



Überbauungspläne

Überbauungsplan, Zonenplanänderung und Erschliessungsprojekt "Güterbahnhof"**1 Zusammenfassung und Übersicht**

Das Areal des ehemaligen „Güterbahnhofs“ in der westlichen Innenstadt St.Gallen ist in weiten Teilen ungenutzt und unüberbaut und bildet eine sehr wertvolle, zentral gelegene und verkehrlich attraktive Baulandreserve. Im Rahmen der Zonenplanrevision wurde das gesamte Areal der viergeschossigen Wohn-Gewerbezone zugeteilt. Nach einem mehrstufigen, aufwendigen Planungsprozess liegt nun ein Projekt für eine gemischte Überbauung mit Wohnungen, Büro- und Dienstleistungsräumen und Verkaufsgeschäften vor. Das alte Güterbahnhofgelände soll zu einem eigentlichen neuen Stadtquartier werden.

Die wertvollen Teile der früheren Güterbahnhofgebäude sollen erhalten und neu genutzt werden. Die Neuüberbauung konzentriert sich auf zwei acht- bzw. zwölfgeschossige Hochhäuser am Ost- und Westeingang des Areals und einen sechsgeschossigen langgezogenen Baukörper zwischen der Güterbahnhofstrasse und den Gleisen der Appenzeller Bahnen. Im Überbauungsplan und den besonderen Vorschriften sind die notwendigen Festlegungen für die gute Gestaltung und die städtebauliche Situierung dieser grossen und markanten Neubauten enthalten.

Für die Eingrenzung der Verkehrsfolgen sind genaue Festlegungen (Szenarios) für die Nutzungsverteilungen und eine Begrenzung der zulässigen Fahrtenmengen vorgegeben. Der Individualverkehr wird an den Eingangspunkten der neuen Siedlung in die unterirdische Parkierung geführt. Die heutige Güterbahnhofstrasse wird im Bereich der Neuüberbauung zur zentralen, als Platz gestalteten Erschliessungsachse für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Busse und den Veloverkehr. Die Überbauung wird mit der Führung einer VBSG-Linie über die Güterbahnhofstrasse, zwei neuen Bushaltestellen im Areal und allenfalls einer späteren Haltestelle der Appenzeller Bahnen optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.



Dem Stadtparlament werden der Erlass des Überbauungsplanes, eine Zonenplanänderung mit einer Aufzonung und die Kredite für die Erschliessungsprojekte (Strasse und Werkleitungen) beantragt.

2 Ausgangslage

2.1 Situation und Zonenplaneinteilung

Das Güterbahnhofareal liegt am westlichen Rand der Innenstadt zwischen den Gleisanlagen der SBB und der SOB im Norden und dem Trasse der Appenzeller Bahnen (AB) im Süden. Die Anlage entstand zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts. Sie besteht im nördlichen Teil des Areals aus einem schmalen, langgezogenen Gebäudekomplex, welcher das ursprüngliche Güterexpeditionsgebäude mit zwei Güterschuppen sowie das ehemalige Zollhaus umfasst. Im mittleren Teil befindet sich die Güterbahnhofstrasse, im südlichen Bereich die grosse, unüberbaute Fläche der ehemaligen Gleisanlagen. Das Areal stellt - zusammen mit den Streckengleisen der SBB und der SOB nördlich des Gebäudekomplexes - ein stadträumlich abgeschlossenes und eigenständiges Gebiet dar. Diese räumliche Eigenständigkeit wird noch dadurch verstärkt, dass das Gelände im Süden durch die AB-Bahnlinie sowie eine ansteigende Böschung und im Norden durch die Streckengleise sowie eine Stützmauer von der Umgebung abgegrenzt ist.

Das ganze Güterbahnhofareal ist im Eigentum der SBB. Es ist im rechtsgültigen Zonenplan der Wohn-Gewerbezone, Bauklasse 4, zugeteilt.

