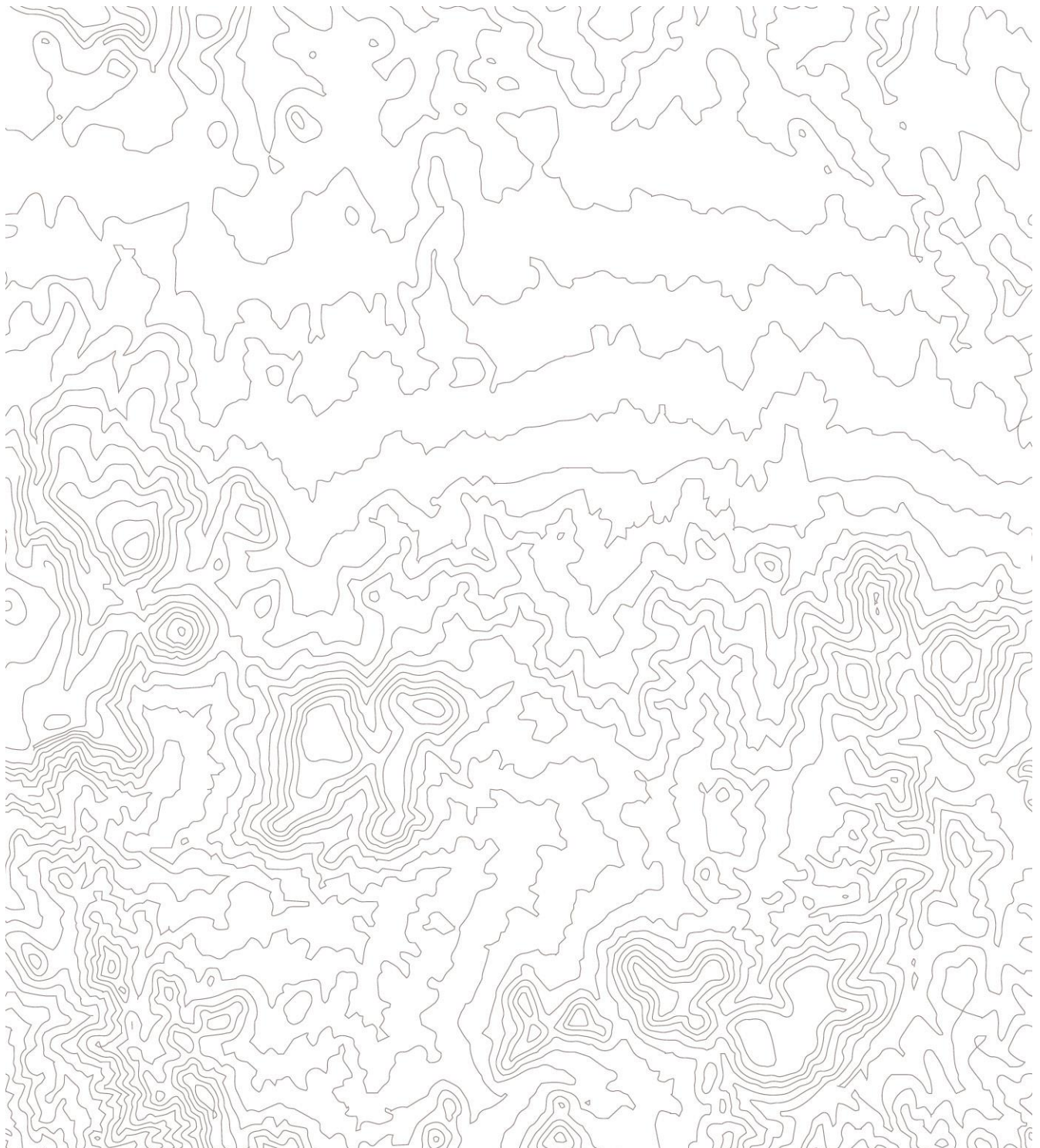


Vertiefte Machbarkeitsstudie (MBS2) Überdeckung St.Fiden

Synthesebericht
12.08.2021



Verfasser des Syntheseberichtes

Flavio De Tomasi
Alexia Kouzounis

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 12. August 2021
MBS2-St-Fiden_Synthesebericht_20210812.docx
Projektnummer: 220015

An der MBS2 beteiligte Firmen

EBP Schweiz AG (EBP)
KCAP Architects&Planners (KCAP)
Kellerhals Carrard Zürich KIG (KC)
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
Weissgrund AG (weissgrund)
Wüest Partner AG (WP)

Vorwort von Klauspeter Nüesch

Die Einfache Gesellschaft «Gesamtüberdeckung und Entwicklung des Areals Bahnhof St.Fiden» hat den an der MBS2 beteiligten Firmen den Auftrag für die Durchführung der MBS2 erteilt. Aus Sicht der Einfachen Gesellschaft haben diese die Aufgabe gut erfüllt.

Ziel der privatwirtschaftlichen Initiative, stark unterstützt durch die Stadt, für dieses, für die Stadt und Kanton St.Gallen so wichtige Vorhaben, ist es, Stadt und Region aufzurütteln und ihr Mut für die Zukunft zu machen. An bester Lage im Osten der Stadt wird neuer Raum geschaffen für zeitgemässes Wohnen, für zukunftsträchtige Arbeitsplätze und für ein lebendiges, urbanes Quartierzentrum. Das Vorhaben will nachhaltig Grundstücke erschaffen, wenig Land verbrauchen und nach modernsten Vorgaben bauen (z.B. Leichtbau in Holz, neueste Normen). Die vielfältigen Angebote an einem Ort reduziert das Verkehrsaufkommen. Es werden attraktive Umsteigebeziehungen für alle Verkehrsträger geschaffen. Die MBS2 zeigt die Machbarkeit dieser hoch gesteckten Zielsetzungen auf.

Das Vorhaben erweist sich als höchst kompatibel mit den strategischen Planungen der Stadt hinsichtlich Wachstum, Innerverdichtung und Freiraumgestaltung. Es ist ein Schlüsselprojekt für die Zukunft der Stadt. Man kann davon ausgehen, dass das Vorhaben nicht nur seine eigenen Flächen mit neuen und innovativen Ideen bespielt, es wird auch die umliegenden Quartiere St.Fiden und Heiligkreuz mobilisieren und erneuern. Der grosse Zuspruch bei der Bevölkerung der willkommenen Zwischennutzung Gustav Gleis zeigen den Bedarf für neue Angebote auf.

Das städtebauliche Konzept überzeugt, bei einer heute üblichen städtischen Dichte von 2.7, mit einem gelungenen Entwurf. Im nächsten Jahr haben wir noch Spielraum, dieses Grobkonzept, das bereits vollständig auf das darunterliegende Tragsystem der Überdeckung abgestimmt ist, anzupassen. Anschliessend erfolgt die konkrete Verfeinerung aller Elemente.

Die beauftragten Statiker und die Vertreter von SBB und ASTRA haben ausgezeichnet zusammengearbeitet. Das Resultat zeigt, dass die technische Machbarkeit gegeben ist, trotz anspruchsvollen Anforderungen. 160 Tonnen schwere Träger werden vor Ort hergestellt und mit einem Grosskran in der Nacht über die täglich benutzten Geleise der SBB eingebracht. Unsere Partner SBB und ASTRA unterstützen uns. Das ASTRA erhält im Gegenzug eine breitere Fahrbahn und eine Lösung für eine heute ungenügende Akustik. Die SBB schützt sich mit der Überdeckung vor zukünftigen Begehrlichkeiten der Anrainer bezüglich Schallschutz gegenüber den Durchfahrtsgeleisen und später gegen die Emissionen der Abstellgeleise in der Nacht. Durch die unvergleichlich bessere Erschliessung des Bahnhofs und seine attraktive neue Umgebung wird es erst möglich, einen vernünftigen S-Bahn-Betrieb mit starken Frequenzen und höheren Eigenfinanzierungsgraden zu betreiben.

Zusammen mit den zuständigen Stellen der Stadt wurde festgestellt, dass der durch das Vorhaben unvermeidliche Mehrverkehr erträglich ist. Dieser kann sich mit dem sich verändernden Mobilitätsverhalten und richtigen Anreizen noch reduziert werden. Es hilft, dass gleichzeitig mit dem Projekt der 3. Röhre des Rosenberg隧nells der Anschluss St.Fiden neu gebaut werden wird und so einige wichtige Problemstellen im Verkehrsfluss gemeinsam gelöst werden können.

Die MBS2 hat klar aufgezeigt, dass das Projekt kurzfristig von **einem positiven Entscheid des Kantons zur Gewässerthematik mit einem weiterhin weitgehend eingedolten Verlauf des Gewässers abhängt.**

Kritisch ist der Zeitplan von heute bis 2035, wenn die Abstellgleise der SBB in Betrieb gehen müssen. **Wir können uns keine selbst geschaffenen Verzögerungen im Projekt leisten.**

Auf Grund unserer immobilien-wirtschaftlichen Abklärungen ergibt sich für die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts folgende Grobrechnung:

- Die Überdeckung (inkl. Anpassung der SBB-Anlagen) kostet CHF 252 Mio. Das verwendete Land kostet ca. CHF 50 Mio. (alternativ: Baurechtszins von 2.5 %). Die im städtebaulichen Konzept vorgesehenen Gebäude kosten CHF 600 Mio. Daraus resultiert ein Gesamtinvestitionswert von CHF 902 Mio.
- Die Immobilienrechnung ergibt bei einer angestrebten und heute guten, marktüblichen Rendite von 4% einen Zielwert von CHF 906 Mio.
- **Das Projekt ist somit wirtschaftlich.**

Alle diese Schätzungen sind systembedingt und wegen der frühen Planungsphase ungenau. Darum ist wichtig, wo und wieviel Reserven eingebaut sind und wo durch äussere Einflüsse (Wirtschaftslage, Markt, Gesetzgebung, Politik) Veränderungen zu erwarten sind und in welche Richtung.

Die Kosten für die Überdeckung und der Anpassungen an den Anlagen der SBB wurden gemäss der anerkannten Methodik des BAV errechnet. Diese sieht Zuschläge für derzeit nicht quantifizierbare Risiken in der Höhe von rund 30 Mio. CHF vor. Bei einer professionellen und zielgerichteten Vertiefung des Vorhabens sollten diese Risiken nicht vollumfänglich eintreten.

Bei einem errechneten Landwert, von CHF 49 Mio. (70'000 m² x CHF 700/m²) kann man davon ausgehen, dass auf dem Deckel ein reduzierter Wert zum Tragen kommt. Das ASTRA hat mündlich auf einen Baurechtszins verzichtet. Der Landwert der Grundstücke der Migros muss noch evaluiert werden. Wir denken, dass die nun kalkulierten Kosten für den Land- und Rechts-erwerb nicht vollumfänglich beansprucht werden müssen.

Die Immobilienschätzung der Hochbauten basiert auf statistischen Erfahrungsdaten, die recht genau sind. Sie enthalten übliche Reserven von 5%. Wir haben Holzbauten berücksichtigt, die 5% teurer sind als konventionelle Bauten. Dort wo Holzbauten möglich sind, wurden sie auch eingerechnet. Berücksichtigt wurde, dass in den Bereichen mit den hohen Spannweiten von 45m die Gebäude selbsttragend sein müssen, dass auf der Überdeckung die Gebäude keinen Unterbau (Aushub, Keller, Fundament) benötigen und dass die Freiflächen bereits in den Überdeckungs-Kosten eingerechnet wurden.

Auf der Ertragsseite folgen wir den Angaben von WP. Sie stellen heutige Erfahrungswerte dar. Dasselbe gilt für die angestrebte Bruttorendite von 4%, die wir verwenden. Äussere Einflüsse aus Wirtschaft, Gesellschaft und Politik können diese Werte ändern zum Schlechten (Krise, Abwanderung, etc.) und zum Guten (Aufwertung von St.Gallen Ost durch Qualitätssteigerung und Quartiererneuerung)

Aus meiner Sicht sind wir bei all unseren Kostenschätzungen deutlich auf der vorsichtigen und damit sicheren Seite. Die so resultierenden Reserven dienen der Absicherung bei der weiteren Entwicklung und Realisierung des Vorhabens.

Die ganze MBS2 wurde unter der Prämisse erstellt, dass alle verwendeten Eckdaten heutige sind. So konnte vermieden werden, dass an jeder Stelle, unkontrolliert Prognosen und Angstzuschläge eingebaut wurden. Die einzige Prognose in der vorliegenden MBS2 kommt in der Studie von WP vor, wo auf der Basis der strategischen Entwicklungsplanung der Stadt St.Gallen eine zukünftige Absorption der Nutzflächen abgeleitet wurde.

Die MBS2 hat aufgezeigt, dass das Vorhaben machbar, wirtschaftlich und tragbar ist. Das ist erfreulich, da nun alle am Projekt beteiligten Partner ihre notwendigen Entscheide zu ihrer Rolle im Projekt herbeiführen können. Die Wochen bis November 2021 werden zeigen, ob wir in der Lage sind, alle notwendigen Partner an Bord zu nehmen:

- Grundeigentümer (SBB, Migros, Stadt, ASTRA)
- Investoren
- Politische Entscheidungsträger (Regierung und Parlament)
- Stadt- und Kantonsbehörden
- Öffentlichkeit

Ich danke allen engagiert Beteiligten für Ihre konstruktive und innovative Mitarbeit.

Klauspeter Nüesch

Geschäftsführer Einfache Gesellschaft

Gesamtüberdeckung und Entwicklung des Areals Bahnhof St.Fiden

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	9
1.1	Ausgangslage	9
1.2	Bisherige Planungen	10
1.3	Das Vorhaben «Überdeckung St.Fiden»	11
1.3.1	Grundidee	11
1.3.2	Potenziale	11
1.3.3	Ziele	12
1.4	Vertiefte Machbarkeitsstudie (MBS2)	12
1.4.1	Hintergrund	12
1.4.2	Ziele und Herausforderungen	12
1.4.3	Organisation	13
1.4.4	Ablauf	14
1.5	Dossier MBS2 und Inhalt Synthesebericht	15
2.	Rahmenbedingungen	16
2.1	Systemabgrenzung / Definition Perimeter MBS2	16
2.2	Nutzung der Flächen heute und künftig	17
2.3	Gewässerschutz und Hochwasserschutz	19
2.4	Altlasten	20
3.	Grundlagen	21
3.1	Analyse Nachfragepotenzial	21
3.1.1	Auftrag / Fragestellungen	21
3.1.2	Grundlegende Gedanken	21
3.1.3	Ergebnisse Markt-/Standortanalyse und Positionierung	22
3.2	Herleitung Nutzung	22
3.2.1	Nutzungskonzept	22
3.2.2	Vorschlag Nutzungsmix	24
4.	Städtebauliche und technische Aspekte	25
4.1	Städtebau	25
4.1.1	Auftrag / Fragestellungen	25
4.1.2	Städtebauliche Prinzipien	25
4.1.3	Resultierender städtebaulicher Entwurf	28
4.1.4	Kennzahlen	29

4.2	Konstruktion	30
4.2.1	Auftrag / Fragestellungen	30
4.2.2	Tragwerkskonzept	30
4.2.3	Medienerschliessung	35
4.2.4	Bauablauf / Bauterminprogramm	35
4.3	Gewässerschutz und Hochwasserschutz	36
4.4	Verkehr	37
4.4.1	Auftrag / Fragestellungen	37
4.4.2	Perimeter	37
4.4.3	Verkehrliche Merkmale des Vorhabens	37
4.4.4	Verkehrliche Auswirkungen	38
4.4.5	Verkehrsbelastung im Planzustand	40
4.4.6	Auswirkungen auf das bestehende Netz	41
4.4.7	Handlungsempfehlungen	41
5.	Gesellschaftlich-politische Aspekte	43
5.1	Neue Qualitäten im Stadtraum	43
5.2	Durchmischte Bevölkerung	44
5.3	Wirtschaftliche Stärkung und verkehrliche Herausforderung	45
5.4	Kosten und Erträge des Wachstums	46
5.5	Impulswirkung auf Quartier, Stadt und Region	47
6.	Rechtliche Aspekte	48
6.1	Projektgesellschaft (Innenverhältnis)	48
6.2	Planungsvereinbarungen (Aussenverhältnis)	48
7.	Zeitliche Aspekte	49
7.1	Planungsrechtliche Prozesse	49
7.2	Zeitliche Rahmenbedingungen	50
7.3	Gesamtterminplan	51
8.	Wirtschaftliche Aspekte	53
8.1	Investitionskosten	53
8.2	Unterhaltskosten	54
8.3	Ertragspotenzial	55
8.4	Wirtschaftlichkeit des Vorhabens	56
9.	Beurteilung Chancen / Risiken	57
9.1	Technisch	57

9.2	Wirtschaftlich	58
9.3	Gesellschaftlich-politisch	59
9.4	Organisatorisch	61
9.5	Terminlich	61
<hr/>		
10.	Berücksichtigung Hinweise MBS1	62
<hr/>		
11.	Schlussfolgerungen und Ausblick	63

Anhang

A1 Einschätzung planungsrechtliche Situation

A2 Gesamtterminplan

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Stadt St.Gallen ist das gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Ostschweiz. Als lebenswerte, weltoffene, ökologische und innovative Stadt will sie sich auch künftig so positionieren und dabei ein nachhaltiges Bevölkerungswachstum ermöglichen. Die Stadt soll Zentrum für Forschung, Bildung und Innovation sowie für wertschöpfendes Unternehmertum mit Schwergewicht in zukunftsgerichtete Branchen sein. Sie soll eine Stadt mit nationaler und internationaler Ausstrahlung für Kultur und Sport sein. Attraktive öffentliche Räume, eine verdichtete Bauweise, Quartiere mit eigener Identität, eine gute soziale Durchmischung, Naherholungsgebiete und hochwertige Grün- und Freiräume sollen die Stadt auszeichnen.

Nordöstlich des Stadtzentrums von St.Gallen befindet sich das Gebiet St.Fiden (Abbildung 1). Auf Grund der Bahnanbindung, der Nähe zum Kantonsspital, zur OLMA, zum neuen Universitäts-Standort Platztor, zu den beiden städtischen Ausfallsachsen Rorschacherstrasse und Langgasse sowie zur Museumsmeile birgt dieses Gebiet ein klar erkennbares räumliches und standortbezogenes Potenzial, sich zum eigenständigen Kern zu entwickeln.

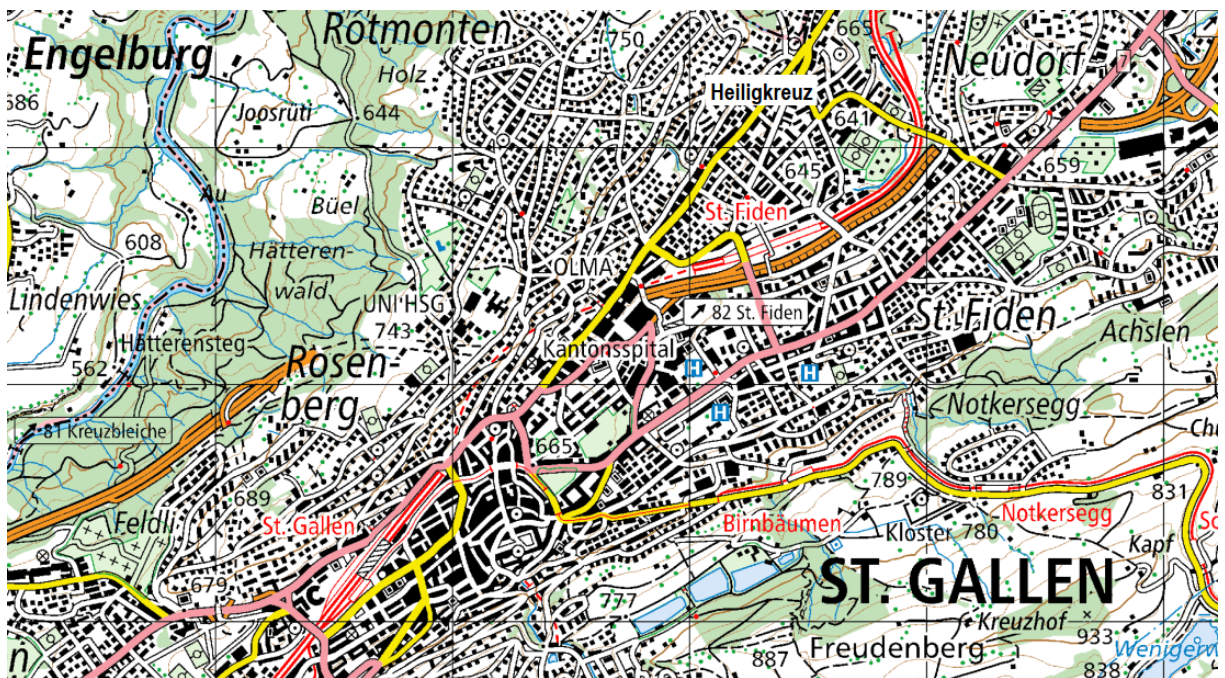


Abbildung 1: Lage von St.Fiden im Nordosten des Stadtzentrums von St.Gallen (Quelle: Geoportal Kanton St.Gallen)

Insbesondere ein grosses Areal um den Bahnhof St.Fiden birgt enormes Entwicklungspotenzial. Heute entspricht dieses Areal einer ungenügend genutzten und unattraktiven Fläche. Autobahn und Eisenbahn haben eine stark trennende Wirkung, insbesondere da sie sich ca. 10 m unter dem Niveau der umliegenden Quartiere befinden (Abbildung 2). Zudem sind sie störende Lärmquellen für die Umgebung.



Abbildung 2: Übersicht über das Gebiet St.Fiden (Quelle: Stadt St.Gallen)

Es fehlen attraktive Beziehungen zwischen den Quartieren sowie von den Quartieren zum Bahnhof, zum Kantonsspital und zur OLMA. Ebenso fehlen in beiden benachbarten Quartieren jeweils ein Quartierkern und damit ein Quartiertreffpunkt. Weiter bestehen keine ausreichenden Frei- und Grünflächen.

Die erwähnten Defizite bilden im Zusammenspiel mit den vorhandenen Flächenpotenzialen im Stadtkörper eine hervorragende Ausgangslage. Das Areal um den Bahnhof St.Fiden ist für eine Transformation zu einem dichten, urbanen Stadtteil prädestiniert und bietet der Stadt St.Gallen eine einmalige Chance zur Innenentwicklung, vergleichbar mit anderen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte in Schweizer Grossstädten.

1.2 Bisherige Planungen

Erste Überlegungen für eine Entwicklung in St.Fiden begannen 2009. Es folgten weitere extensive Untersuchungen, bis 2014 eine erste Machbarkeitsstudie für die Gebietsentwicklung auf dem nördlichen Randareal des Bahnhofs St.Fiden durchgeführt wurde, deren Ergebnisse Ende 2015 vorlagen. Es fehlte jedoch eine Gesamtschau unter Berücksichtigung der daran angrenzenden Areale und Quartiere. In der Folge wurde eine Testplanung mit einem grösseren Betrachtungsperimeter durchgeführt. Ende 2017 lagen die Ergebnisse dieser Testplanung mit vier unterschiedlichen Ansätzen vor, welche neben einer Randbebauung nördlich der Gleisanlagen auch eine solche auf der Südseite und eine Überbauung der Autobahn identifizierten. Als nächster Schritt war eine Masterplanung zur weiteren Vertiefung geplant.

Auf Wunsch der Wirtschaft wurde das Aufstarten der Masterplanung sistiert und eine grobe Machbarkeitsstudie für eine Gleisüberdeckung zwischengeschaltet. Das Resultat lag Ende 2018 vor. Demnach erschien eine Gleisüberdeckung technisch und wirtschaftlich machbar. Das Ergebnis wurde einer Zweitmeinung unterzogen. Diese bestätigte grundsätzlich die technische Machbarkeit, ortete aber Defizite und Unsicherheiten insbesondere bei der Wirtschaftlichkeit, sowohl auf der Kosten- als auch auf der Ertragsseite.

Aufgrund des sich aus der Zweitmeinung ergebenden zusätzlichen Abklärungsbedarfs wurde beschlossen, die Machbarkeit einer «Überdeckung St.Fiden» in einer zweiten Machbarkeitsstudie vertieft zu überprüfen.

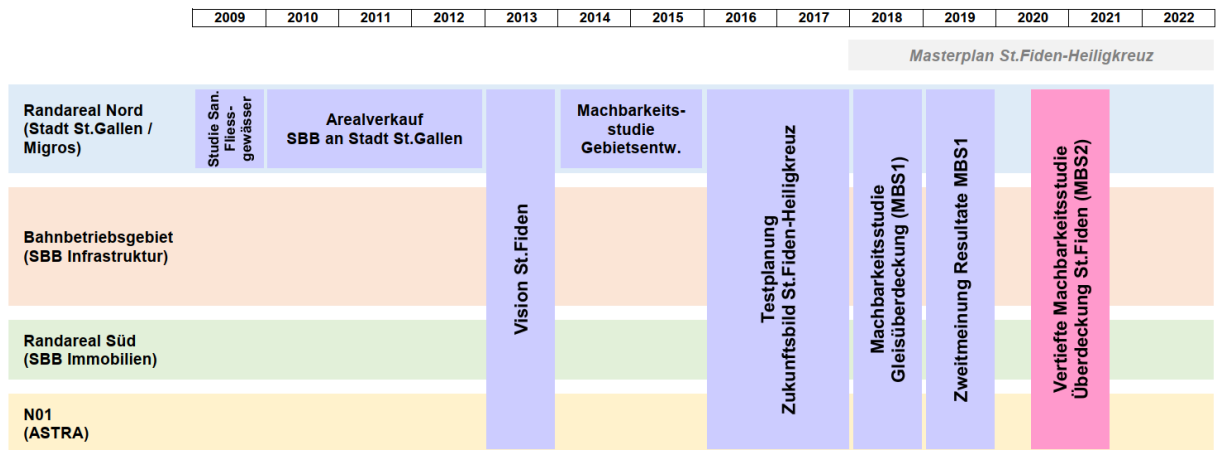


Abbildung 3: Überblick über die bisherigen Planungen (Quelle: EBP auf Basis SBB)

1.3 Das Vorhaben «Überdeckung St.Fiden»

1.3.1 Grundidee

Das zu prüfende Vorhaben «Überdeckung St.Fiden» sieht als Grundidee eine Gesamtüberdeckung sowohl der Autobahn als auch der Eisenbahn vor. Diese Überdeckung wie auch die Bereiche nördlich und südlich davon sollen überbaut werden.

1.3.2 Potenziale

Die städtebaulichen Möglichkeiten, die eine Gesamtüberdeckung mit sich bringen, weisen eine Dimension und Qualität auf, mit denen sich St.Gallen in Ergänzung zur historischen Stadt neu definieren kann.

Mit einer Überdeckung kann zusätzliche umfangreiche nutzbare Grundfläche an gut erschlossener Lage geschaffen werden. Gleichzeitig wird damit die zerschneidende Wirkung von Autobahn und Eisenbahn 10 m unter der Stadtebene aufgehoben. Die vertiefte Lage der Geleise ermöglichen eine nahezu horizontale und hindernisfreie Anbindung der neuen Flächen an der Stadtraum. Wo heute Auto und Bahn verkehren, entstehen Flächen für einen urbanen Stadtraum mit verschiedenen Nutzungen (Wohnraum, Gewerbe und Quartierangebote) und verschiedenartige Freiräume. Damit kann auch vermieden werden, dass Nutzungen an den Stadtrand oder in die Nachbargemeinden verlagert werden.

Ein vielfältiger und nachhaltiger neuer Stadtteil mit starken öffentlichen Räumen soll attraktive Bedingungen für Arbeitsplätze, für innovationsbereite Unternehmen (insbesondere in den Zukunftsbranchen Informations- und Kommunikationstechnik (ICT) und Gesundheit), für unternehmensbezogene und öffentliche Dienstleistungen und Bildungsinstitutionen sowie für neues urbanes Wohnen für alle Bevölkerungsgruppen schaffen. Er kann als Impulsgeber für die Entwicklung der umliegenden Quartiere dienen, welche zudem vom neuen Angebot an Nutzungen im Bereich Versorgung, Gastronomie, Freizeit und Kultur profitieren können.

