aus der Personenunterführung. Grundsätzlich fehlt ein für St.Gallen angemessener Kundencenterbereich mit genügend Platz für einen Treffpunkt von Gruppenreisenden.

Die bestehende Rampe zu der Personenunterführung Ost wird aufgehoben. Zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus entsteht so ein grosszügiger Perronzugang. Der Stützenkörper des Witterungsschutzes, die ausufernde Gastrobestuhlung und der zusätzliche Liftschacht stellen diesen Vorteil wieder in Frage. Es ist zu begrüssen, dass der ehemalige Seitenzugang ins Bahnhofgebäude wieder aktiviert wird.

Das schützenswerte Treppenhaus in der Südost-Ecke des Aufnahmegebäudes wird in einer Art verändert, welche die vorhandene Qualität in keiner Weise wiedergibt. Sowohl aus denkmalpflegerischen, wie auch funktionalen Gründen sollte der Eingang an der ursprünglichen Stelle erfolgen. Zur



Situation



Querschnitt

kommerziellen Nutzung werden nur minimale Aussagen gemacht. Das Beleuchtungskonzept wurde kohärent und überzeugend entwickelt.

Insgesamt handelt es sich um einen Beitrag von hoher architektonischer Qualität, der jedoch in Hinsicht auf die vielfältigen funktionalen und verkehrstechnischen Anforderungen an den Bahnhofplatz nicht überzeugen kann.

Verkehr

Die Zufahrten zu den Haltekanten entsprechen nicht den Vorgaben und sind betrieblich ungünstig (Abstand für Einfahrt zu kurz, deshalb keine unabhängige Zufahrt).

Die Konzentration der Fussgängerinnen und Fussgängern auf einer Achse à Niveau wird dazu führen, dass diese Querung den öV (zeitlich) erheblich beeinträchtigen wird. Sonst ist die Fussgängerführung zweckmässig und klar organisiert. Die Führung der Fussgänger in der Verlängerung der Unterführung wird die Orientierung vor allem für Ortsunkundige erleichtern. Von dieser Hauptachse aus erreicht man direkt die Buskanten. Die Fahrgastinformation zur Lenkung an die gesuchte Haltekante dürfte relativ einfach möglich sein. Die Stirnseiten des Kreuzes in der Achse der Unterführung stehen den Fussgängerströmen jedoch im Weg. Dies wiederum behindert den Personenfluss und die Orientierung.

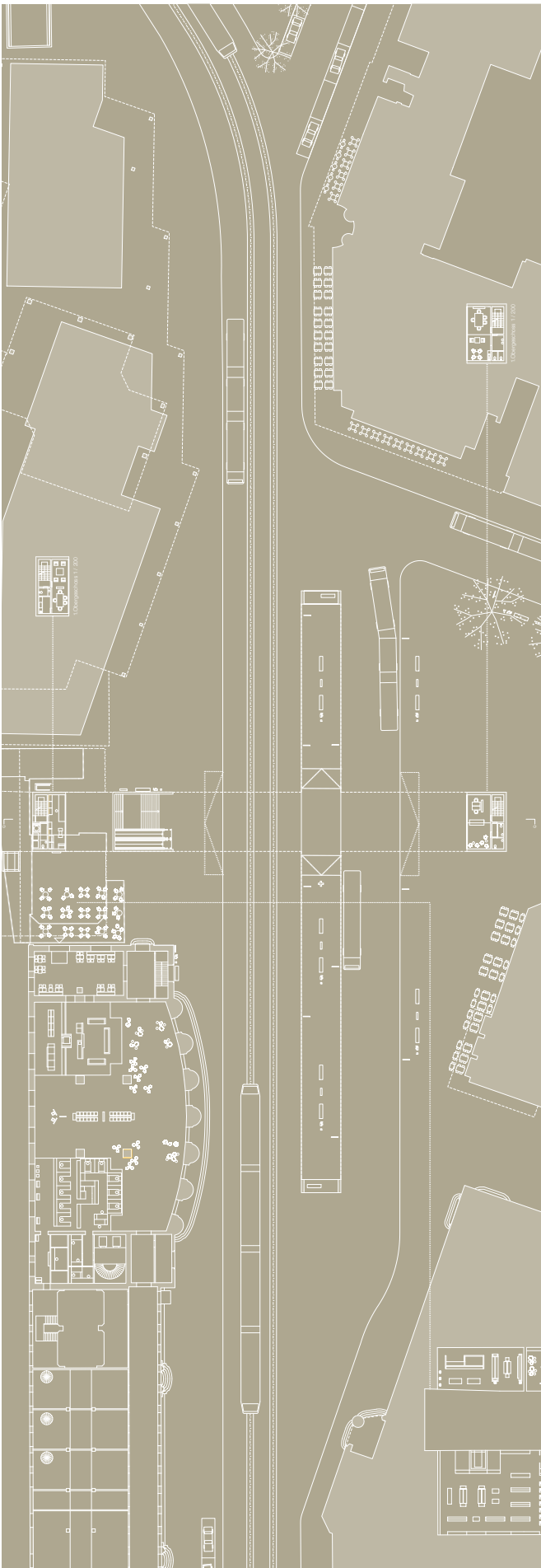
Die Gesamtzahl der Veloabstellplätze entspricht den Vorgaben, jedoch ist die Zuordnung verändert. Die Vorgaben für den MIV und die Taxistandplätze sind eingehalten.

Genderaspekte

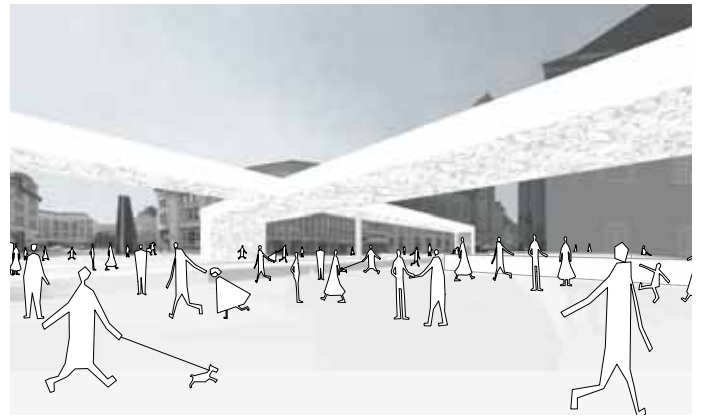
Die Nutzung des Bahnhofplatzes als Drehscheibe für Verkehr und Mobilität wird gegenüber heu-

te erleichtert. Die Verkehrsflächen sind deutlich erkennbar (Granitbänder) und die Querungsstellen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind leicht auffindbar. Die Wegführung wird optisch durch das markante Dach unterstützt und ermöglicht eine einfache Orientierung. Hindernisfreie Wege sind baulich weitgehend gegeben, bei Schlechtwetter behindern sich die Fussgängerinnen und Fussgängern jedoch gegenseitig (minimale Überdachung). Die Öffnung des Bahnhofgebäudes zum Hauptzugang (Personenunterführung Ost) hin wird begrusst.