Das Areal befindet sich im Übergangsbereich zwischen dem Stadtzentrum mit den entsprechenden intensiven Nutzungen und Überbauungen einerseits und den stadtauswärts anschliessenden gemischten Wohn- und Gewerbegebieten andererseits. Entsprechend der vorherrschenden Nutzungs- und Überbauungsstruktur sind die südlich (Oberstrasse, Schlosserstrasse, Zimmerstrasse) angrenzenden Bereiche der zwei- bis viergeschossigen Wohn- oder Wohn-Gewerbezone und die nördlich der Streckengleise gelegenen Gebiete (Paradiesstrasse) der drei- bis fünfgeschossigen Wohn- oder Wohn-Gewerbezone zugeteilt. Im Gegensatz dazu ist die gegen das Stadtzentrum hin anschliessende Überbauung von einer sehr hohen Dichte und einer gemischten Nutzung mit Wohn- und Geschäftshäusern geprägt. Im Bereich der St. Leonhard Strasse / Vadianstrasse / Davidstrasse und Geltenwilenstrasse dominiert der Zentrumscharakter („City West“) mit traditionell hoher Bauweise und älteren sowie neuen Büro- und Wohnbauten. Dieses Gebiet ist demzufolge überwiegend in die fünfgeschossige Kernzone sowie für die öffentlichen Nutzungen in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (z.B. Polizeigebäude) eingeteilt. Das Gebiet auf der andern Seite der Bahnanlagen („Bahnhof Nordwest“) ist grossflächig ebenfalls der Kernzone 5 zugeteilt und



stellt so - neben dem Güterbahnhofareal - einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt für die Stadt St.Gallen dar.

2.2 Verkehr und Erschliessung

Das Planareal wird von der Güterbahnhofstrasse erschlossen, welche von der Geltenwilenstrasse im Osten quer durch das gesamte Güterbahnhofgelände nach Westen zur Oberstrasse führt. Da die Geltenwilenstrasse die westliche Innenstadttangente für den Verkehr Richtung A1-Anschluss Kreuzbleiche (via St.Leonhard-Brücke) bildet und über die St.Leonhard-Strasse Richtung Osten Innenstadtzufahrt ist, ist das Gelände direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wurde die Geltenwilenstrasse kürzlich in der Spurführung ausgebaut und am Verkehrsknoten Davidstrasse eine Lichtsignalanlage erstellt.

Der Hauptbahnhof als Zentrum des öffentlichen Verkehrs kann vom Güterbahnhofgelände aus in wenigen Gehminuten erreicht werden. Die nächstgelegene VBSG-Haltestelle "St. Leonhard" befindet sich in einer Entfernung von 200 m vom östlichsten Punkt des Güterbahnhofs. Sie wird Richtung Hauptbahnhof von den VBSG-Linien 1, 2, 6 und 7 sowie vom Hauptbahnhof her von den VBSG-Linien 1, 2 und 7 bedient. Das durchschnittliche Kursintervall zum Bahnhof beträgt weniger als fünf Minuten. Weitere Busstationen in der Umgebung des Plangebietes sind die Haltestellen "Rosenbergstrasse" (VBSG-Linie 1), "Sporthalle" und "Vonwil" der VBSG-Linie 7 (Burgstrasse) sowie "Geltenwilenstrasse" und "Ruckhalde" der VBSG-Linie 2 (Oberstrasse). Im Rahmen künftiger Linienkonzepte ist geplant, eine Buslinie neu durch das Überbauungsareal über die Güterbahnhofstrasse zu führen. In der zur Zeit laufenden Projektstudie für eine Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen werden auch zusätzliche Haltestellen für diese Bahnverbindung im Güterbahnhofareal geplant. Das Plangebiet wird so mit den bestehenden und den künftigen Angeboten in idealer Weise mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Für den Veloverkehr wurde vor einigen Jahren im Rahmen der „Veloinitiative“ über das Güterbahnhofareal eine direkte Verbindung mit einem separaten Veloweg zwischen der Innenstadt und den westlich anschliessenden Wohngebieten erstellt. Diese Verbindung ist sehr attraktiv und beliebt und wird bei einer Bebauung des ganzen Gebietes noch aufgewertet. Für den Fussgängerverkehr vom und zum Güterbahnhofareal besteht heute, neben der Güterbahnhofstrasse, lediglich eine private Fusswegverbindung (Treppe) für die dortigen Anstösserinnen und Anstösser vom westlichen Ende des Schlosserweges über die Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen. Die Verbindung vom Güterbahnhofgelände sowie den südlich angrenzenden Wohngebieten zur anderen (nördlichen) Seite der Bahnanlagen erfolgt über



die St.Leonhard-Brücke im Osten und die Vonwilbrücke im Westen. Darauf hinzuweisen ist, dass als separates Projekt, aber gleichzeitig mit dem Überbauungsplan „Güterbahnhof“, dem Stadtparlament die Erstellung der Passerelle zwischen Zylistrasse und Oberstrasse für den Fussgänger- und auch den Veloverkehr mit Treppe und Lift zur Güterbahnhofstrasse beantragt wird.

Fazit ist, dass das Güterbahnhofareal als Baulandreserve im westlichen Zentrum der Stadt bereits jetzt – ohne Berücksichtigung der weiteren Verbesserungen durch das vorgesehene Projekt – eine hohe Erschliessungsqualität für den öffentlichen Verkehr, für den motorisierten Individualverkehr und für den Veloverkehr hat. Die Fussgängerbeziehungen erhalten mit den im bzw. parallel zum Projekt geplanten Massnahmen eine wesentliche Aufwertung.