1.3.3 Ziele

Nachfolgende Ziele sollen mit dem Vorhaben erreicht werden:

- Entwicklung eines wirtschaftlichen Schwerpunktgebiets mit internationaler Ausstrahlung und Realisierung einer urbanen Neubebauung im Bahnhofsgelände St.Fiden als nachhaltiger Baustein für einen neuen, dichten Stadtteil St.Fiden-Heiligkreuz und als Impuls für den Metropolitanraum Bodensee.
- Erhöhung der Standortgunst für Arbeitsplätze und neues urbanes Wohnen und Nutzung von bestehenden Erschliessungsqualitäten für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit einem Brückenschlag über die trennende Verkehrsschneise durch attraktive Verbindungen, einer Verbesserung der Anbindung ins Stadtzentrum und attraktivem direkten Zugang zur Bahn.
- Realisierung einer Mischung aus vielfältigen Nutzungen mit attraktivem Umfeld für die zukünftigen Schlüsselbranchen des Wirtschaftsstandorts St.Gallen. Die gewonnenen Entwicklungsflächen sollen für zukunftsgerichtete Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich (Headquarters und ICT), Forschung & Entwicklung sowie für die Ansiedlung von Hightech-Betrieben (Medtech, Precision) genutzt werden können. Auch Bildung und Dienstleistungen sollen Platz finden.
- Realisierung eines massgebenden Anteils an Wohnen und weiteren ergänzenden Nutzungen im Bereich Gastronomie, Freizeit und Kultur.
- Schaffung neuer und Vernetzung bestehender öffentlicher Räume für einen attraktiven Lebensraum sowie Wohn- und Arbeitsort. Erforderlich sind multifunktional nutzbare Frei- und Aussenräume mit einer angemessenen Durchgrünung sowie öffentliche Begegnungsräume für alle mit Quartiertreffs, Cafés und Kulturangebot. Für einen belebten öffentlichen Raum sind vielfältige Erdgeschossnutzungen bedeutend.
- Gute soziale Durchmischung im neuen Stadtteil wie auch in den Nachbarquartieren, Vielfalt an Wohnungsangeboten und diversifizierte Quartiersversorgung als Grundlage für eine nachhaltige Stadtteil- und Quartierentwicklung.
- Schaffung eines «Leuchtturms» im Sinne eines nachhaltigen Areals unter Berücksichtigung der stadtklimatischen Herausforderungen und als Baustein auf dem Weg zu einer emissionsneutralen Stadt.
- Einbezug und Vernetzung von verschiedenen Akteuren, Anspruchs- und Interessengruppen sowie auch der breiten Öffentlichkeit.

1.4 Vertiefte Machbarkeitsstudie (MBS2)

1.4.1 Hintergrund

Wie in Kapitel 1.2 erwähnt, wurde im Rahmen der Zweitmeinung zur ersten Machbarkeitsstudie ein zusätzlicher Abklärungsbedarf festgestellt. In der Folge wurde beschlossen, die Machbarkeit einer Überdeckung in einer zweiten Machbarkeitsstudie (MBS2) vertieft zu überprüfen.

1.4.2 Ziele und Herausforderungen

Es wurde das Ziel gesetzt, mit der MBS2 die technische und wirtschaftliche Machbarkeit sowie die gesellschaftliche und politische Tragbarkeit nachzuweisen. Diese grundsätzliche Umsetzbarkeit wird von einer Vielzahl an Themen und Herausforderungen beeinflusst (Abbildung 4).

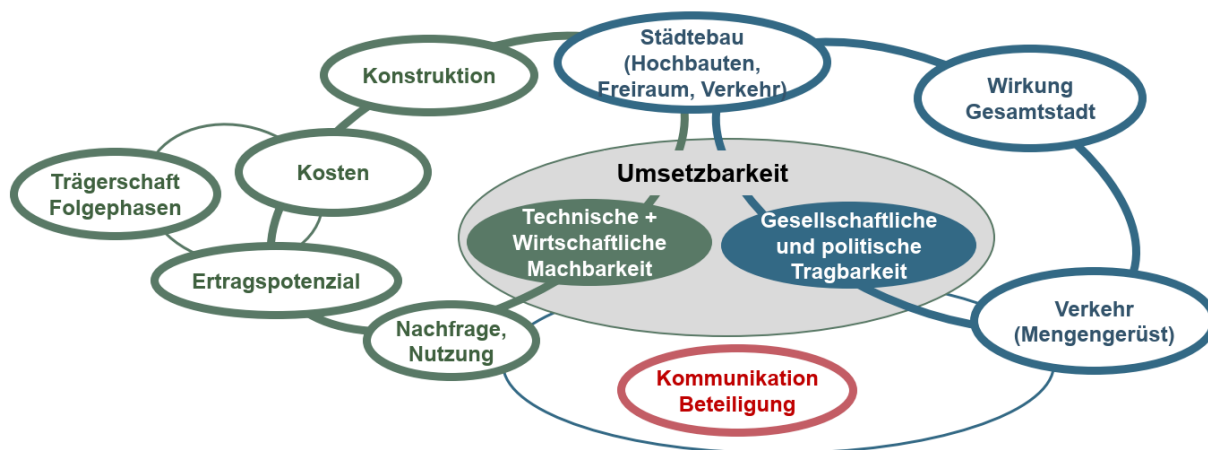


Abbildung 4: Herausforderungen für die MBS2 (Quelle: EBP)

Technische Herausforderungen:

- Einhaltung der Rand- und Rahmenbedingungen der die Grundstücke nutzenden Eigentümer SBB, ASTRA und Migros
- Konstruktion Deckel in Verbindung mit darauf zu erstellenden Hochbauten
- Ver- / Entsorgung
- Erschliessung und Parkierung

Wirtschaftliche Herausforderungen:

- Herleitung und Gegenüberstellung Erträge / Kosten

Politisch-gesellschaftliche Herausforderungen:

- Arten und Umfang der Nutzungen
- Siedlungsverträgliche Gestaltung Hochbauten, Freiraum, Verkehrsraum
- Wirkung des Vorhabens auf die Stadt
- Kommunikations- und Beteiligungsprozesse bei den weiteren Planungsschritten

Rechtliche Herausforderungen:

- Innenverhältnis: Anforderungen für die Bildung einer Projektgesellschaft für die Folgephasen (Planung, Bewilligung, Realisierung und Betrieb)
- Aussenverhältnis: Regelungen mit Grundeigentümer und der Stadt als Planungsbehörde für Folgephasen

1.4.3 Organisation

Für die Dauer der MBS2 wurde eine einfache Gesellschaft gebildet. Diese setzt sich aus den Gesellschaftern Mettler2Invest AG (St.Gallen), Fortimo Group AG (St.Gallen), Nüesch Development AG (St.Gallen), St.Galler Kantonalbank AG (St.Gallen), Gewerbe Stadt St.Gallen, HEV Stadt St.Gallen und Wirtschaft Region St.Gallen WISG zusammen. Die Gesellschaft trägt rund 2/3 der Kosten der MBS2, die Stadt St.Gallen rund 1/3.

Für die MBS2 wurde eine Projektsteuerung gebildet. Diese setzt sich zusammen aus einem Ausschuss der Gesellschafter der einfachen Gesellschaft, zwei Stadträten, Vertretern der

Grundeigentümer ASTRA, SBB, Migros und Stadt, Vertretern der städtischen Verwaltung sowie der Projektleitung.

Neben der Projektleitung wurden acht Teilprojekte (TP) gebildet. Die Bearbeitung dieser Teilprojekte erfolgte durch verschiedene externe Firmen mit entsprechenden Kompetenzen.

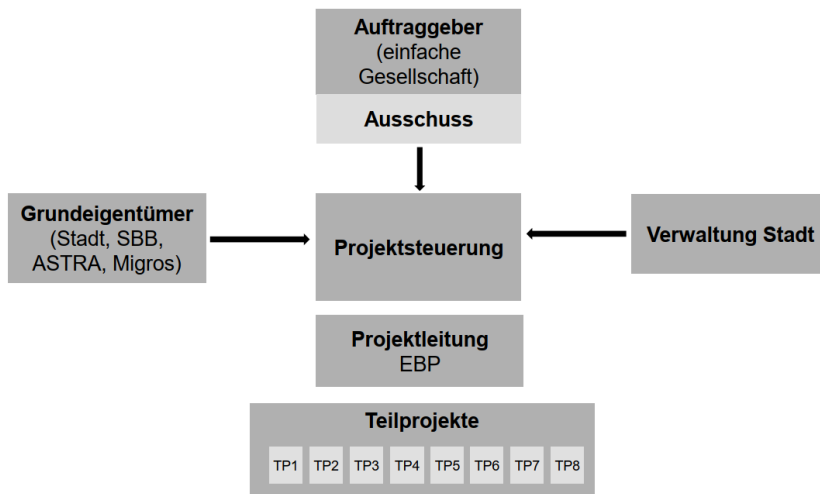


Abbildung 5: Projektorganigramm MBS2 (Quelle: Stadt St.Gallen / EBP)

TP1 Ertragspotential — Nachfragepotential — Nutzungskonzept — Ertragspotential	TP2 Städtebau — Städtebauliche Setzung — Mengengerüst Flächen	TP3 Beratung SBB — Randbedingungen Gleisanlagen — Kostenanteile bahnsseitig	TP4 Konstruktion — Grundlagen — Tragwerkskonzept — Ver-/Entsorgung — Kostenschätzung
TP5 Verkehr — Mengengerüst Verkehr — Verkehrstechnik Umfeld	TP6 Wirkungsanalyse — Sozio-ökonomische und ökologische Auswirkungen auf die Stadt	TP7 Trägerschaft — Projektgesellschaft — Planungsvereinbarungen	TP8 Kommunikation — Kommunikationskonzept — Beteiligungskonzept — Massnahmen / Gefässe

Abbildung 6: Teilprojekte MBS2 mit ihren Fachthemen (Quelle: EBP)

1.4.4 Ablauf

Für die Bearbeitung wurde eine Dauer von rund einem Jahr veranschlagt. Der Start erfolgte im Oktober 2020, der Abschluss im September 2021. Die Bearbeitung in den einzelnen Teilprojekten erfolgte aufgrund ihrer inhaltlichen Abhängigkeiten zueinander gestaffelt. Im Zentrum stand der sogenannte Hauptprozess mit den Fachbereichen Städtebau, Konstruktion und Verkehr. Dieser wurde von den SBB beratend begleitet.

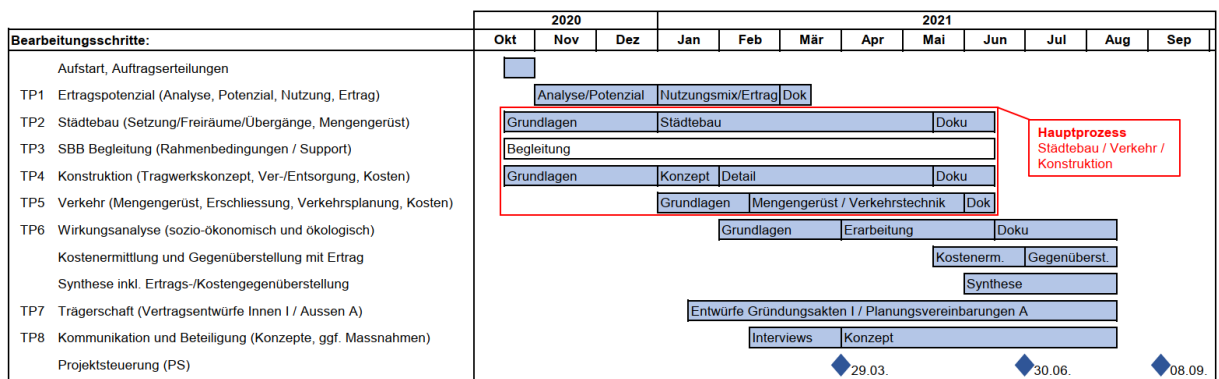


Abbildung 7: Ablauf MBS2 (Quelle: EBP)

1.5 Dossier MBS2 und Inhalt Synthesebericht

Das Dossier «MBS2 Überdeckung St.Fiden» setzt sich in Analogie zur Bearbeitung in verschiedenen Teilprojekten aus neun Mappen zusammen. Die Mappen 1 bis 8 enthalten die Dokumentationen der Ergebnisse aus den einzelnen Teilprojekten. Die Mappe 0 enthält übergeordnete Themen sowie den vorliegenden Synthesebericht.

Der Synthesebericht fasst die Ergebnisse aus den Teilprojekten zusammen. Dabei wurden Textpassagen und Abbildungen teilweise unverändert oder nur leicht angepasst übernommen. Für weiterführende Informationen wird punktuell auf die separaten Dokumentationen der Teilprojekte im Dossier verwiesen.

Weiter behandelt der Synthesebericht übergeordnete Themen und liefert eine zusammenfassende Beurteilung zum gesamten Vorhaben.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Systemabgrenzung / Definition Perimeter MBS2

In Betracht gezogen wurde grob der Bereich zwischen Splügenbrücke im Westen und Spinnerreibrücke im Osten.

Im Süden wurde der Perimeter durch die Nationalstrasse begrenzt, im Norden durch die Grundstücke der Migros bzw. der Stadt. Das Fellhof-Areal im Nordosten wurde in Abstimmung mit der Stadt als Eigentümerin dieser Grundstücke bewusst miteinbezogen, ebenso ein Spickel westlich der Splügenbrücke. Die Ausdehnung der Überdeckung über dem Gleisfeld und der Nationalstrasse ergibt sich aus technischen Randbedingungen (vgl. Kapitel 2.2).

Der resultierende Bearbeitungsperimeter für die MBS2 ist in Abbildung 8 ersichtlich und weist eine Fläche von 69'500 m² auf.

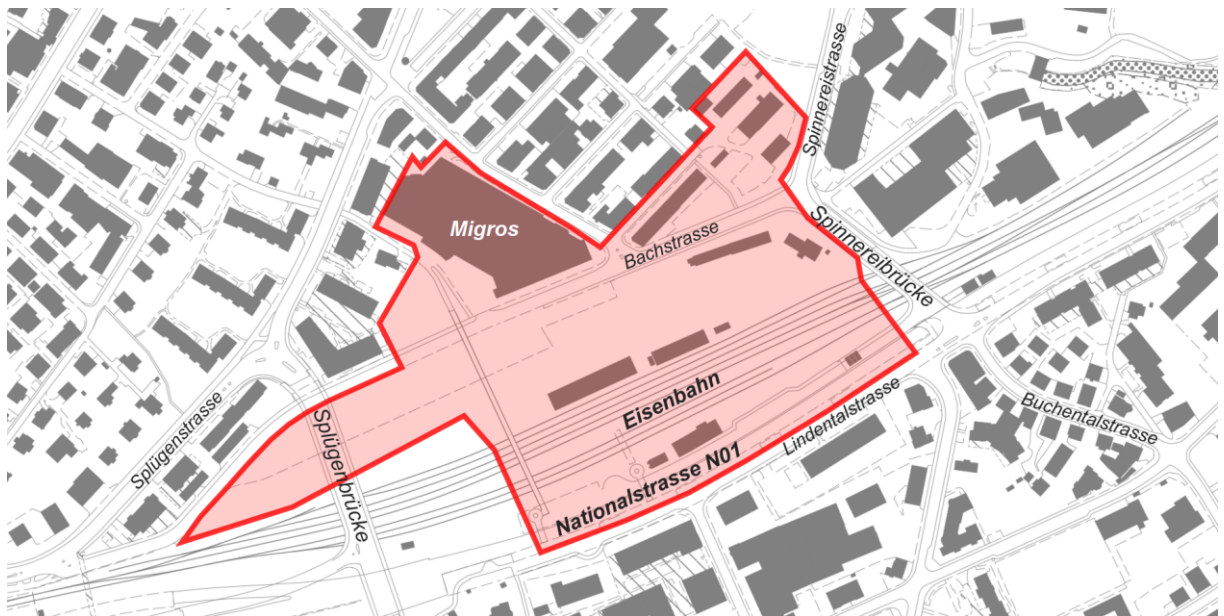


Abbildung 8: Bearbeitungsperimeter MBS2 (Quelle: EBP)

Die Flächen im Bearbeitungsperimeter gehören unterschiedlichen Eigentümern (Abbildung 9 und Abbildung 10):

Grundeigentümer	Fläche
Politische Gemeinde St.Gallen (Stadt)	25'500 m ²
Genossenschaft Migros Ostschweiz (Migros)	11'000 m ²
Schweizerische Bundesbahnen (SBB) <i>SBB Infrastruktur bzw. SBB Immobilien</i>	25'500 m ²
Schweizerische Eidgenossenschaft / Bundesamt für Strassen (ASTRA)	7'500 m ²
Total	69'500 m²

Abbildung 9: Grundeigentümer im Bearbeitungsperimeter (Quelle: EBP)

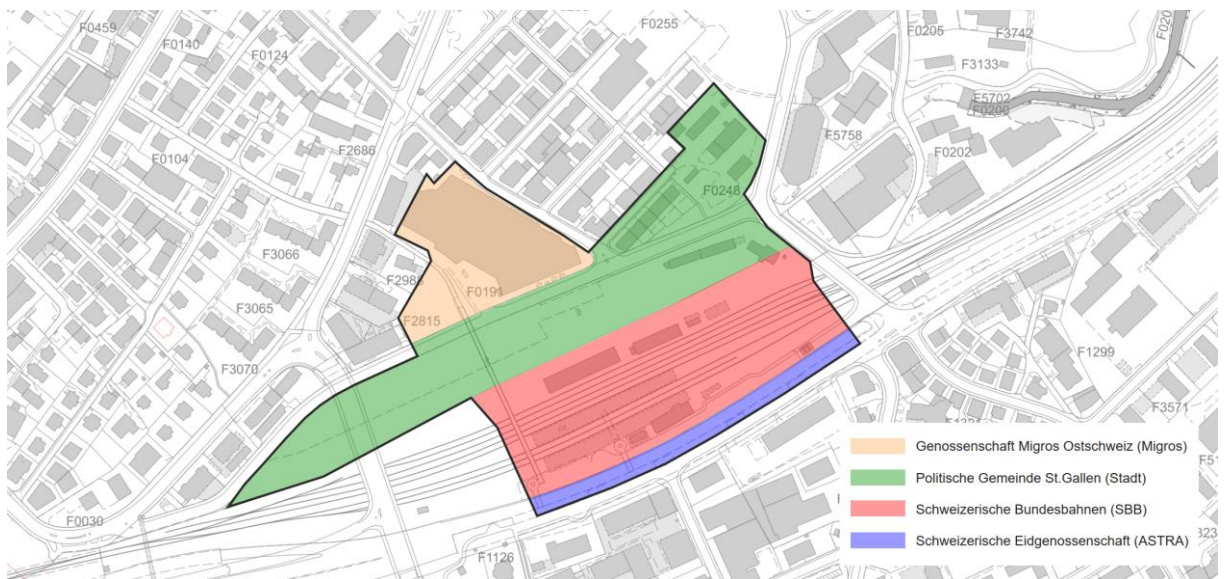


Abbildung 10: Eigentumsverhältnisse im Bearbeitungsperimeter (Quelle: EBP)

2.2 Nutzung der Flächen heute und künftig

Nachfolgend sind die Angaben zur heutigen Nutzung (sofern relevant) und insbesondere zur künftigen Nutzung zusammengetragen. Aus diesen ergeben sich Rand- und Rahmenbedingungen, welche zu beachten sind.

SBB

SBB Infrastruktur hat basierend auf den kurz- und mittelfristigen STEP Ausbauschritten und ihrer langfristigen Masterplanung vier künftige Zustände definiert¹:

STEP Ausbauschritt 2025 «Behindertengerechter Ausbau Publikumsanlagen»:

- Perronerhöhungen Hausperron 1 und Mittelperron 3/4 auf die Normhöhe von 55 cm (P55)
- Perronnutzlänge 170 m (Systemlänge S-Bahn St.Gallen)
- Behindertengerechte Perronzugänge mit Rampen aus der Unterführung und Lift ab Passerelle
- Gesetzeskonforme Realisierung bis Ende 2023

STEP Ausbauschritt 2035 «Abstellanlage Gleise 9-13»:

- Erweiterung der Abstellgleisanlage (Gleise 9-13) im Rahmen des STEP Ausbauschrittes 2035 des Bundes. Das Grundstück von SBB Infrastruktur wird damit vollständig mit Gleisanlagen belegt.
- Umsetzung bis Ende 2035

STEP Ausbauschritt 2045 «evtl. Perronverlängerungen»:

- Die Planungen für den STEP Ausbauschritt 2045 werden vom Bund in rund 2-3 Jahren gestartet. Je nach Konzeption der Angebotserweiterungen ist in St.Fiden eine Verlängerung des Mittelperrons 3/4 auf 320 m (Systemlänge RE-Verkehr) denkbar. Die anstehenden

¹ Auslegeordnung Gleisüberdeckung St.Fiden, SBB, 02.07.2020

Anpassungen für die Behindertengerechtigkeit der Publikumsanlagen ermöglichen diese all-fällige zukünftige Perronverlängerung.

Masterplanung «Zielkonzept mit vier Perronkanten»:

— Die langfristige Masterplanung der SBB sieht einen umfassenden Ausbau des Bahnhofs St.Fiden vor: Je ein Streckengleis von / nach Rorschach und Romanshorn. Je zwei Perronkanten pro Fahrtrichtung (Hausperron 1, Mittelperron 2/4 und neues Aussenperron 5). Perronnutzlänge 320 m (Systemlänge RE-Verkehr).

Eine Überdeckung muss mit allen Ausbausritten kompatibel sein.

Das Areal zwischen den Gleisanlagen und der Nationalstrasse ist im Eigentum der SBB Immobilien. Diese verfolgt aktuell keine Vorhaben. Die Fläche kann durch das Vorhaben genutzt werden. Die heutige Zugänglichkeit muss aufrecht erhalten bleiben (Unterhalt / Rettung SBB-Anlagen und Unterhalt Nebenanlagen Nationalstrasse ASTRA). Die bestehenden P+R-Parkplätze der SBB sollen zumindest erhalten bleiben.

ASTRA

Zwischen den Anschlüssen St.Fiden und Neudorf überdecken die Galerien Lindental und Harzbüchel die 2 Fahrspuren Richtung Rorschach. Der Tunnel Stephanshorn schliesst östlich daran an. Die Galerie Lindental befindet sich im massgebenden Abschnitt der Überdeckung St.Fiden. Die Galerie ist südseitig geschlossen und nach Norden offen. Die Fahrbahn und die Bankette sind nach aktueller Norm zu schmal. Über den gesamten Abschnitt zwischen St.Fiden und Neudorf ist neben den Fahrspuren zusätzlich je ein Pannestreifen vorhanden, welcher je Fahrtrichtung in den nächsten Jahren zu einer dritten Fahrspur umgenutzt werden soll. Im gesamten Abschnitt St.Fiden bis Neuhaus wird vom ASTRA langfristig von drei Spuren ohne Pannestreifen ausgegangen. Es bestehen keine Ausbauvorhaben darüber hinaus. Bei einem Neubau der Galerie ist eine normkonforme Ausgestaltung der je drei Fahrspuren und der Bankette erforderlich.

Bei beiden Galerien Lindental und Harzbüchel sind im Rahmen eines derzeit laufenden Unterhaltsprojekts zahlreiche lokale Instandsetzungen an der Tragkonstruktion sowie der Ersatz des Deckbelags, der Bankette, der Schlitzrinnen und der Siphonschächte geplant. Die Entwässerung wird angepasst (neu Trennsystem) und erneuert. Die Lärmschutzelemente in den Portalbereichen werden ersetzt. Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) wird erneuert und ergänzt. Die Querschnitte der Galerien bleiben bestehen. Diese Arbeiten sollen in den nächsten Jahren erfolgen.

Stadt

Heute wird der westliche Teil der Fläche im Eigentum der Stadt St.Gallen zur Parkierung genutzt (teilweise vermietet, teilweise von der Migros für Kunden). Der östliche Teil der Fläche wird derzeit zwischengenutzt. Die künftige Nutzung ist offen bzw. abhängig von den laufenden Entwicklungsvorhaben. Das Areal Fellhof im Nordosten ist bebaut und bewohnt. Die Substanz ermöglicht einen Ersatz.

Migros

Der Standort ist für die Migros bedeutend und soll es auch in Zukunft sein. Ein Neubau kann in Erwägung gezogen werden. Für die Zukunft wurden nachfolgende Kennwerte angegeben²:

— Verkaufsflächen 7'430 m², davon

Supermarkt	2'800 m ²
Restaurant	950 m ²
Take Away	80 m ²
meletronics	400 m ²
Partnermieter	700 m ²
Multifunktionsfläche (wie z.B. DO IT + GARDEN)	2'500 m ²

— Nebenflächen 3'270 m²

— Total 10'700 m², exkl. Mall und Vertikalerschliessungen

— Erhalt des Bestandes an Parkplätzen (inkl. Parkplätze, welche heute auf dem städtischen Grundstück vorhanden sind), d.h. total 330 Parkplätze

— Angemessene Flächen für Anlieferung / Umschlag

2.3 Gewässerschutz und Hochwasserschutz

Der Gerhaldenbach und der Tanneichenbach (Abbildung 11, blau) fließen im Siedlungsgebiet am östlichen Rosenberg teilweise offen, im näheren Umfeld des Bahnhofs St.Fiden eingedolt. Sie münden im Bearbeitungsperimeter tief liegend in die Steinachdole (Abbildung 1, rot), welche das Abwasser und das Bachwasser der ARA zuführt (Mischwasserkanal).

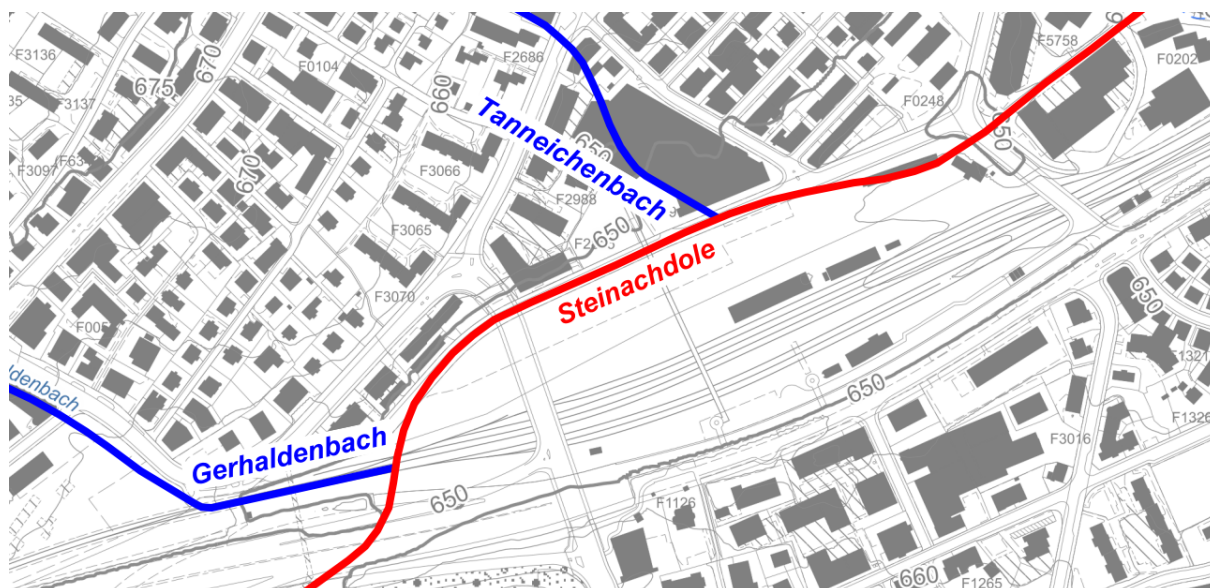


Abbildung 11: Heutige Situation unterirdische Gewässer und Kanäle im Bearbeitungsperimeter (Quelle: EBP)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben müssen diese Gewässer von der Steinachdole abgehängt und als neue, separate und durchgehende Gewässerläufe (offen und/oder eingedolt) bis zur offenen Steinach geleitet werden. Weiter sind im Bahnhofareal Hochwasserschutzdefizite zu beheben. Bereits seit vielen Jahren wurden für die bauliche Entwicklung des nördlichen

² Mail Migros vom 30.09.2020 und Dokument Migros vom 22.04.2021

Bahnhofareals St.Fiden zahlreiche Studien und Planungen zum Thema Gewässer erarbeitet. Die Varianten für die Themen Gewässerschutz, Bachöffnung / Wiedereindolung, Hochwasserschutz und Gewässerraum wurden jedoch nie konkretisiert.

