



# Besondere Vorschriften zum Überbauungsplan Güterbahnhof

gemäss Art. 22 Baugesetz vom 6. Juni 1972

## Vom Stadtrat beschlossen

Am:

Der Stadtpräsident

Im Namen des Stadtrates:  
Der Stadtschreiber

## Öffentlich aufgelegt

Vom:  
bis:

## Vom Stadtparlament erlassen

Am:

Der Präsident des Stadtparlamentes

Der Stadtschreiber

## Vom Baudepartement genehmigt

Am:

Mit Ermächtigung:  
Der Leiter des Amtes für Raumentwicklung

Entwicklung	Karl Steiner AG, Immobilienentwicklung, Hagenholzstrasse 70, 8050 Zürich-Oerlikon	+41 44 305 22 11
Architektur	Dietrich   Untertrifaller   Stäheli Architekten, Höhenweg 33, 9000 St.Gallen	+41 71 227 63 53
Landschaft	Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Vulkanstrasse 120	+41 43 336 60 70
Verkehr	Emch + Berger AG Ingenieure und Planer, Forchstrasse 59, 8032 Zürich	+41 44 389 91 47
UVB	Emch + Berger AG Ingenieure und Planer, Falkensteinstrasse 27, 9006 St. Gallen	+41 71 244 56 20
Planung	ERR Raumplaner FSU SIA, Kirchgasse 16, 9004 St. Gallen	+41 71 227 62 62



## **A. Allgemeines**

### **Art. 1 Geltungsbereich**

<sup>1</sup> Die vorliegenden Bestimmungen (BesV) gelten für das im Plan umgrenzte Gebiet. Sofern nachstehend nichts anderes bestimmt wird, gelten die Vorschriften des kantonalen Baugesetzes (BauG) und der Bauordnung der Stadt St. Gallen (BO).

<sup>2</sup> Der Sondernutzungsplan besteht aus dem Überbauungsplan 1:1000, den besonderen Vorschriften sowie den Beilageplänen, alle mit Datum vom 30. September 2005. Die in der Legende des Überbauungsplanes als Festlegungen bezeichneten Elemente sowie die besonderen Vorschriften sind verbindlich. Die übrigen Planelemente sowie die Beilagepläne sind richtunggebend.

### **Art. 2 Ziel, Zweck**

<sup>1</sup> Es wird eine vorzügliche Gesamtüberbauung unter Berücksichtigung der ortsbaulichen Situation, der topographischen Gegebenheiten (Zäsuren Appenzellerbahn und SBB) sowie des schützenswerten Baubestandes (Güterexpedition) angestrebt.

<sup>2</sup> Im Überbauungsplan werden für das gesamte Plangebiet grundlegende Anforderungen an die Erschliessung, Überbauung sowie die Gestaltung festgelegt.

## **B. Erschliessung**

### **Art. 3 Erschliessungsgrundsatz**

<sup>1</sup> Die Erschliessung des Plangebietes erfolgt von Osten, ab der Geltenwilenstrasse respektive von Westen, ab der Oberstrasse.

<sup>2</sup> Der motorisierte Verkehr ist über die Güterbahnhofstrasse direkt mittels einer ostseitigen und westseitigen Zu- und Wegfahrt in eine Parkgarage zu leiten. Zwischen den Zu- und Wegfahrten ist die Güterbahnhofstrasse mit entsprechenden Massnahmen gemäss Art. 21 BesV als verkehrsberuhigter Strassenraum zu gestalten und für den motorisierten Individualverkehr zu sperren.

### **Art. 4 Parkierung**

<sup>1</sup> Die Parkierung ist in einer unterirdischen Parkgarage vorzusehen. Die Zu- und Wegfahrt der Parkgarage hat im Bereich der im Plan bezeichneten Stellen zu erfolgen.

<sup>2</sup> Die Anzahl der zulässigen Parkfelder ist insgesamt mit maximal 520 festgelegt.

<sup>3</sup> Die erforderliche Anzahl Behinderten-Parkfelder richtet sich nach VSS 640 290. Sie sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen.

