

BAHNHOFPLATZ MIT BUSHOF HERISAU



**Die zeitgemässe Verkehrsdrehscheibe
für Herisau und die Region**

GESCHICHTE

Die Topographie des Bahnhofgeländes von Herisau geht auf das Jahr 1910 zurück. Kühn und vorausschauend wurde damals das Gleisfeld in den Nagelfluh-Fels bergmännisch eingebettet und für die damalige Bodensee-Toggenburg-Bahn und die Appenzeller Bahn ein neuer Durchgangsbahnhof erstellt. Der alte Kopfbahnhof der Appenzeller Bahn, der näher beim Dorfzentrum lag, wurde aufgegeben. Noch heute zeugen das Trasse auf halber Höhe der Nagelfluhwand und der Geländeinschnitt beim Zeughausweg von der historischen Linienführung der Appenzeller Bahn.



Bahnhofgebiet / 17.08.1908



Eröffnung / 01.10.1910



Bahnhof Herisau mit AB / 1912



Bestand / 2017

Station Herisau gegen Westen.



HEUTIGE SITUATION

Der neue Bahnhof ermöglichte fortan die direkte Verbindung vom Bodensee über St.Gallen nach Rapperswil über das Glattal-Viadukt, das noch immer das Ortsbild von Herisau prägt. Der Bahnhof des Kantonshauptortes wurde damit zur regionalen Verkehrsdrehscheibe.

Dieser Funktion als Tor zum Appenzellerland, aber auch den gesetzlichen und zeitgemässen technischen Anforderungen, wird das Bahnhofsgelände heute nicht mehr gerecht. Ein Ausbau der Busverbindungen ist nicht mehr möglich, das Gelände ist unübersichtlich, die Verkehrsführung unnötig kompliziert, die Sicherheit und Behindertengerechtigkeit nicht gewährleistet. Die zum Teil nur provisorisch erstellten Anlagen sind in die Jahre gekommen. Eine tiefgreifende Umorganisation und einladende Neugestaltung tut not. Es handelt sich dabei um ein neues Generationenprojekt für Herisau und das Appenzellerland.



ZIELE

Einladendes Tor zum Dorf und zum Appenzellerland

Zeitgemässer Ankunfts- und Umsteigeort

Gute, direktere Verbindungen zum Zentrum

Funktionale Verkehrsdrehscheibe

Attraktive Adresse mit Potenzial für bauliche Entwicklung

Behindertengerecht, sicher und mit Aufenthaltsqualität



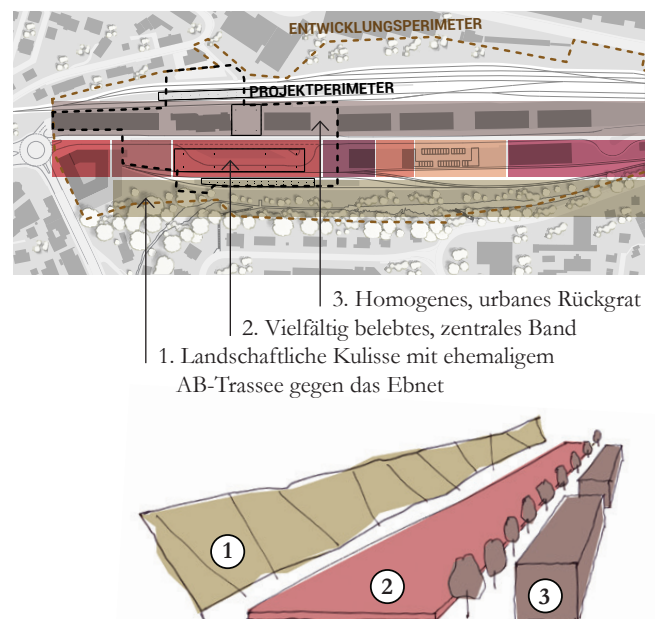
Visualisierung Güterstrasse / Bushof / Bahnhofplatz



Zentralplatz

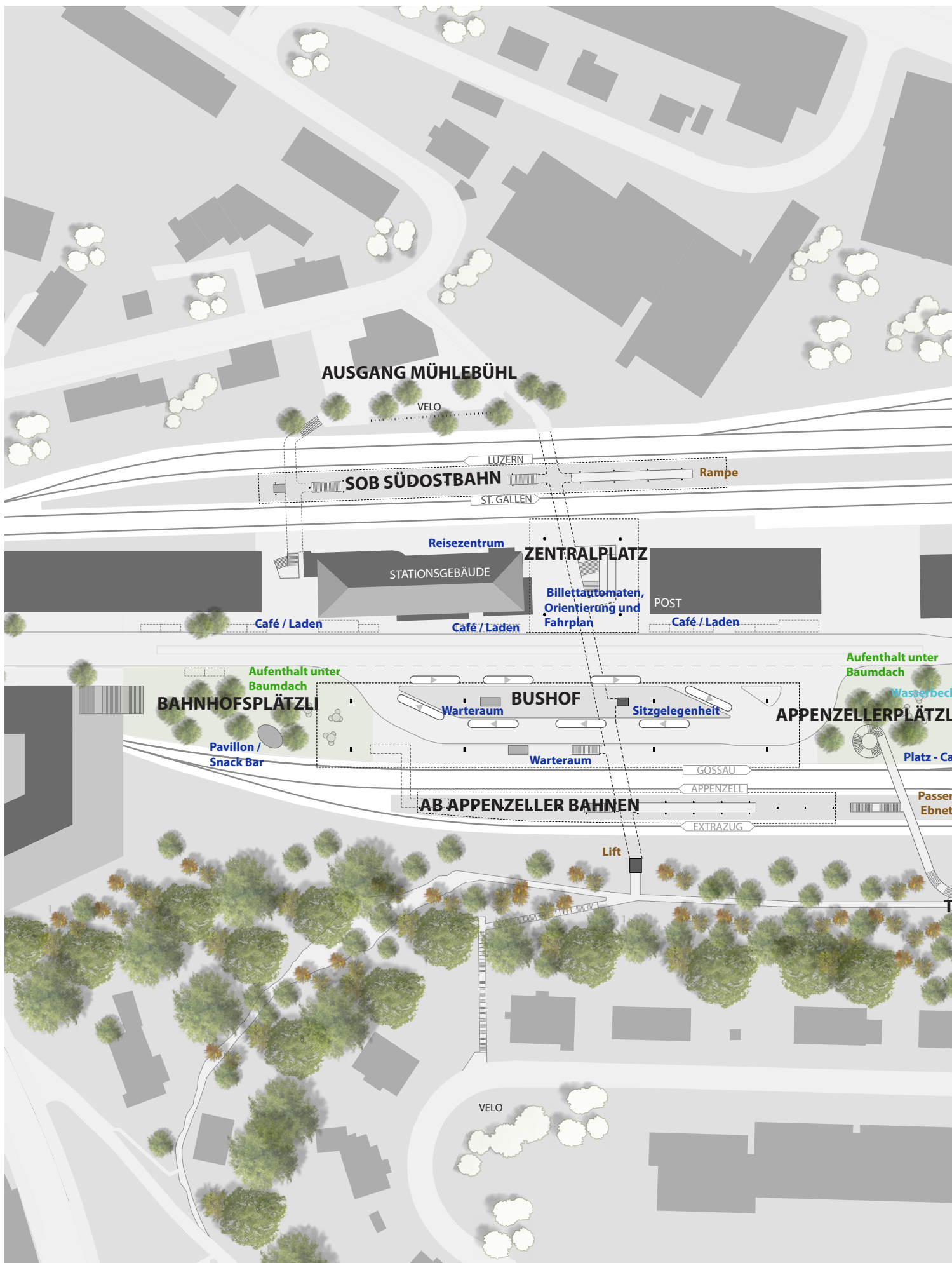
DAS VORLIEGENDE PROJEKT

Hosoya Schaefer Architects AG und Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH haben 2014 den Wettbewerb für die "Arealentwicklung Bahnhof Herisau" sowie für den darin liegenden Projektperimeter "Bahnhofplatz mit Bushof" gewonnen. Das Siegerprojekt gliedert das Areal in drei langgezogene Bänder in Richtung der Geleise. Die markante Geländekante im Süden wird ergänzt durch ein Rückgrat von Bauten in der Verlängerung des historischen Bahnhofgebäudes und der Post. In diesem klaren Rahmen bietet das mittlere Band eine vielfältige Abfolge von Räumen und Nutzungen.



Qualitäten

- **Verbessert** die Verkehrsführung für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer), die Busse und den motorisierten individuellen Verkehr (MIV);
- **Ermöglicht** die Neuorganisation der Verkehrsdrehscheibe mit klaren und einfachen Umsteigebeziehungen zwischen den drei öffentlichen Verkehrsträgern (SOB - Bus - AB);
- **Bietet** übersichtliche, gesetzeskonforme und hindernisfreie Umsteigebeziehungen;
- **Erfreut** als zeitgemässer Ankunftsort und bindet das Bahnhofsareal besser an das Dorf an, insbesondere an das Ebnet mit den vielen öffentlichen Institutionen wie Schulen, Sportanlagen, Altersheim, Spital;
- **Schafft** Raum für die Zukunft, für den öffentlichen Verkehr und die weitere bauliche Entwicklung des Bahnhofareals.