Die bestehende Steinachdole führt Meteor- wie auch Schmutzwasser, so dass diese nicht als eingedoltes Gewässer im rechtlichen Sinne, sondern als Mischwasserkanal gilt. Demzufolge sind ihr gegenüber keine gesetzlich erforderlichen Mindestabstände einzuhalten. Der Verlauf der bestehenden Steinachdole im Perimeter des Vorhabens befindet sich zum überwiegenden Teil unterhalb der Bachstrasse mit einer Überdeckung von durchschnittlich minimal ca. 2.3 m bis maximal ca. 5.0 m. Die Steinachdole (Baujahr 1909-11) wies 1999/2000 einen weitgehend guten Zustand auf und genügte statisch den Nutzungen. Die Überbauung der bestehenden Steinachdole mit Deckel, Hochbauten und Strassen ist grundsätzlich möglich, da diese heute als Mischwasserkanal gilt.

Das laut Gefahrenkarte an Gerhalden- und Tanneichenbach aus dem Gerinne austretende Wasser sowie das oberflächlich abfliessende Wasser (Oberflächenabfluss) sammelt sich an den tiefsten Stellen entlang der Autobahn bzw. auf dem Bahnhofareal und kann nicht mehr in die Gewässer zurückfliessen, da diese heute durchgehend eingedolt sind. Eine zumindest abschnittsweise Offenlegung zur Verbesserung des Hochwasserschutzes oder punktuelle «technische» Öffnungen zur Rückleitung müssen in Erwägung gezogen werden. Ergänzend muss der Objektschutz beachtet werden.

2.4 Altlasten

Auf dem nördlichen Bahnhofareal sind diverse Flächen im Kataster der belasteten Standorte erfasst (Abbildung 12). Sie betreffen die Parzellen F0024 und F6308 und sind als «weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» klassiert. Werden sie jedoch durch das Vorhaben tangiert, müssen die Altlasten saniert werden.

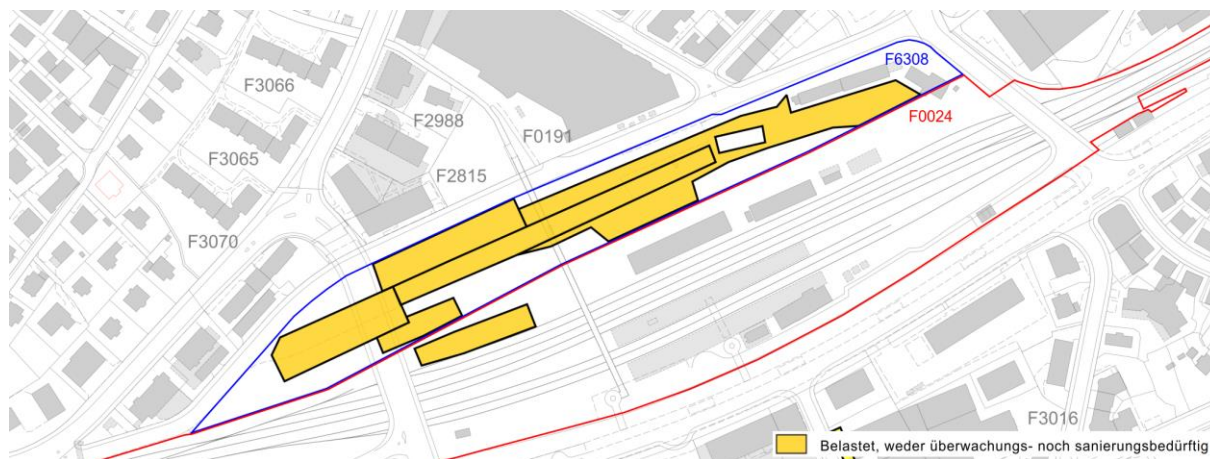


Abbildung 12: Auszug aus dem Kataster der belasteten Standorte (Quelle: EBP auf Basis Geoportal Kanton St.Gallen)

3. Grundlagen

3.1 Analyse Nachfragepotenzial

3.1.1 Auftrag / Fragestellungen

Wüest Partner AG (WP) wurde durch die einfache Gesellschaft beauftragt, spezifische Fragestellungen bezüglich der Positionierung und der möglichen Ertragspotenziale zu bearbeiten. Das übergeordnete Ziel der Analyse war, einen für die Überdeckung St.Fiden marktgerechten Nutzungsmix abzuleiten, welcher unter Zuhilfenahme bestimmter Annahmen auch eine Einordnung der entsprechenden Nachfragegruppen und eine Mietpreisbeurteilung beinhaltet.

Die wesentlichen Fragestellungen lauteten:

- Positionierung Überdeckung St.Fiden: Welches sind plausible Zielgruppen für die zukünftigen Nutzungen auf der Überdeckung St.Fiden? Was sind spezifische Stärken und Qualitäten der Immobilienentwicklung auf der Überdeckung St.Fiden, die sich auf die Einschätzung der Zielgruppe positiv auswirken?
- Nutzungsmix und Ertragspotenziale: Welcher Nutzungsmix (quantitativ und qualitativ) ist anzustreben – mit dem Ziel eines möglichst hohen Ertragspotenzials und vor dem Hintergrund der lokalen/regionalen Marktgegebenheiten (v.a. Zahlungsbereitschaft)?
- Etappierung: Was sind aus Marktsicht realistische Etappierungen der einzelnen Nutzungen?

Die Ergebnisse zur Markt-/Standortanalyse und Positionierung sind im Kapitel 3.1.3 dokumentiert. Aussagen zum Nutzungskonzept bzw. Nutzungsmix finden sich im Kapitel 3.2. Ertragspotenziale und Etappierung werden weiter unten im Kapitel 8.3 behandelt.

Die vollständige Dokumentation zu diesen Themen befindet sich in der Mappe 1 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden».

3.1.2 Grundlegende Gedanken

In Abhängigkeit einer städtebaulich verträglichen Dichte zwischen 2.5 und 3.0 und der zugrundeliegenden Grundfläche von rund 51'000 m² (nur Überdeckung) und rund 69'000 m² (inkl. Areale Migros und Fellhof) liegt die Bandbreite der erstellbaren Geschossfläche zwischen ca. 128'000 m² und ca. 206'000 m². Die Analyse von WP basiert auf einer oberirdischen Geschossfläche von 166'000 m² (inkl. unterirdischer Verkaufsflächen 178'500 m²) bzw. einer Hauptnutzfläche von 125'000 m² (inkl. unterirdischer Verkaufsflächen 135'000 m²).

Beim betrachteten Entwicklungsprojekt kann aufgrund des sehr langfristigen Planungshorizonts (Fertigstellung erste Etappe frühestens 2035) sowie der gestellten Ziele und Anforderungen nur bedingt auf die historischen (Markt-)Entwicklungen abgestellt werden. Vielmehr steht eine erfolgreiche Umsetzung der genannten Ziele und Anforderungen im direkten Zusammenhang mit übergeordneten politischen Bestrebungen, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die zukünftige Nachfragesituation im Rahmen einer Entwicklungsplanung in der Grössenordnung Überdeckung St.Fiden muss unter Voraussetzung der allgemeinen makroökonomischen Rahmenbedingungen sowie einer darauf aufbauenden positiven Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung aktiv auf allen fachlichen (Umwelt, Verkehr, Bau, Raumplanung, Soziales etc.) und politischen Ebenen geschaffen und gefördert, also proaktiv gestaltet werden.

Die im Rahmen der nachfolgenden Ausführungen dargestellten Ergebnisse sind daher stets unter dem Aspekt zu betrachten, dass die erforderlichen Rahmenbedingungen für die vorgeschlagene Positionierung der Überdeckung geschaffen werden.

3.1.3 Ergebnisse Markt-/Standortanalyse und Positionierung

Die Stadt St.Gallen ist das Zentrum des Metropolitanraums Bodensee im Dreiländereck Deutschland/Österreich/Schweiz mit rund 775'000 Bewohnern sowie 445'000 Beschäftigten und einem Bruttoinlandprodukt (BIP) von rund 30.8 Mrd. CHF. Dank der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur von Strasse und Schiene bestehen von St.Fiden auch attraktive überregionale Verbindungen u.a. nach Zürich (Flughafen), den Regionalflyghäfen St.Gallen-Altenrhein sowie Memmingen (D), nach Winterthur, Konstanz oder München.

Gemäss dem Verdichtungsmodell von WP besteht mit den aktuellen Zonierungen ein Bevölkerungspotenzial von rund 22'000 Einwohnern und ein Beschäftigungspotenzial von rund 15'000 Personen. Das grossräumige Areal um den Bahnhof St.Fiden wird als ein Wohn- und Arbeitsplatzstandort mit Entwicklungspotenzial eingeordnet, was auch die strategische Ausrichtung und Planung der Stadt St.Gallen widerspiegelt (Abbildung 13).

	Bedarf 2035-2055	Projekt Überdeckung Bahnhof St.Fiden
Wohnen	391'000 m ² HNF / 3'900 Whg. / 195 Whg. p.a.	Annahme: ca. 65% Projektfläche; aber Bewohner: ca. 1'750 80'000 m² HNF (Annahme 46m ² je Bewohner) 20% des Bedarfs Wohnnutzungen
Büro/Geschäft	185'000 m ² HNF / 9'250 m ² p.a.	Annahme: ca. 35% Projektfläche; aber Beschäftigte: ca. 1'800 45'000 m² HNF (Annahme 25m ² je Beschäftigter) 25% des Bedarfs Geschäftsnutzungen
TOTAL	576'000 m² HNF	125'000 m² HNF 22% des Gesamtbedarfs

Abbildung 13: Bedarf und Angebot an Wohnraum bzw. Geschäftsflächen bis 2055 in der Stadt St.Gallen und im Bearbeitungsperimeter MBS2 (Quelle: WP)

3.2 Herleitung Nutzung

3.2.1 Nutzungskonzept

Der Standort der Überdeckung am Bahnhof St.Fiden sollte unter den gegebenen Rahmenbedingungen in einer Mischnutzung mit dem Fokus Wohnen (Vorschlag: ca. 65%) positioniert werden. Dies wird vor allem mit der bereits vorhandenen heterogenen Umgebungsnutzung, der stark positiven Bevölkerungsprognose, der mit dem Vorhaben generierten guten Lagequalität (welche mehrheitlich der Wohnbevölkerung als zusätzlicher neuer zentraler Ort in der Stadt zur Verfügung stehen sollte) sowie der damit anzunehmenden erhöhten Akzeptanz beim Wahlvolk begründet.

Eine gute soziale Durchmischung anzustreben bedeutet, entsprechende Wohnprodukte für unterschiedliche Nachfragegruppen anzubieten. So sind aus heutiger Sicht zwingend preisgünstige Wohnungen (ca. 10%, wobei die bestehende Situation am Mietmarkt einzubeziehen ist), aber auch Alterswohnungen und gehobene Wohnungen für zahlungskräftigere Nachfragegruppen vorzusehen. Hierbei wird ein Anteil von rund 30% im gehobenen und rund 70% im mittleren Preissegment als angemessen beurteilt.

Die Differenzierung zwischen Mietwohnungen und Eigentumswohnungen als Produktgruppen auf dem Areal ist aus heutiger Sicht in der Form möglich, als dass mit einem generellen Anteil von rund 30-40% Eigentumswohnungen dem heutigen Trend entsprochen werden dürfte.

Hierbei sind die Wohnungstypen jedoch konkret nach den dannzumaligen Bedürfnissen auszurichten. Per heute zeigen kleinere Eigentumswohnungen zwar einen geringen Leerstand, werden aber deutlich weniger nachgefragt im Vergleich zu grösseren Wohnungen.

Eine Ausrichtung des Areals als neues Geschäftszentrum kann insofern bejaht werden, als dass mit dem Ansiedeln von Zukunftsbranchen auf dem Areal im Zusammenwirken mit den bereits ansässigen lokalen Gesundheits-, Bildungs- und Forschungsinstituten (u.a. Uni/FH) auf Grundlage der regionalen Stellung und der Lagequalitäten ein kleines Cluster möglich sein dürfte.

Zudem bedarf es neben einer sozialen Durchmischung auch eines Nutzungsmixes, welcher das Entwicklungsareal als ein ganztags belebtes und genutztes Quartier wahrnehmen lässt. Hierzu bedarf es vor allem flexibler Nutzungskonzeptionen (auch um auf kurzfristigen strukturellen Wandel, siehe Co-Working, Home-Office etc. zu reagieren) mit klarer Imagebildung.

Die Zukunftsbranchen ICT und MedTech werden wie die generelle Forschungstätigkeit im Bereich des Gesundheitswesens und Informationstechnik als geeignete Nutzer am Standort St.Fiden beurteilt. Dies zwar unter der Voraussetzung, dass noch entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden (u.a. Fachkräfterekrutierung, Imagebildung auf Ebene Standortförderung), aber allein die Lage nahe der Innenstadt mit der Perspektive ein neues Quartier im Umfeld zu den Bildungs-, Gesundheits- und Forschungsinstitutionen der Region zu prägen, dürften gute Argumente sein, hier gegenüber den grösseren Konkurrenzstandorten Basel und Epalinges zumindest teilweise zu punkten.

Weiter wird im Bereich der Geschäftsflächen ein Hotel als plausibel angesehen, um das Angebot im Bereich der OLMA und östlich davon sinnvoll zu ergänzen. Dies wird zudem zur Unterstützung des Businessstandortes als fast schon zwingend gesehen, um hier kurze Wege und ein breites Angebot zu garantieren.

Gewerbe-, Gastro- und Kulturnutzungen werden am Standort St.Fiden als Mittel zum Zweck der Belebung des Quartiers betrachtet, jedoch nicht als ökonomische Werttreiber. Dementsprechend ist ein Anteil der Geschäftsnutzungen kostendeckend zu betreiben oder durch die Hauptnutzungen Wohnen und Büro zu subventionieren. Eine Kinonutzung am Standort muss zusammen mit dem Gastronomiekonzept koordiniert werden. Da sich das Areal und das Leben auf diesem über mehrere Jahre erst entwickeln wird, sind Gewerbe-, Gastro- und Kulturnutzungen als die Gesellschaft belebende und frequenztreibende Nutzungen (auch kurzfristige) einzuordnen und zwingend einzuplanen.

Auf Gesamtprojektebene wird darauf hingewiesen, dass für eine auch über die Regionsgrenzen hinaus optimale Positionierung des Areals ein vollständig innovatives Projekt geschaffen wird, welches im Bereich der Nachhaltigkeit, Ökologie, Mobilität, aber auch der Architektur neue Massstäbe setzt («Das Unerwartete schaffen»).

Hinsichtlich Architektur und Städtebau könnte die Realisierung eines Hochhauses interessant sein. Da in der Stadt St.Gallen die Haltung zu Hochhäusern seitens der Bevölkerung eher kritisch ausgerichtet ist, dürfte der Umgang mit möglichen Höhenbeschränkungen auch im Sinne der Nachbarquartiere infolge Verschattung und Sichteinschränkungen eine zentrale Diskussion auslösen. Aus Marktperspektive ist davon auszugehen, dass Wohnungen mit Aussicht und hohem Standard gefragt sein dürften, einschränkend jedoch das generell tiefe Preisniveau sowie die im Sinne einer Quartiersdurchmischung beschränkte Anzahl an hochpreisigen Wohnungen wirken dürften.

3.2.2 Vorschlag Nutzungsmix

Aufgrund obiger Überlegungen wird ein Nutzungsmix vorgeschlagen, welcher mit 65% den Fokus auf Wohnnutzungen legt (Abbildung 14).

Oberirdische Nutzungen	Anteil GF	Geschossfläche	Hauptnutzfläche
Wohnen	65.0%	107'900 m ²	80'920 m ²
<i>preisgünstiger Wohnraum</i>	10.0%	10'790 m ²	8'090 m ²
<i>Mietwohnungen</i>	50.0%	53'950 m ²	40'460 m ²
<i>Eigentumswohnungen</i>	40.0%	43'160 m ²	32'370 m ²
Büro/Dienstleistung	19.1%	31'670 m ²	23'753 m ²
Verkauf	2.0%	3'320 m ²	2'656 m ²
Gastronomie	2.0%	3'320 m ²	2'656 m ²
Gewerbe	3.0%	4'980 m ²	3'984 m ²
Hotel	5.4%	9'000 m ²	6'750 m ²
Schule	3.5%	5'810 m ²	4'358 m ²
TOTAL	100%	166'000 m²	125'076 m²

Abbildung 14: Anzustrebender Nutzungsmix und mögliche resultierende oberirdische Hauptnutz- bzw. Geschossflächen zuzüglich 12'500 m² unterirdische Verkaufsfläche (bzw. 10'000 m² unterirdische Hauptnutzfläche)
(Quelle: EBP auf Basis WP)

Der vorgeschlagene Nutzungsmix mit den (in Unkenntnis der tatsächlichen Machbarkeit und Tragbarkeit) angegebenen Hauptnutz- und Geschossflächen dienen dem Städtebau als Zielgrösse.

4. Städtebauliche und technische Aspekte

4.1 Städtebau

4.1.1 Auftrag / Fragestellungen

KCAP Architects&Planners (KCAP) wurde durch die einfache Gesellschaft beauftragt, die Bedingungen für eine zukunftsorientierte innerstädtische Verdichtung für das Gebiet um den Bahnhof St.Fiden zu untersuchen und ein tragfähiges städtebauliches Konzept zu schaffen. Konkret sollte auf Basis der Grundfläche von rund 69'000 m², des hergeleiteten Nutzungsmixes, der angestrebten 166'000 m² oberirdischen Geschossfläche (inkl. unterirdischer Verkaufsflächen 178'500 m²) bzw. 125'000 m² Hauptnutzfläche (inkl. unterirdischer Verkaufsflächen 135'000 m²) und der Randbedingungen (u.a. aus der Überdeckungskonstruktion) ein qualitativ hochstehender und siedlungsverträglicher städtebaulicher Entwurf mit möglichst viel und attraktiven Freiraumflächen entwickelt werden.

Die wesentlichen Fragestellungen lauteten:

- Wie kann das neue Quartier bestmöglich mit seiner Umgebung vernetzt werden, gute räumliche Schnittstellen zu benachbarten Quartieren bieten und zudem eine hohe Durchlässigkeit gewähren?
- Wie kann ein zukunftsorientiertes autofreies Vorzeigequartier entwickelt werden, das vom Deckel bis zu den Dächern durchgrünt ist, um eine gute Aufenthaltsqualität und ein gutes Mikroklima zu bieten?
- Wie können vielfältige Freiräume, Versorgungsangebote und öffentlichkeitswirksame Nutzungen zum Begegnen und Verweilen einladen, um weit über den Osten von St.Gallen dynamisch zu wirken?
- Wie können unterschiedliche Wohnformen an diesem Ort entstehen, um ein sozial durchmischtes Stadtquartier zu ermöglichen?
- Wie kann an dieser zentralen Lage architektonische und freiräumliche Vielfalt geboten werden anstatt Monotonie und wo hat ein Programm mit überregionaler Strahlkraft über das Wohnen und Arbeiten hinaus die besten Chancen?

Sämtliche Überlegungen zu den städtebaulichen Fragestellungen sind in der Mappe 2 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden» dokumentiert.

4.1.2 Städtebauliche Prinzipien

Verbindungsachsen, Vernetzung und Porosität

Die wichtigsten Verbindungen über die Gesamtüberdeckung sind die beiden Nord-Süd orientierten Achsen, welche die beiden Stadtteile Langgass-Heiligkreuz und St.Fiden verbinden, das Gebiet mit der Umgebung verknüpfen und einen direkten Zugang zum Bahnhof ermöglichen (Abbildung 15). Über die funktionale Vernetzung hinaus sind diese Achsen ein wesentlicher Bestandteil der Freiraumgestaltung für die bestehenden und neuen Quartiere.

Die Vernetzung und hohe Durchlässigkeit sind für das neue Quartier von grosser Bedeutung. Die Integration eines neuen Stadtkörpers in seiner Umgebung, wird durch die Abstimmung auf die Strassen und Wege in den angrenzenden Quartieren gewährleistet. Die Durchlässigkeit

des neuen Quartiers selbst ist ebenso wichtig und wird durch die Durchwegungsmöglichkeiten der Baufelder erreicht sowie durch die übergeordnete Durchwegung ergänzt (Abbildung 15).

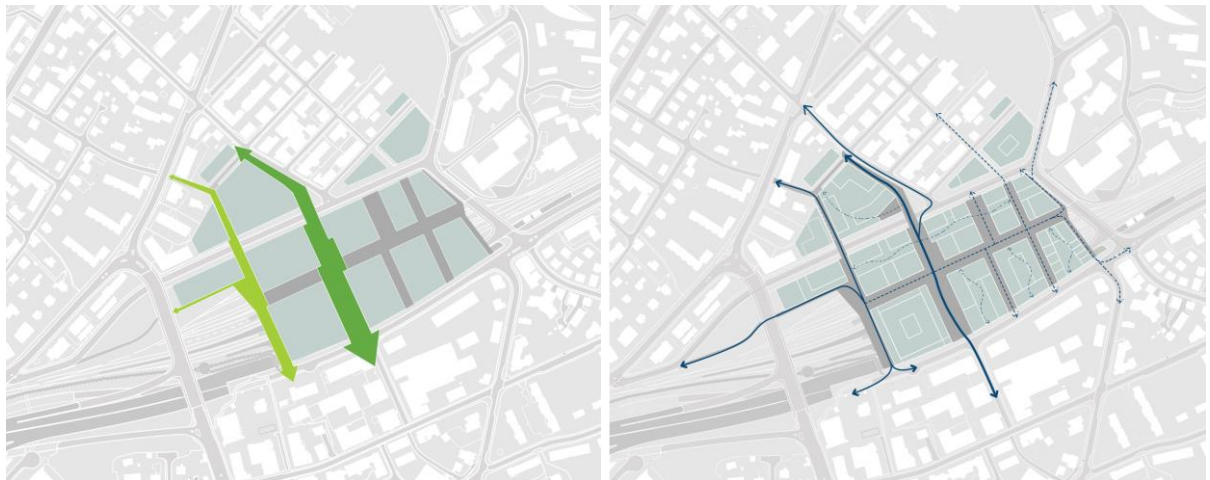


Abbildung 15: Hauptverbindungsachsen (links) und vernetzende Wirkung der Überdeckung (rechts) (Quelle: KCAP)

Aufgrund des Höhenunterschieds zwischen dem Deckel und der Bachstrasse, sowie der Lindentalstrasse, ist die Höhenüberwindung wesentlicher Bestandteil der Vernetzung auf beiden Seiten des Deckels. Im Norden führen zwei Passarellen möglichst gerade auf den Deckel, von der Bachstrasse führen mehrere Treppenanlagen hinauf. Im Süden dient der über der Autobahn gelegene Bereich mittels Rampen zur Überbrückung des geringeren Höhenunterschieds zur Lindentalstrasse.

Freiraum, Mosaik der Nachbarschaften und typologische Diversität

Die vielfältigen, in ihrem Öffentlichkeitsgrad abgestuften Räume, von der Verbindungsachse über das Gleisdeck bis hin zu den Gassen, Höfen und Gärten bieten viele attraktive Durchgangs- und Aufenthaltssituationen für die Bevölkerung der Quartiere und die der umliegenden Nachbarschaften (Abbildung 16). Das Thema der Begrünung setzt sich auf den Dächern fort die, nicht anders als die Flächen auf dem Deckel, Teil der Stadtlandschaft sind und zur Stadtökologie und Aufenthaltsqualität beitragen.



Abbildung 16: Freiräume nach Öffentlichkeitsgrad (links) und typologische Diversität (rechts) (Quelle: KCAP)

Eine grossflächige Entwicklung wie die Gesamtüberbauung St.Fiden lebt von der Vielfalt. Nur durch städtebauliche Diversität hat sie eine Chance, nicht als Fremdkörper wahrgenommen zu werden und sich langfristig in das Stadtgefüge zu integrieren. Dies wird erreicht, indem auf und neben dem Deckel möglichst viele unterschiedliche Ansätze für die Baufelder angeboten werden. Basierend auf den strukturellen Rahmenbedingungen der Gesamtüberbauung entsteht ein Mosaik von Quartieren (Abbildung 16).

Das Mosaik aus verschiedenen Nachbarschaften wird über unterschiedliche Typologien verfeinert. Jedes Baufeld ist Teil eines Ensembles mit eigenen gestalterischen Prinzipien, wobei sowohl die Unterschiede zwischen den Mosaiksteinen, aber auch die Kohärenz innerhalb der einzelnen Mosaiksteine klar erkennbar sein sollten und ausreichend Flexibilität für individuelle Lösungsansätze vorhanden sein muss. Es wird grossen Wert auf unterschiedliche Massstäbe, Höhenentwicklungen und Körnungen gelegt, um einen stimmigen Gesamtmasstab und ein lebendiges Stadtbild zu erreichen und vor allem auch unterschiedliche Wohn- und Arbeitsformen zu ermöglichen.

4.1.3 Resultierender städtebaulicher Entwurf

Unter Zusammenfügung der obigen Bausteine entsteht ein integraler städtebaulicher Entwurf für die Gesamtüberbauung (Abbildung 17 und Abbildung 18).



Abbildung 17: Situationsplan Überdeckung St.Fiden (Quelle: KCAP)



Abbildung 18: Visualisierung Überdeckung St.Fiden (Blick von Nord-Osten) (Quelle: KCAP)

4.1.4 Kennzahlen

Hochbauten

Es resultiert eine oberirdische Gesamtgeschossfläche von 160'019 m² mit einer Hauptnutzfläche von 125'915 m² (Abbildung 19). Dies entspricht der Zielgrösse gemäss Kapitel 3.2.2. Unter Berücksichtigung aller für die totale Geschossfläche relevanten Flächen (von der Migros geforderte Flächen und Flächen für die oberirdischen Parkplätze) wird eine Dichte von 2.66 erreicht. Die Nutzungsmischung wurde auf Grund des städtebaulichen Entwurfs optimiert. Die exakte prozentuale Verteilung darf als dynamisches Element verstanden werden, welches sich an zukünftige Nachfragentwicklungen anzupassen vermag.

NUTZUNG	ANTEIL	GESCHOSSFLÄCHE	HAUPTNUTZFLÄCHE
Oberirdische Nutzungen	100%	160'019 m²	125'915 m²
Wohnen <i>preisgünstiger Wohnraum</i> <i>Mietwohnungen</i> <i>Eigentumswohnungen</i>	54%	86'734 m ² 6'849 m ² 43'296 m ² 36'589 m ²	67'287 m ² 5'343 m ² 33'771 m ² 28'174 m ²
Büro/Dienstleistung	26%	41'618 m ²	33'294 m ²
Verkauf	2%	3'117 m ²	2'494 m ²
Gastronomie	1%	1'718 m ²	1'374 m ²
Gewerbe	8%	12'571 m ²	10'057 m ²
Hotel	5%	7'623 m ²	6'098 m ²
Schule	4%	6'637 m ²	5'310 m ²
Migros		11'398 m²	7'430 m²
Oberirdische Parkplätze*		13'314 m²	k.A.
TOTAL		184'732 m²	
Perimeter		69'500 m²	
Dichte		2.66	

Abbildung 19: Kennzahlen Hochbauten (Quelle: EBP auf Basis KCAP).