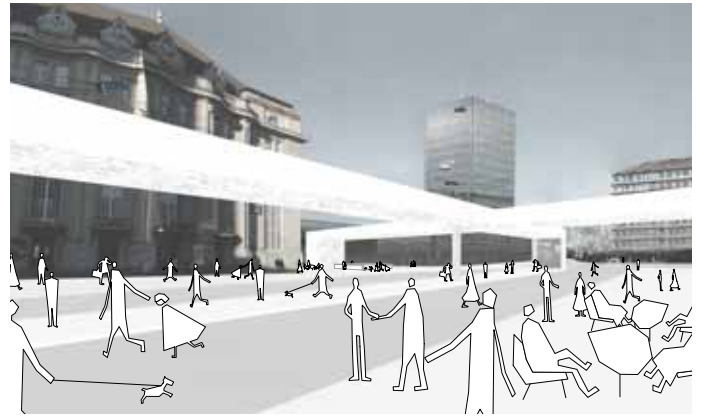
Die deutlich erkennbaren Verkehrsflächen und die klare Anordnung der Querungsstellen für Fussgängerinnen und Fussgänger reduzieren das Konfliktpotenzial zwischen öV und Langsamverkehr. Zu wenig durchdacht ist jedoch die konflikträchtige Situation zwischen Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern in der Personenunterführung West. Das Kreuzdach vermag hinsichtlich Wetter- / Wind- / Sonnenschutz nicht zu genügen, lässt es doch mehr als die Hälfte der Wartenden bei den Bushaltestellen «im Regen» stehen. Ebenfalls negativ bewertet wird der fehlende Wetterschutz zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus. Die vorgeschlagene Beleuchtung (Dachunterseiten und Fassadenbeleuchtung) überzeugt aus Gender-Sicht noch nicht, weil sie nicht alle Platzbereiche auszuleuchten vermag (Sicherheitsaspekt). Der «Kornhausplatz» wirkt leer und ist wenig einladend gestaltet. Es werden im Projekt keine Aussagen zu Aufenthaltsmöglichkeiten für ältere Personen und Eltern mit Kindern gemacht.



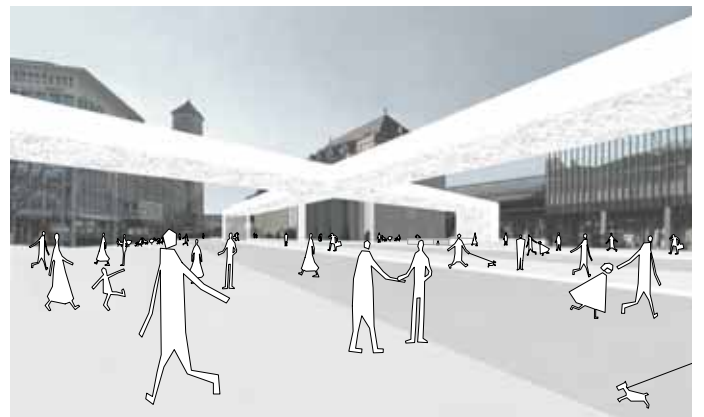
Ausschnitt Situation



Visualisierung von Nordwesten



Visualisierung von Süden



Visualisierung von Osten

Rhombus

4. Rang

Verfasser	Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau
Bürogemeinschaft	Boltshauser Architekten AG, Zürich
Projektleitung	Rita Mettler
Mitarbeitende	M. Langner, N. Ptak, J. Winkelmann, K. Terpinska, M. Garcia, K. Beschoner, R. Boltshauser, I. Furtaler, M. Spanou
Lichtplanung	Conceptlicht at, Mils / Innsbruck



Städtebau und Architektur

Der Projektname «Rhombus» wird aus dem Stadtraster und aus der Bewegungsrichtung der Züge hergeleitet. Auch das Rathaus spielt mit diesen beiden Geometrien. Diese Idee ist der Aufhänger des Projektes und findet sich in verschiedenen Elementen wieder.

Das Kuppeldach zwischen Bahnhof und Rathaus wird durch eine neue Stahl-Glas-Konstruktion ersetzt, und es werden fünf neue Überdachungen vorgeschlagen. Der provisorische Verkaufspavillon der VBSG und der Lämmelerbrunnen bleiben bestehen.

Der Platz wird mit einem einheitlichen Belag aus Asphalt ausgestattet. Ein Teppich von eingelegten rhombusförmigen Granitplatten überzieht das ganze Gebiet. Ausser den Haltekanten ist der ganze Platz stufen- und schwellenlos.

Die beiden Unterführungen werden jeweils bahnhofseitig mit leuchtenden Wänden gestaltet. Die Deckenleuchten übernehmen die Rhombusform der Granitplatten des Bodenbelages.

Die Buswartehallendächer nehmen Motive der Stahlkonstruktion der Bahnhofhalle auf. Sie werden aus gestanzten Stahlprofilen konstruiert, mit Glas gedeckt und mit Photovoltaik ausgerüstet. Der rhombusförmige Schattenwurf der Dächer soll sich wiederum mit den Rhomben des Bodenbelages verbinden.

Trotz ihrer Transparenz wirken die Wartehallendächer in ihrer Konstruktion eher grob. Das Hauptdach zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus mit seinem hohen Fachwerkträger versucht zwischen den angrenzenden Bauten zu vermitteln.

Schlitzartige Öffnungen mit Glas über die ganze Dachkonstruktion lassen eine gute homogene Ausleuchtung des Kundencentersbereichs mit Tageslicht

entstehen. Im Gegensatz zu den übrigen Projekten wird von einem Abbruch der unbefriedigenden Rampe in die Personenunterführung abgesehen. Auf die Wiederherstellung des Seiteneingangs ins Bahnhofgebäude an seiner ursprünglichen Lage muss verzichtet werden. Zur kommerziellen Nutzung werden nur minimale Aussagen gemacht.

Das Projekt Rhombus funktioniert mit seiner pragmatischen Haltung gut und würde Verbesserungen der heutigen Situation bringen, es vermag im Ganzen aber nicht zu befriedigen.

Verkehr

Das Projekt weist eine Anordnung der Haltekanten ähnlich der Vorgabevariante «Grunddisposition» auf, jedoch mit gewissen Abweichungen. Durch diese Abweichungen sind die Zufahrten zu den Haltekanten betrieblich ungünstiger (Abstand für Einfahrt zu kurz; d.h. keine unabhängige Zufahrt).

Die Zufahrt von der Kornhausstrasse linksabbiegend zur Haltekante Ahorn ist nur dann möglich, wenn im südlichen Ost-West Korridor die erste Haltekante Richtung West nicht besetzt ist. D.h. diese Zufahrt wäre mit betrieblichen Einschränkungen verbunden.