<sup>4</sup> An gut zugänglichen und entsprechend der Verteilung der Nutzflächen angeordneten Stellen sind genügend Abstellflächen für Zweiräder zu erstellen. Mindestens die Hälfte aller erforderlichen Abstellflächen ist gedeckt in den Bauten auszuführen. Der Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

<sup>5</sup> Sämtliche Besucher- und Kundenparkfelder sind zu bewirtschaften, wobei sich der Tarif an den vergleichbaren Anlagen in der Umgebung orientieren muss, jedoch den allgemeinen Gebührenstarif (sRS 712.22) für das Stadtzentrum nicht unterschreiten darf. Die Bewirtschaftung erfolgt ab Parkierungsbeginn, wobei für die erste angefangene Stunde der volle Stundentarif zu entrichten ist. Eine Rückerstattung der Parkiergebühr an den Leistenden ist nicht gestattet.

<sup>6</sup> Die Besucher- und Kundenparkfelder sind – unter dem Vorbehalt, dass die privatrechtlich organisierte PLS AG einem Anschlussbegehren zustimmt – an das Parkleitsystem anzuschliessen.

## Art. 5 Fahrtenmengen

<sup>1</sup> Die zulässigen Fahrtenmengen (motorisierter Individualverkehr mIV) werden durch die Festlegung der maximal zulässigen Ausfahrten in der Spitzenstunde (gemessen als Jahresmittel der Abendspitze 'Werktag') je Anschluss (Anschluss Ost, Anschluss West) sowie durch die maximal zulässigen jährlichen Fahrten (gesamte Ein- und Ausfahrten pro Jahr) bestimmt. Aufgrund der Kapazitäten des übergeordneten Verkehrsnetzes sind die Maximalwerte gemäss Tabelle 1 (Zulässige Fahrtenmengen) massgebend.

Massgebender übergeordneter Verkehrsträger	Knoten Geltenwilenstrasse (Anschluss Ost)	Knoten Oberstrasse (Anschluss West)
Maximale Ausfahrten mIV / Spitzenstunde	160 davon max. 110 Linksabbieger (Richtung St.Leonhardstrasse)	70
Maximale Ein- und Ausfahrten mIV / Jahr	Total 1'020'000 Fahrten mIV (entspricht DTV von rund 2'800 Fahrten pro Tag) davon maximal 840'000                      davon maximal 360'000	

Tabelle 1: Zulässige Fahrtenmengen

<sup>2</sup> Der Anschluss Ost darf dabei mit maximal 840'000, der Anschluss West mit maximal 360'000 Ein- und Ausfahrten mIV/Jahr belastet werden, wobei die Gesamtzahl von 1'020'000 Ein- und Ausfahrten mIV/Jahr nicht überschritten werden darf.

## Art. 6 Kontrolle Verkehrsaufkommen / Fahrtenmenge

<sup>1</sup> Sämtliche Ein- und Ausfahrten zu den Parkfeldern sind in Absprache mit der zuständigen Fachstelle (Tiefbauamt Stadt St. Gallen, Abteilung Verkehr) in Viertelstundenwerten zu erfassen. Die Daten sind semesterweise vom Grundeigentümer innert 10 Arbeitstagen ab Semesterende den Behörden in digitaler Form zur Verfügung zu stellen.

<sup>2</sup> Die erhobenen Verkehrsmengen werden durch die zuständige Fachstelle der Stadt St.Gallen semesterweise mit den in Art. 5 BesV festgelegten Fahrtenzahlen verglichen. Die Beurteilung des Überschreitungsmaßes sowie die Art der Überschreitung wird innert 20 Arbeitstagen ab Semesterende dem Grundeigentümer schriftlich oder (nach Absprache) elektronisch mitgeteilt.

<sup>3</sup> Die Kontrolle des Verkehrsaufkommens im ersten Semester dient dem Grundeigentümer zur Abschätzung allfälliger freiwilliger Massnahmen zwecks Einhaltung der in Art. 5 BesV festgelegten Fahrtenzahlen bis Jahresende.

<sup>4</sup> Werden eine oder mehrere der in Art. 5 BesV festgelegten Fahrtenzahlen zum Jahresende überschritten, so sind durch den Grundeigentümer bis zum 1. März des laufenden Jahres (erstes Folgejahr) entsprechende Massnahmen zur Einhaltung der in Art. 5 BesV definierten Fahrtenzahlen gemäss Tabelle 2 (Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenzahlen) zu treffen.