2.3 Einzonung

Entsprechend der langjährigen Nutzung als Bahnareal und damit als „eisenbahnrechtliches Spezialgebiet“ wurde das Güterbahnhofareal im Zonenplan 1980 dem Übrigen Gemeindegebiet, also keiner Nutzungszone, zugeteilt. Tatsächlich wurden die bahnbetrieblichen Nutzungen dann aber sukzessive reduziert und umfassten schliesslich nur noch einen Teil der früheren Betriebsgebäude. Ein anderer Teil der Gebäude wurde oder wird vermietet (z.B. „Kugl“). Das offene Gelände im südlichen Arealbereich (frühere Abstellgleise etc.) wird für die Zufahrtsflächen und für den Veloweg nur teilweise benötigt und liegt heute als grossflächige Baulandreserve brach.

Nach der Nutzungsfreigabe durch den Bahnbetrieb bildet das gesamte Güterbahnhofareal seit längerem eine Entwicklungsreserve für die Stadt St.Gallen. Die Zonenplanrevision der Stadt St.Gallen begann im Jahre 1991 mit einem Mitwirkungsverfahren und 1992 mit der ersten öffentlichen Auflage der Zonenplanänderungen. Bereits in diesen ersten Verfahren für die Zonenplanrevision wurde das ganze Gebiet der Wohn-Gewerbe-Zone, Bauklasse 4, zugeteilt. Diese Einzonung wurde zu keiner Zeit mit Einsprachen bestritten, sie war auch politisch stets breit akzeptiert. Der revidierte Zonenplan wurde 1997 in einer Referendumsabstimmung zusammen mit der Bauordnung verworfen, aber ohne Zusammenhang mit der Zonierung des Güterbahnhofareals. Die Neuaufnahme der Verfahren für die Gesamtrevision von Bauordnung und Zonenplan - mit nach wie vor unveränderter Zuteilung des Güterbahnhofareals - führte schliesslich 2001 zur formellen Inkraftsetzung des revidierten Zonenplans. Damit wurde zwar das hier interessierende Gelände de iure erst 2001 eingezont, de facto wurde aber diese Einzonung bereits im Rahmen des ersten Zonenplanrevisionsverfahrens 1991 bis 1997 entschieden. Die Zonenplaneinteilung in die Wohn-Gewerbezone, Bauklasse 4, basiert denn auch auf den damaligen, nun über 10 Jahre zurückliegenden Grundlagen.



Dies ist von Bedeutung für die rechtliche Beurteilung der jetzt beantragten erneuten Zonenplanänderung in die Bauklasse 5.

2.4 Planungsablauf und Rahmenbedingungen

Nach der erwähnten sukzessiven Reduktion der Bahnnutzungen wurde bereits zu Beginn der 90er Jahre und mit den damals aufgenommenen Arbeiten zur Zonenplanrevision klar, dass das Güterbahnhofareal ein sehr interessantes, verkehrsmässig hervorragend angebundenes Entwicklungsgebiet im Zentrum der Stadt St.Gallen darstellt. Diese Absicht wurde bereits in den ersten Grundlagen zur Zonenplanrevision, unter anderem im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens 1991, dargelegt und auch öffentlich bekundet. Insbesondere eignet sich das Gebiet für eine innerstädtische Nutzungsverdichtung und eine der Lage entsprechende, intensive Überbauung mit urbanem Charakter. Ebenfalls stand aber von Anfang an fest, dass auch verschiedene Rahmenbedingungen zu beachten und in Lösungsvarianten zu bearbeiten sind. Zu diesen Rahmenbedingungen gehören insbesondere die verkehrlichen Einschränkungen aufgrund der Kapazitäten des umliegenden Strassennetzes, damit zusammenhängend die hohe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit den optimalen Möglichkeiten an der zentralen Lage sowie die Berücksichtigung der umliegenden Überbauungssituation. In einem umfassenden Verfahren wurde deshalb die Vorbereitung einer konzeptionellen Lösung als Grundlage für künftige Sondernutzungsvorschriften an die Hand genommen. Mit dieser anspruchsvollen Aufgabe beauftragte die Grundeigentümerin (SBB) die Generalunternehmung Karl Steiner AG.