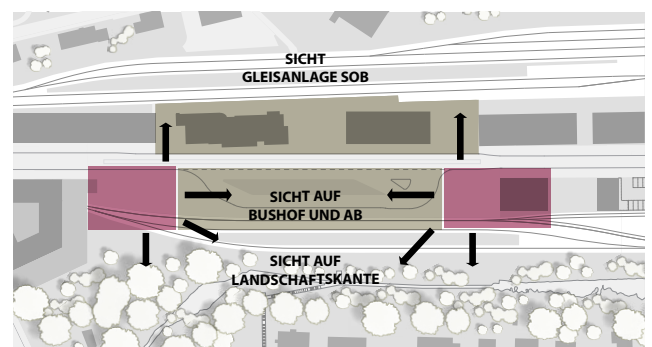
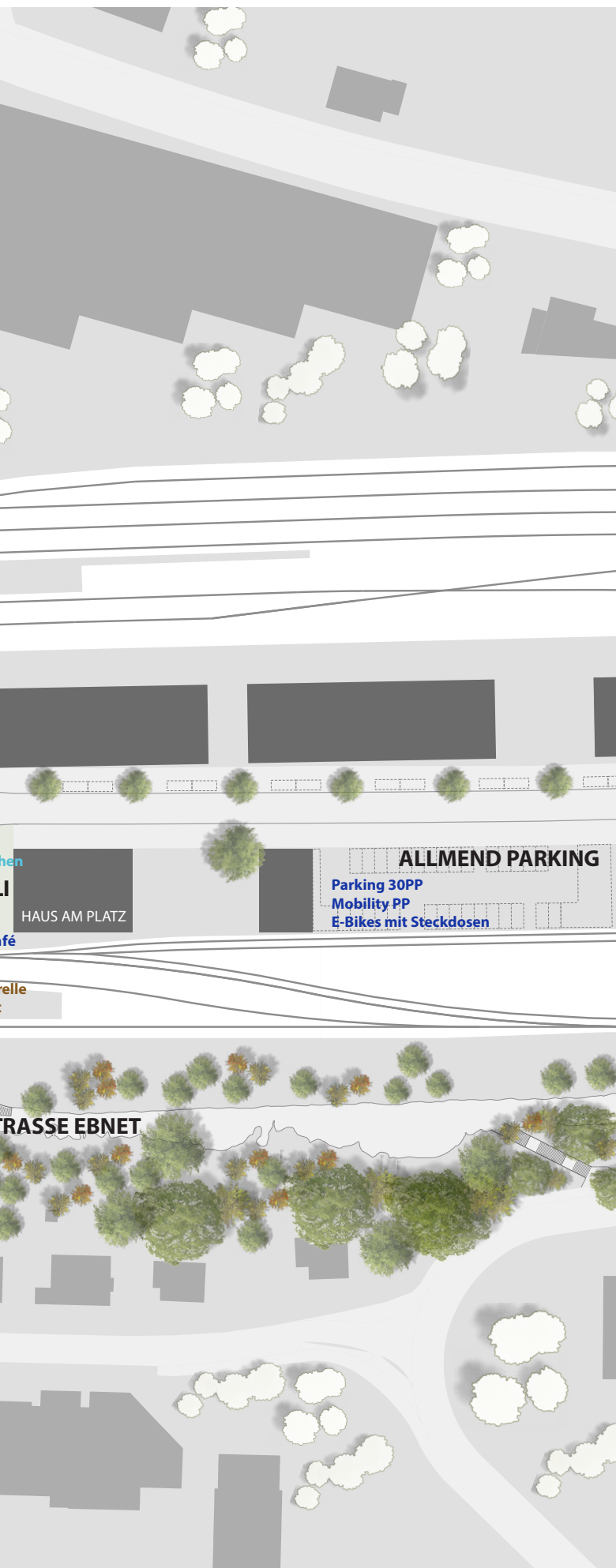
BAHNHOFPLATZ MIT BUSHOF

Ankommen, abreisen, umsteigen, verweilen

Der geplante Bahnhofplatz wird zur Schnittstelle von Dorf und Region. Er ist übersichtlich gestaltet und ermöglicht einfache und klare Umsteigebeziehungen (in den schnellen, lebhaften, bewegten Zonen), bietet Aufenthaltsqualität (in den langsamen, ruhigen Zonen) und dient als Eingang zum Dorf. Herisau kann die grosse Chance wahrnehmen, das Bahnhofareal nicht nur aufzuwerten, sondern es auch mit einer ganzheitlichen Strategie besser an das Dorf anzubinden.

Im Zentrum liegt der eigentliche Bahnhofplatz. Ein grosszügig und funktional gestaltetes Dach überspannt die schnelle, lebhafte Zone, bietet Komfort, vereinfacht den Betrieb und stiftet Identität auf dem heterogenen, räumlich nicht abgegrenzten Platz. Seitlich angelagerte Freiräume (Bahnhofplätzli und Appenzellerplätzli) bieten Raum zum Verweilen und verbinden mit dem Dorf. Sie werden räumlich gegen Osten definiert durch das “Haus am Platz” als städtebaulicher Akzent im Areal. Im Bereich der heutigen Werkstätten und des neuen Kreisels soll ein neues Gebäude als “städtebauliches Gelenk” dienen, das den Bahnhofplatz gegen Westen abschliesst und zur Bahnhofstrasse und zum Dorf überführt.

Der heterogene Bahnhofbereich, der nicht durch umgebende Bauten begrenzt und dadurch als Platz räumlich gefasst ist, wie in anderen Städten, wird von der funktional gestalteten Dachkonstruktion überspannt, die den Bahnhofplatz definiert und dem Raum ein Gesicht verleiht. Ein zweites Dach markiert die Eingangssituation und überspannt den “Zentralplatz” zwischen SOB Bahnhofgebäude und Post.





Visualisierung Zentralplatz - Bushof - AB

Bäckerei / Café

ANKOMMEN UND ABREISEN

Der neue Bushof wirkt weit und offen, mit grossen wettergeschützten Bereichen. Die Sichtbeziehungen erlauben eine schnelle und einfache Orientierung. Durch eine verbesserte Beschilderung können sich auch Besucher und Touristen einfach zurechtfinden. Die Aufgänge sind einfach ersichtlich. Der durchgehende Belag des Platzes, der sich vom Strassenbelag unterscheidet und den Platz auszeichnet, schafft eine einheitliche Identität. Der Bahnhof wird zur neuen Adresse von Herisau.



Orientierung



Signaletik



Lift Ebnet



Platzbelag



Visualisierung Güterstrasse / Bushof / Bahnhofplatz

Zentralplatz



Baumdach



Café



Kiosk / Snackbar



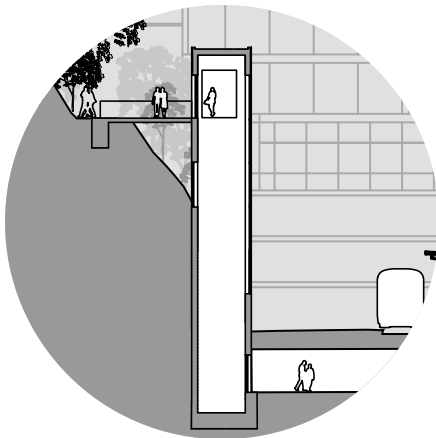
Warteraum

VERWEILEN

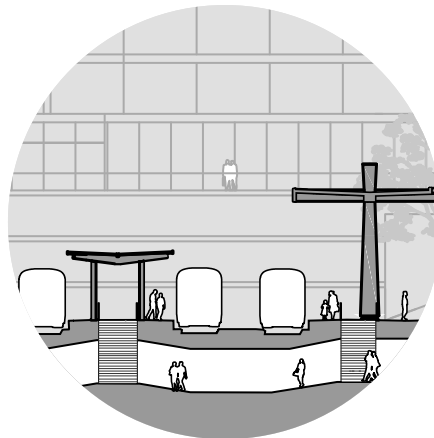
Auch die Plätze zum Verweilen werden ausgebaut. Neue Warterräume machen die Zeit bis zur Abfahrt komfortabler. Der Aussenraum wird mit Bänken und Bäumen attraktiv gestaltet. An den aufgewerteten öffentlichen Räumen sind auch neue Nutzungen möglich, wie ein “Mercato” mit Gartencafé beim “Appenzellerplätzli” und ein Pavillon mit Würstlibar und WCs auf dem “Bahnhofplätzli”. Vom reinen Funktionsraum wird der Bahnhofplatz nun auch zum einladenden öffentlichen Aufenthaltsraum.



Querschnitt



1. Lift Ebnet



2. Perrons AB



3. Bushof

UMSTEIGEN

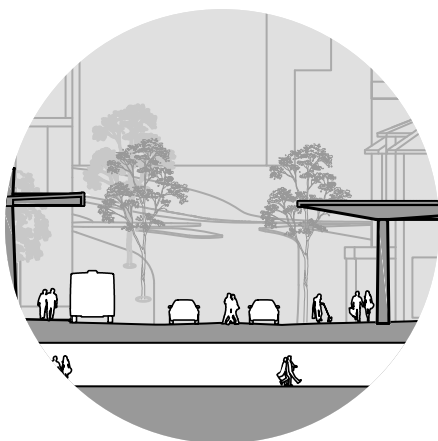
Komfortabel - wettergeschützt - sicher

Der Bahnhof bietet eine breite Wahl von öffentlichen Verkehrsmitteln, jedes mit eigenem Charakter. Umsteigebeziehungen sind klar ersichtlich, die Orientierung einfach. Die meisten Fussverbindungen erfolgen direkt und mittig über den neuen Bahnhofplatz. Die Unterführung verbindet die Per-

rons der SOB, des Bushofes und der Appenzeller Bahnen. Sie führt Richtung Mühlebühl/Kreuzweg und neu auch mit einem Lift zum Plateau Ebnet. An diesen Zugangsstellen sind auch genügend Veloabstellplätze vorgesehen.