<sup>5</sup> Werden eine oder mehrere der in Art. 5 BesV festgelegten Fahrtenzahlen nach Ablauf des ersten oder weiterer Folgejahre nach Überschreitung der Fahrtenzahlen erneut überschritten, so sind durch den Grundeigentümer bis zum 1. März des jeweiligen Jahres weitere Massnahmen zur Einhaltung der in Art. 5 BesV definierten Fahrtenzahlen gemäss Tabelle 2 (Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenmengen) zu treffen. Zudem erhöhen sich die Parkiergebühren (Minimaltarif oder minimaler Spitzentarif) bei einer Überschreitung von >3% automatisch und zusätzlich zu den getroffenen Massnahmen jeweils ab dem 1. März um Fr. -.50/Stunde, sofern nicht bereits eine Tarifierhöhung als Massnahme aus Tabelle 2 (Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenmengen) erfolgt.

Überschreitungsmass	Massnahmen
0% bis $\leq$ 3% der in Art. 5 festgelegten Fahrtenzahlen	Geeignete, durch den Grundeigentümer selbst zu bestimmende Massnahmen.
> 3% bis $\leq$ 10% der in Art. 5 festgelegten Fahrtenzahlen	Bei Überschreitung des Jahreswertes (DTV): Fahrtenlenkung durch Anpassung der internen Parkierungssignalisation.  Bei Überschreitungen in der Spitzenstunde: Fahrtenreduktion durch Anreize und Information.
> 10% der in Art. 5 festgelegten Fahrtenzahlen	Bei Überschreitung des Jahreswertes (DTV): - Für bewirtschaftete Besucher-/Kundenparkplätze: Erhöhung der Parkiergebühren (Minimaltarif) um Fr. -.50/Stunde. - Für nicht bewirtschaftete Bewohner-/Angestelltenparkplätze: Ausfahrtsbegrenzung  Bei Überschreitung der Spitzenstunde: - Für bewirtschaftete Besucher-/Kundenparkplätze: Erhöhung der Parkiergebühren (Minimaltarif) um Fr. -.50/Stunde. - Für nicht bewirtschaftete Bewohner-/Angestelltenparkplätze: Ausfahrtsbegrenzung

*Tabelle 2: Massnahmen zur Einhaltung der Fahrtenmengen*

<sup>6</sup> Sofern im zweiten oder den weiteren Folgejahren die Fahrtenzahlen das in Art. 5 BesV festgelegte Niveau um mindestens 3% unterschreiten, können die Parkiergebühren (Minimaltarif oder minimaler Spitzentarif) schrittweise um die jeweils letzte Erhöhung reduziert und die jeweils als letzte getroffenen Massnahmen rückgängig gemacht werden. Vorbehalten bleibt Art. 4 Abs. 5 BesV.