* Neben den als oberirdisch bezeichneten (gedeckten) Parkplätzen auf Deck und entlang der Bachstrasse sind bei der Migros und im Umfeld der Bachstrasse weitere unterirdische vorgesehen (unterhalb des gewachsenen Terrains). Insgesamt resultieren rund 40'000 m² für die Parkierung. Die im TP 5 Verkehr berechneten Anzahl Parkplätze für die Autos (30'000 m²) und Velos (10'000 m²) werden somit abgedeckt.

Für genauere Kennzahlen nach Geschossen oder nach Baufeldern gegliedert sei auf die Dokumente der Mappe 2 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden» verwiesen.

Freiraum

Die wichtigsten Kennzahlen für den Freiraum sind in Abbildung 20 ersichtlich.

Erschliessungsflächen MIV/ÖV	3'750 m²
— Fahrbahnflächen, Anlieferungsflächen, Parkplätze	
Erschliessungs- und Platzflächen Fuss/Velo	20'650 m²
— inkl. allfällige Notzufahrten/Umschlag o.ä.	<i>auf Boden 8'650 m²</i>
— Trottoirs, Plätze, Zugänge etc. für Bewegung und Aufenthalt	<i>auf Deckel 12'000 m²</i>
Grün- und Wasserflächen	13'050 m²
— begehbare und nicht begehbare Flächen wie Grünanlagen, Rabatten, Begrünungen, Gewässer, Brunnen, ...	<i>auf Boden 6'250 m²</i> <i>auf Deckel 6'800 m²</i>
Dachgärten	3'850 m²

Abbildung 20: Kennzahlen Freiraum (Quelle: EBP auf Basis KCAP)

4.2 Konstruktion

4.2.1 Auftrag / Fragestellungen

EBP Schweiz AG (EBP) wurde durch die einfache Gesellschaft beauftragt, die technische Machbarkeit der Überdeckung über den Gleisen der SBB und der Nationalstrasse des ASTRA zu prüfen bzw. nachzuweisen. Weiter war der Bauablauf und damit verbunden die Bauzeit (Bauterminprogramm) zu ermitteln.

Folgende Fragestellungen sollten überprüft werden:

- Welche Lasteinwirkungen und welche weiteren Besonderheiten sind für das Tragwerk der Überdeckung zu Grunde zu legen?
- Wie werden die Tragwerke, unterteilt nach Bereichen, ausgebildet?
- Wie erfolgt die Ver- und Entsorgung auf der Überdeckung?
- Wie erfolgt der Bauablauf? Wie lange dauert der Bau?

Eine vollständige Dokumentation dieser Themen befindet sich in der Mappe 4 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden».

4.2.2 Tragwerkskonzept

Übersicht

Auf der ca. 290 m langen Überdeckung sind Hochbauten mit zugehörigen Freiraumflächen sowie die neue Erschliessung der Perrons vorgesehen. Die Randbedingungen für die Hochbauten auf der Überdeckung sind in der Nutzungsvereinbarung definiert. Diese geben differenziert nach Teilbereich den Spielraum für die später zu entwickelnden bis zu 8-stöckigen Hochbauten vor. Die technische Machbarkeit der Hochbauten wurde nicht näher untersucht, erscheint aber innerhalb der definierten Randbedingungen grundsätzlich als machbar (teilweise Massivbau, teilweise Leichtbau). Die technische Machbarkeit der Hochbauten nördlich der Überdeckung wurde als gegeben betrachtet und nicht untersucht.

Die gesamte Überdeckungskonstruktion ist in 3 Teilbereiche gegliedert, die sich statisch und konstruktiv unterscheiden (Abbildung 21 und Abbildung 22):

- Bereich Nord: Bereich mit zukünftiger Abstellanlage SBB
- Bereich Mitte: Bereich bestehender Bahnhof St.Fiden SBB
- Bereich Süd: Bestehende Nationalstrasse N1 mit bestehender Teilüberdeckung der südlichen Fahrbahnen in Fahrtrichtung St.Margrethen (Galerie Lindental)

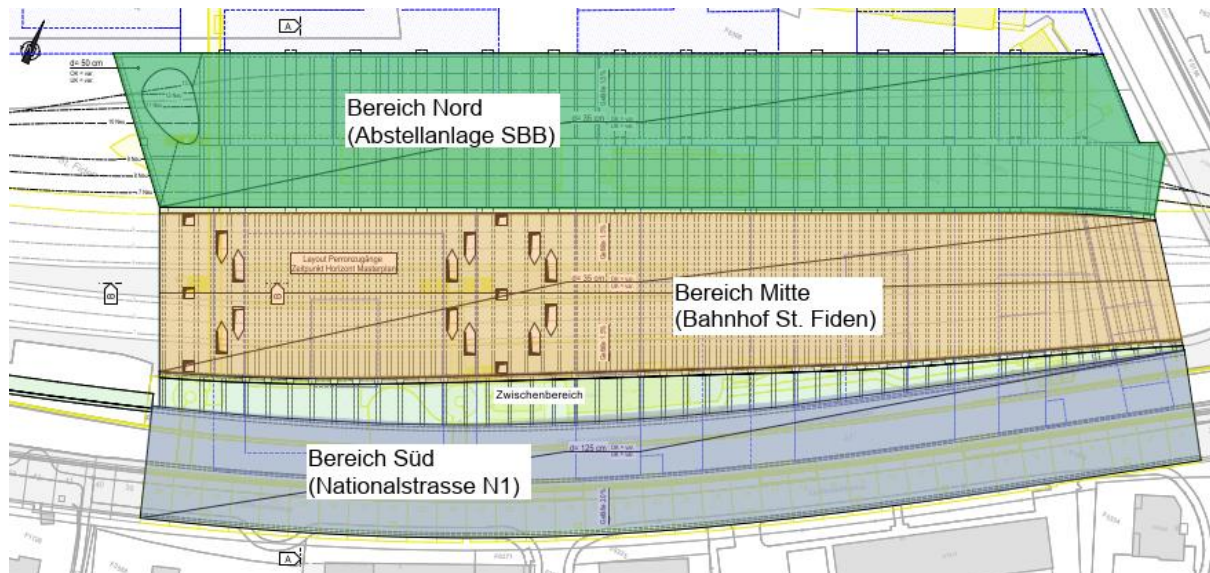


Abbildung 21: Grundriss Struktur Gesamtüberdeckung und Teilbereiche (Quelle: EBP)

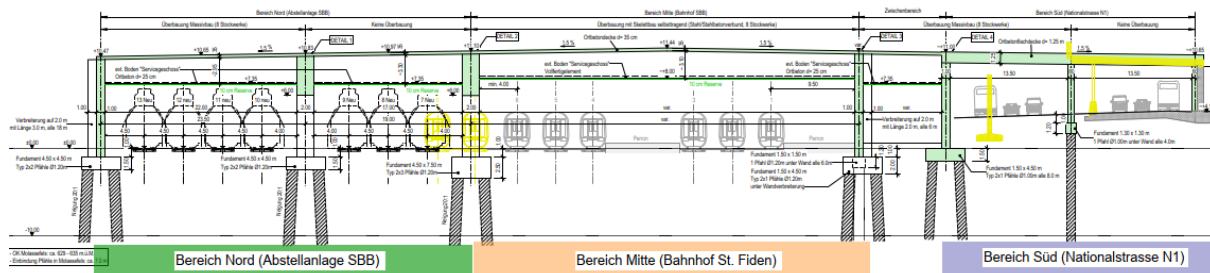


Abbildung 22: Querschnitt Gesamtüberdeckung und Teilbereiche (Quelle: EBP)

Lasteinwirkungen und weitere Besonderheiten

Die berücksichtigten Auf- und Nutzlasten beruhen auf den städtebaulichen Planungen.

Durch von Schienen- und Strassenverkehr verursachte Erschütterungen entsteht sekundär abgestrahlter Körperschall. Bei Bauten mit entsprechend empfindlicher Nutzung (Wohnen, Büro, Dienstleistungen) in unmittelbarer Nähe solcher Emissionsquellen müssen daher Massnahmen getroffen werden, um eine Übertragung des Körperschalls in die Konstruktion der erstellten Bauwerke zu minimieren. Konkret sind deshalb in den Bereichen Mitte und Süd Massnahmen zur Schallentkoppelung vorzusehen. Vorgesehen werden spezielle elastische Lagerungen. Wo möglich minimieren massive Deckenkonstruktionen die Ausbreitung.

Die Sicherheit des Bahn- und Nationalstrassenbetriebs wurde hinsichtlich Entgleisung / Anprall, Brand und Störfallereignisse grob beurteilt.

Ebenso wurde eine Grobbeurteilung betreffend nicht-ionisierender Strahlung (NIS) vorgenommen. Im Bereich Mitte ist eine OMEN-Nutzung (Orte mit empfindlicher Nutzung, wie Wohnungen, Büro, Kindergarten/Schule, Patientenzimmer) gemäss NIS-Verordnung in den ersten

beiden Geschossen nur mit Zusatzmassnahmen zur Abschirmung/Ablenkung der Magnetfelder in Form von Raumabschirmungen mit speziellen, mehrschichtigen Metallplatten möglich.

Ausbildung der Tragwerke

Bereich Nord

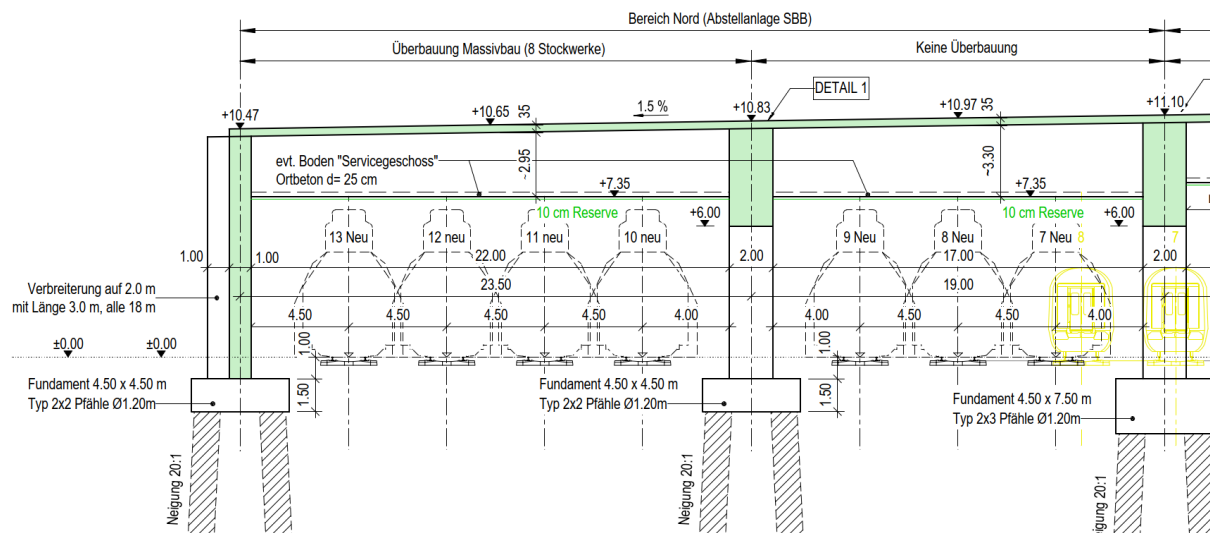


Abbildung 23: Querschnitt Bereich Nord (Quelle: EBP)

Die Überdeckung überspannt die neue Abstellanlage SBB in zwei Spannweiten à 23,5 m und 19 m. Auf der grösseren (nördlichen) der beiden Spannweiten sind zwei- bis achtgeschossige Gebäude vorgesehen (Massivbau möglich). Die kleinere Spannweite ist nicht überbaut.

Die Deckenkonstruktion ist als Unterzugsdecke in Ort beton ausgebildet. Es sind, in Abstimmung mit den Hochbauten, in Querrichtung alle ca. 6 m Unterzüge angeordnet. Darüber ist eine ca. 35 cm starke Ortbetondecke vorgesehen. Die Lasten aus der Überdeckungsstruktur werden durch drei Widerlager-Linien aufgenommen. Den nördlichen Abschluss bildet eine durchgehende Wandscheibe. Die beiden südlicheren Widerlager bestehen aus Reihen massiver Stützen (2 m x 3 m) in Abständen von 18 m. Verbunden sind diese Stützen mit rund 5 m hohen Unterzügen. Die Fundation erfolgt mittels verrohrten Ortbetonpfählen im ca. 10-15 m unter Terrain anstehenden Molassefels.

Die Lasten aus den Hochbauten werden durch die Überdeckungsstruktur abgefangen und in die Widerlagerbereiche geleitet.

Der Bereich Nord befindet sich auf der jetzigen Brachfläche nördlich des Bahnhofs und kann grundsätzlich konventionell erstellt werden. Die Erstellung ab Widerlagerwänden und -stützen kann allerdings erst nach Fertigstellung des Bereichs Mitte erfolgen, da der Bereich Nord für die Herstellung der vorgespannten Betonträger des Bereichs Mitte und für deren Kranmontage benötigt wird.

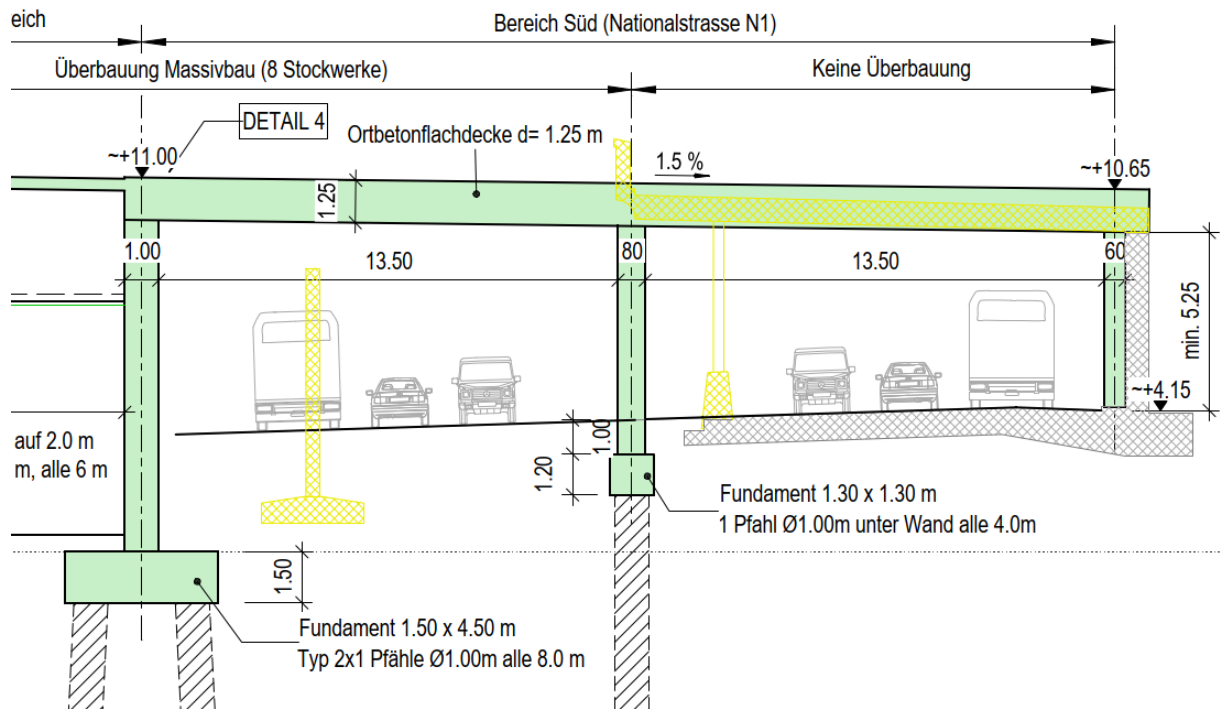
Bereich Süd

Abbildung 25: Querschnitt Bereich Süd (Quelle: EBP)

Die bestehende Galerie Lindental überdeckt vorwiegend die südlichen Fahrspuren der Nationalstrasse N01 (Fahrtrichtung Osten). Für eine vollständige Überdeckung des gesamten Autobahnbereiches sind die bestehenden lichten Breiten zu erhöhen, um zukünftig normkonforme 3-streifige Fahrbahnen (ohne Pannestreifen) realisieren zu können (totale lichte Breite in beide Fahrtrichtungen je ca. 13,5 m). Dies bedingt einen Teilrückbau der bestehenden Galerie. Hochbauten sind nur über dem nördlichen Fahrspurenraum vorgesehen, über dem südlichen Fahrspurenraum liegt im Grundriss unverändert die Untere Lindentalstrasse. Die Länge des Neubaubereiches beträgt ca. 290 m und schliesst beidseitig an Galerien mit grossen seitlichen Öffnungen an. Es kann von einer natürlichen Längslüftung ausgegangen werden, eine mechanische Lüftung ist nicht erforderlich. Aufgrund der Länge sind ebenfalls keine speziellen Bauteile für die Sicherheit vorgesehen.

Es ist eine Flachdeckenkonstruktion in Ort beton über zwei Felder mit einer Stärke von ca. 1,25 m geplant. Es wird angestrebt, die bereits bestehende südliche Widerlagerwand inkl. der Fundamentplatte zu erhalten und in das neue Bauwerk zu integrieren. Die beiden Fahrspuren sind je aussen und untereinander von Widerlagerwänden begrenzt.

Die Lasten aus der Überdeckungskonstruktion werden durch die bestehende sowie durch die zwei neuen Widerlagerwände aufgenommen. Die Fundation der beiden neuen Widerlagerwände erfolgt ebenfalls mittels Pfahlfundation in den Molassefels, analog den anderen beiden Bereichen.

Die Erstellung erfolgt in 4 Hauptetappen in Linienbauweise von Norden nach Süden.

- Notfallzufahrt Portal SBB-Rosenbergtunnel und Zufahrt Stellwerk: Die Notfallzufahrt zum Portal SBB-Rosenbergtunnel und die Zufahrt zum neuen geplanten Stellwerk (als Ersatz für Stellwerk im abzubrechenden Bahnhofsgebäude) führen heute via Untere Lindentalstrasse. Neu ist die Erschliessung via eine Rampe ab süd-westlichem Ende der Gesamtüberdeckung geplant. Dieses Bauwerk hat vor Rückbau der Unteren Lindentalstrasse betriebsbereit zu sein.
- Erstellung Überdeckung Bereich N01: Der Ausbau erfolgt unter Betrieb. Während der Bauzeit werden grundsätzlich je 2 Fahrstreifen pro Richtung angeboten.

Die Erstellung der Überdeckungskonstruktion erfolgt je Bereich in diversen Etappen bzw. Abschnitten und abgestimmt auf den Ersatzneubau des Stellwerks und der Abstellanlage der SBB (Abbildung 27).

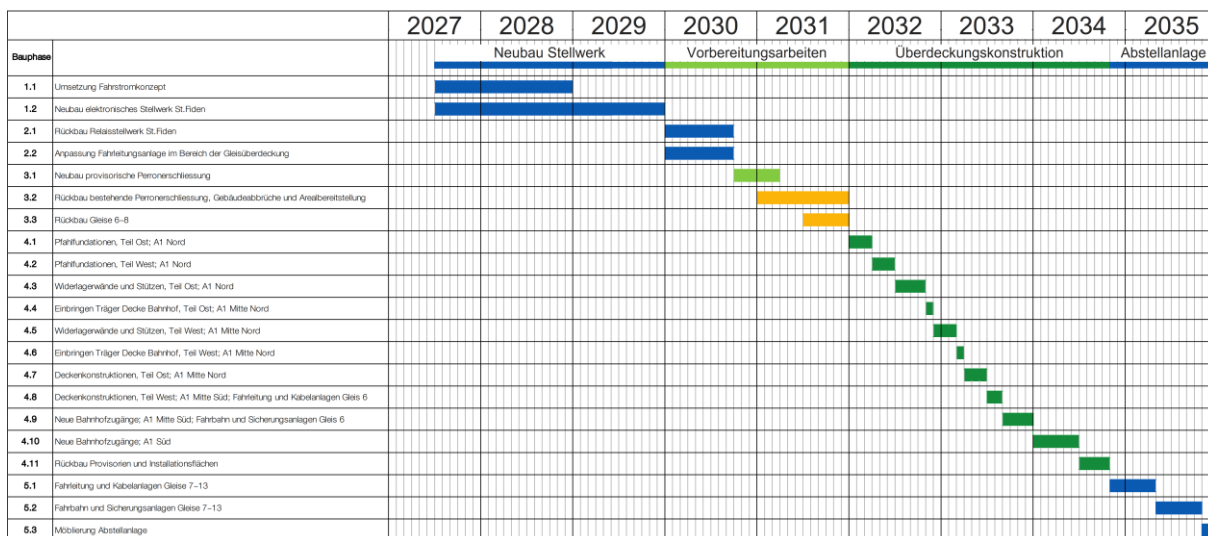


Abbildung 27: Bauterminprogramm (dunkelgrün: Überdeckungskonstruktion) (Quelle: SBB)

4.3 Gewässerschutz und Hochwasserschutz

Die Rahmenbedingungen bzgl. Gewässerschutz und Hochwasserschutz sind im Kapitel 2.3 erläutert. Das Vorhaben «Überdeckung St.Fiden» nimmt Bezug zur heutigen Situation, da weder zu den Gewässerläufen noch für den Hochwasserschutz konkrete Projekte vorhanden sind auf welche Bezug genommen werden kann.

Die mit dem Vorhaben vorgesehenen Bauten liegen abseits der bestehenden Steinachdole und tangieren diese nicht direkt. Einzelne Bohrpfähle der Überdeckung im östlichen Bereich liegen nahe an der Dole. Hier sind über eine Länge von 150 m Gewölbeverstärkungen an der Dole notwendig.

Mit dem Vorhaben ist eine offene Führung des Gerhaldenbachs im zentralen Bereich zwischen der Splügenbrücke und der Spinnereibrücke aus Platzgründen nicht möglich. Westlich der Splügenbrücke wäre bei Bedarf eine offene Führung im Bereich des durch das Vorhaben vorgesehenen Grünraums («Biotop») möglich.

Der Tanneichenbach unterquert heute den Standort Migros Bach. Der Anschlusspunkt an die in der Bachstrasse liegende Steinachdole liegt 6.2 m unter Terrain. Das Vorhaben sieht einen Neubau des Migros-Areals vor. Gemäss Art. 38 GSchG können bestehende Eindolungen und Überdeckungen ersetzt werden, sofern eine offene Wasserführung nicht möglich ist. Aufgrund der Tiefenlage der bestehenden Eindolungen erscheint eine Offenlegung des zu verlegenden

Tanneichenbach technisch unrealistisch bzw. unverhältnismässig. Folglich wird vorgesehen, die neue Dole des Tanneichenbachs unterirdisch in die Heimatstrasse zu verlegen mit neuem Anschluss an die bestehende Steinachdole. Die technische Machbarkeit einer Verlegung wurde nicht geprüft.

Massnahmen im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz wurden mangels konkreter Grundlagen nicht untersucht. Der Raum für eine allfällige punktuelle «technische» Öffnung im Bereich Heimat-/Bachstrasse scheint vorhanden zu sein. Bei einer weiteren Vertiefung des Vorhabens sind Massnahmen im Perimeter des Vorhabens gegebenenfalls zu berücksichtigen und ergänzend Objektschutzmassnahmen bei den Eingängen bzw. Zufahrten zu den Parkierungen in der Bachstrasse zu prüfen.

4.4 Verkehr

4.4.1 Auftrag / Fragestellungen

EBP Schweiz AG (EBP) wurde durch die einfache Gesellschaft beauftragt zu prüfen, ob die geplanten Nutzungen aus dem städtebaulichen Entwurf bezüglich Erschliessung und Verkehrsaufkommen verkehrsverträglich abgewickelt werden können und welche Optimierungen allenfalls nötig sind.

Folgende Fragestellungen sollten überprüft werden:

- Wie kann die Bedeutung des Bahnhofs St.Fiden aus verkehrlicher Sicht gestärkt werden?
- Wie können die Fuss-/Veloverbindungen zur Nord-Süd-Querung der Stadtteile verbessert werden?
- Braucht es Anpassungen am bestehenden Busliniennetz?
- Welches Verkehrsaufkommen erzeugen die neuen Nutzungen und auf welche Verkehrsmittel und Zielorte verteilen sie sich?
- Reichen die Kapazitäten im umgebenden Strassennetz, um den neu erzeugten Verkehr abzuwickeln?

Eine ausführliche Dokumentation zu diesen Fragestellungen befindet sich in der Mappe 5 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden».

4.4.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das Areal rund um den Bahnhof St.Fiden (Abbildung 8 im Kapitel 2.1). Innerhalb des Bearbeitungsperimeters wird das zukünftige Verkehrsaufkommen respektive der durch die Arealentwicklung neu erzeugte Verkehr ermittelt.

Der Betrachtungspereimeter umfasst die wichtigsten Einzugsgebiete für St.Fiden. Die verkehrlichen Auswirkungen werden in den unmittelbar angrenzenden und vom Mehrverkehr betroffenen Strassenräumen und Verkehrsknoten beschrieben.

4.4.3 Verkehrliche Merkmale des Vorhabens

Der städtebauliche Entwurf geht von einer Überdeckung des Gleisfelds über eine Länge von knapp 300 m aus. Die Überdeckung verbindet die beiden Stadtteile nördlich und südlich des Gleisfelds von der Heimatstrasse bis zur Lindentalstrasse. Über eine breite Fussgängerrampe gelangt man zu Fuss oder mit dem Velo von der Heimatstrasse im Bereich der heutigen Migros auf die Überdeckung. Die grosszügigen öffentlichen Räume auf der Überdeckung reichen bis

zur Lindentalstrasse auf der Südseite und stellen die zentrale Nord-Süd-Achse für den Fuss-/Veloverkehr dar. Diese erhöhen die Zugänglichkeit des Bahnhofs St.Fiden aus nördlicher wie auch aus südlicher Richtung, indem direkt von der Überdeckung mehrere Treppen und Lifte zu den Perrons führen. Der einfache, klare und möglichst direkte Zugang zum Bahnhof St.Fiden ist einer der wichtigsten städtebaudefinierenden Elemente. Am westlichen Ende der Überdeckung im Bereich der heutigen Passerelle ist eine weitere Nord-Süd-Querung für den Fuss-/Veloverkehr vorgesehen.

Die heutige Bachstrasse stellt die zentrale Erschliessungsachse für den MIV dar. Der städtebauliche Entwurf geht davon aus, dass durch die Neugestaltung der Migros zukünftig sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt in das Migros Parking, sowie deren Anlieferung, über die Bachstrasse erfolgt. Weiter ist geplant, den Grossteil der MIV-Parkierung der restlichen Nutzungen im Areal entlang der Bachstrasse anzuordnen. Die restliche Parkierung im südlichen Teil des Areals ist an die Lindentalstrasse angeschlossen. Auf der Überdeckung selbst ist mit Ausnahme der Anlieferung kein MIV Aufkommen vorgesehen.

Aufgrund der überschaubaren Nachfrage beim Bus und der geringen Bedeutung der Buslinien als Zubringer für den Bahnhof St.Fiden wird die heutige Busführung als weiterhin ausreichend eingestuft. Auch wenn dadurch die Umsteigewege Bus-Bahn weiterhin lang sind, entsteht aufgrund der Überdeckung eine deutlich attraktivere Umsteigesituation gegenüber heute.