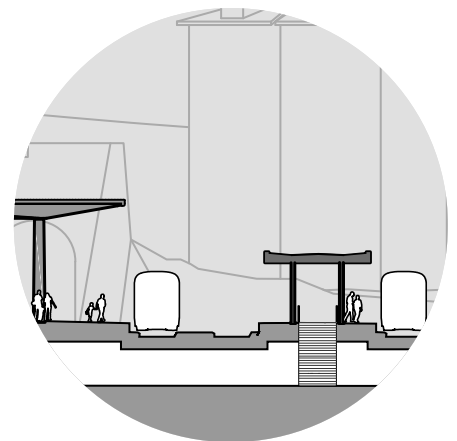
Visualisierung Perron AB / Bushof / Passerelle Ebnet



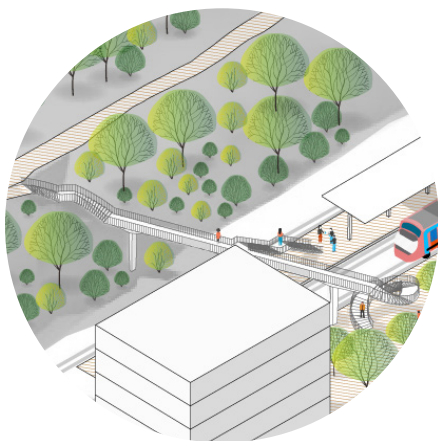
4. Güterstrasse



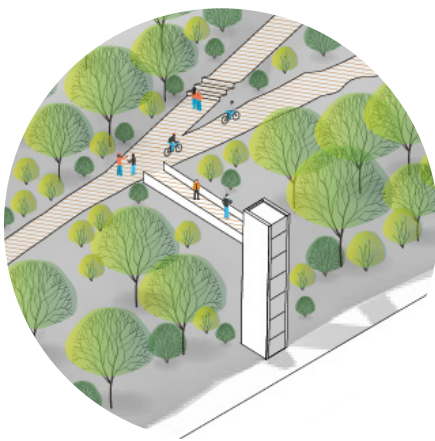
5. Zentralplatz



6. Perrons SOB



1. Passerelle Ebnet



2. Lift Ebnet



3. Trasse Ebnet



4. Versteckter

ANBINDUNG AN DAS DORF

Heute ist der Bahnhof Herisau nur über erhebliche Umwege mit dem Dorfzentrum und den kommunalen und kantonalen Schulanlagen, den kantonalen Verwaltungen, der “Chälblihalle” sowie mit dem Altersheim und dem Spital verbunden. Ebenso wichtig sind gute Verbindungen zu den Ladengeschäften und Dienstleistungen im Dorfzentrum. Das Gelände zwischen dem Dorfzentrum und dem Bahnhof weist einen erheblichen Höhenunterschied auf, den es hindernisfrei zu überwinden gilt.

Kurze attraktive Wege

Mit den vorgesehenen Verbindungen aufs Ebnet und ins Dorfzentrum sowie ins Mühlebühl und Richtung Kreuzweg sollen die Verbindungen kurz und attraktiv werden. Dazu sind insbesondere aufgrund der topografischen Lage (das Dorfzentrum liegt ca. 35 m höher als das Bahnhofsareal) neben den eigentlichen Erschliessungsanlagen wie Fusswegverbindungen, Fussgängerpasserelle und Lifte sowie an den Zugangsstellen auch hinreichende geschützte Veloabstellanlagen erforderlich.

Ein neues Quartier

Mit dem Ende 2015 verabschiedeten Entwicklungskonzept für das Bahnhofareal kann das Zentrum Herisau erheblich gestärkt und aufgewertet werden. Eine optimale Anbindung des höher gelegenen Dorfzentrums an das Entwicklungsgebiet Bahnhof sorgt für die Erschliessung des neuen Dorfteils.

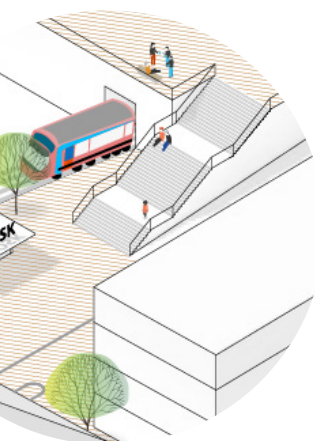
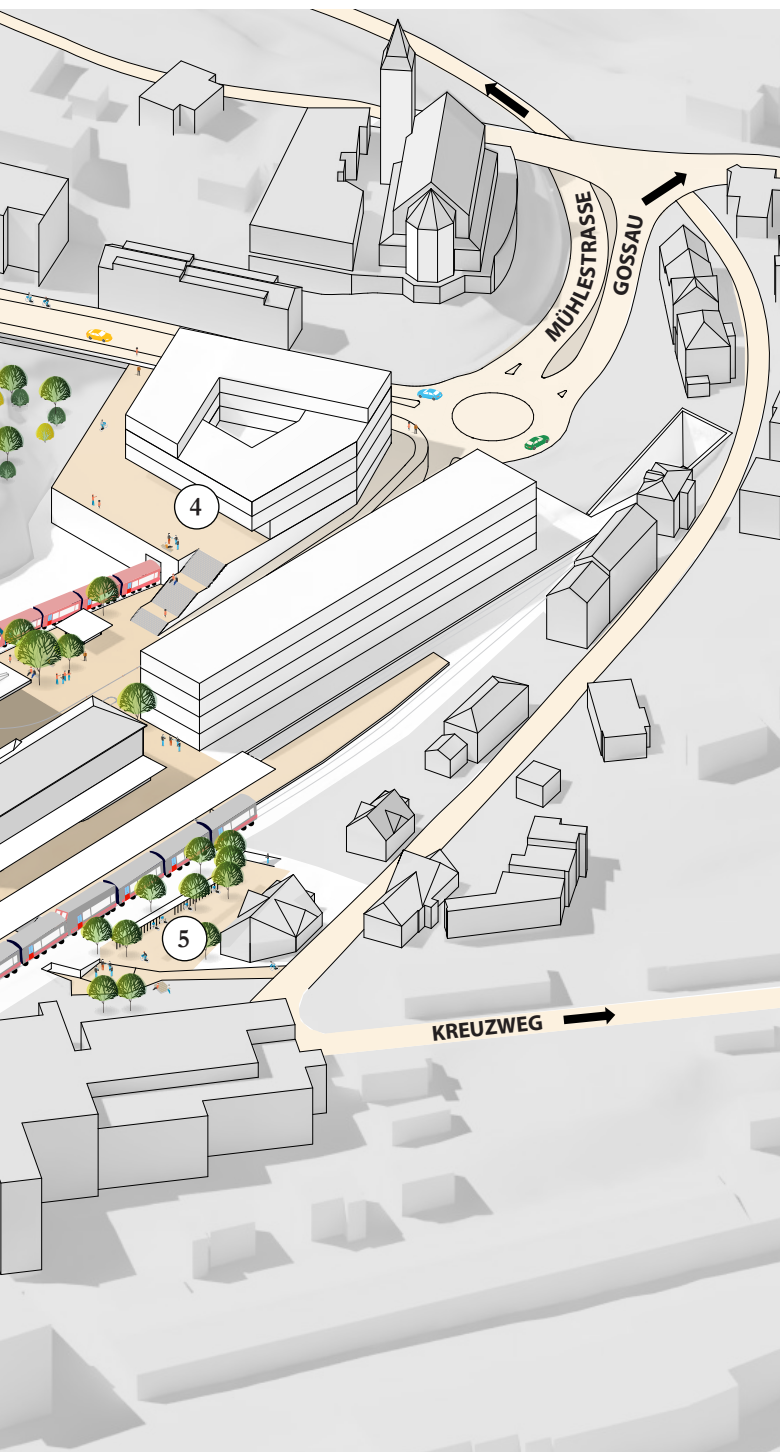
Verkehrssicherheit

Mit den vorgesehenen Fusswegen, Treppen, der Fussgängerpasserelle und den Aufzügen werden sichere und attraktive Fusswegverbindungen geschaffen.

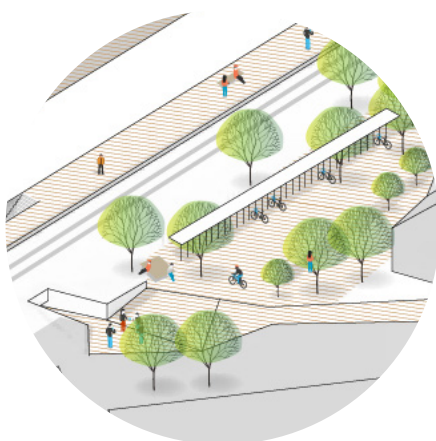
Umwelt und Ressourcen

Mit der Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden Anreize für eine Verlagerung der Mobilität vom MIV zum ÖV geschaffen.

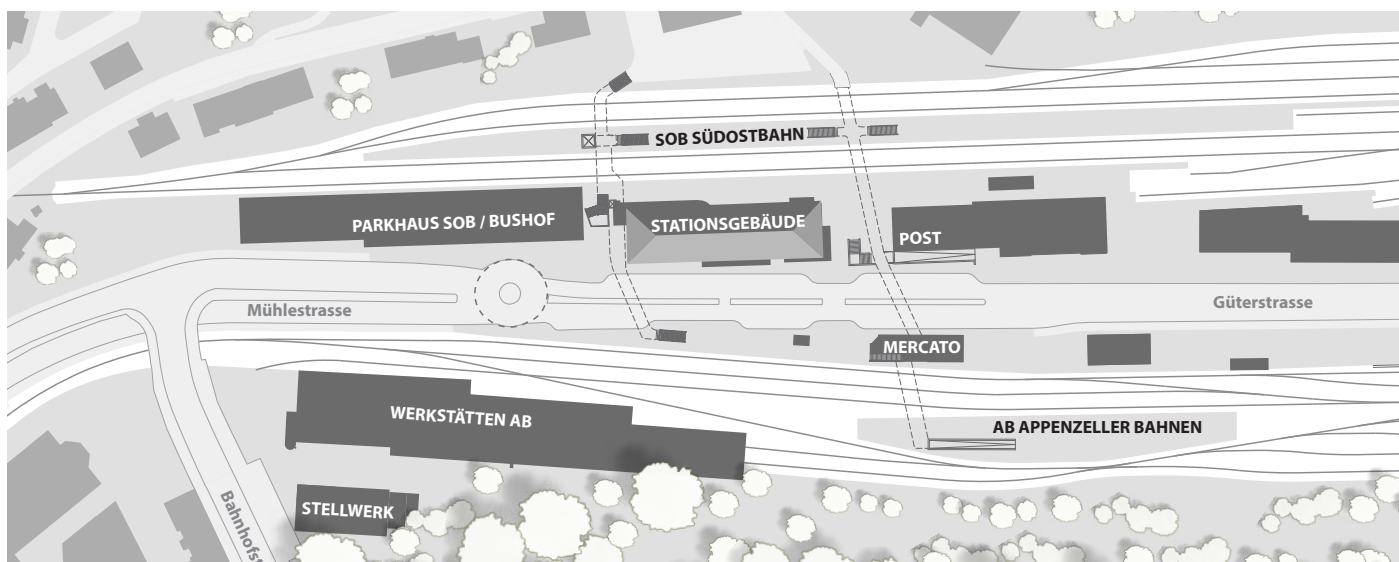
Das Bahnhofareal, das seit seiner Erstellung immer abgekoppelt “hinter dem Ebnet” oder “unten im Tal” lag, wird zur regional bekannten Adresse und zu einem lebhaften Quartier im Dorf.