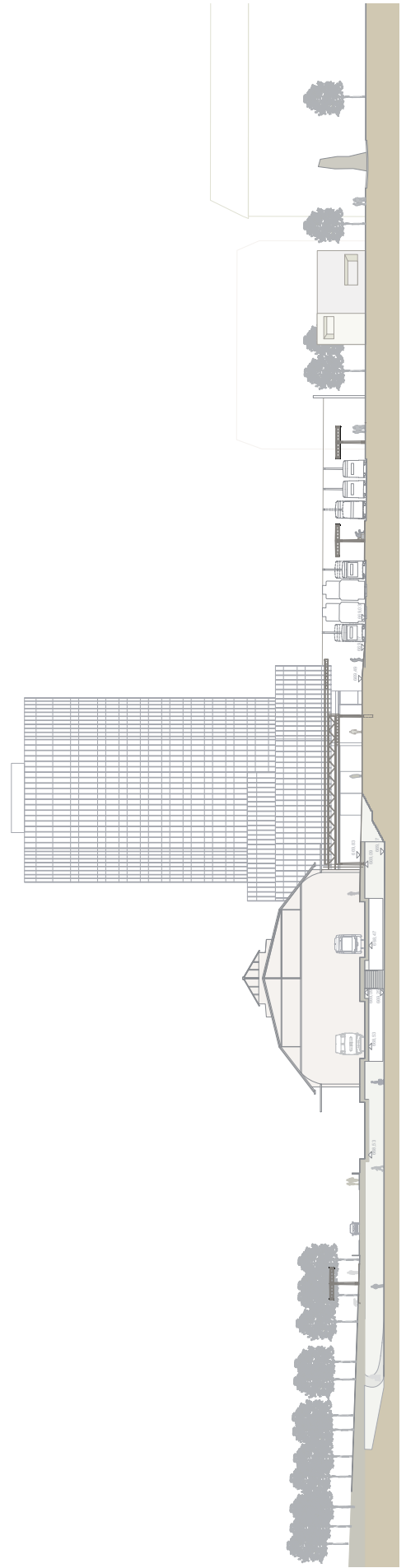
Das Projekt sieht keine Überdachung der Haltekanten vor dem Bahnhofgebäude und vor dem Rathaus sowie an der Kornhausstrasse vor. Das Fehlen von Unterstandsmöglichkeiten an diesen Haltestellen wird als Mangel betrachtet.

Die Fussgängerführung ist zweckmässig. Die Gesamtzahl der Veloabstellplätze entspricht den Vorgaben, jedoch ist die zugeordnete Fläche an der Gäbrisstrasse etwas grösser als vorgegeben.

Gemäss Projekt sind bei der Zu- und Wegfahrt in den inneren Anlieferungsbereich der Hauptpost an



Situation



Querschnitt

der Gäbrisstrasse Velostandplätze vorgesehen. Die Vorgaben der Taxistandplätze sind eingehalten.

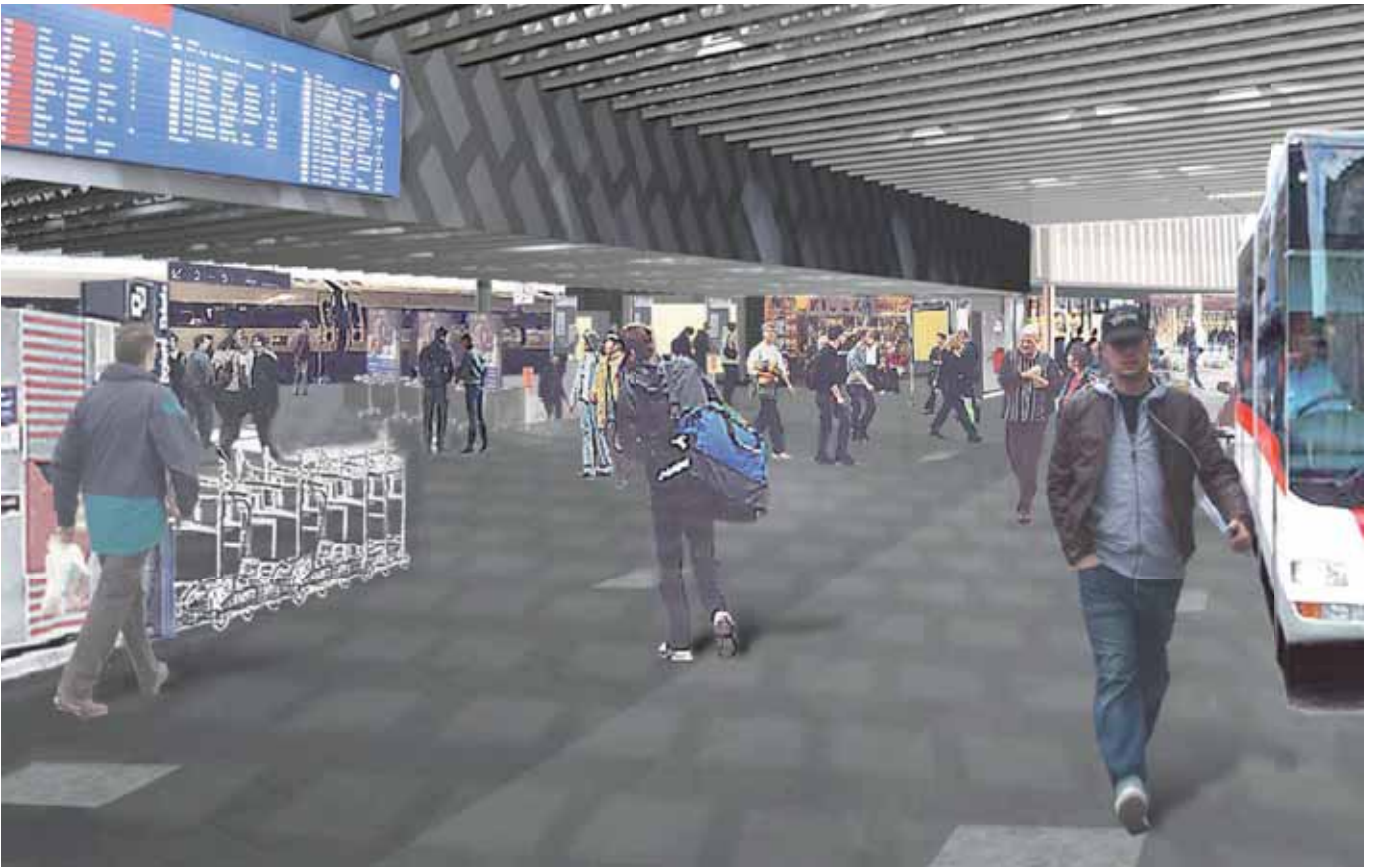
Genderaspekte

Die Gestaltung des Bahnhofplatzes als einheitliche Platzfläche erschwert die Orientierung und auch die Nutzung des Bahnhofplatzes als Drehscheibe für Verkehr und Mobilität (sowohl für den öV, wie auch für unsichere Verkehrsteilnehmende im Langsamverkehr). Die Verkehrsflächen sind kaum erkennbar. Den Fussgängerinnen und Fussgängern wird dadurch totale Bewegungsfreiheit und Vortrittsrecht suggeriert, was ein hohes Konfliktpotenzial mit dem öV in sich birgt. Die optische Wegführung durch Sichtbezüge und die abgestimmte Beleuchtung vermögen diese Nachteile nicht auszugleichen. Leider bleibt die Bahnhofhalle vom Hauptaufgang (Personenunterführung Ost) her nicht zugänglich. Für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen und aus Kapazitätsgründen sind bei den Personenunterführungen zusätzliche Rolltreppen notwendig.