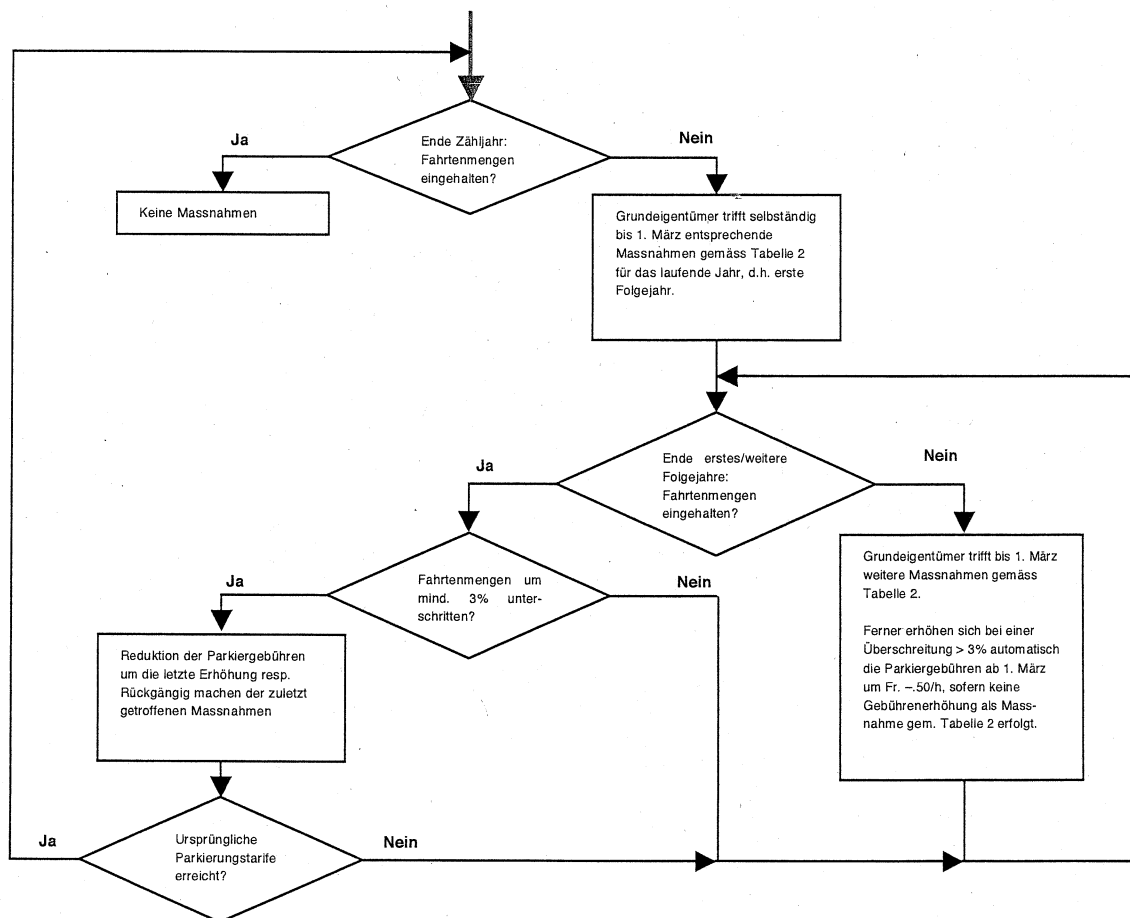


Abbildung 3: Flussdiagramm Kontrolle Verkehrsaufkommen

<sup>7</sup> Die Ausführung des funktionstüchtigen und manipulationssicheren Bewirtschaftungssystems, das Verfahren für die Datenerhebung und den Datenaustausch, die Kostenübernahme, die Tarifgestaltung etc. sind im Baubewilligungsverfahren zu regeln.

## Art. 7 Öffentlicher Verkehr

Im Bereich der im Plan bezeichneten Stellen ist Raum für die Erstellung von Haltestellen in beide Richtungen freizuhalten. Die genaue Lage und Ausgestaltung richtet sich nach den Anforderungen der Bus- und Bahnbetriebe. Werden sowohl eine Bus- als auch eine Bahnhaltestelle erstellt, so sind sie in ihrer Lage und Gestaltung sinnvoll aufeinander sowie allenfalls auch auf eine etappierte Überbauung abzustimmen.

## Art. 8 Fuss- und Radwegenetz

<sup>1</sup> Für die Anbindung des Areals an das übergeordnete Fuss- und Radwegnetz ist ausgehend von dem bezeichneten Richtungspunkt «Ausgangspunkt öffentliche Fuss- und Radwegverbindung» so Raum freizuhalten, dass Anlagen für mindestens 3.0 m breite Radwege (Zweirichtungsverkehr) sowie rollstuhlgerichte Wegverbindungen erstellt werden können. Ausgehend von den im Plan bezeichneten Richtungspunkten «Ausgangspunkt öffentliche Fusswegverbindung» ist so Raum freizuhalten, dass eine öffentliche Fusswegverbindung von mindestens 2.0 m Breite realisiert werden kann.

<sup>2</sup> Die Ausführung der Fuss- respektive Radwegverbindungen kann zeitlich stark variieren. Es ist eine sinnvolle Abstimmung auf die Überbauung anzustreben. Die Realisierung der entsprechenden Wege wird in gesonderten Vereinbarungen mit den zuständigen Stellen und im Rahmen von separaten Planverfahren geregelt. Ihre Finanzierung ist im Rahmen der einzelnen Baubewilligungsverfahren zu regeln.