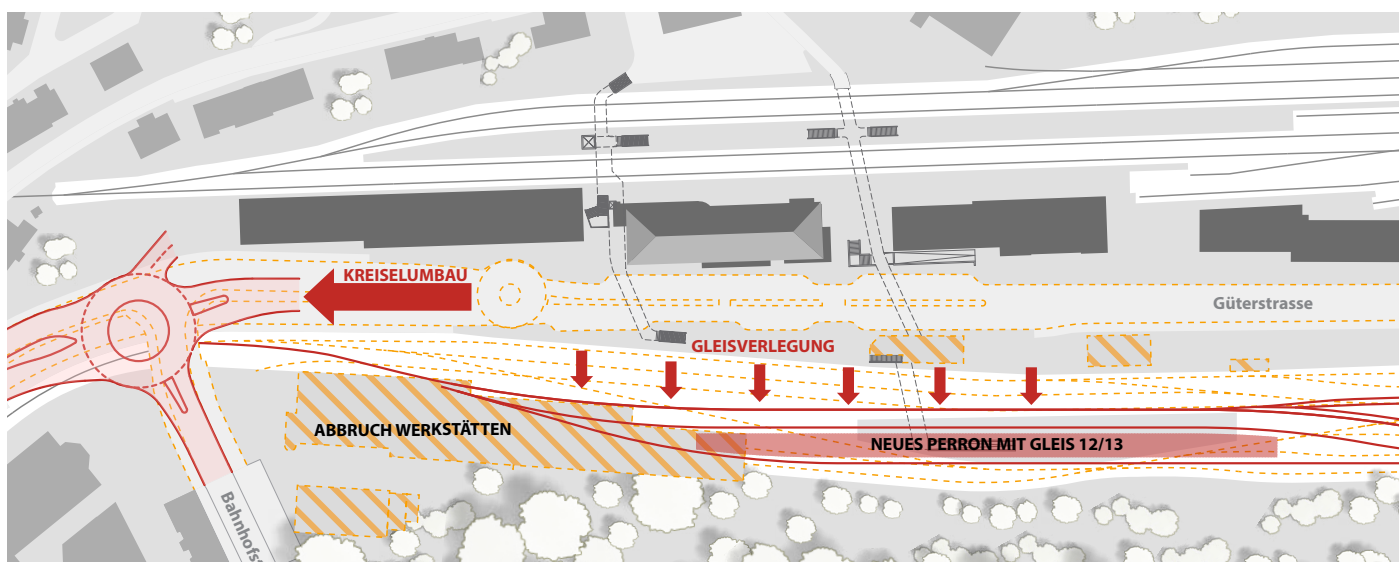
Verbindung Bahnhofstrasse



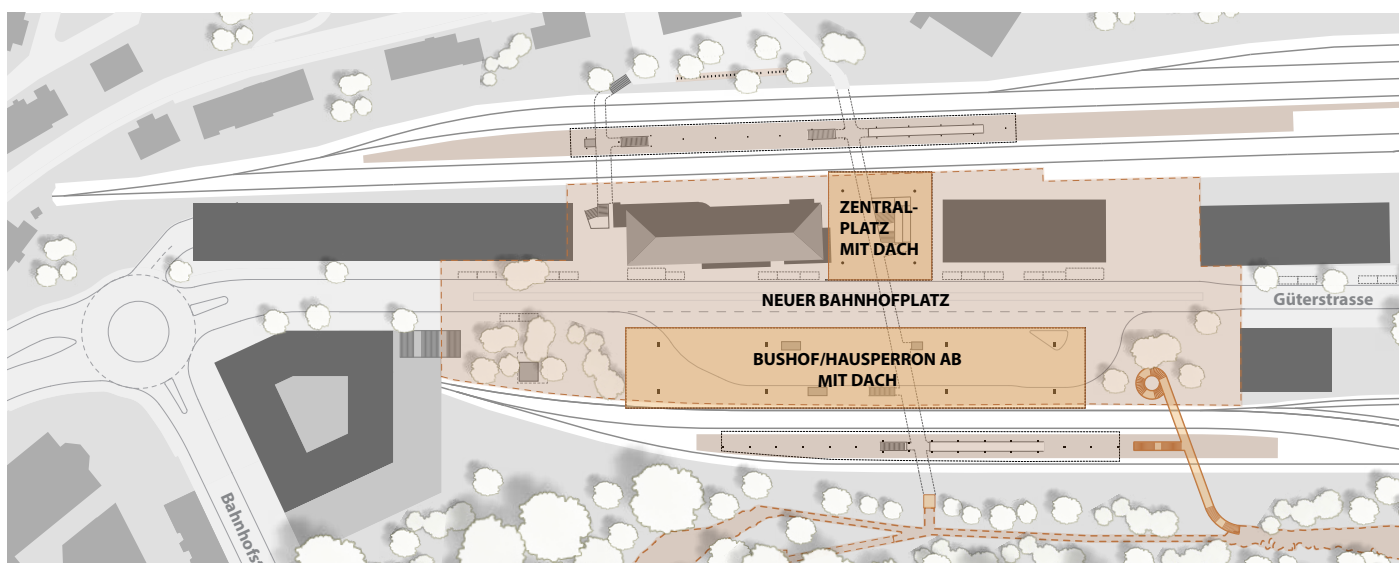
5. Abgang Mühlebühl / Kreuzweg



Bestand 2017



1. Phase: Verlegung Kreisel (Kanton) / Abbruch Werkstätten und Bauten (AB) /
Rückbau/Verlegung Gleisanlagen (Hausperron Gleis 11, Perron Gleis 12/13 AB)



2. Phase: Elemente des Gesamtprojektes "Bahnhofplatz mit Bushof"

NEUE VERKEHRSDREHSCHEIBE

Mit dem Gesamtprojekt für das Bahnhofareal wird vom Kanton und der Gemeinde eine zeitgemässe “multimodale Verkehrsdrehzscheibe” geschaffen, die den Kantonshauptort optimal mit der Region vernetzt. Dazu ist eine Neuorganisation mit einem tiefgreifenden Gesamtumbau des Areals notwendig.

Der als Provisorium erstellte Kreisel Mühle-/Güterstrasse entspricht weder den Strassenbaustandards noch den Sicherheitsanforderungen. Der Kreisel wird neu nach oben direkt an die Bahnhofstrasse (Bereich der heutigen Brücke) verlegt. Die alten Werkstattgebäude der Appenzeller Bahnen werden abgebrochen und die Gleisanlagen tiefgreifend umgebaut und verlegt. Schon heute ist der Perron mit den Gleisen 12/13 für diesen Umbau vorbereitet und teilweise bereits realisiert.

Erst mit diesen Massnahmen wird der Raum geschaffen, der für einen neuen Bahnhofplatz mit Bushof notwendig ist und eine Neuordnung des Bahnhofgeländes ermöglicht. Die Realisierung des Gemeindeprojektes “Bahnhofplatz mit Bushof” ist somit direkt abhängig vom Kantonsprojekt “Verlegung Kreisel” sowie vom Umbau der Bahninfrastruktur der Appenzeller Bahnen. Der neue Bushof kommt vollständig auf den Bereich der heutigen Perron- und Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen zu liegen.

Folgende Zielsetzungen werden damit erfüllt:

- **Neubau** eines sicheren und behindertengerechten Bushofes mit acht unabhängig ansteuerbaren Anlegekanten samt zeitgemässer Ausstattung und Aufenthaltsqualität für Fahrgäste;
- **Schaffung eines Bahnhofplatzes** mit hindernisfreier Verknüpfung aller Fussgängerverbindungen und Aufenthaltsqualität für alle Benutzer;
- Verkehrstechnische **Neuorganisation** und damit Optimierung der **Vernetzung** aller Verkehrsträger: der SOB und der AB, der lokalen und regionalen Buslinien sowie der Postautolinien mit dem Langsamverkehr und dem motorisierten Individualverkehr und somit eine Verbesserung des Umsteigeverkehrs;
- Markante Steigerung der **Sicherheit** für Fussgänger und Velofahrer;
- **Verkürzung der Umsteigezeiten** und Komfortsteigerung der Wege zum Ortszentrum und in die angrenzenden Quartiere, insbesondere mit den neuen Vertikalverbindungen zum Ebnet mit

seinen Schul- und Sportanlagen, dem Altersheim, Spital etc.;

- **Optimale Integration** und Verknüpfung der Alpenpanorama-Route Nr. 4, 1. Etappe St. Margrethen-Appenzell von Schweizmobil mit der SOB und den AB, dem lokalen und regionalen Busnetz sowie dem motorisierten Individualverkehr;
- Umbau der Güterstrasse zu einer **Langsamverkehrszone** im Bereich des Bahnhofplatzes;
- Voraussetzungen zur **Entwicklung** und Stärkung des regional bedeutenden Entwicklungsschwerpunktes schaffen.