Ein Fernbushalt ist nicht vorgesehen, da dieser aufgrund der weiteren Vorgaben im zu Grunde gelegten städtebaulichen Entwurf nicht platziert werden konnte.

4.4.4 Verkehrliche Auswirkungen

Ausgehend von einer Situationsanalyse und den für die MBS2 zu Grunde gelegten Planungen werden die verkehrlichen Auswirkungen ermittelt.

In der Zeitspanne von 2009 bis 2018 hat gemäss den vorhandenen Datengrundlagen beim MIV kein nennenswertes Verkehrswachstum im Raum St.Fiden stattgefunden. Aufgrund der Ungenauigkeiten in der Datengrundlage aus dem Verkehrsmodell und den Zählstellendaten sowie aufgrund der geplanten Verdichtungsstrategie der Stadt St.Gallen wird für das Verkehrsmengengerüst des Referenzzustands 2050 von einem Verkehrswachstum von rund 10% gegenüber 2018 ausgegangen. Der Planzustand beinhaltet das Verkehrswachstum aus der Umgebung im Prognosejahr 2050 inklusive der Annahme einer vollständigen Arealentwicklung.

Die Migros beabsichtigt in den nächsten Jahren die Beibehaltung des Gesamttotals an Verkaufsflächen. Eine Veränderung der Flächenaufteilung zugunsten neuer Nutzungen bzw. auch für neue externe Mieter ist denkbar, der heutige Supermarkt wird jedoch auch zukünftig der Hauptattraktor der Migros bleiben. Die Migros wünscht die Bestandzahl von 330 Parkplätzen in Zukunft beizubehalten. Es ist nicht zu erwarten, dass sich zukünftig die Verkehrsmittelwahl für Einkaufswege in die Migros verändern werden. Daraus folgend wird das heute von der Migros erzeugte Verkehrsvolumen für den Prognosezustand übernommen. Es ist somit weder mit Minder- noch mit Mehrverkehr für die Migros zu rechnen. Das Fahrtenaufkommen der Migros fliesst folglich nicht in die Berechnung des neu erzeugten Verkehrsaufkommens des Planzustands ein und ist entsprechend bereits in den Verkehrsbelastungen des Referenzzustands enthalten. Es wird jedoch erwartet, dass die Kundenfrequenz der Migros insgesamt aufgrund der Arealentwicklung steigen wird. Durch die unmittelbare Nähe zur Migros werden Raumnutzende aus dem Areal ihre Einkaufswege jedoch zu Fuss oder mit dem Velo und eher nicht mit dem MIV tätigen.

Das neu erzeugte Verkehrsaufkommen für den Planzustand enthält den durch das Areal erzeugte Verkehr unter Annahme einer vollständigen Realisierung der Nutzflächen. Grundlage für diese Berechnung stellt der im Städtebau ausgewiesene Flächenbedarf pro Nutzungsart dar. Die Flächenangaben werden mit Richtwerten zur Anzahl Personenbewegungen sowie für den MIV mit Annahmen zum Modal-Split und Fahrzeugbelegungsgraden multipliziert. Daraus resultiert ein Verkehrsmengengerüst, welches eine Einschätzung des neu erzeugten Verkehrsaufkommens ermöglicht, differenziert nach den Verkehrsarten MIV, ÖV und Fuss-/Veloverkehr. Gemäss dem Städtevergleich Mobilität 2015 werden in der Stadt St.Gallen heute rund 46% aller Personenwege mit dem MIV, 26% mit dem ÖV und 28% zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Aufgrund der zentralen Lage und dem optimalen ÖV-Anschluss insbesondere durch den Bahnhof St.Fiden kann angenommen werden, dass sich das künftige Mobilitätsverhalten zugunsten der urbaneren Verkehrsmittel ÖV und Fuss-/Veloverkehr verlagern wird. Die vorliegende Abschätzung basiert auf dem heutigen Modal-Split und kann somit als eine Art Maximalvariante betrachtet werden (Abbildung 28).

DTV	<i>Fahrzeugfahrten [Fz/d]</i>	<i>Personenbewegungen [Pers/d]</i>
MIV	4'200	5'800
ÖV		3'000
FVV		3'200
Total		12'000

ASP	<i>Fahrzeugfahrten [Fz/h]</i>	<i>Personenbewegungen [Pers/h]</i>
MIV	560	770
ÖV		400
FVV		430
Total		1'600

Abbildung 28: Neu erzeugtes Verkehrsaufkommen pro Werktag (DTV) bzw. in der Abendspitzenstunde (ASP) aufgrund der Arealentwicklung (Quelle: EBP)

Insgesamt wird unter Annahme der vollständigen Realisierung der Geschossflächen von einem Parkplatzbedarf von knapp über 1'000 Parkplätzen ausgegangen (Abbildung 29). Mit einem Flächenbedarf von rund 30 m² pro Parkplatz inklusive Verkehrsfläche resultiert eine Gesamtfläche von rund 30'000 m², welche für die Parkierung benötigt wird. Diese sind im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt.

Parkplätze MIV		
Wohnen	[Anzahl]	220
Büro / DL	[Anzahl]	300
Verkauf	[Anzahl]	50
Gastronomie	[Anzahl]	10
Gewerbe	[Anzahl]	60
Hotel	[Anzahl]	50
Schule	[Anzahl]	20
Migros	[Anzahl]	334
Total Parkplätze gemäss Norm	[Anzahl]	1'044
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Manövriertfläche	[m ²]	30'000

Abbildung 29: Abschätzung Anzahl Parkplätze und Flächenbedarf für die Parkierung MIV (Quelle: EBP)

Für die ausgewiesenen Nutzungen respektive Hauptnutzflächen je Nutzung wird zusätzlich ein Bedarf von rund 3'500 Veloabstellplätzen auf dem Areal ausgewiesen (Abbildung 30). Der totale Flächenbedarf von 10'700 m² ergibt sich aus einem durchschnittlichen Bedarf von 3 m² pro Veloabstellplatz inkl. Verkehrsfläche. Diese sind im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt.

Abstellplätze Velo

Wohnen	[Anzahl]	2'630
Büro / DL	[Anzahl]	650
Verkauf	[Anzahl]	60
Gastronomie	[Anzahl]	10
Gewerbe	[Anzahl]	40
Hotel	[Anzahl]	20
Schule	[Anzahl]	40
Migros	[Anzahl]	100
Total Abstellplätze	[Anzahl]	3'550
Flächenbedarf Parkplätze inkl. Erschliessungsfläch	[m ²]	10'700

Abbildung 30: Abschätzung Anzahl Abstellplätze und Flächenbedarf für die Veloparkierung (Quelle: EBP)

4.4.5 Verkehrsbelastung im Planzustand

Die erzeugten MIV Fahrten aus den neuen Nutzungen verteilen sich etwas mehr als die Hälfte auf den westlichen Teil der Bachstrasse und etwas weniger als die Hälfte auf den östlichen Teil der Bachstrasse Richtung Spinnereibrücke. Summiert mit den Belastungen des Referenzzustands resultieren die Belastungen für den Planfall.

Das für den Planzustand zu berücksichtigende Fahrtenaufkommen der Migros basiert auf Angaben der Genossenschaft Migros Ostschweiz und geht von einem Modal-Split von 95% MIV und 5% ÖV aus.

Der zu erwartende durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Planzustand ist in Abbildung 31 ersichtlich. Die Verkehrsbelastungen der im westlichen Teil bereits stärker belasteten Strassenachsen der Gerhaldenstrasse, Langgasse und Splügenstrasse nehmen aufgrund der Arealentwicklung im einstelligen Prozentbereich zu. Im östlichen Teil ist die relative Belastungszunahme grösser, da insgesamt die Verkehrsbelastungen im Referenzzustand geringer sind. Die Heimatstrasse erfährt aufgrund der veränderten Zufahrt in das Migros Parking eine Verkehrsabnahme.

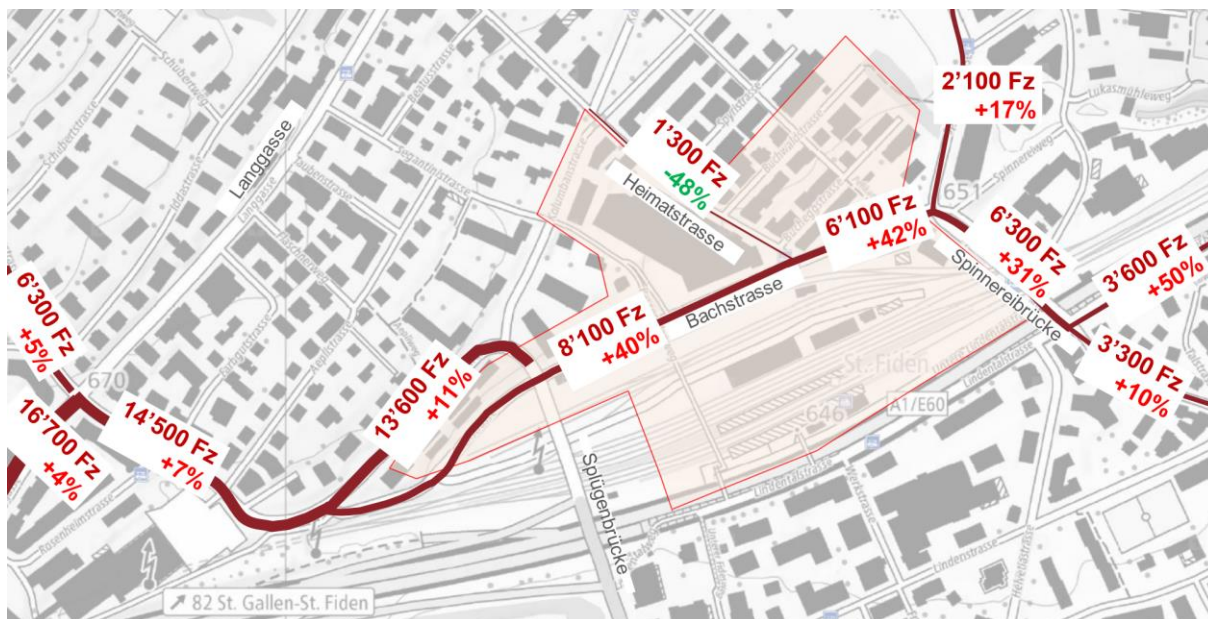


Abbildung 31: Verkehrsbelastungen Planzustand (DTV) inklusive relativer Zunahme aufgrund der Arealentwicklung (Quelle: EBP auf Basis Verkehrsmodell Stadt St.Gallen)

4.4.6 Auswirkungen auf das bestehende Netz

Die verkehrlichen Auswirkungen der Arealentwicklung sind grossräumiger zu beurteilen als im Bearbeitungsperimeter. Entsprechend wurden die Auslastungen von sechs Knoten im Umfeld geprüft, wobei der Anschlussknoten an die N1 aus zwei Teilknoten besteht (Abbildung 32).



Abbildung 32: Auslastungsgrade der sechs untersuchten Knoten in der ASP im Planfall (Quelle: EBP auf Basis Detektorzahlen Stadt SG, 2017; Stauraummanagement Stadt St. Gallen, 2013)

Prozentual nehmen die Knotenbelastungen an den Knoten (4) Spinnereibrücke / Bachstrasse und (5) Spinnereibrücke / Harzbüchelstrasse am stärksten zu. Allerdings weisen diese als Vorfahrtsknoten geregelten Knoten heute eher tiefe Verkehrsbelastungen auf, weshalb an diesen beiden Knoten weder heute noch im Planfall mit Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu rechnen ist. An den Knoten (1) Splügenstrasse / Langgasse, (3) Splügenbrücke / Anschluss N1 und (6) Heiligkreuzstrasse / Langgasse nehmen die relativen Belastungen aufgrund des neu erzeugten Verkehrs zwar prozentual weniger zu, jedoch sind diese Knoten bereits heute hoch bis kritisch bezüglich Auslastung. Der Knoten (2) Splügenstrasse / Bachstrasse erfährt durch die Arealentwicklung mit zusätzlich rund 300 Fahrzeugen in der Spitzenstunde die höchste absolute Zunahme aller betrachteten Knoten. Die Leistungsfähigkeit am Knoten Splügenstrasse / Bachstrasse ist mit den vorgesehenen Entwicklungen im Planfall nicht mehr gewährleistet.

4.4.7 Handlungsempfehlungen

Um zu verhindern, dass sich am Knoten (2) Splügenstrasse / Bachstrasse in der Abendspitzenstunde (ASP) zu grosse Reisezeitverluste ergeben, sollte ein Ausbau der Leistungsfähigkeit des Knotens in Betracht gezogen werden. Ein Umbau des Vorfahrtsknotens zu einer Lichtsignalanlage ist mit den heutigen Strassenrändern gemäss Aussagen der Stadt St.Gallen nicht

umsetzbar. In der nächsten Planungsphase soll genauer geprüft werden, wie dieser Knoten zu Gunsten einer höheren Leistungsfähigkeit umgestaltet werden kann.

Damit der neu erzeugte Verkehr so rasch wie möglich auf das übergeordnete Strassennetz geleitet werden kann, sollen die siedlungsorientierten Strassen möglichst vom Mehrverkehr geschützt werden. Hierfür sind noch zu definierende strassenseitige Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstand für den MIV vorzusehen.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wird die heutige Buslinienführung beibehalten. Die bestehenden drei Buslinien können das zusätzliche Verkehrsaufkommen beim ÖV grundsätzlich aufnehmen. Um zukünftig das Nachfragepotential im Einzugsgebiet des Bahnhofs St.Fiden besser auszuschöpfen, soll langfristig das Liniennetz grossräumig und darauf aufbauend die Haltestellenanordnung rund um den Bahnhof St.Fiden überprüft werden.

Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens basieren auf dem heutigen Modal-Split. Insbesondere über das Parkplatzangebot sowie mit weiteren Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts kann das Verkehrsaufkommen beim MIV aktiv gesteuert werden. Die sehr gute ÖV-Anbindung, die Schaffung neuer Quartierverbindungen sowie attraktive Veloabstellanlagen sind weitere Argumente, weshalb eine Verlagerung zugunsten des ÖV und des Fuss-/Veloverkehrs erreicht werden kann.

5. Gesellschaftlich-politische Aspekte

EBP Schweiz AG (EBP) wurde von der einfachen Gesellschaft beauftragt, die Auswirkungen des Vorhabens «Überdeckung St.Fiden» auf Quartier, Stadt und Region zu untersuchen und zu bewerten.

Gestützt auf die geplanten Nutzungen und die dafür vorgesehenen Hauptnutzflächen wurden die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze eruiert. Bei vollständigem Bezug des Areals wird mit einer zusätzlichen Bevölkerung von 1'380 Personen sowie von 2'320 Beschäftigten (VZÄ) gerechnet.

Die Erkenntnisse der Wirkungsanalyse sind gegliedert nach den neun untersuchten Themenbereichen im Folgenden zusammenfassend beschrieben. Für detailliertere Ausführungen sei auf die Dokumentation in der Mappe 6 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden» verwiesen.

5.1 Neue Qualitäten im Stadtraum

Siedlungsstruktur und Freiraumangebot

Rund um den Bahnhof St.Fiden hat es heute ungenutzte Innenentwicklungspotenziale. Das Gebiet St.Fiden ist zentral, gut erschlossen und verfügt über zwischengenutzte und unbebaute Flächen. Die bauliche Struktur der Quartiere Langgass-Heiligkreuz und St.Fiden endet an der Bach- und Lindentalstrasse.

Das Vorhaben Überdeckung St.Fiden bewirkt mit grossem Aufwand eine deutliche Veränderung des Bahnhofsareals. Mit dem Vorhaben werden die bisher getrennten Quartiere feinmaschig miteinander verbunden: Sowohl auf der Ebene des gebauten Raums, auf der Ebene des Freiraums als auch auf der Nutzungsebene.

Die Bachstrasse wird neu zu einem beidseitig klar gefassten Strassenraum mit hoher Nutzungsdichte. Die vielfachen Zugänglichkeiten auf beiden Seiten und mehreren Ebenen bringen ein hohes Potenzial, diesen bisher infrastrukturegeprägten Teils der Stadt St.Gallen mit Leben zu füllen. Die vorgesehenen Baukörper im Süden des Projektperimeters verweisen auf eine Zukunft, die von grösserer Dichte geprägt ist.

Das Vorhaben sieht ein Netz linearer Freiräume vor, die sich durch differenzierte Öffentlichkeitsgrade und Nutzungsintensitäten kennzeichnen. Der Anteil Freiräume auf der Überdeckung ist mit 50 % sehr hoch und zeichnet sich durch eine gute Durchwegung aus. Davon sind 20 % Grünräume. Das Freiraumangebot der Quartiere wird also markant erweitert. Die Deckelkonstruktion erlaubt aufgrund der Hohlräume zwischen den Trägern die Anordnung von grossen Baumgruben, welche die Platzierung auch von grossen Bäumen bzw. Baumreihen in den Freiraumachsen ermöglichen.

Quartiersversorgung

Durch die Verwebung der Quartiere Langgass-Heiligkreuz und St.Fiden sowie das hohe Angebot an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen auf der Überdeckung erlebt die lokale Quartiersversorgung eine wesentliche Aufwertung. Neben einem Angebot für den alltäglichen Bedarf an Lebensmitteln, Gütern und Dienstleistungen bietet das Vorhaben Flächen und Potenziale für ein urbanes, vielfältiges Angebot und Versorgungssortiment. Auch vom westlich gelegenen Stadtzentrum, den nahen Spitälern und der Universität sind die neuen Angebote in

attraktiver Reichweite. Das neue Angebot wird einen Effekt auf bestehende im Umfeld haben. Allerdings kann die Stossrichtung dieses Effekts (Verdrängung, Synergien, usw.) zum heutigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden.

Eine Vielfalt an publikumsorientierter Erdgeschossnutzung in Kombination mit der zum Verweilen einladenden Freiraumgestaltung verspricht eine Belebung des öffentlichen Raums auf der Überdeckung St.Fiden. Lokale Einkaufs- und Konsummöglichkeiten versprechen Katalysator für die Entwicklung des Neubauareals zu einem sozialen Treffpunkt zu werden. Ebenso spielen nicht-kommerzielle, niederschwellige Begegnungs- und Betätigungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle, damit die Überdeckung von einer durchmischten Bevölkerung angeeignet und genutzt werden kann.

Ökologie und Umwelt

Der Projektperimeter ist stark durch die Verkehrsinfrastruktur von Strasse und Bahn geprägt. Diese Infrastruktur stellt heute eine relevante Emissionsquelle dar (Lärm, nichtionisierende Strahlung (NIS), Erschütterungen, Luftschadstoffe).

Die Arealentwicklung hat in der Bau- und Betriebsphase relevante Auswirkungen auf fast alle Umweltbereiche. Prioritär sind Massnahmen zum Schutz der Nachbarschaft, insbesondere im Hinblick auf die Zunahme des Lärms. Auch der Verlust von Ruderalflächen muss berücksichtigt werden, ein ökologischer Ausgleich innerhalb des Projektperimeters ist in Betracht zu ziehen. Die Überdeckung könnte je nach gewählter Gestaltung eine Chance für eine neue Lebensraumvernetzung Nord-Süd darstellen.

Die geplanten neuen Nutzungen sind von mehreren Umweltparametern betroffen (Lärm, nichtionisierende Strahlung, Erschütterungen, Störfallrisiken). Ihre Lage und Anordnung müssen im weiteren Prozess sorgfältig geplant werden. Falls erforderlich, sind neben den vorgesehenen Massnahmen an der Überdeckungskonstruktion zusätzliche Massnahmen auf Gebäudeebene zu entwickeln.

Die Ermittlung des CO₂-Fussabdrucks war nicht Teil der Wirkungsanalyse. Massnahmen zur Reduzierung des CO₂-Fussabdrucks sind im Sinne des Klimaschutzes wie auch für die Akzeptanz des Vorhabens unerlässlich. Die Klimagesetzgebung ist im Wandel, und mit Blick auf den langen Zeithorizont werden die Anforderungen an den Klimaschutz bei der Realisierung zweifellos höher sein als heute.

5.2 Durchmischte Bevölkerung

Bevölkerung

Gerechnet über eine Bauzeit der Hochbauten von 15 Jahren entspricht der Bevölkerungszuwachs auf dem Areal Überdeckung St.Fiden rund einem Fünftel des jährlichen Bevölkerungszuwachses in der Stadt St.Gallen der vergangenen Jahre.

Aufgrund der Dimension des Vorhabens und dem geplanten Wohnungsmix, der sich vor allem an eine breite Mittelschicht richtet, sind höchstens geringe Auswirkungen auf die sozio-ökonomische und demografische Zusammensetzung der Bevölkerung der Stadt St.Gallen zu erwarten. Anderes gilt für die Ebene Quartier: Vor allem die Zielgruppe für Wohneigentum, mit steuerkräftigeren Haushalten und den sogenannten Golden Ager (55 – 64 Jahre), wird die sozio-ökonomische Struktur der Quartierbevölkerung prägen.

Gleichzeitig zeigt die Bevölkerungsstruktur auf dem Areal einen im städtischen Vergleich überdurchschnittlichen Anteil an Kindern und Jugendlichen. Deren Anzahl im Quartier wird deutlich zunehmen. Aufgrund der Erfahrung aus anderen Projekten ist zudem anzunehmen, dass viele der in die Eigentumswohnungen zuziehenden älteren Personen bereits im näheren Umfeld resp. der Stadt St.Gallen wohnhaft sind. Daraus folgt ein Potenzial, dass erneut Einfamilienhäuser und grosse Wohnungen für bereits ansässige oder zuziehende junge Familien frei werden.

5.3 Wirtschaftliche Stärkung und verkehrliche Herausforderung

Regionalwirtschaft

Die wirtschaftliche Tätigkeit am Bahnhof St.Fiden ist heute gering. Mit dem Vorhaben Überdeckung St.Fiden entsteht ein neuer Wohn- und Arbeitsort. Der Schwerpunkt der erwarteten 2'320 Beschäftigten liegt mit einem Anteil von fast 80% bei Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätzen. Damit werden Wertschöpfungsintensität und Steuerertragspotenzial im Perimeter über dem städtischen Durchschnitt liegen, was die wirtschaftliche Leistungskraft der Stadt stärkt.

Aufgrund der neuen Arbeitsplätze und dem Konsum von Gütern und Dienstleistungen durch die Wohnbevölkerung und die Beschäftigten resultiert mittel- bis langfristig ein Wertschöpfungspotenzial von jährlich rund 480 Mio. CHF. Mit fast 97% resultiert ein Grossteil der Wertschöpfung aus der Produktivität der vorwiegend im Dienstleistungsbereich tätigen Beschäftigten. Die übrigen rund 3% erfolgen aus den lokalen Konsumausgaben der Bewohnenden und Beschäftigten des Areals.

Verkehr

Im Rahmen der MBS2 wurde geprüft, ob die geplanten Nutzungen aus dem städtebaulichen Entwurf bezüglich Erschliessung und Verkehrsaufkommen verkehrsverträglich abgewickelt werden können und welche betrieblichen und baulichen Optimierungen allenfalls nötig sind (vgl. Kapitel 4.4).

Auf der Überdeckung ist mit Ausnahme der Anlieferung kein MIV Aufkommen vorgesehen. Die zentrale Nord-Süd Achse für den Fuss-/Veloverkehr erhöht die Zugänglichkeit des Bahnhofs St.Fiden aus nördlicher wie auch aus südlicher Richtung, indem direkt von der Überdeckung Treppen und Lifte zu den Perrons führen.

Die heute bei weitem grösste Verkehrserzeugerin im Perimeter ist die Migros St.Fiden. Für die Prognosen wird mit einem unveränderten Verkaufsvolumen und Mobilitätsverhalten der Migros-Besucher gerechnet. Aus den restlichen Nutzungen der Überdeckung St.Fiden resultiert ein neu erzeugtes MIV-Aufkommen von rund 4'200 Fahrzeugfahrten pro Tag (DTV), respektive 560 Fahrzeugfahrten in der Abendspitzenstunde (ASP).

Das umliegende Strassennetz ist insbesondere in der ASP bereits heute stark ausgelastet und verschiedene Knoten am Rande des Perimeters gelten als kapazitätskritisch. Der Knoten Splügenstrasse / Bachstrasse erfährt durch das Vorhaben mit zusätzlich rund 300 Fahrzeugen in der Spitzenstunde die höchste absolute Zunahme aller betrachteten Knoten. Da im Vergleich zu den anderen Knoten die Auslastung des Knotens Splügenstrasse / Bachstrasse aufgrund des Mehrverkehrs der Arealentwicklung deutlich zunimmt, ist für diesen Knoten ein Ausbau durch das Vorhaben mitzufinanzieren. Weiter bedingt das Vorhaben Massnahmen zur Erhöhung des MIV-Durchfahrtswiderstands in den siedlungsorientierten Strassen im betroffenen Umfeld.

Der Parkplatzbedarf liegt inklusive der Migros bei rund 1'000 Parkplätzen, respektive bei einem Flächenbedarf von rund 30'000 m².

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist dank des Bahnhofs St.Fiden und den umliegenden Bushaltestellen heute bereits sehr gut. Durch die Arealentwicklung ist mit täglich rund 3'000 zusätzlichen Personenbewegungen, respektive rund 400 Personenbewegungen in der ASP zu rechnen. Heute können die bestehenden drei Buslinien das zusätzliche Verkehrsaufkommen beim ÖV aufnehmen. D.h. ein Ausbau des ÖV-Angebotes wäre zwar wünschenswert, jedoch aus Kapazitätsgründen nicht zwingend erforderlich.

5.4 Kosten und Erträge des Wachstums

Öffentliche Infrastruktur

Die von einer Stadt bereitzustellenden Infrastrukturen hängen direkt von der Zahl und Zusammensetzung der Bevölkerung ab. Für die sozialen Infrastrukturen der öffentlichen Hand Kita, Pflegeheime und Spitex und Jugendangebot zeichnet sich kein Ausbaubedarf aufgrund der erwarteten zusätzlichen Bewohner und Beschäftigten auf dem Areal ab. Für die Bildung ist mit Investitionskosten von CHF 34 Mio. für eine Schule mit Kindergarten, Tagesbetreuung und Doppelsporthalle allein für die neu auf dem Areal wohnenden Kinder zu rechnen. Für diverse Sportinfrastrukturen fallen Investitionskosten in der Höhe von rund CHF 1 Mio. zu Lasten der städtischen Rechnung an.

Heute bietet das Strassennetz im Gebiet St.Fiden genügend Kapazitäten. Einzig in der ASP sind einzelne Knoten stark belastet. Direkt durch die Überdeckung St.Fiden ausgelöst werden Investitionen in die Erschliessungsinfrastruktur von rund CHF 4 Mio. für einen Knotenausbau sowie verkehrsberuhigende Gestaltungsmaßnahmen.

Die bestehenden Kapazitäten der öffentlichen Infrastruktur für Ver- und Entsorgung (Energie, Kommunikation, Wasser, Schmutzwasser, Entwässerung, Abfall) sind grundsätzlich genügend gross, um die geplante Entwicklung in St.Fiden ohne Engpässe tragen zu können.

Kommunale Finanzen

Nach Projektabschluss steht in den Gemeindefinanzen der Stadt St.Gallen ein jährlicher Kostenaufwand von rund 7.4 Mio. CHF den jährlichen Steuereinnahmen von rund 7.0 Mio. CHF gegenüber. Die im Areal erzielten Steuererträge vermögen also die aus der Arealentwicklung entstehenden Kosten für die Stadt mit einem jährlichen Defizit von rund 345'000 CHF nicht zu decken. Ein allfälliger Mehrwert aus dem städtischen Grundbesitz (z.B. Baurechtszinsen – gemäss Schätzung des Investors rund 500'000 CHF), einmalige Sondererträge (Grundstücksgewinnsteuer, Handänderungssteuer) oder Beiträge der Projektgesellschaft Überdeckung St.Fiden (Beiträge für Anpassungen am Verkehrsnetz) sind im Finanzmodell nicht berücksichtigt. Sie würden das Finanzergebnis positiv beeinflussen, lassen sich zum aktuellen Planungsstand aber nicht konkretisieren. Weiter stösst die Überdeckung St.Fiden Veränderungen über den Betrachtungsperimeter hinaus an, die das Ergebnis des gesamtstädtischen Finanzhaushalts beeinflussen. Diese Effekte werden ebenfalls nicht berücksichtigt.