Die Karl Steiner AG erarbeitete zunächst in enger Zusammenarbeit mit den SBB als Grundeigentümerin und der Stadt grundsätzliche Entwicklungsmöglichkeiten. Gestützt darauf wurde in einem mehrstufigen Verfahren die Projektierung laufend verfeinert. In einer ersten Phase reichten vier Projektierungsteams Überbauungs- und Erschliessungsvorschläge ein. Das aus diesen Vorschlägen ausgewählte Projekt wurde anschliessend vom Siegerteam gemeinsam mit den Fachstellen der Stadt (Stadtplanung, Tiefbauamt, Denkmalpflege) sowie unter Einbezug des Heimatschutzes und der SBB weiterentwickelt. Um schwierige städtebauliche und architektonische Einzelfragen vertieft zu behandeln, erfolgte gleichzeitig die Durchführung von zusätzlichen speziellen Workshops und Studienaufträgen, unter anderem auch zur Frage von Hochhäusern an diesem Ort.

Während den langwierigen Planungsarbeiten ergaben sich in zwei grundlegenden Punkten Änderungen in den Rahmenbedingungen:

- Die Gebäude auf dem Areal, also der langgezogene Gebäudekomplex zwischen der Güterbahnhofstrasse und den SBB-Geleisen, sind in den Inventaren der städtischen



Kulturobjekte nicht enthalten und wurden dementsprechend in den ersten Projektarbeiten als nicht schützenswert behandelt. Erste Entwürfe gingen von einem Abbruch dieser Gebäude und damit von der Möglichkeit einer Neubebauung des gesamten Areals bis hin zu den SBB-Gleisen im Norden aus. Dies mit der Folge, dass die angestrebte Ausnützung auch über das ganze Gebiet verteilt werden kann. Im weiteren Ablauf des Planungsprozesses wurde die Frage der Schutzwürdigkeit des ganzen bzw. eines Teils des Gebäudekomplexes unter Beizug verschiedener Experten nochmals geprüft. Es zeigte sich schliesslich, dass die Erhaltung und Integration eines Teils des Gebäudekomplexes denkmalpflegerisch richtig und auch aus der Sicht der Gesamtüberbauung vertretbar schien. Deshalb und auf Empfehlung des kantonalen und des städtischen Denkmalpflegers wurde entschieden, die mittleren Gebäudeteile zu erhalten, allerdings ohne das als weniger wertvoll erachtete östliche Zollhaus. Dies führte dazu, dass sich die möglichen Neubauten auf den südlichen, unüberbauten Arealteil mit den ehemaligen Gleisanlagen und auf die östlichen bzw. westlichen Eingangsbereiche konzentrieren mussten. Damit ergab sich - ohne Erhöhung der Ausnützung über das gesamte Areal - eine Ausnutzungsverdichtung in den erwähnten, für die Neubauten noch zur Verfügung stehenden Arealteilen.

- Die zweite und einschneidende Änderung der Rahmenbedingungen bei der Planungsarbeit und im Vorbereitungsprozess für die Sondernutzungsplanung betrifft die Verkehrsproblematik. Die Aufnahmefähigkeit des umliegenden Strassennetzes, insbesondere der Bereich Geltenwilenstrasse mit dem Anschluss zur Autobahn, ist trotz den getätigten bisherigen Strassenausbauten beschränkt. Deshalb hatten eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, optimale Möglichkeiten für den Langsamverkehr und insbesondere eine verkehrsgünstige Nutzungsaufteilung in der Neuüberbauung eine hohe Priorität. Ursprünglich war in einem ersten Projekt ein zu hoher Anteil an verkehrsintensiven Dienstleistungsnutzungen und dementsprechend ein kleinerer Teil verkehrsextensiverer Büro- und Wohnnutzungen vorgesehen. In intensiven Verhandlungen zwischen Bauherrschaft, Grundeigentümerin und Stadt wurde eine massive Reduktion der Publikumsnutzungen zu Gunsten der verkehrsextensiven Nutzungen erreicht. Es werden mehr Wohnungen und Büros und weniger Verkaufsgeschäfte erstellt. Der Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften - sowie der ergänzende und erläuternde Verkehrsbericht als Teil des Umweltberichtes - enthalten nun genaue Festlegungen bzw. Szenarios für die Nutzungsanteile, die Parkplatzzahlen und die Fahrtenmengen. Diese Festlegungen entsprechen dem Ergebnis eines sehr sorgfältigen Optimierungsprozesses im Vorfeld des Planerlasses.