Die kaum erkennbaren Verkehrsflächen, die suggerierte Bewegungsfreiheit und das Vortrittsrecht für Fussgängerinnen und Fussgänger bergen ein erhebliches Konfliktpotenzial. Die aus der Platzfläche ansteigenden hohen Busanlegekanten sind Stolpersteine für Sehbehinderte.

Die vorgeschlagenen Überdachungen vermögen hinsichtlich Wetter- / Sonnenschutz zu genügen, der Windschutz bleibt jedoch unklar. Die Beleuchtung (unterschiedliche Lichtarten, Hängebeleuchtung in den Strassen, Mastleuchten auf den Plätzen) genügt grundsätzlich aus Gender-Sicht. Dem Schattenwurf unter den Bäumen müsste aber noch mehr Beachtung geschenkt werden. Die Gestaltung von Kornhausplatz und Bahnhofpärkli mit Bäumen, Brunnen

und Sitzbänken fördert deren Belebung und bietet auch älteren Personen und Kindern Aufenthaltsmöglichkeiten; jedoch wird beim Bahnhofpärkli ein überdachter Bereich vermisst.



Visualisierung zwischen Bahnhof und Rathaus



Visualisierung von Südwesten

LIBELLE

5. Rang

Verfasser	ARGE Projektgruppe Schönes St.Gallen, St. Gallen
Bürogemeinschaft	Architektur Clerici + Müller, St.Gallen
Projektleitung	Regula Geisser, Jeannette Geissmann
Mitarbeitende	G. Geisser
Verkehrsplanung	Nagel + Steiner Ingenieurbüro, St.Gallen
Lichtplanung	CH Keller Design AG, St.Gallen

**Städtebau und Architektur**

Die Projektidee baut auf der Inszenierung des Verkehrs auf. Ein langes, geschwungenes Dach begleitet die Bushaltekanten in der Mitte des Platzraumes. Zwei Dächer mit als Zylinder gestalteten grossen Oblichtern überdachen die Aufgänge aus der Unterführung. Sie sind in einheitlicher Formensprache gestaltet und suggerieren die Dynamik der Verkehrsteilnehmer auf dem Bahnhofplatz. Die Dächer sind als Leichtbaukonstruktionen vorgesehen, die als helle, schwebende Platten im Stadtraum wirken sollen. Die Oblichter sollen in der Nacht zeichenhaft als Lichtkörper in Erscheinung treten.

Die Idee der formalen Inszenierung der Verkehrsdynamik erinnert an Vorbilder aus den 30er Jahren, kann deren architektonische Qualität jedoch nicht erreichen. Die Formulierung der Dächer und die städtebauliche Einbindung überzeugen in der vorgeschlagenen Form leider nicht. Die Dächer wirken zu massiv für die Massstäblichkeit des Platzraumes und etwas beliebig, da deren Gestaltung weder aus der Funktionalität des Verkehrs, der Logik der Konstruktion oder aus einer präzisen Setzung im Stadtraum entwickelt ist.

Ein wichtiges Element des Projektes ist der Vorschlag, die Unterführung Ost bis auf die Südseite des Busbahnhofs zu verlängern und einen Aufgang zur Mittelinsel anzuordnen. So können die Fussgängerquerungen und der öffentliche Verkehr weitgehend entflochten werden. Die ebenerdigen Querungen bleiben trotzdem möglich. Ergänzt wird die Erweiterung durch eine unterirdische Velostation und Verkaufsflächen. Die Wegführung ist klar und übersichtlich gestaltet. Dieser Unterführungsvorschlag ist zur Bewältigung des in Zukunft eher zunehmenden Verkehrsaufkommens auf dem Platz

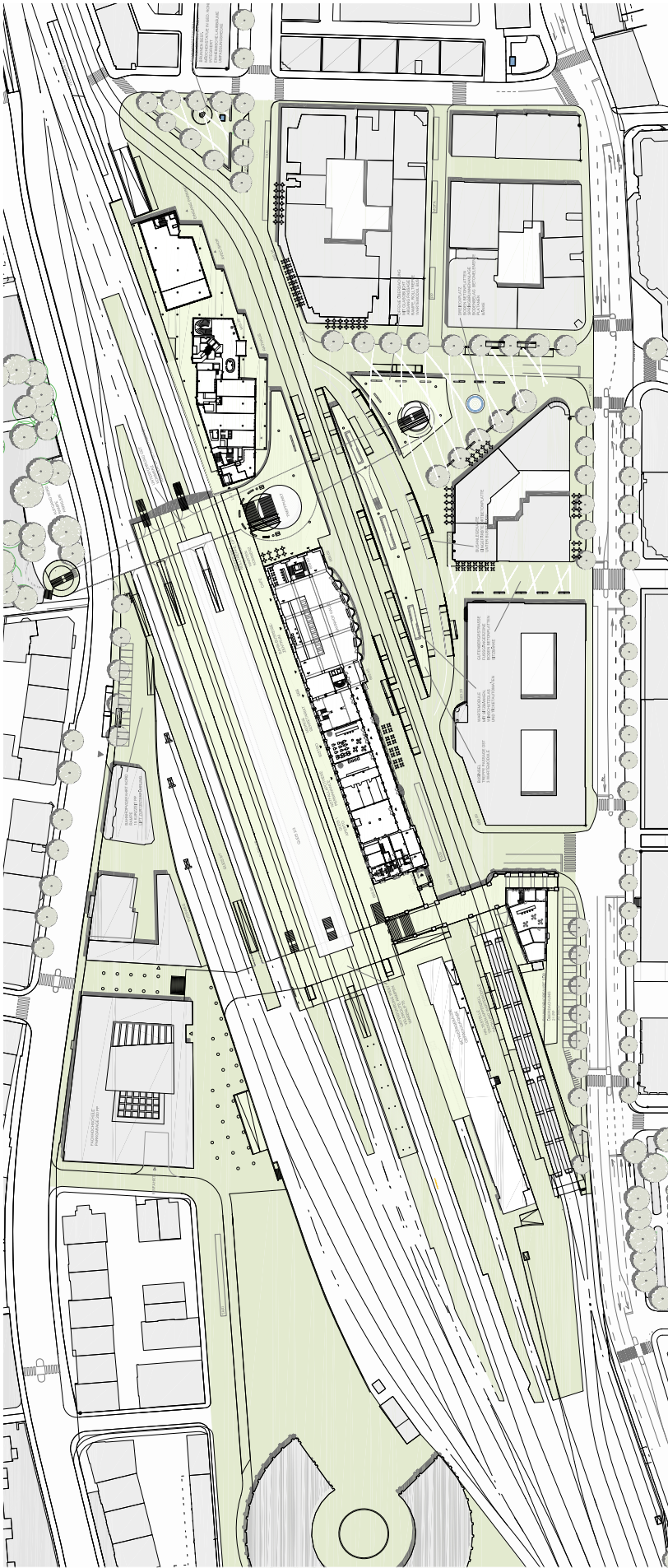
sehr interessant. Die klare Organisation und die relativ grossen Flächen für Zusatznutzungen könnten die Nachteile einer Unterführung teilweise aufwiegen. Die Kosten für diese Lösung sind jedoch beträchtlich höher gegenüber ebenerdigen Lösungen.