## C. Überbauung

### Art. 9 Baubereiche

<sup>1</sup> Die bezeichneten Baubereiche stellen die maximale horizontale Ausdehnung der oberirdischen Baukörper dar.

<sup>2</sup> Für jeden Baubereich gilt die im Plan festgelegte maximale Gebäudehöhe in m.ü.M.. Innerhalb dieser Höhenbeschränkung ist die Anzahl der Vollgeschosse frei. Darüber hinaus sind keine Attika- und Dachgeschosse zulässig.

### Art. 10 Baulinie Lichtraumprofil Gleis / Erschliessungsstrasse

Der Baukörper A darf die festgelegte Baulinie «Lichtraumprofil Gleis / Erschliessungsstrasse» bis in eine Höhe von mindestens 683.1 m.ü.M. nicht überragen. Spätestens ab 684.5 m.ü.M. muss gemäss Art. 11 BesV an die Gestaltungsbaulinie gebaut werden.

### Art. 11 Gestaltungsbaulinien

Die Baukörper müssen mit Ausnahme im Bereich Baulinie «Lichtraumprofil Gleis / Erschliessungsstrasse» über die gesamte Länge an die bezeichneten Gestaltungsbaulinien gestellt werden.

### Art. 12 Bestehende Bauten

<sup>1</sup> Bei den im Plan bezeichneten bestehenden Bauten (Baukörper B, C, D) handelt es sich um schützenswerte Bauten. Der besondere Charakter (Fassadengestaltung, Volumetrie) des Gesamtensembles der Güterexpedition (ehemaliges Empfangsgebäude und Empfangs- und Versandschuppen) muss gewahrt werden. Die Bauten sind in ihrer schutzwürdigen Substanz zu erhalten. Im Rahmen einer Schutzvereinbarung sind die schutzwürdigen Aspekte festzulegen.

<sup>2</sup> Sanierungsmassnahmen und Umbauten sind unter Wahrung des in Abs. 1 postulierten Grundsatzes zulässig. Insbesondere dürfen die platzseitigen objektbezogenen Erschliessungsanlagen wie Rampen und Treppenaufgänge bis auf die ursprüngliche Rampenbreite rückgebaut werden. Die Rampe muss auf die gesamte Länge eines Baukörpers einheitlich gestaltet werden. Sind zusätzliche Rampenaufgänge erforderlich, so sind diese innerhalb der derzeitig ausgebauten Rampenbreite zulässig. Sicherheitstechnische Massnahmen (z.B. Geländer, Einfriedung) im Bereich der objektbezogenen Erschliessungsanlagen sind gestattet. Im Weiteren darf das Dachgeschoss des Baukörpers C soweit mit Räumen zum längeren Aufenthalt von Menschen ausgebaut werden, als es im Rahmen der wohnhygienischen Vorschriften und der erforderlichen Schutzmassnahmen zulässig ist.

**Art. 13 An-, Vor- und Nebenbauten**

<sup>1</sup> An-, Vor- und Nebenbauten sind mit Ausnahme jener gemäss Abs. 2 und 3, nicht gestattet. Balkone, Loggien, Wintergärten etc. sind innerhalb der Gebäudevolumen anzuordnen.

<sup>2</sup> Vordächer sind an den schützenswerten Bauten unter Berücksichtigung des Artikel 12 zulässig.

<sup>3</sup> Überdachungen sind im Bereich der Bus- und Bahnhaltestellen sowie für Parkgaragenzüge und -zufahrten gestattet.

**Art. 14 Umgrenzung unterirdische Bauten**

Die im Plan bezeichnete Umgrenzung für unterirdische Bauten stellt die maximale horizontale Ausdehnung für unterirdische Geschosse ausserhalb der festgelegten Baubereiche respektive ausserhalb der bestehenden Bauten dar. Davon ausgenommen sind technisch notwendige Licht-, Belüftungs- und Ausstiegsschächte sowie -treppen.