Zweckmässigkeit / Machbarkeit / Nutzen

Qualität Verkehrssystem

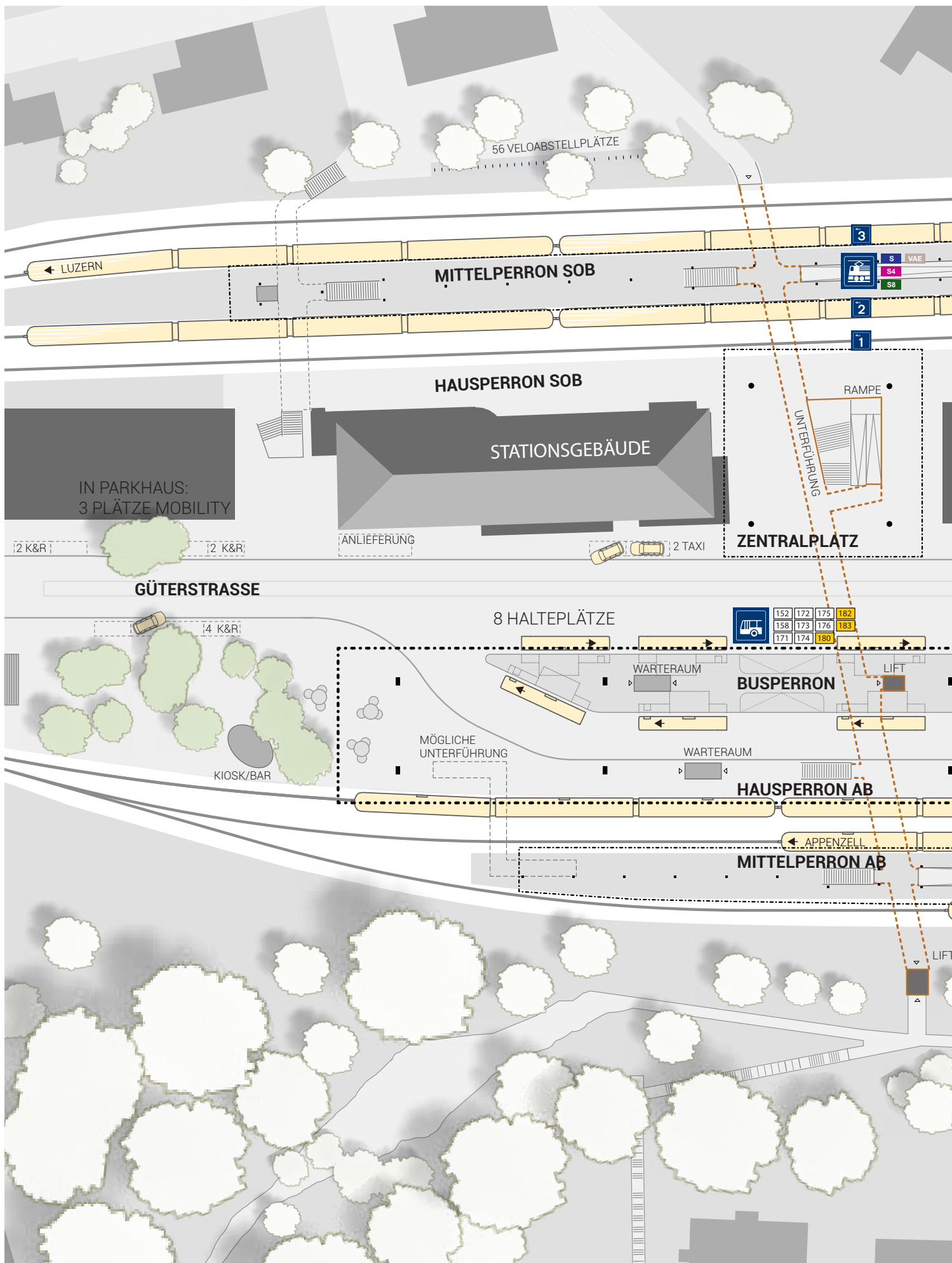
Die multimodale Verkehrsdrehzscheibe – Verknüpfung von Langsamverkehr (LV), motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) – optimiert die Umsteigefunktion zwischen den beiden Bahnen sowie den lokalen und regionalen Buslinien für alle Benutzer, insbesondere für Gehbehinderte, sowie für Kinderwagen, Rollgepäck und dergleichen. Mit der Verbesserung der Langsamverkehrszugänge von und zu den Quartieren erfolgt eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen der Güterstrasse führen zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums und einer erheblichen Steigerung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität.

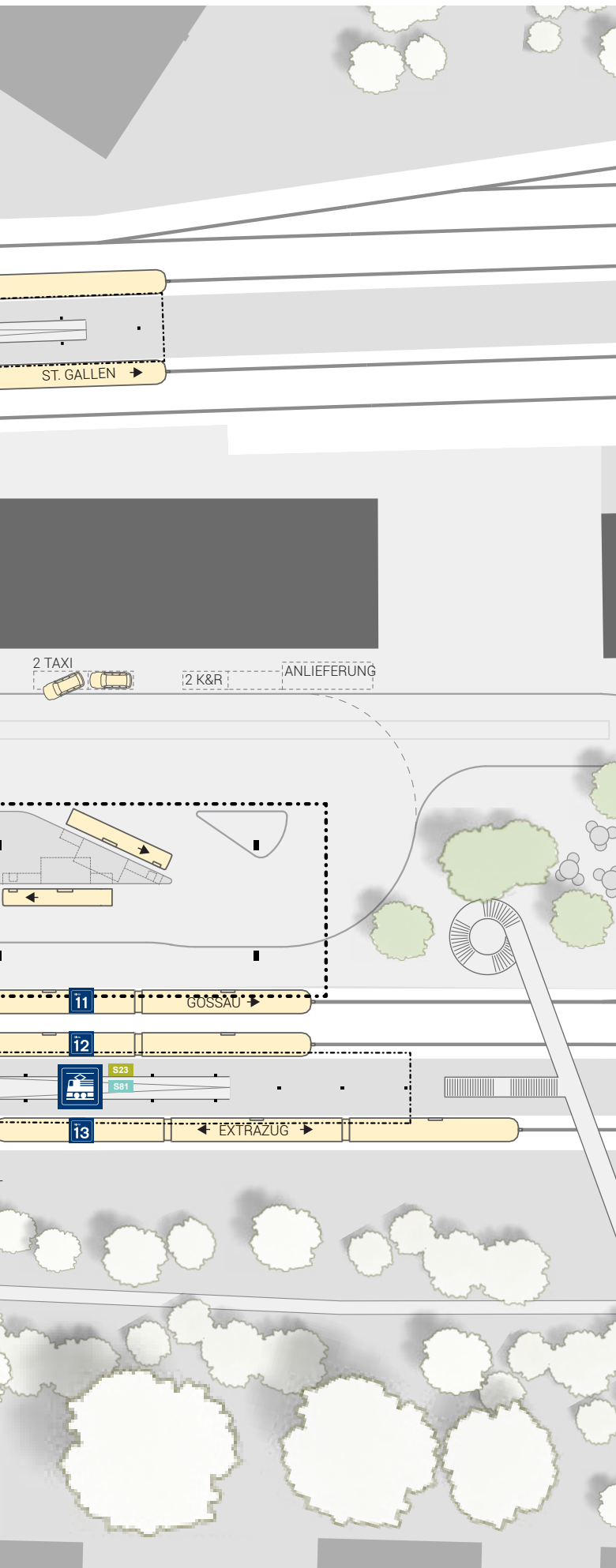
Verkehrssicherheit

Die vorgeschlagenen Massnahmen bereinigen die heute aufgrund der beengten Verhältnisse unbefriedigende und teilweise gefährliche Verkehrssituation. Sie gewährleisten die Verkehrssicherheit sowie die behindertengerechte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Umgestaltung der Güterstrasse im Bereich des Bushofes und der angrenzenden Plätze zur Begegnungszone vereinfacht die Querverbindungen und verbessert die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Umwelt und Ressourcen

Mit der Realisierung dieser Verkehrsinfrastrukturmassnahmen werden Synergien für die Entwicklung von Projekten auf den Arealen der Partner geschaffen. Die Brachflächen des Areals können dadurch einer nachhaltigen Nutzung zugeführt und das Verkehrssystem gesamthaft aufgewertet und optimiert werden.





BUSHOF: FUNKTION, KONSTRUKTION, GESTALTUNG

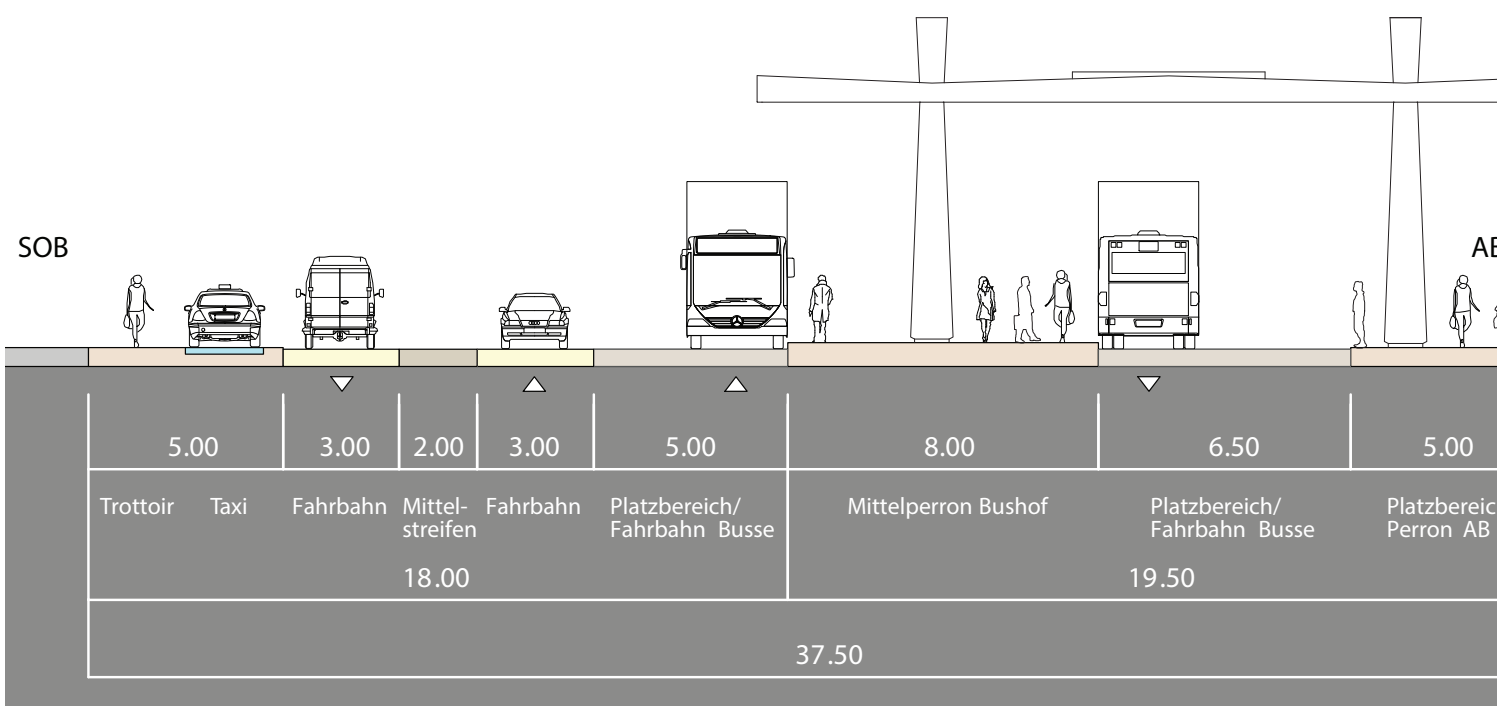
Der zentrale Bushof mit acht Haltekannten und integrierter Wendemöglichkeit für alle Lokal- und Regionalbusse ist von beiden Bahnanlagen aus gut sichtbar und erreichbar.