Als Ersatz des Tonnendachs bildet ein ausladendes Dach zwischen Bahnhofgebäude und Rathaus ein angemessenes Kundencenter und markiert den Zugang zur Bahn. Über eine grosse, kreisförmige Dachöffnung wird die natürliche Belichtung über die grosszügige Treppe der Personenunterführung geführt, so dass auch ein Teil des Tageslichtes in die Personenunterführung gelangen wird. Konsequenterweise wird die Idee auch auf der Nordseite des Bahnhofs mit einer Neuorganisation der Zugänge vorgeschlagen.

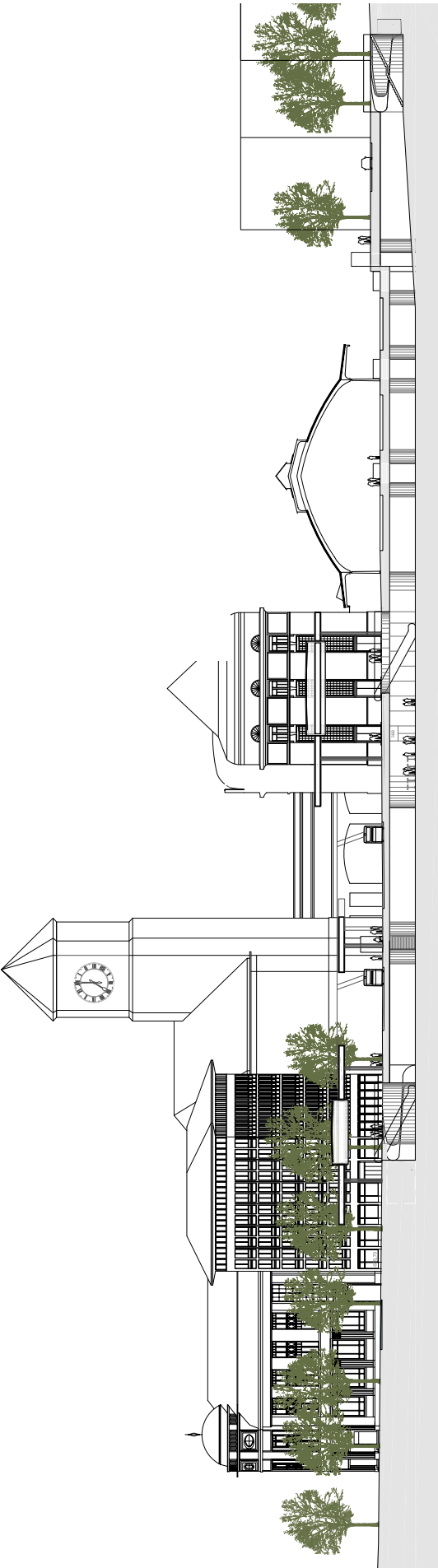
Weitere Elemente des Projektes sind die Verbreiterung der westlichen Unterführung und die direkte Anbindung des Bahnhofgebäudes an die Unterführung Ost. Die Funktionalität von Veloweg und Fussgängeranfängen in der Unterführung ist nicht nachgewiesen. Die Anordnung einer Treppe in der Mitte des Aufnahmegebäudes ist sinnvoll. Dies bedeutet jedoch den Verlust von originaler Bausubstanz. Diese Massnahme ist nicht grundsätzlich auszuschliessen, in der vorgeschlagenen Art aber kaum lösbar.

Die Höhenversätze bei den Querungen stören die formale Idee der Kurventhematik empfindlich. Es fehlen die behindertengerechten Aufgänge aus der Unterführung.

Im Platzbelag wird eine Differenzierung vorgeschlagen. Ein Muster mit Betonplatten fasst den südlichen Platzbereich mit der Kornhausstrasse zusammen. Diese Gestaltung wird in der Gutenbergstrasse und beim Bahnhofpärkli ebenfalls vorgeschlagen. Für den Busbahnhof und den Bahnhofvor-



Situation



Querschnitt

bereich sind Asphaltbeläge vorgesehen. Mit diesem Vorschlag wird versucht, den Freiraum im Bereich der Strassenräume zu veredeln und neu als platzartige Räume auszuzeichnen.

In Reihen gepflanzte Bäume fassen den Platzraum ein. Sie zonieren den Raum und bilden einen ruhigen, grosszügigen Vordergrund sowohl für die Bebauung als auch für den Platz. In der St.Leonhard-Strasse wird ebenfalls eine Bepflanzung mit Baumreihen vorgeschlagen, welche die urbane Art der Bepflanzung im Stadtraum fortführt.

Insgesamt handelt es sich um einen interessanten Projektansatz, der jedoch städtebaulich, gestalterisch und funktional nicht überzeugen kann. Besonders der Vorschlag zur Entflechtung der Fussgängerquerungen vom öffentlichen Verkehr wird als wertvoller Beitrag gewertet.

Verkehr

Die Geometrie der Haltestellen weicht von den Vorgaben deutlich ab. Sechs Anlegekanten sind in einer Kurve angeordnet. Das hat für die Aussenkurve folgende Nachteile:

- genaues Anfahren der Anlegekante schwierig (Komfort, Behindertengerechtigkeit)
- Übersichtlichkeit der Türen (Sicherheit)
- Flexibilität des Betriebes eingeschränkt (Veränderung der Haltestellenanordnung)

Das genaue Anfahren der Busse an die Haltekanten wird durch die minimal notwendigen Distanzen zwischen den Haltekanten, die bei diversen Haltepositionen nicht eingehalten wurden, zusätzlich erschwert.