**Art. 15 Nutzung**

<sup>1</sup> Innerhalb des baulich möglichen Volumens sind Nutzflächen für Verkauf, Büro- und Dienstleistungsbetriebe sowie für Wohnen zulässig. Jene Nutzungen, welche ein hohes Verkehrsaufkommen generieren, werden wie folgt begrenzt:

Nutzung			
Verkauf in m <sup>2</sup> Netto-Verkaufsfläche (gemäss VSS 640 290, 10 Verkaufsgeschäfte)		Büro / Dienstleistung in m <sup>2</sup> anrechenbare Geschossfläche (gemäss Art. 61 BauG Kanton St. Gallen)	
max. 7'000		max. 14'100	
davon kundenintensive Verkaufsfläche		tatsächlich realisierte Büro-/ Dienstleistungsfläche	
max. 50%		wenn	≤ 9'200 m <sup>2</sup>
max. 25%		wenn	> 9'200 m <sup>2</sup>

Tabelle 4: Nutzungsbegrenzung

Der Anteil der kundenintensiven Verkaufsfläche an der gesamt zulässigen Verkaufsfläche ist abhängig von der tatsächlich realisierten Büro- / Dienstleistungsfläche. Werden weniger als 9'200m<sup>2</sup> Büro-/ Dienstleistungsfläche realisiert, so sind bis maximal 50% der gesamt zulässigen Verkaufsfläche als kundenintensive Verkaufsfläche zulässig. Liegt der tatsächlich realisierte Flächenanteil an Büro- /Dienstleistungen über 9'200m<sup>2</sup>, so reduziert sich der zulässige Anteil an kundenintensiver Verkaufsfläche auf 25%.

<sup>2</sup> Ausserhalb der Baubereiche A, G und der östlichen Hälfte des Baubereiches B dürfen maximal 200 m<sup>2</sup> vermietbare Verkaufsfläche für kundenintensive Nutzungen realisiert werden.

<sup>3</sup> Mit dem Baugesuch sind die detaillierten Nutzungsaufteilungen und - zur Orientierung - deren prognostizierten Auswirkungen auf die Verkehrskennwerte (Anzahl Personen pro Tag, Anzahl Parkfelder, DTV und Anzahl Ausfahrten in der Spitzenstunde [vgl. Tab.1 Bericht Verkehr vom 30.3.2005]) und die Parkplatzbewirtschaftung (Lage der bewirtschafteten Parkfelder) einzureichen.

**Art. 16 Abzubrechende Bauten, Gleis**

Die im Plan entsprechend bezeichneten bestehenden Bauten sowie das Teilstück des gekennzeichneten Gleises müssen, abgestimmt auf die jeweiligen Bauetappen, abgebrochen werden.

**Art. 17 Etappierung**

<sup>1</sup> Die einzelnen Bauten können zeitlich etappiert realisiert werden. Jede Etappe muss sowohl funktional als auch gestalterisch in sich abgeschlossen sein, wobei die Erstellung der Baukörper A und E nicht zwangsläufig eine Gesamtsanierung der schützenswerten Bauten B, C und D bedarf. Lediglich die Gestaltung der Schnittstelle Abbruch/Bestand muss gleichzeitig mit der Realisierung der Baukörper A und/oder E sowie mit besonderer Sorgfalt vorgenommen werden.

<sup>2</sup> Die Parkierung für die Baukörper A und E kann im Zuge einer etappierten Überbauung solange oberirdisch erfolgen, als die Parkgarage für die Gesamtüberbauung samt ihren Zu- und Wegfahrten noch nicht erstellt ist. In dieser Übergangsphase sind ebenfalls genügend Parkfelder für Behinderte sowie Fahrradabstellplätze gemäss Art. 4 Abs. 3 und 4 BesV sicherzustellen.

**D. Gestaltung****Art. 18 Architektonische Gestaltung**

<sup>1</sup> Bauten und Anlagen sind architektonisch so zu gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung hinsichtlich Massstäblichkeit, Formensprache, Materialwahl und Farbgebung erzielt wird.

<sup>2</sup> Der architektonischen Ausbildung und Qualität der Fassadenstruktur und Konstruktion ist grosse Bedeutung beizumessen. Die Gestaltung der Fassade hat auf die bestehenden Bauten Rücksicht zu nehmen. Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sind Material- und Farbkonzepte einzureichen.