3 Zonenplanänderung

Das Planungsareal wurde im Laufe der letzten Revision des Zonenplanes in die Wohn-Gewerbezone, Bauklasse 4, eingezont. Damit wollten die politischen Behörden ein Zeichen setzen und die Voraussetzungen für eine innere Verdichtung und innerstädtische Entwicklung schaffen, bevor konkrete Überbauungsideen bekannt waren. Aufgrund der Ausarbeitung des städtebaulichen Überbauungskonzeptes als Grundlage für den Sondernutzungsplan



einerseits und als Folge der Erhaltung eines Teils des bestehenden Gebäudekomplexes andererseits entsteht nun eine Nutzungsverdichtung in den für eine Neubebauung tatsächlich zur Verfügung stehenden Arealteilen. Die geplanten Baukörper sind sechs-, acht- und zwölfgeschossig. Sie stellen somit höhere Häuser (ab sechs Geschossen) bzw. Hochhäuser (ab acht Geschossen) im Sinne des Baugesetzes dar. Dafür sind Sondernutzungsvorschriften und bestimmte Anforderungen bezüglich Gestaltung und Abstand zu den Nachbargebäuden zwingend.

Der nun dem Stadtparlament unterbreitete Überbauungsplan entspricht diesen Vorgaben. Gleichzeitig ist das Plangebiet in die gemäss der (alten wie neuen) Bauordnung der Stadt St.Gallen höchstmögliche Bauklasse (WG 5) aufzuzonen. Dabei ist aber klar festzuhalten, dass dies im Vergleich zur Regelbauweise nicht eine Erhöhung, sondern eine Konzentration der gesamten Ausnützung ergibt. Die Ausnützungsziffer über das ganze Gebiet beträgt 1,55. Dieses Ausnützung könnte auch in der rechtsgültigen Bauklasse 4 der Wohn-Gewerbe-Zone erreicht werden, wenn alle bestehenden Bauten abgebrochen und das ganze Gebiet neu bebaut werden könnte. Eine Ausnützung von 1.55 in der WG 4 oder in der WG 5 in dieser Zentrums Lage ist keineswegs überdurchschnittlich, sondern kann durchaus als massvoll qualifiziert werden.

Im Weiteren ist entlang den SBB/SOB-Gleisanlagen die Abgrenzung der Wohn-Gewerbezone zum Übrigen Gemeindegebiet in Abstimmung auf das vorliegende Projekt anzupassen. Dies ergibt eine gesamthafte Änderung von 1'750 m² ab dem übrigen Gemeindegebiet zu Gunsten der Wohn-Gewerbezone.

4 Projekt

Das städtebauliche Konzept wurde nach dem erwähnten, mehrstufigen Auswahlverfahren durch Schock+Guyan Architekten, Zürich, in enger Zusammenarbeit mit den Fachstellen der Stadt St.Gallen erarbeitet. Der Überbauungsplan (wie auch die Beilagepläne und der Bericht über die Umweltverträglichkeit) basieren auf diesem architektonischen Konzept. Parallel zur Vorprüfung des Überbauungsplanes liess die Karl Steiner AG im Rahmen eines Studienauftrages das architektonische und gestalterische Potenzial des Überbauungsplanes überprüfen. Aufgrund der Ergebnisse dieses Studienauftrages wurde in der Folge die Arbeitsgemeinschaft Dietrich Untertrifaller Stäheli, Bregenz / St.Gallen, mit der weiteren Projektierung als Grundlage für die Detailbereinigung des Überbauungsplanes beauftragt.

Lage und Topographie

Das Areal des Güterbahnhofs im Westen des Stadtzentrums liegt an einer topographisch interessanten Stelle. Hier befindet sich die Wasserscheide von Sitter und Steinach. Südlich



der Bahnlinie steigt das Gelände mit dem ehemaligen Güterbahnhof gegen Osten an, nördlich davon fällt das St.Leonhard-Quartier gegen Westen ab.

Das Areal selbst liegt zwischen den Gleisen der SBB/SOB und der Appenzeller Bahnen. Es begleitet für eine gewisse Zeit den Blick des Zugreisenden. Ankunft und Abfahrt führen gleichermassen am Gelände vorbei. Hier wird man sich des Wechsels zwischen dichter Stadt zur besiedelten, abgestuften Landschaft das erste Mal bewusst.

Baukörper und Aussenraum

Die verschiedenen Gebäude werden sowohl in ihrer Grundfläche wie auch in ihrer Höhenabwicklung mit dem Ziel entwickelt, die volumetrisch-architektonische Situation an diesem städtebaulich heterogenen Ort einerseits zu klären, aber auch in ein spannungsvolles Verhältnis sowohl zueinander als auch zur Umgebung zu setzen. Damit vermittelt der architektonische Entwurf eine eigene Selbstverständlichkeit, die auf den spezifischen Ort bezogen ist.