Insbesondere der überdurchschnittlich hohe Anteil Kinder auf dem Areal prägt das Finanzergebnis mit hohen Investitions- sowie laufenden Kosten im Bereich der Bildung. Dem gegenüber weist die Zielgruppe der «Golden Ager» eine überdurchschnittliche Steuerkraft und unterdurchschnittliche Kosten für Gesundheit und soziale Wohlfahrt auf. Längerfristig bedeutet der relativ hohe Anteil älterer Personen jedoch tiefere Steuererträge bei höheren Gesundheitskosten.

5.5 Impulswirkung auf Quartier, Stadt und Region

Positionierung und Image

Im Bilanz-Städteranking³ für das Jahr 2021 belegt St.Gallen den 11. Gesamtrang. Positiv schneidet St.Gallen in den Bereichen Bildung (Rang 4 von 162 Städten), Einkaufen und Kultur & Freizeit ab. In den Themen Steuern sowie Bevölkerung & Wohnen hingegen erreicht die Stadt vergleichsweise negative Einschätzungen. Hier widerspiegelt sich die wenig dynamische Bevölkerungsentwicklung in der Vergangenheit.

Die Qualitäten von St.Gallen werden wenig wahrgenommen und unterschätzt, so das zuge-spitzte Fazit einer Analyse der Zu- und Wegzüge in und aus der Stadt St.Gallen. Das Vorhaben «Überdeckung St.Fiden» hat das Potenzial, durch seine Grösse, vielmehr aber noch durch die Besonderheit als Bahnüberdeckung in innerstädtischer Lage, eine überregionale Ausstrahlungskraft zu entwickeln und damit die Positionierung und das Image von St.Gallen als Wohn- und Wirtschaftsstandort positiv zu beeinflussen. Die Überdeckung St.Fiden als dichtes, nutzungsgemischtes Quartier kann exemplarisch stehen für die Wohnraum- und Innenentwicklungsstrategie der Stadt St.Gallen und den Aufbruch zum angestrebten Wachstum symbolisieren. Eine positive Entwicklung kann wiederum eine Dynamik für weitere Investitionen im nahen Umfeld sowie in der Gesamtstadt auslösen und den Effekt weiter verstärken.

³ Wüest Partner, Städteranking, <https://www.städteranking.ch/>

6. Rechtliche Aspekte

6.1 Projektgesellschaft (Innenverhältnis)

EBP Schweiz AG (EBP), unterstützt durch Kellerhals Carrard Zürich KIG (KC), wurde durch die einfache Gesellschaft beauftragt, die Gründungsdokumente für die Projektgesellschaft, welche in den der MBS2 nachfolgenden Phasen als Bauherrin auftreten wird, auszuarbeiten.

Die Gründungsdokumente liegen im Entwurf vor (Mappe 7 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden»).

6.2 Planungsvereinbarungen (Aussenverhältnis)

EBP Schweiz AG (EBP), unterstützt durch Kellerhals Carrard Zürich KIG (KC), wurde durch die einfache Gesellschaft beauftragt, die Vereinbarungen zwischen der Projektgesellschaft und den Grundeigentümern (ASTRA, Migros, SBB, Stadt) sowie zwischen der Projektgesellschaft und der Stadt als Behörde für die der MBS2 nachfolgenden Phasen auszuarbeiten.

Die Vereinbarungsentwürfe befanden sich zum Zeitpunkt der Fertigstellung des vorliegenden Syntheseberichts noch in Arbeit.

7. Zeitliche Aspekte

7.1 Planungsrechtliche Prozesse

Für das Vorhaben müssen mehrere planungsrechtliche Verfahren durchlaufen werden (für weitergehende Angaben vgl. Anhang A1).

Kantonaler Richtplan

— Die Umsetzung des Vorhabens setzt keine Anpassung des kantonalen Richtplans voraus. Das Siedlungsgebiet ist jedoch zwecks stimmiger Planungsgrundlagen in der jährlich stattfindenden Richtplananpassung zu präzisieren. Nach Vorliegen eines politischen Entscheids der Stadt St.Gallen kann gestützt auf die der MBS2 nachfolgenden Planungsphase die Präzisierung des Richtplans erfolgen.

Kommunaler Richtplan

— Die Stadt St.Gallen prüft in der geplanten Teilrevision des kommunalen Richtplans, ob ein Umstrukturierungsgebiet festgelegt werden soll. Dies würde im Einklang mit dem aktuellen Vorhaben stehen. In diesem Zusammenhang werden auch sich allenfalls aus dem Vorhaben oder aus übergeordneten Studien ergebende verkehrliche Massnahmen (z.B. Busführung, Strassenausbauten etc.) geprüft. Eine allfällige Anpassung hat vor den Änderungen im Rahmen der Nutzungsplanung zu erfolgen.

Nutzungsplanung

— Für das Vorhaben ist das Bahntrasse in der Rahmennutzungsplanung (RNP) einer Bauzone zuzuweisen. Es ist noch offen, ob diese Änderung einem kantonalen Mehrwertabgabetatbestand nach Art. 58 PBG entspricht. Für die Stadt St.Gallen steht eine vertragliche Regelung des PPP-Modells, welche gleichzeitig mit der RNP durch das Parlament zu beschliessen ist, im Vordergrund. Mit einer Vertragsraumordnung gemäss Art. 65 PBG können Kanton und politische Gemeinde mit Grundeigentümerinnen oder Grundeigentümern solche verwaltungsrechtlichen Verträge abschliessen. Diese Thematik ist mit Kanton und Stadt im Rahmen des RNP und auf Grundlage der Vorstudie zu regeln.

— Zur Umsetzung des Vorhabens ist eine Schwerpunktzone (SPZ) auszuscheiden. Die Planung in der RNP wird dabei auf die revidierten Bestimmungen zur SPZ ausgerichtet (Festlegung der Lage und der Gesamthöhe mit überlagerter Pflicht zum Sondernutzungsplan). Es gilt zu beobachten, wie sich die PBG-Teilrevision entwickelt (Annahme: Inkraftsetzung PBG Mitte 2023).

Mit der auf die MBS2 nachfolgenden Planungsphase sind ausreichend konkrete Grundlagen für die Festlegung der SPZ im Rahmen der RNP-Revision inklusive Angaben zur Abgrenzung der Zone und den Gesamthöhen vorhanden. Für die RNP-Revision wird eine Teilrevision vorgesehen.

— Mit einem arealübergreifenden städtebaulichen Richtprojekt (mit gezielten, vorgelagerten Konkurrenzverfahren) zu den Hochbauten und zum Freiraum sollte eine ausreichende Grundlage für die Erarbeitung eines Sondernutzungsplans vorliegen.

— Der Sondernutzungsplan setzt den Bau des Deckels voraus, weswegen für dessen abschliessende Genehmigung durch den Kanton die Plangenehmigung eine Voraussetzung ist (nicht aber für das Sondernutzungsplanverfahren bis Genehmigungsprüfung). Das kantonale Genehmigungsverfahren des Sondernutzungsplans kann mit dem bundesrechtlichen

Plangenehmigungsverfahren koordiniert werden.

Die SBB wiederum erwartet einen final vorliegenden SNP als Voraussetzung für die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens für den Deckel.

Plangenehmigung

- Die Realisierung des Stellwerkersatzes erfordert eine separate Plangenehmigung nach Eisenbahngesetz.
- Die Realisierung des Deckels mit den damit verbundenen Anpassungen an den Anlagen der SBB und der Bau der neuen Abstellanlage der SBB erfordern ebenfalls eine Plangenehmigung nach Eisenbahngesetz. Aufgrund der Einheit der Materie wird davon ausgegangen, dass die mit der Realisierung des Deckels verbundenen baulichen Veränderungen an der Autobahngalerie zusammen mit dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz genehmigt werden können, da die Veränderungen bahnseitig erheblicher sind als bei der Autobahn und deshalb das Verfahren nach Eisenbahngesetz das Leitverfahren ist.

7.2 Zeitliche Rahmenbedingungen

Eine entscheidende zeitliche Randbedingungen ergibt sich aus dem Umstand, dass die SBB aufgrund der beschlossenen und vom Bund bestellten Angebotsplanung spätestens Ende 2035 in St.Fiden die neuen Abstellanlagen in Betrieb nehmen müssen. Eine Realisierung der Überdeckung nach Inbetriebnahme dieser Abstellgleise würde aufwändige Provisorien erfordern, welche das Vorhaben aus Sicht aller Beteiligten klar unwirtschaftlich machen würde und auch beim Bauvorgang grosse Herausforderungen mit sich bringen würden. Entsprechend besteht vorliegend die Anforderung, die Überdeckung vorher zu realisieren. Unter dieser Prämisse wurde das Gesamtterminprogramm ausgearbeitet.

Der Ablauf und die Dauer der Planungsphasen sowohl für den Stellwerkersatz als auch für die Überdeckung inkl. Anpassungen an den Anlagen der SBB und der Bau der neuen Abstellanlage der SBB leiten sich aus der Erfahrung vergleichbarer Infrastrukturprojekte ab und folgen der Logik des SIA-Phasenmodells mit den Teilphasen Vorstudie, Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligung, Ausführung/Inbetriebnahme. Die Phase Ausschreibung erfolgt parallel zur Bewilligungsphase. Aufgrund des vorgegebenen Endtermins müssen diese Phasen sehr straff geplant werden und folgen nahtlos aufeinander. Für Deckel und Hochbauten/Freiraum wird im Gesamtterminplan die Teilphase Vorstudie mit «MBS3» bezeichnet, weil mit der nun abgeschlossenen MBS2 ein erster Planungsschritt der Vorstudie vorliegt. Spätestens mit der Teilphase Vorprojekt werden Deckel und Hochbauten/Freiraum in der gleichen Planungstiefe bearbeitet bzw. die dann vorliegenden unterschiedlichen Planungsstände zusammengeführt.

Die planungsrechtlichen Verfahrensschritte und die Planungsphasen haben Abhängigkeiten zueinander. Dies führt dazu, dass die technischen Planungsphasen mit den planungsrechtlichen Verfahrensschritten zeitlich überlagert werden.

Weiter sind zwischen den Beteiligten vertragliche Voraussetzungen zu schaffen und rechtzeitig Entscheide herbeizuführen, damit die planungsrechtlichen und planerischen Schritte vorangetrieben werden können. Die Teilrevision der RNP kann auf der Basis des Planungsstandes mit Abschluss Vorstudie (MBS3) erfolgen. Die Sondernutzungsplanung basiert auf dem Ergebnis des Richtprojekts (Vorprojekt). Das für die Plangenehmigung erforderliche Auflageprojekt basiert auf dem Bauprojekt. Die konkreten Planungen auf den einzelnen Baufeldern (beginnend mit einer Fortführung des Vorprojekts) sollen zweckmässigerweise bzw. können erst nach

Vorliegen der Plangenehmigung des Deckels aufgenommen werden. Erste Realisierungen von Hochbauten können so nahtlos ab Bauabschluss des Deckels starten.

Parallel sind Projekte der Stadt (z.B. Gewässer, Verkehr, Schulraum, etc.) voranzutreiben, deren Ergebnisse direkt oder indirekt Abhängigkeiten zum Vorhaben haben. Für eine Abstimmung gilt es, diese rechtzeitig voranzutreiben.

7.3 Gesamtterminplan

Unter Berücksichtigung aller notwendiger planungsrechtlicher Prozesse sowie aller hergeleiteter Rahmenbedingungen resultiert der Gesamtterminplan (Abbildung 33). Dieser ist im Anhang A2 vergrössert abgebildet.

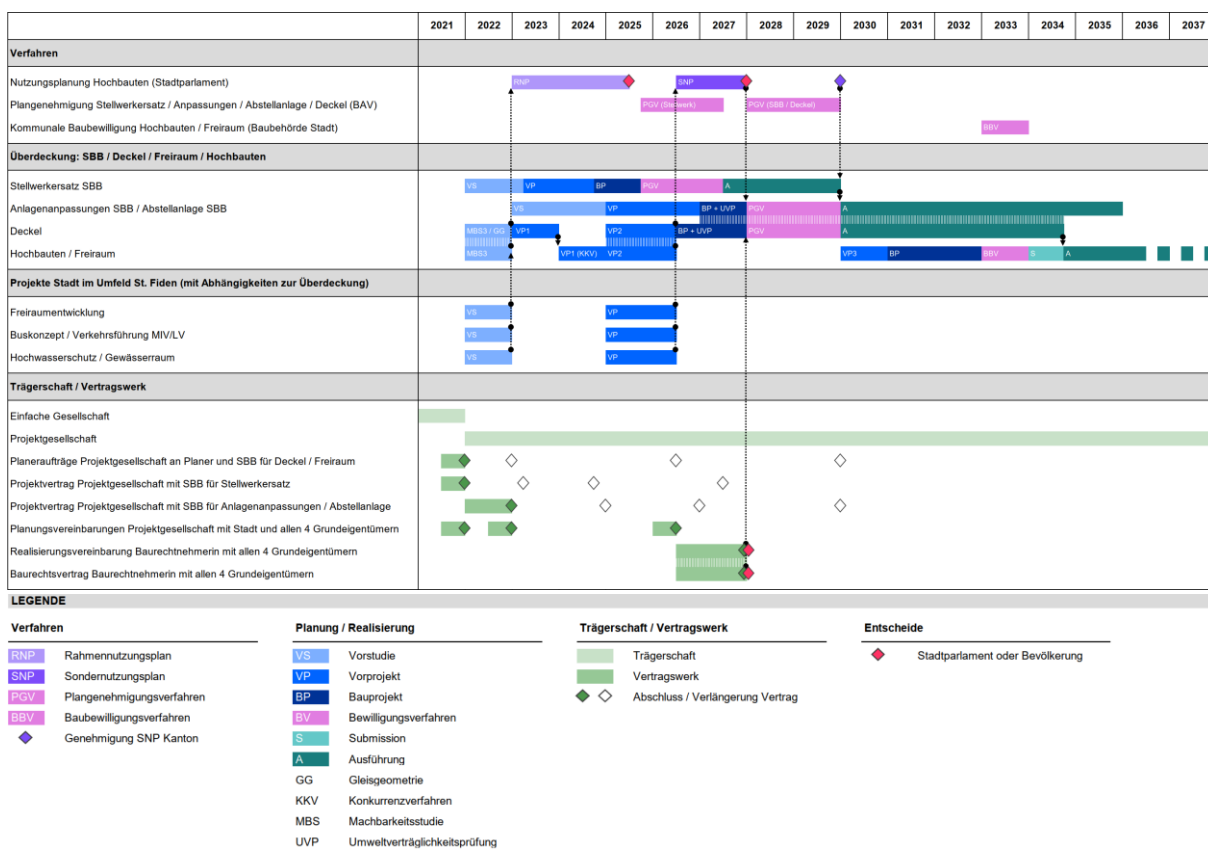


Abbildung 33: Gesamtterminplan (Quelle: EBP unter Berücksichtigung von Angaben SBB)

Planung und Bewilligung des Stellwerkersatzes dauern von Anfang 2022 bis Mitte 2027, die Bauzeit dauert von Mitte 2027 bis Ende 2029.

Die Planungs- und Verfahrensschritte für den Deckel inkl. Anpassung der Anlagen SBB und Erstellung der neuen Abstellanlage SBB dauern von Anfang 2022 bis Ende 2029. Die Ausführung erfolgt in den Jahren 2030 bis 2035.

Technische Planung sowie Nutzungsplanung der Hochbauten und der Freiräume laufen parallel dazu ab Anfang 2022. Wie unter Kapitel 7.2 erläutert, soll der Sondernutzungsplan inkl. Genehmigungsprüfung durch den Kanton Ende 2027 vorliegen, damit dieser inhaltlich vor Beginn des Plangenehmigungsverfahrens für den Deckel bekannt ist. Die abschliessende Bewilligung durch den Kanton erfolgt nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigungs-

verfügung für den Deckel Ende 2029. Der Sondernutzungsplan tritt in Kraft, sobald der Deckel bewilligungsseitig gesichert ist. Erste Hochbauten können ab 2035 realisiert werden.

8. Wirtschaftliche Aspekte

8.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten der Überdeckung beinhalten grundsätzlich sämtliche im Perimeter des Vorhabens anfallenden Kosten für die Planung und die Realisierung ohne allfällige Abzüge, Beiträge oder dergleichen (Vollkosten). Sie setzen sich aus den Kosten fünf verschiedener Teile zusammen (Abbildung 34).

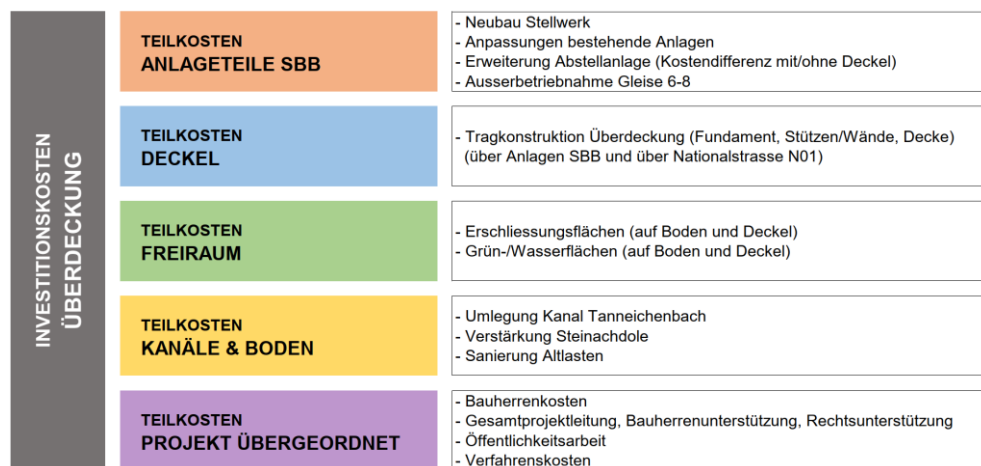


Abbildung 34: Zusammensetzung der Investitionskosten der Überdeckung aus verschiedenen Teilkosten (Quelle: EBP)

Ausdrücklich nicht in den berechneten Investitionskosten der Überdeckung enthalten sind folgende Kosten:

- Kosten für die Hochbauten. Diese werden in einer separaten Immobilienrechnung hergeleitet und sind Teil der Wirtschaftlichkeitsberechnung, welche durch die einfache Gesellschaft erfolgt.
- Land- und Rechterwerbskosten, beispielsweise Baurechtszinsen oder Mehrwertabgaben für Bodenmehrwerte infolge Umzonung. Diese können zum aktuellen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.
- Städtische Kosten, welche ausserhalb des betrachteten Perimeters anfallen. Diese werden in der Wirkungsanalyse ausgewiesen (vgl. Kapitel 5.4).

Andererseits sind allfällige Minderkosten ebenfalls nicht in den berechneten Investitionskosten der Überdeckung enthalten:

- Beiträge Dritter aufgrund von Mehrwertüberlegungen (neue Infrastrukturen) oder Interessensbeiträge (öffentlicher Freiraum, Sanierung Altlasten, Aggloprogramm). Die Höhe dieser Beiträge ist offen.

Die Investitionskosten der Überdeckung wurden gemäss Kostenmethodik BAV⁴ ermittelt, welche bei Infrastrukturprojekten etabliert und anerkannt ist. Die Kostengenauigkeit für Bauwerks-, Planungs- und Nebenkosten beträgt stufengerecht +/- 50%. Unsicherheiten und Risiken wurden mit speziellen Zuschlägen berücksichtigt und separat ausgewiesen. Der resultierende Erwartungswert E der Investitionskosten wird mit einer Wahrscheinlichkeit von 50% über- bzw.

4 Bundesamt für Verkehr (BAV); Infrastrukturkosten Bahn, Leitfaden zur Ermittlung der Kosten von Ausbauprojekten; Januar 2016

unterschritten. Die Gesamtkosten liegen mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% innerhalb der Bandbreite des unteren Wertes U und des oberen Wertes O.

Die ermittelten Investitionskosten der Überdeckung sind in Abbildung 35 zusammengefasst.

	U	E	O
TEILKOSTEN ANLAGETEILE SBB	84.4	107.1	129.8
TEILKOSTEN DECKEL	68.7	94.2	119.6
TEILKOSTEN FREIRAUM	25.8	35.4	45.0
TEILKOSTEN KANÄLE & BODEN	3.6	4.9	6.3
TEILKOSTEN PROJEKT ÜBERGEORDNET	7.5	10.3	13.1
INVESTITIONSKOSTEN ÜBERDECKUNG	216.3	251.9	287.4

Abbildung 35: Investitionskosten der Überdeckung (in Mio. CHF, exkl. MWST) (Quelle: EBP)

Die Investitionskosten der Überdeckung liegen mit einer Wahrscheinlichkeit von 50% über bzw. unter 251.9 Mio. CHF (exkl. MWST). Mit einer Wahrscheinlichkeit von 80% liegen sie zwischen 216.3 Mio. CHF und 287.4 Mio. CHF (exkl. MWST).

Die resultierenden Investitionskosten der Überdeckung wurden basierend auf dem Gesamtterminplan auf die Jahre 2021 bis 2036 umgelegt. Daraus resultiert der jährliche Finanzierungsbedarf (Abbildung 36).

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	TOTAL
0.22	2.08	2.20	2.10	3.30	4.45	11.65	10.55	15.05	43.00	37.20	37.90	37.30	37.40	5.50	2.00	251.90

Abbildung 36: Annuitäten der Investitionskosten für die Jahre 2021-2036 (in Mio. CHF, exkl. MWST) (Quelle: EBP)

Detailliertere Ausführungen zur Ermittlung der Investitionskosten finden sich im Dokument 02 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden».

8.2 Unterhaltskosten

Nach Realisierung und Inbetriebnahme des Vorhabens fallen jährlich Unterhaltskosten für die Infrastruktur an. Betrachtet werden auch in diesem Fall grundsätzlich die Vollkosten, allerdings nur für neu entstehende Unterhaltskosten. Die Kosten für heute bereits bestehende, durch das Vorhaben angepasste Infrastrukturen werden nicht berücksichtigt (Ohnehinkosten).

Entsprechend sind nur die Unterhaltskosten der Teile Deckel und Freiraum relevant (Stellwerk SBB besteht schon heute, Erweiterung Abstellanlage SBB erfolgt so oder so, Kanäle bestehen schon heute, saniertes Boden erfordert keinen Unterhalt, Projekt übergeordnet enthält keine Infrastrukturen).

Total ergeben sich somit jährliche Unterhaltskosten von ca. 1.66 Mio. CHF exkl. MWST (Abbildung 37). Diese fallen mit Inbetriebnahme des Deckels teilweise ab 2035 an, in voller Höhe jedoch erst einige Jahre später, wenn auch der Freiraum vollständig realisiert ist.

UNTERHALTSKOSTEN ANLAGETEILE SBB	--
UNTERHALTSKOSTEN DECKEL	0.24
UNTERHALTSKOSTEN FREIRAUM	1.42
UNTERHALTSKOSTEN KANÄLE & BODEN	--
UNTERHALTSKOSTEN PROJEKT ÜBERGEORDNET	--
UNTERHALTSKOSTEN ÜBERDECKUNG	1.66

Abbildung 37: Jährliche Unterhaltskosten der Überdeckung (in Mio. CHF, exkl. MWST) (Quelle: EBP)

In den ermittelten Unterhaltskosten berücksichtigt sind Überwachung (Inspektionen, Überprüfungen, etc.) und betrieblicher Unterhalt (Reinigung, Wartung, Instandhaltung, etc.). Nicht betrachtet wird der bauliche Unterhalt (Instandsetzung, Erneuerung). Allfällige Folgekosten aufgrund von Erschwernissen aus dem Betrieb der Bahn oder der Nationalstrasse sind nicht berücksichtigt. Die Unterhaltskosten sind in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu integrieren.

8.3 Ertragspotenzial

Die anhand von Mieten bzw. Verkäufen erzielbaren Erlöse wurden abgeschätzt. Diese berechneten potenziellen Erträge basieren auf nachfolgenden Grundlagen:

- Kennzahlen aus der städtebaulichen Herleitung (vgl. Kapitel 4.1.4)
- Anzahl Parkplätze aus der Analyse der verkehrlichen Auswirkungen (vgl. Kapitel 4.4.4)
- Preiserwartungen differenziert nach Standard (gemäss Einschätzung WP)

Per Fertigstellung resultiert demnach ein geschätzter jährlicher Mietertrag von gut 26 Mio. CHF und ein einmaliger Verkaufspreis von knapp 251 Mio. CHF (Abbildung 38).

Oberirdische Nutzungen				Preiserwartungen ⁴			Verteilung Preisniveau ⁴			Preisniveau Mittel	Gesamtertrag ⁵	
	Anteil GF [%]	GF [m ²]	HNF ¹ [m ²]	tief [CHF/m ²]	mittel [CHF/m ²]	hoch [CHF/m ²]	tief [%]	mittel [%]	hoch [%]	[CHF/m ²]	[CHF]	
Wohnen	54.2%	86'734	67'288									
<i>hiervon preisgünstiger Wohnraum</i>	7.9%	6'849	5'340	180	210	240	100%	0%	0%	180 p.a.	961'200 p.a.	
<i>hiervon Mietwohnungen</i>	49.9%	43'296	33'770	180	210	240	0%	70%	30%	219 p.a.	7'395'630 p.a.	
<i>hiervon Eigentumswohnungen</i>	42.2%	36'589	28'170	6'000	8'000	11'000	0%	70%	30%	8'900 1x	250'713'000 1x	
Büro/Dienstleistung	26.0%	41'618	33'294	200	250	300	20%	60%	20%	250 p.a.	8'323'548 p.a.	
Verkauf	1.9%	3'117	2'493	250	300	400	50%	30%	20%	295 p.a.	735'501 p.a.	
Gastronomie	1.1%	1'718	1'374	250	300	400	50%	50%	0%	275 p.a.	377'917 p.a.	
Gewerbe	7.9%	12'571	10'057	120	160	200	20%	60%	20%	160 p.a.	1'609'100 p.a.	
Hotel ²	4.8%	7'625	6'098	200	250	300	0%	40%	60%	280 p.a.	1'707'358 p.a.	
Schule ³	4.1%	6'637	5'310	200	250	300	0%	100%	0%	250 p.a.	1'327'608 p.a.	
TOTAL	100.0%	160'019	125'915									
										Vermietung:	230 p.a.	22'437'861 p.a.
										Verkauf:	8'900 1x	250'713'000 1x
										Preisniveau Mittel		Gesamtertrag ⁵
										[CHF/m ²]		[CHF]
										200 p.a.		2'279'600 p.a.
										[CHF/Sik]		[CHF]
										150 p.m.		396'000 p.a.
										180 p.m.		1'239'840 p.a.
												davon 250 PP Verkauf (Migros) ohne Ertrag gerechnet *
										Vermietung:		3'915'440 p.a.
										Verkauf:		0 1x
										Alle Nutzungen		
										TOTAL geschätzter Mietertrag (p.a.):		26'353'301 CHF
										TOTAL geschätzter Verkaufserlös:		250'713'000 CHF

Abbildung 38: Herleitung Ertrag (Quelle: WP mit aktualisierten Kennzahlen von Nüesch Development AG)

*: 250 PP für den Verkauf (Migros) sind in den Erträgen der unterirdischen Verkaufsstellen eingerechnet (Ergebnis bilateraler Austausch zwischen Migros und KPN).