<sup>3</sup> Die Baukörper A und E nehmen aufgrund ihrer Lage und Stellung einen besonderen Dialog mit den bestehenden Baukörpern B-D auf. Sie sind aufeinander abzustimmen, wobei unterschiedliche architektonische Ausprägungen möglich sind.

**Art. 19 Reklamen**

Werbetafeln und Reklamen sind auf die architektonische Erscheinung der Bauten und Anlagen abzustimmen. Reklamen über der Dachtraufe sind nicht zulässig. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein entsprechendes generelles Reklamekonzept vorzulegen.



**Art. 20 Dachgestaltung**

<sup>1</sup> Mit Ausnahme der bestehenden Bauten B, C und D sind sämtliche Neubauten mit einem Flachdach zu versehen. Für die Dachflächen sowie die notwendigen Dachaufbauten gilt eine erhöhte gestalterische Anforderung im Sinne einer „fünften Fassade“. Aus gestalterischen und ökologischen Gründen sind die Flachdachflächen extensiv zu begrünen. Begehbar gestaltete Bereiche sind jedoch gestattet.

<sup>2</sup> Mit Ausnahme von Bau- und Anlageteilen zur Nutzung erneuerbarer Energien sowie Oblichter und technisch unumgänglichen Bauteilen dürfen keine weiteren Dachaufbauten erstellt werden.

**Art. 21 Platz- und Strassenraum**

<sup>1</sup> Der Platz- und Strassenraum gliedert sich in verschiedene Teilbereiche. Im Zirkulationsbereich des motorisierten Individualverkehrs (Anlieferung, Zu- und Wegfahrt Parkgarage) sind die unterschiedlichen Verkehrsführungen eindeutig zu kennzeichnen und mittels differenzierter Gestaltungselementen zu regeln. Der anschliessende "verkehrsberuhigte, siedlungsorientierte Strassenraum" ist grundsätzlich ohne Niveausprünge auszuführen, sodass der Strassenraum von Fassade zu Fassade einheitlich gelesen und erlebt wird. Eine Ausnahme stellen die öV-Haltestellen dar, für welche aus Gründen der Behindertengerechtigkeit Niveausprünge (Haltekanten) zulässig sind.

<sup>2</sup> In Abstimmung auf die technischen Anforderungen an die einzelnen Teilbereiche ist der Platz- und Strassenraum hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsansprüche differenziert zu gestalten. Dabei soll der Charakter eines innerstädtischen Freiraumes im Sinne von Plätzen, Gassen, Hinter- und Vorhöfen, Wegen etc., erzielt werden, welcher sowohl verschiedenen Verkehrsteilnehmern und dem Aufenthalt von Personen gerecht wird als auch eine hohe Qualität aufweist. Eine entsprechende Freiraumausstattung (Beleuchtung, Möblierung, Grünelemente, differenzierte Oberflächengestaltung) soll diese Atmosphäre unterstützen.

**Art. 22 Freiflächen**

<sup>1</sup> Die bezeichneten Freiflächen verstehen sich als Erholungs-, Aufenthalts- und Spielflächen. Sie dienen als Übergangsbereich und Puffer zwischen der angrenzenden Bahnlinie und der künftigen Überbauung und können extensiv gestaltet und bewirtschaftet werden.

<sup>2</sup> Innerhalb der Freiflächen sind mit Ausnahme von An-, Vor- und Nebenbauten gemäss Art. 13 Abs. 3 BesV keine Bauten zulässig. Anlagen wie Pergolen und Spielplätze im Sinne von halböffentlichen Gestaltungs- und Erholungselementen sind, losgelöst vom Baukörper, gestattet. Private Aussenräume sind nicht zulässig. Die dauernde Nutzung als Verkaufs- oder Ausstellungsareal ist untersagt.

**Art. 23 Ökologische Ausgleichsflächen (Ruderalfläche)**

<sup>1</sup> Die im Plan bezeichnete Ruderalfläche dient dem ökologischen Ausgleich und ist in diesem Sinne als extensiv genutzte Fläche von Bauten und Anlagen frei zu halten. Eine Ausnahme stellen Gleisanlagen und dafür technisch erforderliche Anlagen dar.