Die Gebäude A und E erhalten eine orthogonale einfache Grundform, die der nördlichen Gebäudezeile mit den bestehenden Gebäuden B, C und D und ihrer Parallelität zu den Geleiseanlagen gerecht wird. Im Inneren des Gebäudes A entsteht ein gedeckter Erschliessungshof, der ein differenziertes Raumerlebnis ermöglicht. Sehr komplex dagegen ist die Höhenentwicklung vom ein- bis zweigeschossigen Bestand über das 8-geschossige Gebäude A bis zum 12-geschossigen Gebäude E. Der südliche Teil des Areals mit den Gebäuden F und G verhält sich mit seiner freigezogenen Abwicklung vom Grundriss und der durchgehenden 6-geschossigen Traufkante geradezu konträr zur Gebäudezeile entlang den Geleisen.

Die verschiedenen Wohnungsgrundrisse in den unterschiedlichen Gebäudeformen sind detailliert erarbeitet und in der Folge auf den Darstellungsmassstab reduziert worden; der gewünschte Wohnungsmix ist weitgehend erreicht. Wirtschaftlichkeit und Wohnqualität der Grundrisse sind eng miteinander verknüpft; so sind gerade die kleineren Wohnungen in den relativ schmalen Baukörpern zum grossen Teil durchgesteckt, d.h. die Wohnungen haben eine zweiseitige Orientierung und erhalten darüber hinaus durch die eingezogenen Loggien noch eine zusätzliche Qualität.

Die bestehenden Bauten B, C und D sind vielfältig nutzbar, für Büros, Dienstleistung, Gastronomie, Verkauf usw.; das Wohnen soll hingegen schwergewichtig in den Neubauten untergebracht werden. Im Erdgeschoss der Gebäude A, F und G werden ebenfalls unterschiedlich nutzbare Gewerbeflächen angeboten, im Untergeschoss des Gebäudes A eine Filiale eines Grossverteilers zur Quartiersversorgung.



Parkierung

Es sind maximal 520 Parkplätze im gesamten Gebiet zulässig. Die Parkierung erfolgt in einer zweigeschossigen, unterirdischen Parkgarage, welche sowohl von Osten als auch von Westen erschlossen wird. Die Führung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt möglichst direkt am östlichen und westlichen Ende der Überbauung in die Untergeschosse, so dass im «Kern» der Überbauung ein verkehrsberuhigter Strassenraum entstehen kann.

Umgebung

Der Raum entlang der Güterbahnhofstrasse liest sich als städtisch geprägter Ort und wird durch einen Ortbetonbelag betont. Der Belag erstreckt sich von Fassade zu Fassade und gliedert sich in eine netzartige Fugenstruktur, die auf die Gebäude und den Durchfahrtsbereich der Busse reagiert. In der Mitte des lang gestreckten Platzraumes befindet sich ein Baumfeld, dessen Geometrie sich aus dem Fugenbild ableitet. Die Überdeckung der Tiefgarage beträgt über 100 cm, so dass der Wuchs der Bäume gewährleistet ist.

Die Beleuchtung erfolgt über abgehängte Leuchten, so dass der Raum nicht durch Kandelaber verstellt werden muss. An den beiden Köpfen des Gebietes markieren Baumkörper die Eingänge der Anlage. Die Bäume können unabhängig von den geplanten Passerellen erstellt werden.

Zu den Geleisen erstrecken sich ausgedehnte zusammenhängende Ruderalflächen, die den Übergang zum Siedlungsgebiet schaffen. Entlang des Gleises der Appenzeller Bahn entwickelt sich ein halböffentlicher Grünraum mit wohnungsnahen Nutzungen wie Kinderspiel und Sitzplätze.

Nutzung

Bei einer gesamthaften anrechenbaren Parzellenfläche von 25'250 m² beträgt die mögliche Geschossfläche 39'000 m², die Ausnützungsziffer beim Maximalausbau somit 1.55. Die einzelnen Szenarios für die Nutzungsaufteilungen zwischen Verkauf, Büro- und Dienstleistungen sowie Wohnen sind in den besonderen Vorschriften des Überbauungsplanes geregelt, wie im folgenden Abschnitt 5 dargelegt wird.

5 Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften

Zweck des Überbauungsplanes

Das Überbauungskonzept weicht in wesentlichen Teilen von den Bestimmungen der Regelbauweise gemäss der Bauordnung der Stadt St.Gallen ab (z.B. Gebäudeabstände, Gebäudehöhe und -länge). Insbesondere handelt es sich bei den Neubauten um höhere Häuser bzw.