Die Etappierung des Vorhabens ist nicht allein von den Marktgegebenheiten abhängig, sondern auch mit den technischen Voraussetzungen und möglichen Bauabläufen sowie den finanziellen Möglichkeiten verknüpft. Daher kann noch keine abschliessende Aussage zur Etappierung gemacht werden.

Unter Berücksichtigung der Flächenabsorption in Abhängigkeit der unterstellten Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose wird eine Etappierung in 4 Schritten bei einem Gesamtprojekthorizont von 20 Jahren als möglich erachtet. Dies würde hinsichtlich der Wohnnutzungen bedeuten, dass bei den derzeit hergeleiteten rund 670 Wohnungen mit jeder Etappe ein Volumen von ca. 170 Wohnungen vom Markt absorbiert werden müsste. Bei den Geschäftsflächen entspräche dies bei den hergeleiteten rund 33'000 m² HNF ca. 8'300 m² HNF pro Etappe. Dies erscheint angesichts des Prestiges und der Bedeutung des Vorhabens am Markt noch eher konservativ, so dass je nach Marktsituation auch über eine verkürzte Realisationsphase nachgedacht werden kann.

Wie das Areal etappiert wird, ist von den äusseren Gegebenheiten (u.a. Erschliessung, Baustellenzugänglichkeit, Politik/Stadtplanung) wie auch von den arealinternen Absichten (u.a. Vermarktung, Städtebau/Freiraumgestaltung, Nutzungsverteilung) abhängig.

8.4 Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Um eine Aussage zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens machen zu können, sind nebst den ermittelten einmaligen Investitionskosten (Kapitel 8.1) und jährlichen Unterhaltskosten (Kapitel 8.2) auch die Kosten für die Hochbauten und für Land-/Rechtserwerb sowie der Anteil des Vorhabens an städtischen Kosten ausserhalb des Bearbeitungsperimeters zu berücksichtigen. Ebenso müssen Beiträge Dritter aufgrund von Mehrwert- oder Interessensüberlegungen sowie die aufgrund von Mieten und Verkäufen erzielten Erträge (Kapitel 8.3) eingerechnet werden.

Die Schätzung der Kosten für die Immobilien und die Wirtschaftlichkeitsberechnung erfolgten separat durch die einfache Gesellschaft.

Gemäss deren Berechnungen kostet das verwendete Land ca. CHF 50 Mio. (alternativ: Baurechtszins von 2.5 %). Die im städtebaulichen Konzept vorgesehenen Gebäude kosten CHF 600 Mio. Zusammen mit den oben hergeleiteten Kosten für die Überdeckung von CHF 252 Mio. resultiert ein Gesamtinvestitionswert von CHF 902 Mio.

Auf der Basis der Herleitung von WP ergibt die Immobilienrechnung der einfachen Gesellschaft bei einer angestrebten und heute guten, marktüblichen Rendite von 4% einen Zielwert von CHF 906 Mio.

Das Projekt ist aus Sicht der einfachen Gesellschaft knapp wirtschaftlich.

9. Beurteilung Chancen / Risiken

9.1 Technisch

Konstruktion

Die Tragwerkskonstruktion der Überdeckung ist grundsätzlich machbar, bautechnisch aber durchaus anspruchsvoll. Eine zentrale Herausforderung bildet die Erstellung der Konstruktion unter Aufrechterhaltung des Betriebs von Eisenbahn und Autobahn. Auch die damit verbundenen aufwändigen Anpassungen an den Anlagen der SBB müssen unter Betrieb erfolgen. Im Rahmen der weiteren Vertiefung sind Abklärungen zu Spezialthemen wie Schallentkoppelung, Sicherheit und NIS erforderlich. Zudem ist dem Bauablauf frühzeitig Rechnung zu tragen (Ablauf im Detail, Installationsflächen, Logistik).

Die vorgesehenen bis zu achtgeschossigen Hochbauten sind grundsätzlich machbar, müssen jedoch statisch den Vorgaben der Deckel-Konstruktion folgen. Insbesondere die grosse Spannweite des Deckels über den Streckengleisen der SBB ergibt aus konstruktiver Sicht relativ enge Randbedingungen für die Hochbauten. Im Rahmen der weiteren städtebaulichen Vertiefung sind diese Randbedingungen zu präzisieren, so dass exakte Vorgaben für jedes Baufeld vorliegen. Ebenso ist zu prüfen, wie die Hochbauten auf der Überdeckung konkret realisiert werden (Installationsflächen, Logistik, Baustellenverkehr).

Gewässerschutz und Hochwasserschutz

Die gesetzlichen Vorgaben, Gewässer als separate, durchgehende und offene Gewässerläufe zu führen, können mit dem Vorhaben «Überdeckung St.Fiden» weder beim Gerhaldenbach noch beim Tanneichenbach erfüllt werden. Einzig im Bereich westlich der Splügenbrücke wäre eine offene Führung des Gerhaldenbachs möglich. Im Bereich zwischen der Splügenbrücke und der Spinnereibrücke wäre ein separater unterirdischer Gewässerkorridor in der Achse der Bachstrasse (teilweise oberhalb der heutigen Steinachdole) mit dem Vorhaben kompatibel. Ein solcher neuer, separat aber komplett eingedolt geführter Gewässerlauf scheint im Hinblick auf potenzielle Einsparungen und vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung mit hohen Risiken verbunden zu sein. Die ökologischen Aspekte einer Trennung und Offenlegung der Gewässer einerseits und die städtebaulichen Strategien mit den raumplanerischen Zielsetzungen der haushälterischen Bodennutzung und der Verdichtung im Siedlungsgebiet sowie der konkreten Qualität der stadträumlichen Lage andererseits müssen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden. Das Ergebnis dieser Abwägung lässt sich nicht verlässlich abschätzen. Eine zwingende Offenlegung führt aber höchstwahrscheinlich zum Abbruch des gesamten Vorhabens. Ein früher Entscheid seitens des Kantons ist essenziell für die weitere Bearbeitung.

Die Hochwassergefährdung kann mit dem Vorhaben nicht behoben werden. Das Problem kann nicht lokal gelöst werden, es braucht eine grossräumige Betrachtung des gesamten Einzugsgebietes der beiden Gewässer im Siedlungsgebiet am östlichen Rosenberg. Inwiefern daraus sich ergebende Vorgaben das Vorhaben beeinflussen, lässt sich derzeit nicht verlässlich abschätzen.

Verkehr

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die Auswirkungen des Vorhabens auf dem Strassennetz spürbar, wenn auch nicht in dramatischem Ausmass. Die aufgrund der neuen Nutzungen generierten MIV-Fahrten können grossteils bewältigt werden. Einzig der Knoten Splügenstrasse / Bachstrasse zeigt eine kritische Auslastung, weshalb ein Ausbau der Leistungsfähigkeit dieses

Knotens anzustreben ist. Chancen für eine Verbesserung böte auch eine grossräumige Überprüfung des heute schon kritisch ausgelasteten Strassennetzes im Bereich Splügenstrasse (inkl. Knoten Splügenstrasse / Langgasse und Anschlüsse an die N1). Im Zusammenhang mit dem Projekt der dritten Röhre A1 – Rosenberg tunnel, das im gleichen Zeitraum wie das vorliegende Vorhaben realisiert werden wird, zeichnet sich ab, dass der Anschluss Splügenbrücke grundsätzlich erneuert werden muss. Daraus kann sich die Chance ergeben, dass das gesamte Naderöhr «Splügenbrücke» entlasten werden kann.

Mit der Aufwertung des Bahnhofs St.Fiden und den künftigen Verbesserungen des S-Bahn-Angebots besteht die Chance, den öffentlichen Verkehr wirksam attraktiver zu machen. Es drängt sich auf, das Buslinienkonzept im Umfeld von St.Fiden im Zuge dieser Veränderungen anzupassen und so das Nachfragepotenzial des ÖV besser auszuschöpfen.

Die Verbesserung der Nord-Süd-Beziehungen und der Verbindungen zu bedeutenden Einrichtungen (Kantonsspital, OLMA etc.) bedeutet einen grossen Qualitätssprung für den Fuss-/Ve-loverkehr. Es ist zu prüfen, wie künftig verstärkt nachgefragte Langsamverkehrsbeziehungen im Umfeld aufgewertet werden können, um so eine Vernetzung des Vorhabens bis weit in die Quartiere hinein zu erreichen.

9.2 Wirtschaftlich

Kosten

Die ermittelten Investitionskosten basieren auf dem in der MBS2 erarbeiteten Kenntnisstand und dem heutigen Preisstand. Die kostenintensiven Elemente wurden stufengerecht analysiert und die erschwerenden Bedingungen infolge Bauens unter Betrieb angemessen eingerechnet. Die zu Grunde gelegte Kostenmethodik des BAV berücksichtigt für Infrastrukturvorhaben typische kostensteigernde Effekte. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Investitionskosten realistisch abgebildet werden, d.h. mit genügend Reserven für Unvorhergesehenes ausgestattet sind. Es ist deshalb sehr wahrscheinlich, dass die tatsächlichen Kosten innerhalb der ermittelten Bandbreite liegen werden. Gewisse Positionen sind allerdings explizit und bewusst nicht in den ermittelten Investitionskosten enthalten (Kosten für die Hochbauten und für Land-/Rechtserwerb sowie der Anteil des Vorhabens an städtischen Kosten ausserhalb des Bearbeitungsperimeters, ebenso Beiträge Dritter aufgrund von Mehrwert- oder Interessensüberlegungen wie Agglo-Programm), da sie Gegenstand von anstehenden Verhandlungen und daher aktuell nicht zu beziffern sind. Entsprechend sind die vollständigen, der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu Grunde zu legenden Investitionskosten zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Die laufenden Kosten aus dem Betrieb und betrieblichen Unterhalt sind zum heutigen Zeitpunkt nur grob abschätzbar, aber approximativ ausgewiesen. Nicht berücksichtigt ist der bauliche Unterhalt. Diese Kosten fallen frühestens an, wenn eine Instandsetzung oder Erneuerung der Hochbauten notwendig wird, und lassen sich auch erst zu diesem Zeitpunkt beziffern. Entsprechend sind auch die vollständigen, der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu Grunde zu legenden Unterhaltskosten zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Erträge

Die Annahmen und Prognosen zur Nachfrage und zu den erzielbaren Erträgen basieren auf fundierten heutigen Kennwerten und Analysen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass das ermittelte Ertragspotenzial eine realistische Grössenordnung angibt.

Wirtschaftlichkeit

Der Vergleich zwischen Kosten und Ertrag erfolgte separat durch die einfache Gesellschaft.

Gemäss deren Aussagen werden auf der Kostenseite die von EBP und SBB hergeleiteten Infrastrukturkosten inkl. die hergeleiteten Risikozuschläge unverändert übernommen (Erwartungswert). Die Schätzung der Kosten für die Hochbauten basiert auf verlässlichen Erfahrungswerten der beteiligten Immobilienentwickler. Sie enthalten übliche Reserven von 5%. Dort wo Holzbauten möglich sind, wurden sie auch rechnerisch berücksichtigt. Dabei wurde ein Zuschlag von 5% für den Holzbau eingerechnet. Weiter wurde berücksichtigt, dass die Gebäude in den Bereichen mit hoher Spannweite statisch selbsttragend sein müssen. Andererseits sind auf dem Deckel kein Unterbau (Aushub, Keller, Fundament) erforderlich, was die Bauten günstiger macht. Die Freiraumkosten sind Bestandteil der Kosten von EBP.

Auf der Ertragsseite wird den Angaben von WP gefolgt. Es werden heutige Erfahrungswerte zu Grunde gelegt. Es wird eine Bruttorendite von 4% angestrebt. Äussere Einflüsse aus Wirtschaft, Gesellschaft und Politik können diese Werte ändern zum Schlechten (Krise, Abwanderung, etc.) und zum Guten (Aufwertung von St.Gallen Ost durch Qualitätssteigerung und Quartiererneuerung).

Die MBS2 wurde unter der Prämisse erstellt, dass alle Annahmen und zu Grunde gelegten Zahlen die heutige Situation abbilden. So konnten nicht belegbare Prognosen und damit verbundene und nicht plausibel quantifizierbare Zuschläge vermieden werden. Die einzige Prognose nimmt WP vor, wo auf der Basis der strategischen Entwicklungsplanung der Stadt St.Gallen, eine zukünftige Absorption der Nutzflächen abgeleitet wurde.

Das statisch kalkulierte knapp positive Ergebnis kann bei allfälligen grossen Nachfrage- und Preisveränderungen in den nächsten Jahren bis zur Realisierung Veränderungen erfahren.

9.3 Gesellschaftlich-politisch

Stadtraum

Durch das Vorhaben wird auf einer überdeckten Fläche von 26'000 m² ein zukünftiges Stadtquartier entstehen, welches es sonst nicht geben könnte. Es handelt sich also nicht um eine Umwandlung ehemaliger Infrastrukturflächen, wie es bei vielen Projektentwicklungen in der Nähe von Bahngleisen der Fall ist, sondern um einen Gewinn dieser zentral gelegenen Infrastrukturflächen für eine urbane Innenentwicklung mit einzigartigem Massstab. Die Entwicklung wird zudem eine Vielzahl von neuen Nutzungen nach St.Fiden bringen, die es bisher nicht gab und von denen auch die umliegenden Quartiere stark profitieren werden. Dabei handelt es sich um Nutzungen und Angebote sowohl im Innen- als auch Aussenbereich.

Mit der Überdeckung wird die trennende Wirkung der Bahninfrastruktur und Autobahn aufgehoben. Dank der zentralen Lage im Talboden kann ein städtebauliches Scharnier für die umliegenden Quartiere gebildet werden, dessen Strahlkraft weit über den Osten St.Gallens hinaus wirken kann. Die Überdeckung ermöglicht dadurch umfassende neue Qualitäten bzgl. Siedlungsstruktur und Freiraum.

Gleichzeitig verlangt die umfassende bauliche Veränderung in der weiteren Planung nach einem besonderen Augenmerk auf Themen von Ökologie und Umwelt, insbesondere dem bislang nicht betrachteten Aspekt Klimaschutz. Zudem birgt die Grösse des Vorhabens ein gewisses Risiko: Das für die Stadt St.Gallen in diesem Umfang erstmalige Vorhaben kann Ängste

wecken. Auch ist unsicher, ob die vorgesehenen Nutzungsangebote am Markt tatsächlich ausreichend nachgefragt werden.

Verkehr

Die Annahmen bezüglich Parkplatzangebot und Modalsplit basieren auf der heutigen Realität, bilden aber nicht ein zukunftsgerichtetes urbanes Verkehrsverhalten ab. Eine weitere Präzisierung der Zielgruppen bzw. der angestrebten Nutzungen sollte in Absprache mit der Standortförderung und orientiert an den Zielen der Stadt St.Gallen erfolgen. Bei der weiteren Planung sind die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Mobilitätsverhalten und damit zur Reduktion der Verkehrsbelastung zu nutzen. Ein auf das Vorhaben abgestimmtes Mobilitätskonzept könnte das resultierende Verkehrsaufkommen reduzieren, Vertrauen schaffen und die Akzeptanz erhöhen, wäre aber vermutlich auch mit Einschränkungen wie einer Reduktion der Anzahl Parkplätze verbunden. Es besteht das Risiko, dass das zusätzlich generierte Verkehrsaufkommen oder aber auch allfällige Massnahmen dagegen auf Widerstand oder zumindest Skepsis stossen würden.

Öffentliche Infrastruktur und kommunale Finanzen

Das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum löst bei den öffentlichen Infrastrukturen einen Investitionsbedarf aus. Abhängig von der künftigen Bewohnerstruktur resultieren für die städtische Rechnung zusätzliche Kosten und (Steuer-)Erträge, welche in Summe ungefähr neutral ausfallen. Zusätzliche Effekte im Umfeld und in der Gesamtstadt könnten die städtische Rechnung beeinflussen. Mit einer Veränderung des Nutzungsmix (Wohnen / Arbeiten) sowie des Wohnungsangebotes bzw. der langfristig angestrebten Bevölkerungsstruktur können diese beeinflusst werden.

Kommunikation

Die Realisierung des Vorhabens kann Impulse für Quartier, Stadt und Region vermitteln und eine Entwicklungsdynamik auslösen. Um die positiven Wirkungen zu nutzen und zu verstärken, gilt es die Entwicklung kommunikativ zu begleiten. Sowohl mit einer Darstellung nach aussen, aber auch dem Einbezug der Bevölkerung in Quartier und Stadt. Es ist von grosser Bedeutung, dass das Vorhaben und die Trägerschaft sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung glaubwürdig positioniert werden können. Entsprechend ist in der weiteren Entwicklungsplanung Vertrauen aufzubauen und die Meinungsbildung aktiv zu fördern. Mit einer transparenten, sachlichen und umsichtigen Kommunikation soll eine positive Grundhaltung gegenüber dem Vorhaben geweckt werden. Dies ist zentral für den Erfolg des Vorhabens. Gelingt es nicht, diese positive Grundhaltung zu etablieren, drohen bei den planungsrechtlichen Verfahren erhebliche Risiken in Form von politischen Widerständen, Einsprachen oder gar Beschwerden (Nutzungsplanung, Bewilligungsverfahren).

Weissgrund AG (weissgrund) wurde von der einfachen Gesellschaft beauftragt, die kommunikativen Ziele und Handlungsfelder zu analysieren und die zeitnahen Massnahmen bzw. Abläufe aufzuzeigen. Die Ergebnisse wurden an den Projektausschuss-Besprechungen 1 und 2 vorgestellt. Die anstehenden Kommunikationsmassnahmen sind nach einem Grundsatzentscheid zum weiteren Vorgehen im Einklang mit den Verhandlungen mit den Grundeigentümern und der Stadt unter Einbezug aller Beteiligten vorzubereiten. Das erarbeitete Kommunikationskonzept befindet sich in der Mappe 8 des Dossiers «MBS2 Überdeckung St.Fiden».

9.4 Organisatorisch

Die Projektorganisation mit den vielen Stellen auf der Seite der Besteller (Projektgesellschaft, SBB, ASTRA, Migros, Stadt mit verschiedenen Dienststellen, Kanton, etc.) und den vielen fachlichen Disziplinen und damit verbundenen Fachplaner-Stellen auf der Seite der Ersteller, führt zu einer komplexen Aufbauorganisation. Entsprechend wird auch die Ablauforganisation mit den vielen einzurichtenden Gefässen und den zahlreichen Schnittstellen und aufwändigen Informationsbedürfnissen anspruchsvoll. Entscheidungen müssen aufgrund des gedrängten Terminprogramms rasch gefällt werden, was oft nicht wunschgemäss gesteuert werden kann. Die zahlreichen Aufgaben erfordern bei allen involvierten Stellen entsprechende Kompetenzen und Befugnisse. Weiter müssen die personellen Ressourcen aller Stellen für alle im Zusammenhang mit dem Vorhaben anfallenden Aufgaben im erforderlichen Mass sichergestellt werden können.

Es besteht ein mittleres Risiko, dass es aufgrund von Defiziten in der Organisation zu Verzögerungen kommen wird.

9.5 Terminlich

Schon die inhaltlichen Herausforderungen jedes einzelnen technischen Planungs- und formalen Verfahrensschrittes sind zumindest teilweise recht gross. Die bestehenden Verknüpfungen und Abhängigkeiten zueinander schaffen zusätzliche Herausforderungen. Es besteht ein mittleres Risiko, dass die einzelnen Schritte nicht rechtzeitig oder unvollständig vorliegen und es dadurch zu Verzögerungen kommen wird.

Im weiteren Planungsverlauf sind zahlreiche Vertragswerke zu verhandeln und rechtzeitig abzuschliessen. Aufgrund der Komplexität der Vertragsgegenstände zeichnen sich langwierige Verhandlungen ab. Es besteht ein mittleres Risiko, dass diese Vertragswerke nicht rechtzeitig zur Verfügung stehen und sich deshalb der Planungsprozess verzögern könnte.

Die oben geschilderten Risiken technischer, wirtschaftlicher, gesellschaftlich-politischer und organisatorischer Natur haben letztendlich alle auch das Potenzial, sich in Verzögerungen niederzuschlagen. Die Vermeidung von Verzögerung ist aber eine der Schlüsselbedingungen für eine erfolgreiche Realisierung des Vorhabens.

10. Berücksichtigung Hinweise MBS1

Die Erkenntnisse aus den Zweitmeinungen zur MBS1 wurden in einem synoptischen Bericht zusammengefasst⁵. Nachfolgend wird aufgezeigt, inwiefern mit der MBS2 auf die wesentlichen Hinweise der Zweitmeinungen eingegangen werden konnten.

Hinweise zur technischen Machbarkeit

Die in der Synopse erwähnten Aspekte Bauen unter Bahnbetrieb, Foundation, Abdichtung und Entwässerung, Erschütterungen, Lärm, nichtionisierende Strahlung (NIS) sind in der vorliegenden Studie technisch und kostenmässig berücksichtigt worden.

Hinweise zur wirtschaftlichen Machbarkeit

Die Investitionskosten für die Überdeckung wurden mit der anerkannten Kostenmethodik BAV ermittelt. Die phasengerechten Zuschläge decken heute unbekannte Risiken angemessen ab.

Da auf eine Gewässeroffenlegung verzichtet wird, fallen hierzu keine Kosten an. Die sich aus dem Vorhaben ergebenden Massnahmen an den bestehenden Kanälen wurden zwar aus technischer Sicht nicht näher geprüft, aber kostenmässig angemessen berücksichtigt.

In der Wirkungsanalyse wurden die indirekten Folgekosten hergeleitet.

Die Höhe der Land-/Rechtserwerbskosten sowie allfälliger Mehrwertabgaben sind nicht bekannt. Im Rahmen der separaten Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durch die einfache Gesellschaft werden sie in geeigneter Form berücksichtigt. Tatsächlich können sie erst im Rahmen von anstehenden Verhandlungen festgelegt und aussagekräftig berücksichtigt werden.

Die Annahmen und Prognosen zur Nachfrage und den Erträgen basieren auf fundierten Kennwerten und Analysen. Die durch die einfache Gesellschaft durchgeführte Immobilienrechnung bzw. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt keine dynamischen Effekte für den Vergleich der Investitionen und der Erträge.

Hinweise zur politischen Machbarkeit und zu Planungsrisiken

Eine solide Abstützung des Vorhabens in Politik und Bevölkerung ist unbestritten und muss mit geeigneten kommunikativen Prozessen spätestens nach einem positiven Grundsatzentscheid zum Vorhaben begünstigt werden. Das im Rahmen der MBS2 erarbeitete Kommunikationskonzept zeigt die wesentlichen Schritte dazu auf.

Die planungsrechtlichen Verfahren wurden analysiert und im Gesamtterminplan entsprechend berücksichtigt. Sie bergen unverändert Risiken für Verzögerungen.

Hinweise zum Städtebau / Stadtraum / Verkehr

Im Rahmen der MBS2 wurden städtebauliche Themen wie die massstäbliche Einpassung im Quartier, die Qualität des öffentlichen Raums auf dem Deckel, den Höhensprung zur Bachstrasse, den Umgang mit dem Raum in den Untergeschossen, die Ausrichtung der Gebäudekörper, den Öffnungsgrad der Erdgeschosse, die Verbindung längs und quer und die Verzahnung mit den umliegenden Quartieren näher geprüft. Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens wurden ausführlich untersucht.

5 Stadt St.Gallen, Stadtplanung: Entwicklung St.Fiden – Heiligkreuz, Machbarkeit Überdeckung Phase 1, Zusammenfassende / vergleichende Übersicht (Synopse); 12. Juni 2019

11. Schlussfolgerungen und Ausblick

Mit der MBS2 waren die technische und wirtschaftliche Machbarkeit sowie die gesellschaftlich-politische Tragbarkeit des Vorhabens vertieft zu überprüfen.

Die technische Machbarkeit konnte nachgewiesen werden, sowohl aus bautechnischer Sicht bzgl. Konstruktion der Überdeckung inkl. Hochbauten als auch aus verkehrstechnischer Sicht in Bezug auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen.

Die Kosten wurden seriös und stufengerecht abgeschätzt. Eine belastbare Aussage zur wirtschaftlichen Machbarkeit ist aufgrund der zahlreichen offenen bzw. zu verhandelnden Themen zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Die separate Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der einfachen Gesellschaft ist entsprechend mit Unsicherheiten behaftet.

Die gesellschaftlich-politische Tragbarkeit lässt sich sachlich / objektiv nicht nachweisen. Die damit zusammenhängenden Chancen und Risiken wurden jedoch analysiert und aufgezeigt. Der anstehende kommunikative Prozess unter Einbezug der Politik und der Öffentlichkeit wird weitere Antworten liefern. Der Erfolg des Projektes wird auch durch die konstruktive und kommunikative Unterstützung durch Politik und Behörden beeinflusst.

Mit der Abklärung der planungsrechtlichen Verfahren und der Herleitung des Gesamtterminplans mit allen Planungsschritten, Abhängigkeiten und Randbedingungen ist das weitere Vorgehen zumindest grob skizziert.

Die resultierenden unmittelbar anstehenden Aufgaben (Abschluss Verträge / Verhandlungen, Kommunikationsmassnahmen) sind zügig anzupacken, damit der Prozess ab 2022 wie geplant gestartet werden kann.

A1 Einschätzung planungsrechtliche Situation

Einschätzung planungsrechtliche Situation

Plangenehmigung

Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als Änderung einer Eisenbahnanlage gilt auch der Einbau bahnfremder Bauten und Anlagen in eine Eisenbahnanlage, sofern diese weiterhin überwiegend dem Bau oder dem Betrieb der Eisenbahn dient. Genehmigungsbehörde ist das BAV. Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan voraus. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt. Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (vgl. Art. 18 des Eisenbahngesetzes).

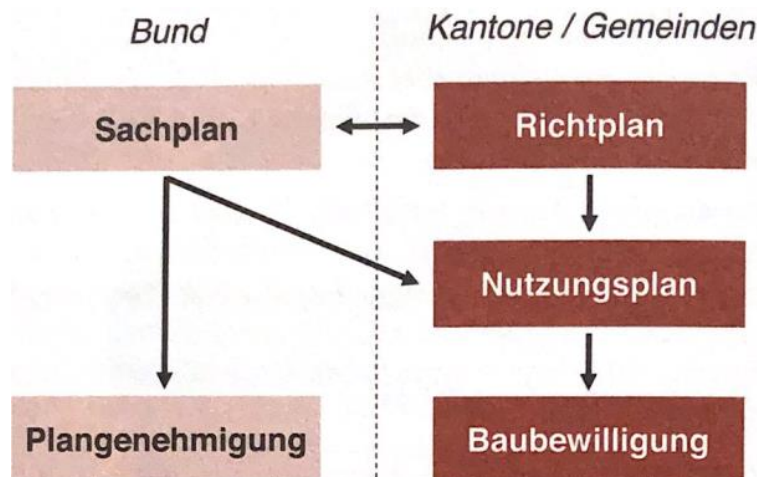


Abb. 1: Planerischer Stufenbau (vgl. A. Griffel 2014: S. 28)

Bei Planungen des Bundes folgt unmittelbar auf den Sachplan die Plangenehmigung durch die zuständige Bundesbehörde, welche funktional der – in der Regel kommunalen – Baubewilligung entspricht. Dies ergibt sich aus den betreffenden Infrastrukturgesetzen, im vorliegenden Fall dem Eisenbahngesetz. Anders als im Rahmen der kantonalen Raumplanung existiert also keine mittlere, der Nutzungsplanung entsprechende Stufe.

Mit der Plangenehmigung können folglich die Überdeckung mit den neuen Perronzugängen sowie die mit dem Bau der Überdeckung verbundenen Anpassungen der bestehenden Anlagen (Gleise, Bahntechnik) der SBB bewilligt werden. Die Hochbauten und gegebenenfalls die Freiräume auf der Überdeckung dürften das Mass bahnfremder Bauten und Anlagen, welche «sofern die Eisenbahnanlage überwiegend dem Bau oder dem Betrieb der Eisenbahn dient», zulässig sind, sprengen und damit ein Planungsverfahren nach Baugesetz erfordern. Damit müssen solche Bauvorhaben die (kantonale und kommunale) Richtplanung und kommunale Nutzungsplanung berücksichtigen.