<sup>2</sup> Durch die Bezeichnung von entsprechenden Massnahmen für Pflege und Unterhalt der Ruderalfläche, für die Umsiedlung von ruderalen Vegetationsstrukturen sowie Massnahmen gegen den Missbrauch (z.B. als permanentes Parkfeld) ist der Erhalt und Fortbestand der be-

stehenden Ruderalvegetation sicherzustellen. Ein entsprechend detaillierter Pflegeplan ist, unter Berücksichtigung der möglichen Etappierung, im Baubewilligungsverfahren vorzuzeigen.

#### **Art. 24      Umgebungsgestaltung**

<sup>1</sup> Im Zuge der einzelnen Baugesuche muss in Abstimmung auf das übergeordnete Umgebungsgestaltungskonzept ein detaillierter Umgebungsplan eingereicht werden.

<sup>2</sup> Gestalterische Abstimmungen mit den unterirdischen Bauten und Anlagen, insbesondere im Zusammenhang mit der Parkgarage (Entlüftung, Zugänge, Notausgänge, etc.), sind bereits im übergeordneten Umgebungsgestaltungskonzept zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Im Bereich von allfälligen Baumpflanzungen über unterirdischen Bauten ist eine Substratüberdeckung von mindestens 0.8 m vorzusehen.

#### **Art. 25      Ökologie**

<sup>1</sup> Bauten und Anlagen sind nach bauökologischen Grundsätzen zu erstellen. Bei der Umgebungs- und Dachflächengestaltung sind standorttypische Pflanzen zu verwenden.

<sup>2</sup> Die zum Teil exotischen Pflanzen, die durch den Gütertransfer in das Areal transportiert wurden, sind als standorttypische Pflanzen zu betrachten, welche den eigenständigen Charakter des Areals unterstützen.

<sup>3</sup> Die Möglichkeiten der örtlichen Retention von Meteorwasser sind auszuschöpfen.

<sup>4</sup> Zur Ergänzung des Nistplatzangebotes für Alpen- und Mauersegler muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens bei geeigneten Hochbauten die Machbarkeit entsprechender Massnahmen abgeklärt werden.

#### **Art. 26      Kehrrichtentsorgung**

Es sind genügend Flächen für die Errichtung von Sammelplätzen für Altpapier und Kehrricht vorzusehen. Es ist das System der Unterflurbehälter anzuwenden. Die Standorte müssen von den Sammelfahrzeugen leicht erreichbar sein. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind diese Standorte auszuweisen.

### **E. Verschiedenes**

#### **Art. 27      Energie**

Im Baubewilligungsverfahren ist für die gesamte Überbauung die Energieversorgung in einem generellen Energiekonzept aufzuzeigen. Erfolgt die Überbauung in Etappen, so muss je Etappe eine in sich funktionierende Energieversorgung gewährleistet werden können. Sollte die Baute nicht im MINERGIE-Standard zur Ausführung gelangen, so ist im Konzeptbericht darzulegen, welche Massnahmen zur Erreichung dieses Standards noch notwendig wären, welche kostenmässigen Folgen dadurch entstehen würden und weshalb diese Massnahmen nicht ausgeführt werden sollen.

**Art. 28      Sicherheit**

Den Bedürfnissen nach Sicherheit und Wohlbefinden der Benutzerschaft, insbesondere von Frauen und Kindern sowie älteren und gebrechlichen Personen, ist bei der Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume Rechnung zu tragen. Besonders zu beachten sind genügend offene und kurze Fluchtmöglichkeiten, klar ablesbare Wegführungen sowie gut einsehbare Eingangsbereiche und Treppenhäuser. Insbesondere zu vermeiden sind unübersichtliche und des nachts unausgeleuchtete Bereiche. Allfällige durch Bepflanzung entstehende unübersichtliche Stellen sind zu vermeiden. Für die öffentlich zugänglichen Flächen (Umgebung, Parkgarage) ist im Baugesuchsverfahren ein Beleuchtungs- respektive Belichtungskonzept vorzulegen.