Hochhäuser gemäss Art. 68 und 69 BauG, so dass in der Wohn-Gewerbe-Zone Sondernutzungsvorschriften zwingend sind. Im Weiteren gilt das Vorhaben gemäss Artikel 69bis Baugesetz des Kantons St.Gallen als Baute von überörtlicher Bedeutung, da die im Richtplan definierten massgebenden Schwellenwerte für die Nutzungen überschritten sind. Entsprechend den Übergangsregelungen im Zusammenhang mit der Anwendung des Kantonalen Richtplanes sind für das Bauvorhaben deshalb die Anforderungen von Art. 69bis BauG, insbesondere bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, zu erfüllen. Ferner werden mit Hilfe des Überbauungsplanes innerhalb des festgelegten Plangebietes die Anforderungen zur Erreichung einer besonderen städtebaulichen Qualität, die Festlegungen zu den Nutzungen und die Regelungen für die Verkehrserschliessung verbindlich festgelegt.

Allgemeine Bestimmungen

Im Überbauungsplan wird zwischen festgelegten und richtunggebenden Elementen unterschieden. Alle in der Legende des Überbauungsplanes als Festlegung bezeichneten Plan-elemente sowie die besonderen Vorschriften sind verbindlich. Sie legen den Spielraum, innerhalb welchem sich das Bauprojekt im Baubewilligungsverfahren bewegen darf, fest. Die Hinweise sowie die richtunggebenden Beilagepläne dienen auch dem besseren Verständnis des Überbauungsplanes.

Erschliessungsbestimmungen

Die Erschliessung des Plangebietes erfolgt über zwei separate Erschliessungsachsen - von Osten, ab der Geltenwilenstrasse, sowie von Westen, ab der Oberstrasse. Der motorisierte Individualverkehr wird über diese Strassen bis zum Plangebiet geführt. Sodann ist er mittels einer ost- und westseitigen Zufahrt direkt in eine Parkgarage zu leiten. Diese Massnahme bewirkt, dass das eigentliche Plangebiet vom motorisierten Individualverkehr weitgehend freigehalten und lediglich der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr durch das Areal geführt wird.

Die zulässige und entsprechend festgelegte Fahrtenmenge (Ausfahrten in der Abendspitzenstunde, Ein- und Ausfahrten / Jahr) wurde auf die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes abgestimmt. Massgebend sind vor allem die Einmündung der Güterbahnhofstrasse in die Geltenwilenstrasse und der Verkehrsknoten Geltenwilenstrasse / St.Leonhard-Strasse. Besonders zu beachten sind dabei die Verkehrsflüsse von und zur Autobahn und die Sicherstellung einer ausreichenden öV-Privilegierung. Für den Fall der Überschreitung der festgelegten Fahrtenzahlen werden entsprechende Massnahmen mit schrittweiser Verschärfung definiert, welche in einer ersten Phase durch den Grundeigentümer veranlasst werden. Erwirken die getroffenen Massnahmen keine Änderung, so ordnet



im darauf folgenden Jahr die Stadt Massnahmen an. Diese sind wiederum auf den „Grad der Überschreitung“ abgestimmt.

Die Parkierung ist in einer unterirdischen Parkgarage vorzusehen. Die Anzahl an Parkfeldern wird aufgrund der gegebenen Nutzungsszenarien mit maximal 520 festgelegt. Die gemäss VSS Norm (VSS 640 290) erforderliche Anzahl an Behindertenparkfeldern ist im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.

Es sind sämtliche Parkfelder zu bewirtschaften, welche nicht der Wohnnutzung zugeordnet sind. Dabei darf der in der Stadt St.Gallen gültige allgemeine Parkiergebührentarif für das Stadtzentrum nicht unterschritten werden.

Abstellflächen für Zweiräder sind an gut zugänglichen Stellen und entsprechend der Verteilung der jeweiligen Nutzflächen in den Baukörpern anzuordnen. Mindestens die Hälfte der geforderten Abstellflächen ist innerhalb der Baukörper anzuordnen.

Das Planungsgebiet ist, wie eingangs dargelegt, bereits jetzt gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Diese Erschliessungsqualität für den öV kann mit dem vorgesehenen Überbauungs- und Erschliessungskonzept noch wesentlich verbessert werden. Zu diesem Zweck sollen eine Buslinie neu über das Güterbahnhofareal geführt und zwei Bushaltestellen am westlichen und östlichen Eingangsbereich erstellt werden. Zudem besteht die Option, an der im Überbauungsplan vorgesehenen Stelle bei der neuen westlichen Passerelle eine Haltestelle der Appenzellerbahn einzurichten, was insbesondere im Zusammenhang mit einer Durchmesserlinie („Südschaukel“) Appenzell - St.Gallen – Trogen interessant wird. Aus überregionaler Sicht ist das Planungsareal bereits jetzt sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen – dies insbesondere aufgrund der fussläufigen Distanz zum Hauptbahnhof St.Gallen.