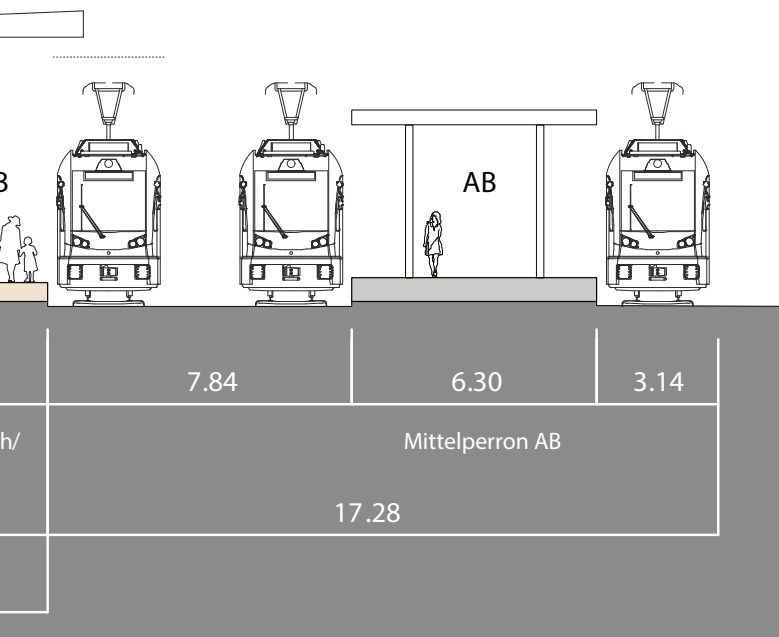
Eine mittig geführte Fussgängerachse verbindet den prägenden “Zentralplatz” zwischen Stationsgebäude der SOB und dem Gebäude der Post ebenerdig und hindernisfrei mit dem neuen Hausperron (Gleis 11) der Appenzeller Bahnen.

Die existierende Personenunterführung (PU) wird aufgewertet und übersichtlicher gestaltet. Vom Ausgang Mühlebühl/Kreuzweg führt sie nun neu bis zum Lift, der das Gelände an die Ebnet Anhöhe anbindet. Eine Rampe verbindet die Personenunterführung breiter, heller und sicherer mit dem Zentralplatz. Ein Lift führt zum Busperron, und einer zum Ebnet, womit alle Kundenverbindungen ohne grosse Umwege hindernisfrei benutzbar sind.

Nutzungsanforderungen:

- Acht Bushalteplätze, die eine unabhängige und präzise An- und Wegfahrt ermöglichen (Vorgaben Regiobus und Postauto, Behindertengerechtigkeit);
- Halteplätze, die zukunftsgerichtet auch für Doppelstöcker und Gelenkbusse nutzbar sind;
- Gleichzeitig ist der Bushof Wendeplatz für 10 der heute 11 betriebenen Buslinien;
- Ein Lift verbindet den Busperron mit der Unterführung und damit mit allen Gleisen der AB und der SOB sowie mit dem Lift ins Ebnet und zum Zugang zum Mühlebühl/Kreuzweg - und umgekehrt.
- Auf dem Busperron und Hausperron der AB ist je ein wettergeschützter Warteraum geplant;
- Auf dem Busperron, der durch ein grosses Dach überspannt wird, sind genügend gedeckte und regengeschützte Warteflächen vorhanden (auch bei garstigem Wetter);
- Das vorgeschlagene Dach überdeckt auch den ganzen 120 m langen Hausperron/Gleis 11 der AB (Doppeltraktionen à je 60 m Länge);
- Zudem sind 5 der 8 Bushalteplätze sowie die



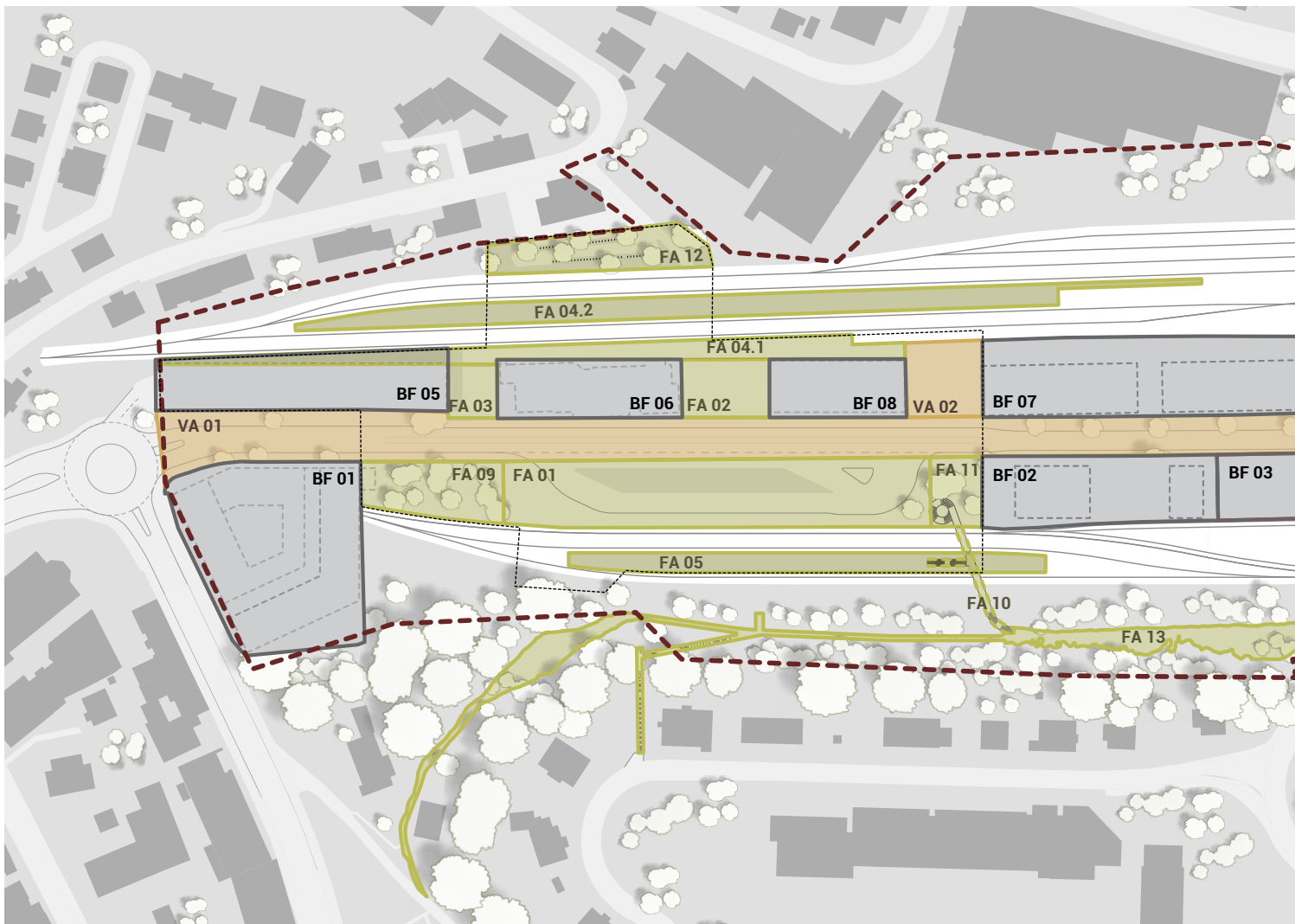


südliche Busfahrspur vollständig vom Dach überspannt, sodass neben einem optimalen Wetterschutz für die Kunden auch ein einfacher Winterdienst gewährleistet ist;

- Aufgrund des einen grossen Daches, das den Bushof und den Hausperron der AB überdacht, ist eine ebenerdige behindertengerechte und wettergeschützte Verbindung zum Hausperron der AB möglich;
- Ebenerdige behindertengerechte Verbindungen führen zum SOB-Bahnhof, ins Stationsgebäude, zu den umgebenden öffentlichen Plätzen, dem Café, den Läden und angrenzenden Bauten.