Das Wenden von Bussen sowohl im östlichen als auch im westlichen Bereich des Bahnhofplatzes ist nicht ungehindert möglich. D.h. für das Wenden

muss auf andere Strassen ausgewichen werden, was zu mehr und umständlichen Leerfahrten und damit zu erheblichen Mehrkosten für die Busbetriebe führt.

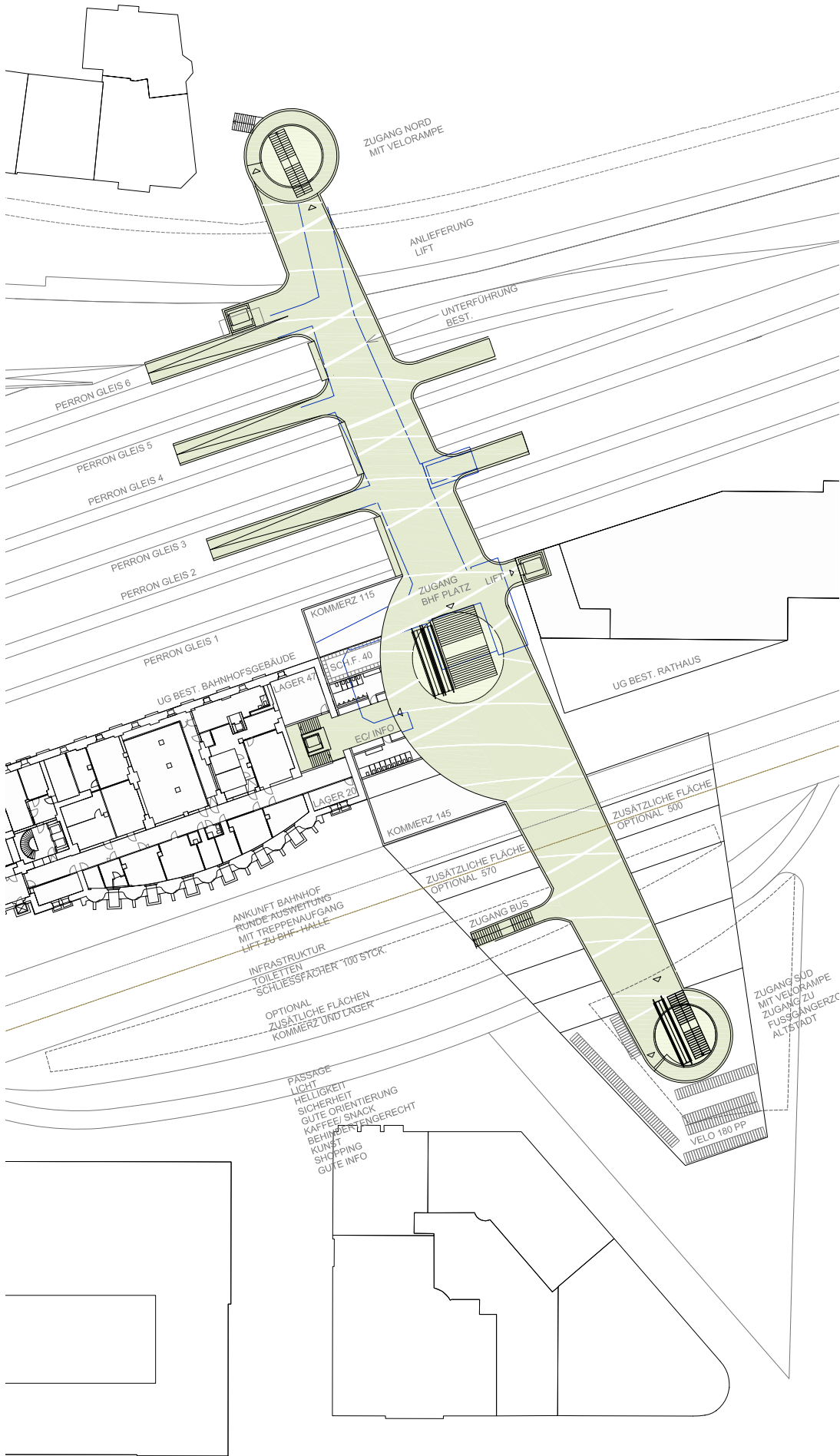
Der Aufgang zum Bus-Mittelperron ist unterdimensioniert. Nachteilig ist dabei zudem der konzeptbedingte, nur einseitige Aufgang.

Die Anzahl und Lage der geforderten Velo PP weicht von der Vorgabe ab, wobei die minimale Anzahl eingehalten wird. Zusätzlich ist im südöstlichen Teil des Bahnhofplatzes eine unterirdische Velostation mit 170 Veloabstellplätzen vorgesehen, was besonders positiv beurteilt wird.

Genderaspekte

Die Nutzung des Bahnhofplatzes als Drehscheibe für Verkehr und Mobilität wird erleichtert. Die Verkehrsflächen sind deutlich erkennbar und Querungsstellen für Fussgängerinnen und Fussgänger leicht auffindbar (z.B. Weiterführung Personenunterführung Ost, Absenkung Busperron, unterschiedliche Belagsstrukturen für Fussgänger- und Mischzonen). Die Wegführung ist richtungsweisend und ermöglicht eine einfache Orientierung (deutlich gestalteter und zentral platzierter Treffpunkt). Die neu gestaltete Personenunterführung Ost ist hell und breit, verbindet in einer Linie die beiden Quartiere nördlich und südlich der Gleise und minimiert das Konfliktpotenzial zwischen öV und Langsamverkehr.

Hindernisfreie Wege sind baulich weitgehend gegeben, für gehbehinderte Menschen sind jedoch zusätzlich zur Rolltreppe je ein Lift auf dem Bus-Mittelperron und beim Aufgang «Kornhausplatz» notwendig. Besonders positiv wird die zusätzlich vorgeschlagene überdachte Velostation beim südlichen Abgang beurteilt.