Kantonaler Richtplan

Siedlungsgebiet

Im kantonalen Richtplan¹ ist das Gebiet um den Bahnhof St.Fiden inklusive der Anschlussgleise dem Siedlungsgebiet für Wohnnutzungen resp. Arbeitsnutzung zugewiesen. Das Bahnareal ist nicht dem Siedlungsgebiet zugewiesen.

Das Bahnhofsareal St.Fiden ist Teil des Baugebiets und lediglich wegen der bundesrechtlichen Zuständigkeit nicht als solches in der Karte dargestellt. Die Kartendarstellung kann deshalb bei passender Gelegenheit, auch nach der Anpassung der Nutzungsplanung, erfolgen².

Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet

Der Richtplan enthält wirtschaftliche Schwerpunktgebiete und unterscheidet zwischen A-Standorten und B-Standorten. In St.Fiden ist ein Standort B5 als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet als Zentrumstyp verzeichnet (Koordinationsstand: Zwischenergebnis).

«Der Zentrumstyp (Dienstleistungen/Headquarter/Wohnen) erfüllt die Kriterien des Dienstleistungstyps auch für Wirtschaftliche Schwerpunkte ab mindestens 5'000 m² Grundstücksfläche und zeichnet sich zusätzlich durch eine besondere zentralörtliche, wirtschaftlich sehr attraktive Lage und die Absicht einer verdichteten, qualitativ hochstehenden Nutzungsweise aus. Eine untergeordnete Wohnnutzung kann Bestandteil des Entwicklungskonzepts sein.»

Mit Blick auf den letzten Satz im oben aufgeführten Text stellt sich die Frage, inwieweit ein grösserer Anteil Wohnen im wirtschaftlichen Schwerpunktgebiet möglich ist. Ein Eintrag als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet erfolgt unabhängig von der zugrunde liegenden Zonierung. Beim Zentrumstyp handelt es sich um einen Mischtyp, der verschiedene Nutzungen und somit auch Wohnnutzungen zulässt. Der Perimeter geht vom Migros Areal bis zur Lindenstrasse. Dieser ist somit relativ gross und umfasst verschiedene Nutzungen und Zonen, darunter auch Wohnzonen. Künftig ist vorgesehen, die Standorte im kantonalen Richtplan nicht mehr nach A und B zu unterscheiden und den Typ nicht mehr zu bezeichnen. Damit wird die Anwendung flexibler. Als Fazit kann gemäss Kanton³ festgehalten werden, dass auch ein grösserer Anteil Wohnen dem Eintrag nicht widersprechen würde. Generell wirke der Eintrag nicht verhindernd und könne bei Bedarf auch recht flexibel angepasst werden.

Publikumsintensive Einrichtung

Es ist ein Standort Nr. 103 für Publikumsintensive Einrichtung verzeichnet. Die Gemeinde hat das zulässige Nutzungspotenzial an einen Positivstandort für publikumsintensive Einrichtungen grundeigentümergebunden in Sondernutzungsplänen nach Art. 107 PBG zu regeln (Koordinationsstand: Festsetzung).

Aus- und Neubau Haltestelle

Beim Bahnhof St.Fiden ist festgehalten, dass die Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus schrittweise zu verbessern sind (Koordinationsstand: Festsetzung).

Das Richtplankapitel Siedlung wurde durch den Bundesrat am 1. November 2017 genehmigt. Die weiteren Kapitel werden derzeit überarbeitet. Der Richtplan wird in der Regel jährlich angepasst.

¹ Kanton St.Gallen: Richtplan, Stand Dezember 2020

² Besprechung Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 22.12.2020

³ E-Mail Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 03.03.2021

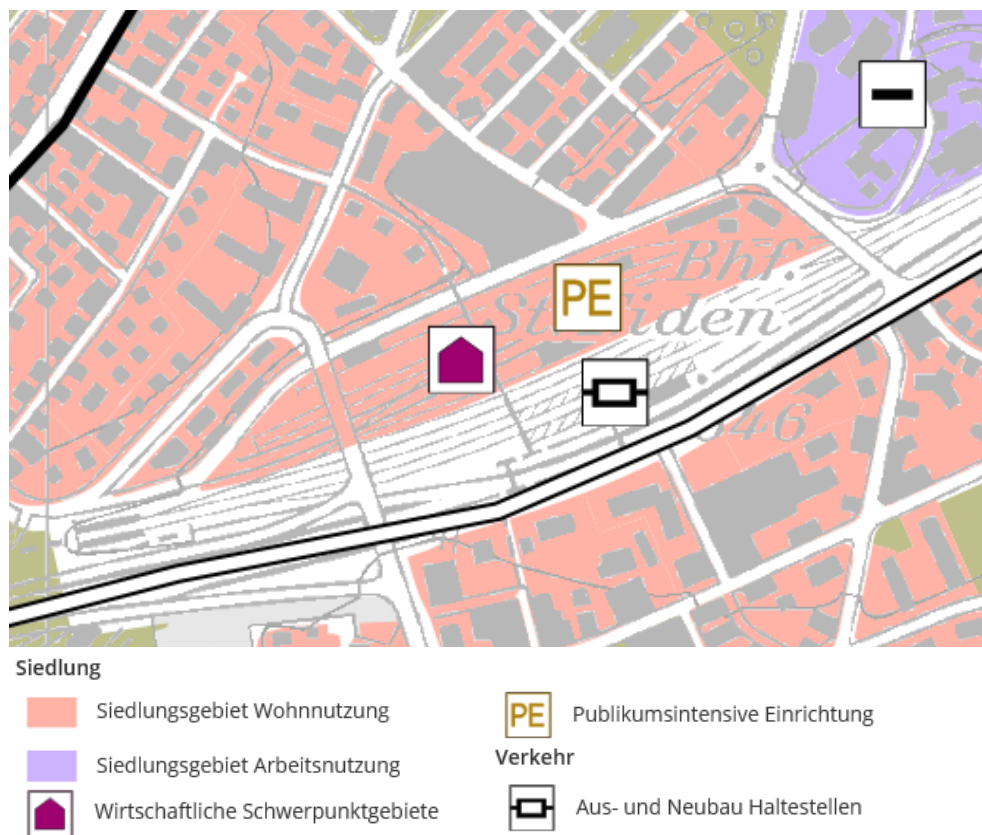


Abb. 2: Kantonaler Richtplan, Richtplankarte, Ausschnitt (Geoportal Kanton St.Gallen, 14.12.20)

Kommunaler Richtplan

Im kommunalen Richtplan⁴ ist das Gebiet um den Bahnhof St.Fiden dem kantonalen Siedlungsgebiet zugewiesen.

Wirtschaftliche Schwerpunktgebiete

Der Richtplan enthält wirtschaftliche Schwerpunktgebiete. Das Areal Bahnhof St.Fiden ist als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet verzeichnet (Koordinationsstand: Zwischenergebnis).

«Das Gebiet nördlich der Bahnanlagen ist im Zonenplan (Stand 2012) der Wohn-Gewerbe-Zone WG4 zugeteilt. Die Abgrenzung zum Bahnareal entspricht den derzeitigen Interessenlinien der SBB. Das gesamte Areal bildet eine sehr wichtige innerstädtische Nutzungsreserve. Aufgrund der ausserordentlich guten Erschliessungsqualität, der zentrumsnahen Lage und des Nutzungspotenzials ist eine gemischte Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung und eine dichte, urbane Überbauung anzustreben. Es sind auch publikumsintensive Einrichtungen möglich (vgl. S3.3c). Bei einer nutzungsmässigen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Eignung ist mit einer Überdeckung der Gleisanlagen unter Einbezug der Autobahn zwischen der Brücke Splügenstrasse im Westen und der Brücke Buchental- / Spinnereistrasse im Osten eine grossflächige Siedlungserweiterung für urbanes Wohnen und/oder Arbeiten vorzusehen. Notwendig für die weitere Entwicklung ist eine Aufwertung der Buserschliessung mit einer Verbesserung der Umsteigebeziehung Bus/Bahn.»

⁴ Stadt St.Gallen: Richtplan, Stand Dezember 2020

Publikumsintensive Einrichtungen

Auf dem Areal Bahnhof St.Fiden sind publikumsintensive Einrichtungen verzeichnet (Koordinationsstand: Festsetzung).

«Das Gebiet ist ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet (vgl. S3.2c) und eignet sich aufgrund der Lage und Erschliessungssituation auch für publikumsintensive Einrichtungen. Für die weitere Entwicklung sind:

- eine gemischte Nutzung entsprechend der Zonierung (Wohn-Gewerbe-Zone) anzustreben*
- ein Ausbau der öffentlichen Erschliessung Güteklasse B (SN 640 290) notwendig*
- Massnahmen für den Langsamverkehr erforderlich.»*

Öffentliche Räume: Kerngebiete in Quartieren

Am Bahnhof St.Fiden/Migros Bach ist ein öffentlicher Raum als Kerngebiet in Quartieren verzeichnet (Koordinationsstand: Festsetzung). Bei den Kerngebieten handelt es sich um historische Siedlungskerne, zentrale Versorgungsbereiche entlang von Hauptstrassen sowie Kernbereiche mit Versorgungsfunktion für das Quartier:

«In den Kerngebieten wurden die zentrale Versorgungsfunktion sowie Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen räumlich und optisch zurückgedrängt. Massnahmen zur Aufwertung und Stärkung der Kerngebiete sind beispielsweise:

- Aufenthalts- und Fortbewegungsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger erhöhen, z. B. durch breitere Trottoirs, kleinere Plätze.*
- Strassenraum gestalten, Trennwirkung der Fahrbahnen möglichst reduzieren.*
- Erdgeschosszonen für multifunktionale Nutzungen sichern oder schaffen (Geschäfte, Büro, Gastronomie etc.).*
- Einzelbäume oder Baumreihen pflanzen.»*

Naturwerte

Auf dem Areal Bahnhof St.Fiden ist eine Ruderalfläche, Pionierlebensraum mit lokaler Bedeutung verzeichnet (Koordinationsstand: Zwischenergebnis).

«Ruderalflächen setzen eine extensive Nutzung (z.B. Areal Güterbahnhof) oder regelmässige bauliche Eingriffe (Abstossen des bewachsenen Oberbodens) voraus, da sonst die seltenen Pflanzen und Tiere verdrängt werden. Im Gegensatz zu den eigentlichen Naturschutzgebieten können Ruderalflächen auch Teil der Umgebungsfläche einer Überbauung sein und so weiter bestehen. Die Entwicklung neuer Ruderalflächen wird unterstützt.»

ÖV-Umsteigeknoten

Die Bahn-/Bus-Verknüpfung Bahnhof St.Fiden ist im Richtplan verzeichnet (Koordinationsstand: Vororientierung).

«Eine Verbesserung von Umsteigebeziehungen zwischen den städtischen ÖV-Linien und den Bahnlinien im Bahnhof St.Fiden ist anzustreben. Dazu ist im Norden der Gleise ein «Bahnhofplatz» vorzusehen.»



Abb. 3: Kommunalen Richtplan, Richtplankarte, Ausschnitt (Geoportal Stadt St.Gallen, 14.12.20)

Die Innenentwicklungsstrategie wurde im Frühling 2021 veröffentlicht. Auf dieser Basis soll der kommunale Richtplan teilrevidiert (2021/22) werden. Anpassungen am kommunalen Richtplan können im Sommer/Herbst 2021 eingearbeitet werden, wobei sich derzeit kein projektspezifischer Anpassungsbedarf feststellen lässt. Der politische Prozess mit Parlamentsbeschluss erfolgt bis Ende 2022⁵.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Richtplananpassung										
Vorbereitungsarbeiten / Umsetzungs-konzeption										
Bearbeitung										
Vernehmlassung (öffentlich), Auswertung, Bereinigung										
Stadtrat, Vorberatung in Kommission, Parlament										

Abb. 4: Terminplan Teilrevision kommunaler Richtplan (Stadtplanung Stadt St.Gallen)

Nutzungsplanung

In der Rahmennutzungsplanung (RNP)⁶, bestehend aus Zonenplan und Bauordnung, ist das Gebiet um den Bahnhof St.Fiden der WG4 (pinke Fläche) und W4a (rote Fläche) zugewiesen. Das Bahntrasse und die Autobahn sind dem übrigen Gemeindegebiet zugewiesen (weisse

⁵ Stadtplanung Stadt St.Gallen, E-Mails vom 15.12.2020 und 11.02.2021

⁶ Stadt St.Gallen: Bau- und Zonenordnung, Stand 01.01.2018

Fläche). Die Autobahn ist, anders als das Bahntrasse, Teil der Bauzone, wie aus dem Original-Zonenplan hervorgeht (hier nicht abgebildet).



Abb. 5: Zonenplan, Ausschnitt (Stadtplan St.Gallen, 25.2.21)

Zone	Geschosszahl	Grenzabstand		Gebäudehöhe	Gebäudetiefe	Gebäuelänge	ES
		klein	gross				
WG4	4	6	12	14,5	14	60	III
W4a	4	5	10	14,5	14	40	II

Für das Vorhaben ist das Bahntrasse in der RNP einer Bauzone zuzuweisen. Es ist noch offen, ob diese Änderung einem kantonalen Mehrwertabgabebetrag nach Art. 58 PBG entspricht. Für die Stadt St.Gallen steht eine vertragliche Regelung des PPP-Modells, welche gleichzeitig mit der RNP durch das Parlament zu beschliessen ist, im Vordergrund. Mit einer Vertragsraumordnung gemäss Art. 65 PBG können Kanton und politische Gemeinde mit Grundeigentümerinnen oder Grundeigentümern solche verwaltungsrechtlichen Verträge abschliessen.

Die Zonen sind im Planungs- und Baugesetz des Kantons St.Gallen (PBG) abschliessend geregelt. Für das Vorhaben ist die Festlegung einer Schwerpunktzone (SPZ) nach Art. 19 PBG geeignet.

Art. 19 **Schwerpunktzonen (SPZ)**

¹ Schwerpunktzonen ermöglichen die Neuüberbauung von Siedlungsgebieten, die zur Umstrukturierung bestimmt sind.

² Die politische Gemeinde:

- a) legt im Rahmennutzungsplan die Entwicklungsziele, die Nutzungsart sowie die zulässigen Gebäudedimensionen und Abstände fest;
- b) kann im Rahmennutzungsplan einzelne Areale oder Bauten unter Schutz stellen oder die Beseitigung bestimmter Bauten anordnen.

Mit der SPZ-Vorgabe, die Nutzungsart sowie die zulässige Gebäudedimensionen in den SPZ bereits festzulegen, bestehen in der Praxis Schwierigkeiten. Deshalb besteht beim Kanton St.Gallen die Absicht, die SPZ-Festlegungen im PBG zu revidieren. Es ist beabsichtigt mit den SPZ nur noch die Lage mit einer überlagerten Pflicht zum Sondernutzungsplan festzulegen. Im Frühling 2021 ist die Vernehmlassung der Teilrevision geplant. Wie sich diese entwickelt, hängt stark vom Kantonsparlament ab⁷.

Mit einer Zone muss auch die Gesamthöhe festgelegt werden. Mit einem nachgelagerten Sondernutzungsplan kann nur eher geringfügig davon abgewichen werden, da sonst der Zonenzweck umgangen wird. Eine kurzfristige Anpassung des Zonenplans ist wegen der Planbeständigkeit juristisch problematisch. Folglich müssen bereits zum Zeitpunkt der RNP-Revision konkrete Vorstellungen zu den Höhen vorliegen. Dies erfordert eine gewisse Tiefe der Planung / des Vorprojekts⁸. Durch die frühzeitige städtebauliche Vertiefung im Rahmen der Vorstudie sind ausreichend konkrete Grundlagen für die Zonenfestlegung resp. die RNP-Revision vorhanden.

Die Stadt St.Gallen beabsichtigt ihre RNP gesamthaft zu revidieren. Nach bereits laufenden Vorbereitungsarbeiten soll die Bearbeitung der RNP ab Mitte 2022 bis Q3 2023 erfolgen. Ein Erlass durch das Parlament ist im Q3 2026 vorgehen und die Rechtskraft abhängig von einer eventuellen Volksabstimmung und Rechtsmittelverfahren⁹.

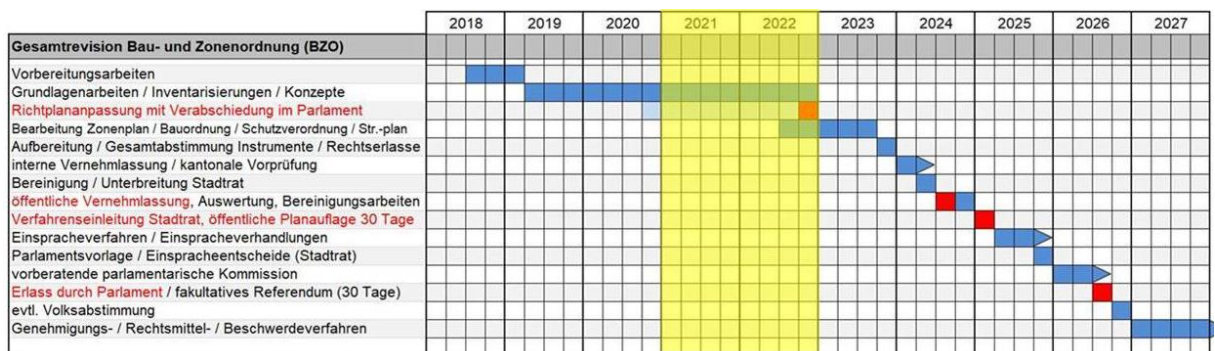


Abb. 6: Terminprogramm Gesamtrevision RNP (Stadtplanung Stadt St.Gallen)

Für die RNP-Revision ist eine Teilrevision (sog. vorgezogene RNP-Änderung) vorab zur oben beschriebenen Gesamtrevision oder eine Integration in die Gesamtrevision möglich.

— Eine Teilrevision ist grundsätzlich möglich. Dabei sind neben juristischen (Präjudizwirkung, öffentliches Interesse) auch planerisch-politische Aspekte zu beachten.

⁷ E-Mail vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 22.12.2020

⁸ E-Mail vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 22.12.2020

⁹ Stadtplanung Stadt St.Gallen, E-Mail vom 15.12.2020

- Teilrevisionen müssen von einer Gesamtsicht geprägt sein und dürfen die Gesamtrevision nicht präjudizieren. Da das PBG eine Reihe von neuen Bauzonentypen, Definitionen und Messweisen definiert und damit eine solche Präjudizwirkung rasch gegeben wäre, wurde das PBG dahingehend ergänzt, dass eine Teilrevision nach altem Recht (Baugesetz vom Juni 1972) beurteilt wird¹⁰.
- Die Präjudizwirkung ist anhand der Grösse und Bedeutung der RNP-Änderung im Vergleich zum gesamten RNP und den weiteren Anpassungen zu beurteilen. Sie ergibt sich insbesondere, wenn bei einer grösseren Kapazitätserweiterung innerhalb der Bauzone gleichzeitig auch Vergrösserungen der Bauzone gegen aussen vorgenommen werden (derzeit nicht vorgesehen). Wenn der Bereich zwischen den beiden Brücken betrachtet wird, würde die Bauzone um rund 2,2 ha vergrössert. Nördlich der Gleise ist schon zoniert (WG4). 2,2 ha ist eine ansehnliche Fläche, sie könnte in einer ersten Betrachtung im Vergleich zur Gesamtgrösse der Stadt dennoch als eher untergeordnet (oder zumindest nicht als alles überragend) beurteilt werden. Somit wäre auch die Präjudizwirkung eher untergeordnet¹¹.
- Das öffentliche Interesse dürfte laut Stadt St.Gallen gegeben sein¹².
- Politisch ist abzuwägen, inwieweit die projektspezifische Änderung gegenüber anderen Begehren vorgezogen werden kann/soll (Gleichbehandlung). Aus städtischer Sicht wird eine vorgezogene Änderung der RNP¹³ begrüsst.
- Eine Teilrevision soll auf Basis der PBG-Revision mit den angepassten SPZ-Bestimmungen erarbeitet und öffentlich aufgelegt werden (Annahme: ca. Mitte 2023). Sie muss jedoch auch vor der öffentlichen Auflage der Gesamtrevision (Q3 2024) öffentlich aufliegen. Zum jetzigen Zeitpunkt scheint eine Teilrevision ab Mitte 2023 plausibel.
- Eine Integration in die Gesamtrevision würde gemäss dem oben dargestellten Terminprogramm erfolgen. In einer Gesamtrevision können Zeitverzögerungen aufgrund von bestrittenen Inhalten eintreten. Damit verbunden interessiert die Frage, inwieweit unbestrittene Inhalte genehmigt werden können. Es lässt sich festhalten, dass eine Gesamtrevision vom Kanton mit Ausnahme einzelner Gebiete genehmigt werden kann. Dabei müssen die bestrittenen formellen und materiellen Inhalte der noch offenen RNP-Änderungen jedoch in sich geschlossen sein und keine Auswirkung auf die Gesamt-RNP oder andere Gebiete haben.¹⁴

Im Gesamtterminplan wird eine RNP-Teilrevision von Anfang 2023 bis Mitte 2025 vorgesehen.

Durch das Konkurrenzverfahren für Hochbauten und Freiraum mit Richtprojekt sind ausreichend konkrete Grundlagen zur Festlegung der Themen Städtebau, Freiraum, Erschliessung etc. in einem Sondernutzungsplan ab Mitte 2026 vorhanden.

Der Sondernutzungsplan ermöglicht die Hochbauten und Freiräume auf dem Deckel und die Plangenehmigung den Bau des Deckels. Damit ist die Plangenehmigung des Deckels zwingende Voraussetzung für den Sondernutzungsplan, da sonst dessen Zweckmässigkeit nicht gegeben wäre resp. er keine Wirkung über dem Eisenbahnareal entfalten würde. Das Sondernutzungsplanverfahren kann jedoch vor Erteilung der Plangenehmigungsverfügung bis zur Genehmigungsprüfung erfolgen (Entwurf, öffentliche Auflage, Beschlüsse durch Stadtrat/-

¹⁰ E-Mail vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 05.03.2021

¹¹ E-Mail vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 05.03.2021

¹² Stadtplanung Stadt St.Gallen, E-Mail vom 23.02.2020

¹³ Stadtplanung Stadt St.Gallen, E-Mail vom 09.03.2021

¹⁴ E-Mail vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 05.03.2021

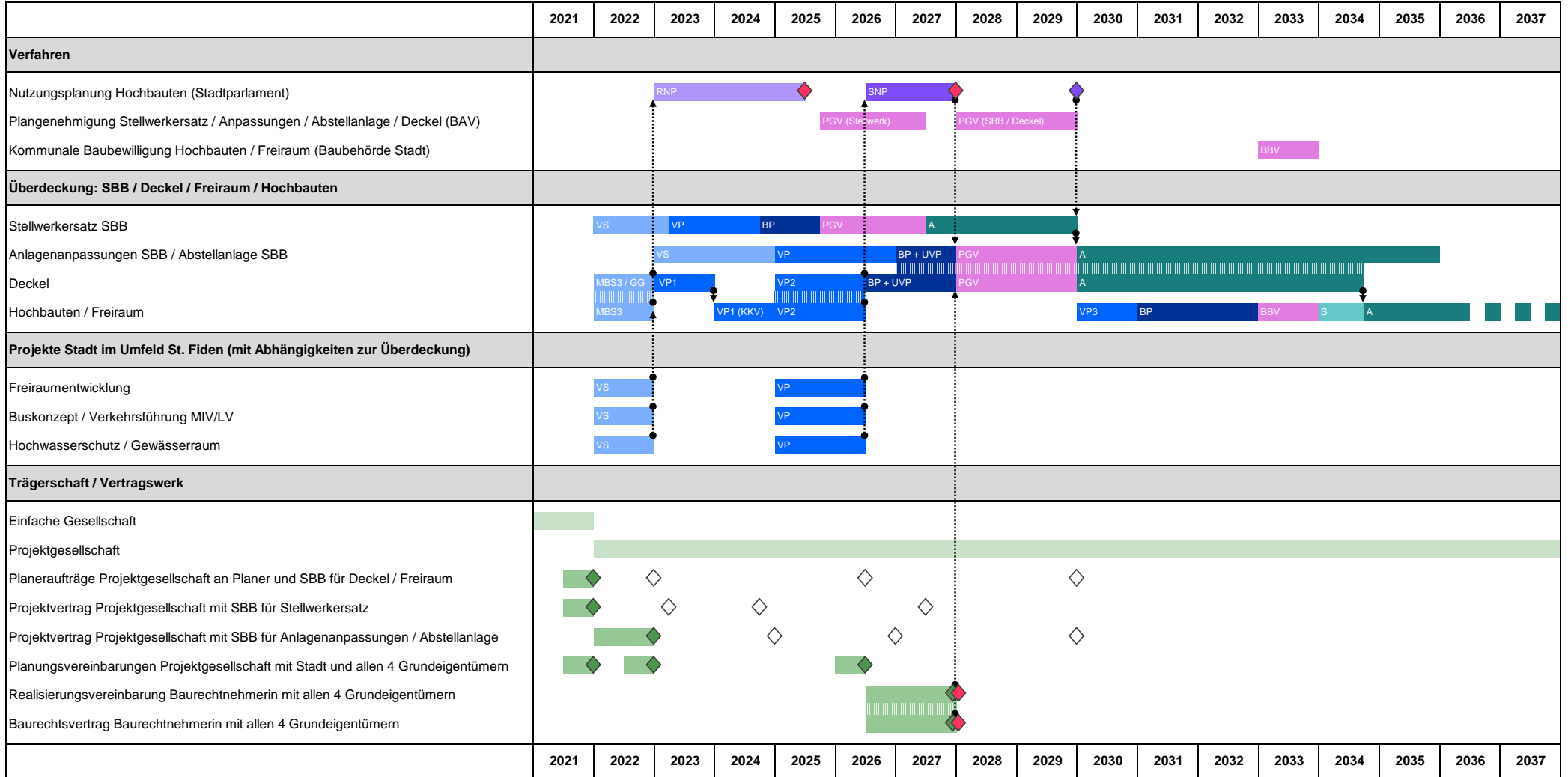
parlament und Genehmigungsprüfung). Für die kantonale Genehmigung des Sondernutzungsplans ist die Plangenehmigung erforderlich¹⁵. Von Seiten des Kantons ist es möglich, das Genehmigungsverfahren des Sondernutzungsplans mit dem Plangenehmigungsverfahren des Bundes zu koordinieren. Genehmigung Sondernutzungsplan und Plangenehmigungsverfügung sind gemäss Gesamtterminplan Ende 2029 vorgesehen.

Inwieweit die weitere Projektierung der Hochbauten (Vorprojekt, Bauprojekt) etappiert erfolgt ist offen. Architektonische Fragen gilt es im Rahmen der je Baufeld laufenden Baubewilligungsverfahren mit der Stadt St.Gallen zu klären.

¹⁵ E-Mail vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St.Gallen vom 09.07.2021

A2 Gesamtterminplan

Gesamtterminplan



LEGENDE

Verfahren

- RNP Rahmennutzungsplan
- SNP Sondernutzungsplan
- PGV Plangenehmigungsverfahren
- BBV Baubewilligungsverfahren
- Genehmigung SNP Kanton

Planung / Realisierung

- VS Vorstudie
- VP Vorprojekt
- BP Bauprojekt
- BV Bewilligungsverfahren
- S Submission
- A Ausführung
- GG Gleisgeometrie
- KKV Konkurrenzverfahren
- MBS Machbarkeitsstudie
- UVP Umweltverträglichkeitsprüfung

Trägerschaft / Vertragswerk

- Trägerschaft
- Vertragswerk
- Abschluss / Verlängerung Vertrag

Entscheide

- Stadtparlament oder Bevölkerung