Technische Anforderungen:

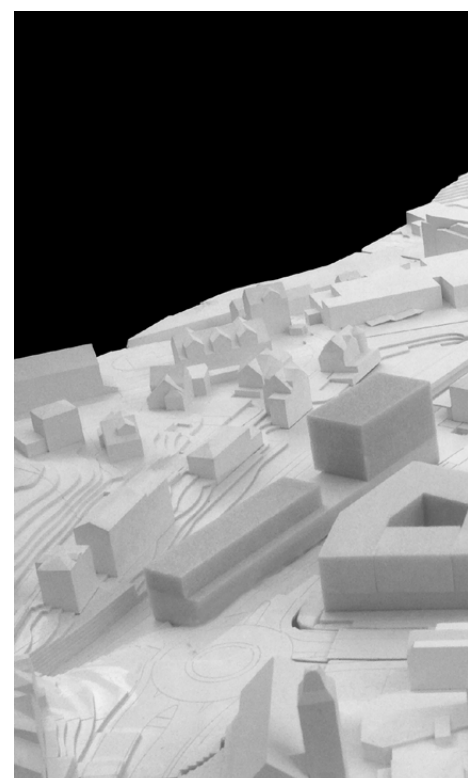
- Das Vorprojekt für das Tragwerk des Daches wurde vom Ingenieurbüro Conzett Bronzini Partner AG aus Chur entwickelt. Die Konstruktion wurde auf seine essenziellen Bestandteile reduziert. Die Dachkonstruktion wird in der weiteren Projektentwicklung verfeinert und optimiert.
- Das Dach verfügt über lediglich acht Stützen, damit die Einsteigebereiche für alle Bushaltestellen, die Wartebereiche und die Fahrbahn insbesondere die Wendefahrspuren optimal gestaltet werden können.
- Wegen der minimalen Stützzahl sind die Querschnitte der Hauptträger gross.
- Die Träger werden über der Dachfläche als Überzüge angeordnet, sind also von unten nicht sichtbar. Somit entsteht unter dem Dach der Eindruck eines ruhigen, schwebenden Daches, das in der fragmentierten Situation Raum, Orientierung und Transparenz schafft.
- Die Holzschalung für die Betonteile wird als «verlorene Schalung» ausgeführt. Sie ist gleichzeitig die Schalung für die Betonkonstruktion und die sichtbar bleibende Deckenunterseite des fertigen Daches. Die Holzfläche verleiht dem Ort Wärme und Identität.
- Die Form der Stützen folgt den Anforderungen des Kräfteflusses.
- Die Entwässerung des Daches und die Stromleitungen sind in den acht Stützen integriert.
- Die streng funktionale Konstruktionsweise erlaubt die Überdachung eines grossen Raumes mit viel Luft und Licht - ein pragmatischer und doch einladender Eingang zum Appenzellerland.



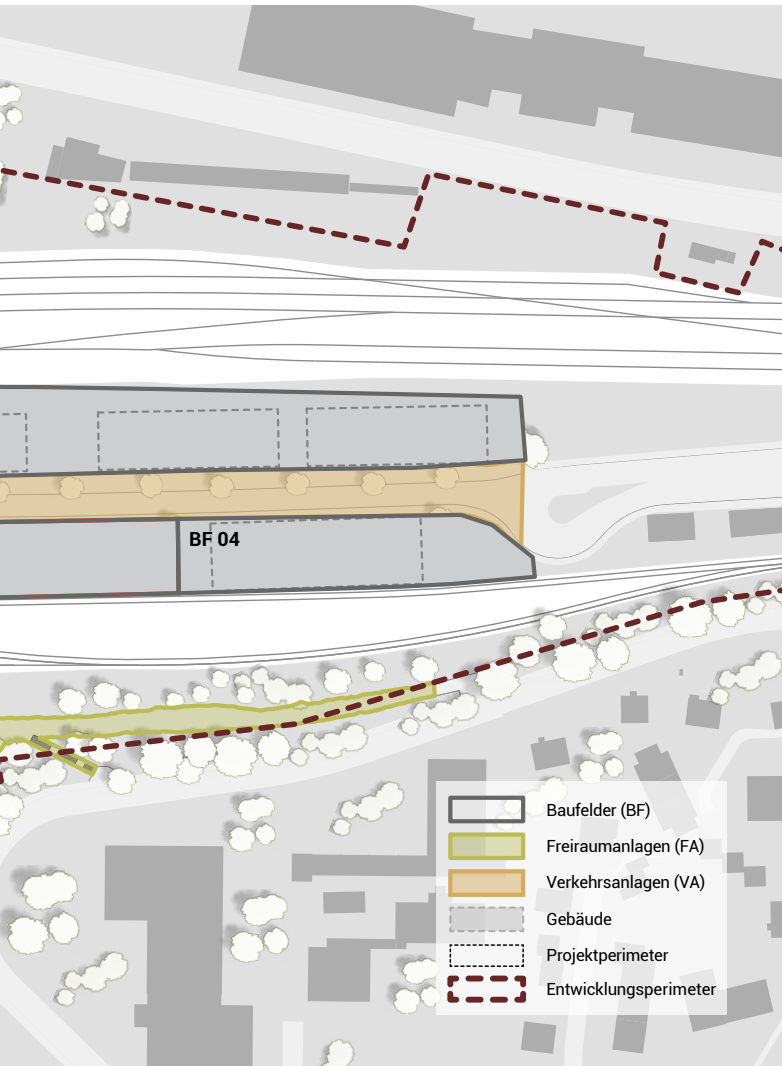
Baufelder

Potenzial und laufende Studien privater Investoren

- BF 01** Kopfbau AB: Grossverteiler, Wohnungen (Neubau)
Studie für die Machbarkeit eines Supermarktes mit Wohnungen in den oberen Geschossen
- BF 02** Haus am Platz AB (Neubau Hohes Haus am Appenzellerplatz)
- BF 03** Bebauung Mitte AB (Entwicklungsfläche Neubauten):
Studie für die Machbarkeit eines neuen Firmensitzes mit ca. 150-200 Arbeitsplätzen
- BF 04** Busgarage Regiobus/AB (Neubau, darüber Büroggeschosse):
Für eine ebenerdige Busgarage für 9 Busse der Verkehrsbetriebe Herisau (VBH)/Regiobus mit darüber liegenden Büroggeschossen liegt eine Vorprojektstudie vor. Zurzeit läuft die Planerausschreibung.
- BF 05** Kopfbau SOB/Bereich heutiges Parkhaus:
Umbau und Aufstockung oder Neubau.
Im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie für den Kopfbau BF01 wird alternativ eine Bereitstellung von zusätzlichem Parkraum für den Supermarkt und für P+R-Bedürfnisse mit einer Studie geprüft.
- BF 06** Stationsgebäude SOB (Umbauten):
Umbau im Bereich Zentralplatz, Neubau Rampe Mittelperron, Umbau und Ausbau im Bereich heutiger Bushof.
- BF 07** Randbebauung SOB (Entwicklungsfläche Neubauten)
- BF 08** Postgebäude Post Immobilien AG (längerfristig ohne Nutzungen der Post):
Rückbau des eingeschossigen Anbaus und Umbau zugunsten des Zentralplatzes und Aufstockung oder Neubau eines Bürogebäudes mit Laden/Café im EG.



Städtebauliches Modell



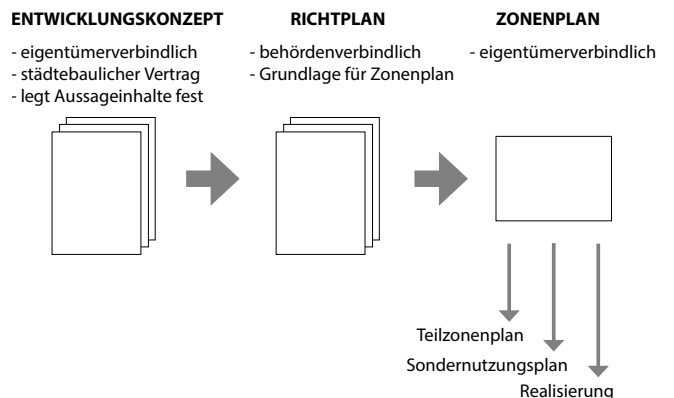
ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

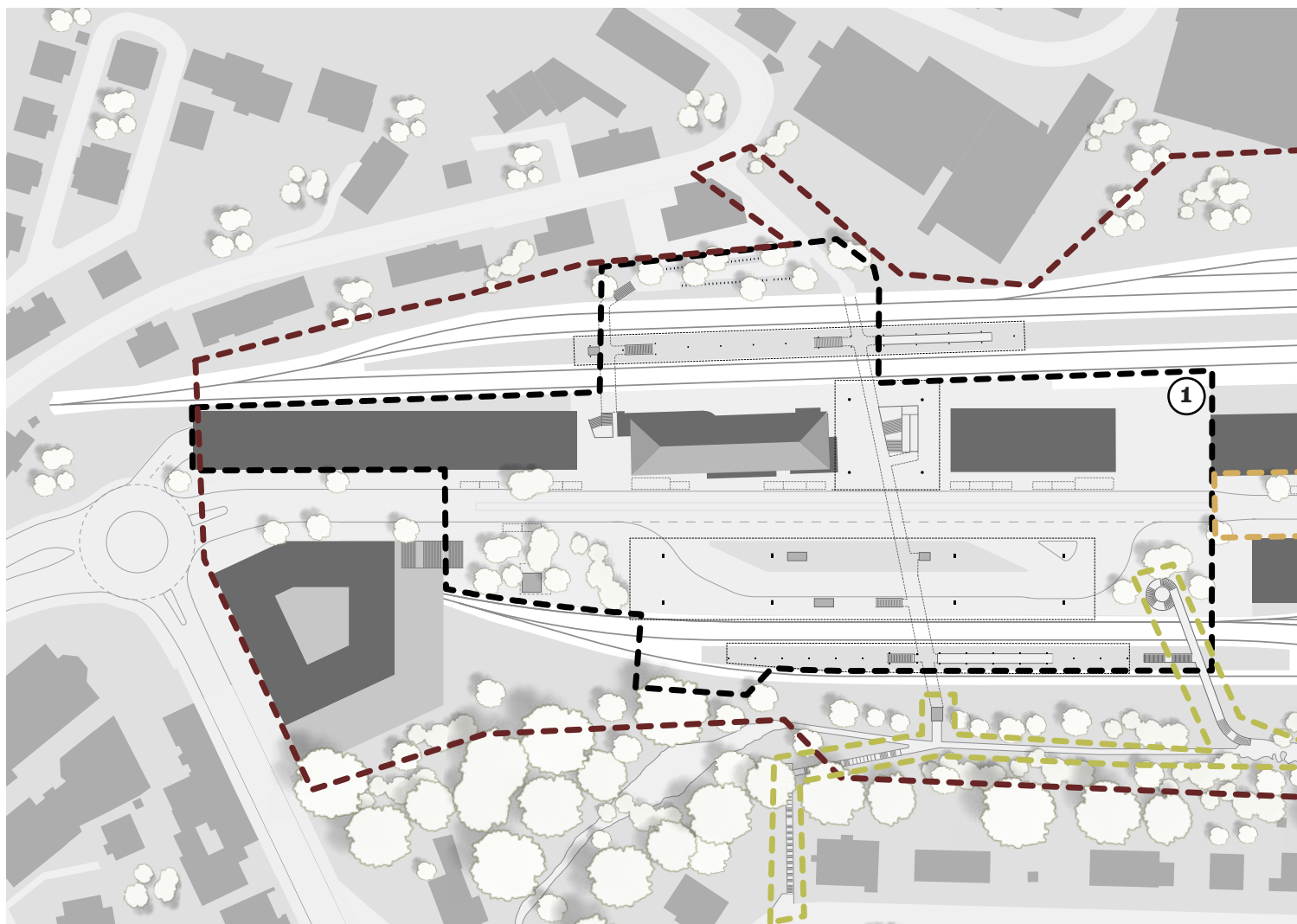
Die Realisierung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe schafft die Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des regional bedeutsamen Entwicklungsschwerpunkts “Bahnhofareal Herisau”. Die optimale Arealerschliessung insbesondere durch den öffentlichen Verkehr ermöglicht die Ansiedlung überörtlicher Funktionen und Nutzungen und damit eine **Stärkung der Gemeinde**. Die Bebauungspotenziale in dem von allen Partnern (Grundeigentümern) getragenen und mitunterzeichneten Entwicklungskonzept wurden in Machbarkeitsstudien aufgezeigt.