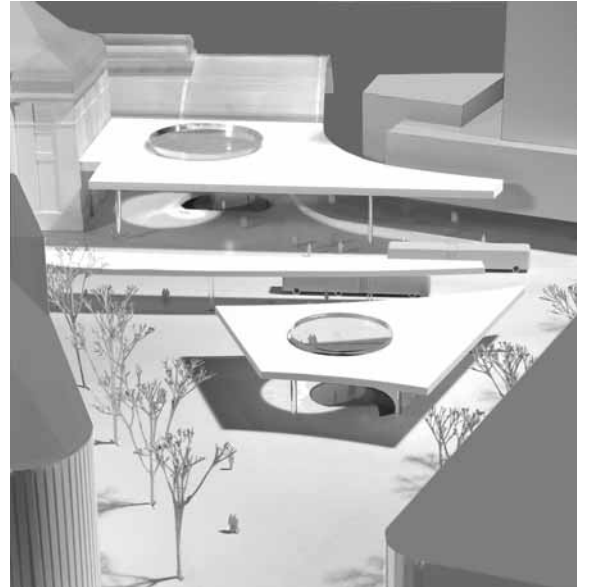


Ausschnitt Situation Personenunterführung Ost

Die vorgeschlagene Beleuchtung (Fassadenbeleuchtung, Bodenleuchten als Orientierungshilfe) ist ansprechend und sorgt auch nachts für eine angenehme und sichere Atmosphäre auf dem Platz. Keine Aussage macht das Projekt zur konflikträchtigen Situation zwischen Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern in der Personenunterführung West. Der Wetterschutz ist weitgehend gegeben. Unklarheit besteht bezüglich Windschutz auf dem Busperron und bei den Überdachungen der südseitigen Bushaltestellen und in der Kornhausstrasse. Die Gestaltung von Kornhausplatz und Bahnhofpärkli mit Bäumen, Brunnen und Sitzbänken fördert deren Belebung und bietet auch älteren Personen und Kindern Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Gastronomie werden zusätzliche Aussenflächen eingeräumt (Brasserie, Metropol).



Visualisierung von Osten



Visualisierung von Südosten

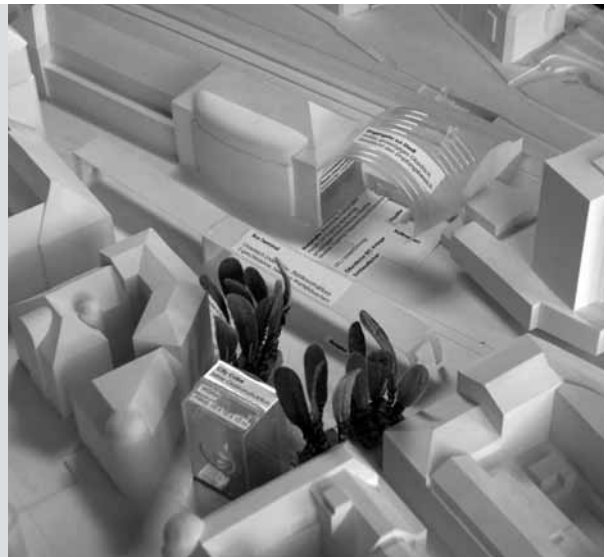


Visualisierung von Nordosten

Projekt Nr. 02

CITY CUBE

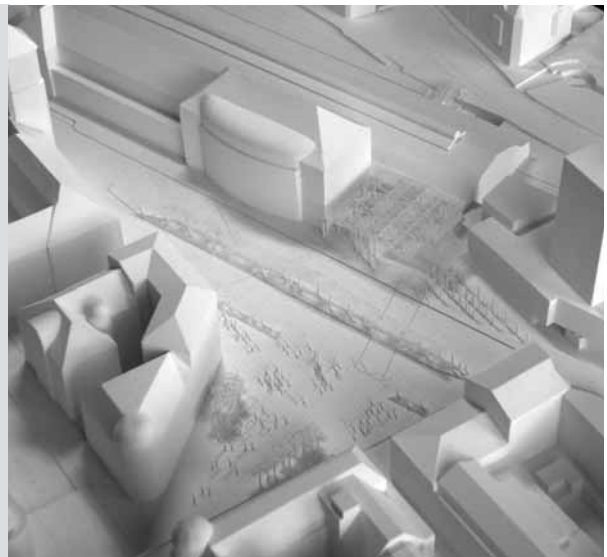
Verfasser Projektbox, St.Gallen
 Projektleitung Doris Kurer
 Mitarbeitende M. Bruderer, S. Messmer, C. Stadler,
 Ch. Walser, W. Wicki



Projekt Nr. 03

Pausenstickerei

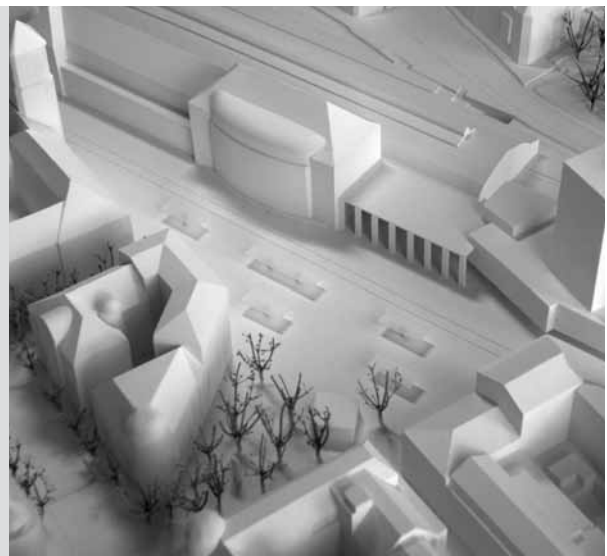
Verfasser DSDHA, London
 Projektleitung Deborah Saunt
 Mitarbeitende M. Pearson, N. Faris Bibawi,
 C. Zimmerli, J. Coleman, P. Graham,
 E. Hermann, T. Dornseifer
 Verkehrsplanung Atkins Transporting Planung &
 Management,
 Surrey / London / Cambridge



Projekt Nr. 05

Sasa

Verfasser planikum GmbH Landschaftsarchitektur
 und Umweltplanung, Zürich
 Projektleiter Florian Glowatz-Frei
 Mitarbeitende M. Mühler, D. Trax
 Verkehrsplanung Basler & Hofmann Ingenieure und
 Planer, Zürich
 Architektur plan b architekten, Zürich