Durch die gesamtheitliche Entwicklung des Bahnhofareals und insbesondere durch den geplanten neuen “Bahnhofplatz mit Bushof” und dem neuen Kreisel soll eine neue hochwertige **Adresse mit regionaler Ausstrahlung** entstehen.

Das vorliegende Entwicklungskonzept für das Gesamtareal löst die Entwicklungsvereinbarung vom Dezember 2012 ab und stellt die vertragliche Grundlage für die weitere Arealentwicklung dar. Die Unterzeichnenden einigten sich damit auf wesentliche inhaltliche, städtebauliche und freiräumliche Spielregeln der Entwicklung und vereinbarten weitere gemeinsame Schritte für eine aufeinander abgestimmte Konkretisierung und **schrittweise Umsetzung**.

Das Interesse von Firmen und Investoren ist gross. Weitergehende Projektstudien und Vorprojekte zur Konkretisierung der Bebauungspotenziale sind bereits in Arbeit.





1. Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz mit Bushof

Priorität: A
 Federführende Stelle: Gemeinde Herisau
 Beteiligte Stellen: Kanton AR, AB, SOB,
 VBH/Regiobus/
 Postauto/Post Immobilien AG

2. Vertikale Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - Ebnet/Dorfzentrum

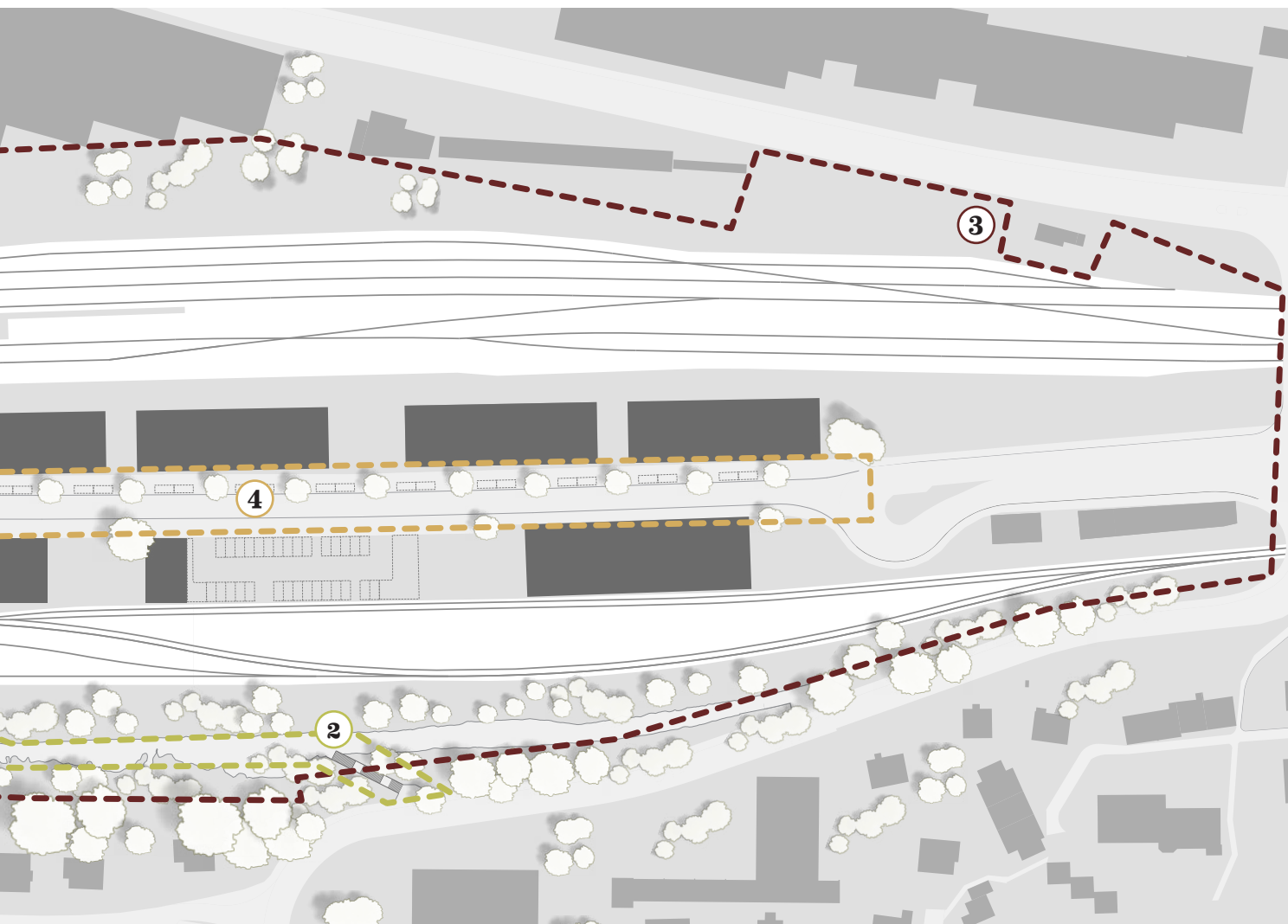
Priorität: A
 Federführende Stelle: Gemeinde Herisau
 Beteiligte Stellen: SOB, AB, Oberforstamt
 Kanton Appenzell ARh

Bisheriger Prozess

2011 Städtebauliche und verkehrsplanerische Basisstudie
 2013-14 Studienauftrag mit Präqualifikation gemäss Gatt/
 WTO, zwei Perimeter (Arealentwicklung und
 Bahnhofplatz mit Bushof); Siegerprojekt des
 Teams Hosoya Schaefer, Studio Vulkan, Halter AG
 2014-15 Vorprojekt Bahnhofplatz mit Bushof mit Grob-
 kostenschätzung; Abschluss 12/2015

Terminziele

04/2017- Ausarbeitung Bauprojekt
 05/2018 Bahnhofplatz und Bushof mit detailliertem
 Kostenvoranschlag
 11/2018 Politischer Entscheidungsprozess, Volksabstimmung
 Gemeinde über Baukredit
 "Bahnhofplatz mit Bushof" zusammen mit
 kantonaler Volksabstimmung Baukredit "Kreisel"
 2019 Baugesuchverfahren, Ausführungsplanung
 2020 Baubeginn



3. Arealentwicklung Bahnhof Herisau

Priorität: A/B
 Federführende Stelle: Gemeinde Herisau
 Beteiligte Stellen: Kanton AR, AB, SOB,
 Regiobus/VBH/
 Postauto/Post Immobilien AG

2017 Teilrichtplan Bahnhofareal, Genehmigung
 voraussichtlich Herbst 2018
 2017-18 Bauprojekte der Partner:
 Busgarage Regiobus/Verwaltung Appenzeller
 Bahnen AG
 Projekte Appenzeller Bahnen:
 Kopfbau (West) und Haus am Platz (Mitte)
 Um-/Neubau Post Immobilien AG

4. Betriebs- und Gestaltungskonzept Güterstrasse Ost

Priorität: C
 Federführende Stelle: Tiefbauamt AR
 Beteiligte Stellen: Gemeinde Herisau

2019-20 Studien Betriebs und Gestaltungskonzept (BGK)
 2021 Vorprojekt
 2022 Bauprojekt
 2023 Realisierung nach Abschluss Priorität A und B

Die Visualisierungen und Graphiken in dieser Broschüre
 dienen zur Veranschaulichung und sind dem Entwick-
 lungsstand des Vorprojektes entsprechend noch nicht
 verbindlich.

SCHLUSSWORT

Der neue Bahnhofplatz mit Bushof ist ein Generationenprojekt für Herisau, zusammen mit der Entwicklung des restlichen Bahnhofareals wohl das grösste seit dem Bau des Bahnhofs 1910. Entsprechend gross ist deshalb der Aufwand, sowohl in planerischer wie auch in finanzieller Hinsicht. Angesichts des derzeitigen Flickwerks und der Mängel bei der Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Behindertengerechtigkeit ist dieser Aufwand aber nachhaltig und gerechtfertigt. Die Gemeinde Herisau kann und will sich eine derartige Grossinvestition, die über Jahrzehnte der breiten Bevölkerung zugutekommt, leisten - umso mehr als der Bund namhafte Beträge beisteuert und weitere Investitionen in mehrfacher Höhe ausgelöst werden.

Impressum:

Gemeinde Herisau
Kanton Appenzell Ausserrhoden
AB Appenzeller Bahnen AG
SOB Südostbahn AG
Post Immobilien AG
Regiobus AG
VBH Verkehrsbetriebe Herisau

Planer:

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Conzett Bronzini Partner AG, Chur
HSSP GmbH, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich
Wälli AG Ingenieure, Herisau
Mettler+Partner Licht AG, Zürich