Projekt Nr. 06

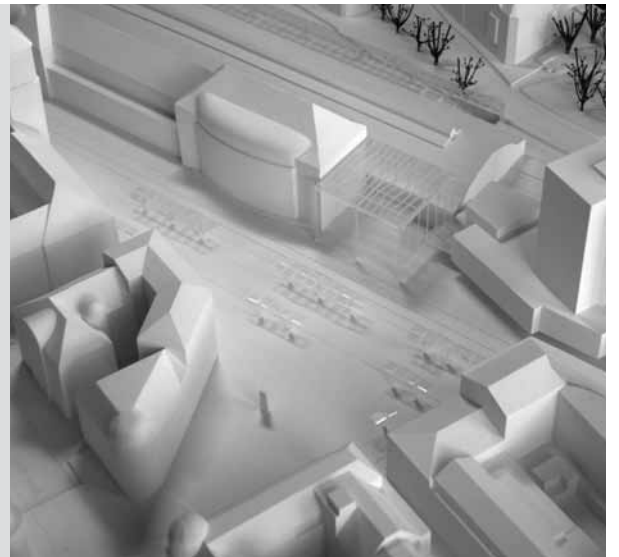
broderie

Verfasser parbat Landschaftsarchitektur gmbh,
Appenzell

Mitarbeitende M. Inauen, L. J. Holenstein

Verkehrsplanung BR-P Broder Partner AG, St.Gallen

Architektur semih açil architekten, St.Gallen



Projekt Nr. 07

Der Himmel über St.Gallen

Verfasser P. u. W Gemperli Arch. AG, St.Gallen

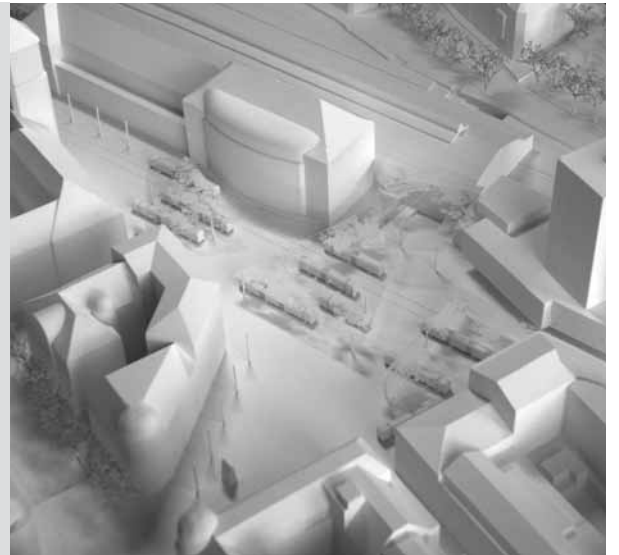
Projektleiter Pius Gemperli

Mitarbeitende M. Vejnovic-Petrovic, D. Gemperli

Verkehrsplanung Marco Ghielmetti Ingenieur- und
Planungsbüro, Chur

Landschaftsarchitektur Lüthi, Wittenbach

Künstler Jan Kaeser, St.Gallen



Projekt Nr. 08

TAMBOURI

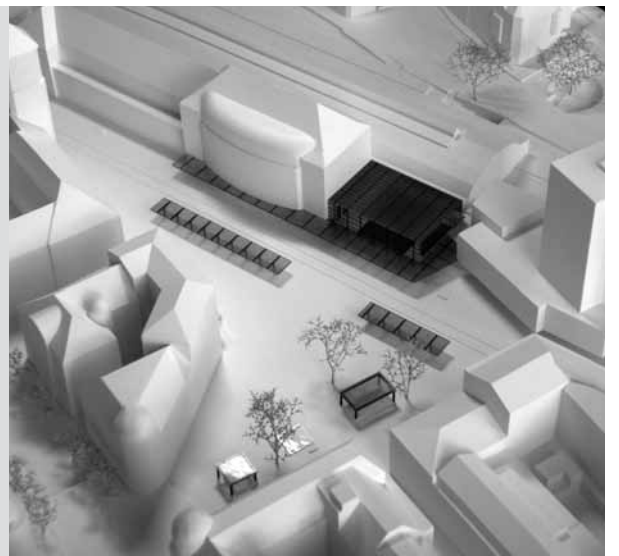
Verfasser Grün- und Freiraumplanung Christian
Burkhard in NA+M, Netzwerk für
Architektur und Management

Bürogemeinschaft NA+M ARGE Wettbewerb St. Gallen
Ch. Burkhard, M. Duffner, G. Müller,
O. Sander

Mitarbeitende S. Wölfle

Verkehrsplanung Planungsbüro Kaiser, Waldshut-Tiengen

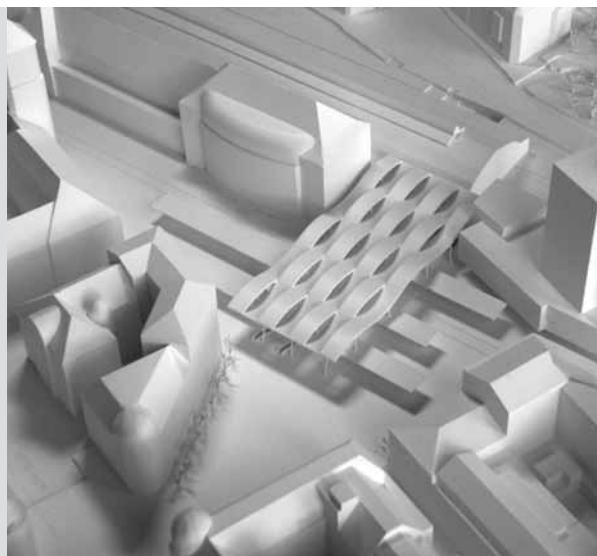
Lichtplanung Vogt und Partner, Winterthur



Projekt Nr. 09

andaonda

Verfasser	Lüscher Bucher Theiler + Hans Lauber Arch. + Hüsler & Hess AG Landschaftsarch., Luzern
Projektleiter	Roman Lüscher
Mitarbeitende	H. Lauber, F. Bucher, R. Christen, S. Lauber, N. Vuleta
Verkehrsplanung	Gätzi Vescoli AG, Baar
Bauingenieur	Reto Bonomo, Rüdlingen
Lichtplanung	Süess + Partner AG, Baar



Projekt Nr. 10

TOR ZUR STADT

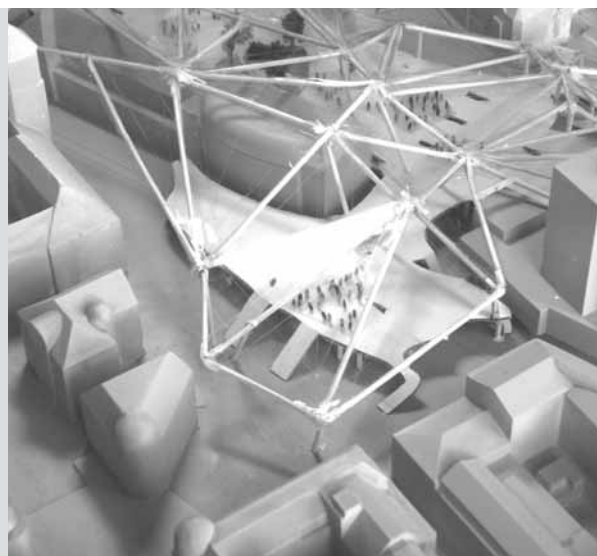
Verfasser	Eisenhut Architekten AG, Zürich
Mitarbeitende	E. Lock, H. Scherer, E. Eisenhut



Projekt Nr. 12

METRODOM

Verfasser	Arge Sprecher-Sturzenegger, St.Gallen
Bürogemeinschaft	Atelier est und Muriel und Rolf Sprecher, St.Gallen
Projektleiter	Arge Sprecher-Sturzenegger



Stadt St.Gallen
Tiefbauamt
Amtshaus
Neugasse 1
9004 St.Gallen
Telefon + 41 71 224 55 99

info.tiefbauamt@stadt.sg.ch
www.tiefbauamt.stadt.sg.ch