Das Gebiet soll auch für den Langsamverkehr besser an die Umgebung angebunden werden. Die bisherige, wichtige Velodurchfahrt Ost-West wird weiterhin bestehen. Mit der mit separater Vorlage beantragten westlichen Passerelle wird neu eine direkte Fusswegverbindung zwischen der Paradiesstrasse und der Oberstrasse / Schlosserstrasse mit gleichzeitiger Treppe und Lift zur Güterbahnhofstrasse erstellt. Ein zusätzlicher Fussübergang über die Gleise der Appenzeller Bahnen wird bei der Unterstrasse realisiert.

Überbauungsbestimmungen

Jene Bereiche, welche überbaut werden dürfen, werden mittels Baubereichen ausgedeutet. Diese stellen die maximale horizontale Ausdehnung der Baukörper dar. Die Höhenbeschränkung erfolgt je Baubereich mittels Festlegung der maximalen Gebäudehöhen in m.ü.M. Innerhalb dieser Höhenbeschränkung ist zur Wahrung der Nutzungsflexibilität



zwischen Wohn- und Büronutzung (unterschiedliche Geschosshöhen) die Anzahl Vollgeschosse frei. Zusätzliche Dach-/ Attikageschosse sind nicht zulässig. Die Überschreitung dieser maximalen Höhenangaben ist lediglich durch technisch notwendige Aufbauten gestattet.

Die Festlegung der Baulinien Lichtraumprofil Gleis/Erschliessungsstrasse und weiterer Gestaltungsbaulinien dienen der Sicherstellung der gestalterischen Anforderungen, welchen eine Überbauung dieser Grössenordnung an zentraler Lage gerecht werden muss.

An-, Vor- und Nebenbauten sind nicht gestattet. Balkone, Loggien oder Windergärten sind innerhalb der Gebäudevolumen anzuordnen.

Die bestehenden Bauten bleiben in jenen Teilen erhalten, welche als schützenswert gelten. Für die Restaurierung dieser Bauten gelten besondere Anforderungen, welche teilweise in den besonderen Vorschriften geregelt, teilweise im Rahmen einer Schutzvereinbarung festzulegen sind.

Nutzung

Innerhalb des baulich möglichen Volumens sind Nutzflächen für Verkauf, Büro- und Dienstleistungsbetriebe sowie für Wohnen zulässig. Die besonderen Vorschriften sehen keine Aufteilung der einzelnen Nutzflächen auf die verschiedenen Baukörper vor, allerdings werden die maximal zulässigen Flächen jener Nutzungen, welche ein hohes Verkehrsaufkommen generieren (Verkauf, Büro/Dienstleistung) gesamthaft begrenzt.

Die Überlegungen zur Nutzung basieren im Wesentlichen auf zwei Szenarien, welche als Maximalvarianten formuliert werden: „Maximale Wohnnutzung“ vs. „Maximale Büronutzung“. Beide Varianten basieren auf der Annahme, dass die Fläche für die Verkaufsnutzung grundsätzlich gleich bleibt (7'000 m²) und lediglich die Wohn- respektive Büronutzung maximiert wird. Eine Ausnahme stellt die intensive Verkaufsfläche dar, deren Anteil an der gesamten Verkaufsfläche in Kombination mit dem Szenario maximale Büronutzung um die Hälfte reduziert werden muss (maximal 25 % statt 50 % der gesamten Verkaufsfläche können als intensive Verkaufsfläche genutzt werden). Welches Szenario letztlich realisiert wird, ist derzeit ungewiss und wird sich erst aufgrund der Marktsituation zum Zeitpunkt der Realisierung festlegen lassen. Durch die Festlegung der maximal zulässigen Flächen (maximaler Verkauf inklusive Festlegung der maximal zulässigen intensiven Verkaufsfläche, maximale Büronutzung) ist jedoch das Funktionieren beider Maximalvarianten gewährleistet.

Gestaltungsbestimmungen

In der Umsetzung der Planungs idee in das konkrete Bauprojekt spielt die einheitliche und gute Gestaltung der Bauten eine wesentliche Rolle. Bauten und Anlagen sind so zu



gestalten, dass eine gute Gesamtwirkung hinsichtlich Massstäblichkeit, Formensprache, Materialwahl und Farbgebung erzielt wird. Dabei müssen vor allem die jeweiligen Fassadengestaltungen Rücksicht auf die bestehenden Bauten nehmen. Die Umsetzung und Sicherung der architektonischen Qualität muss im Baubewilligungsverfahren beurteilt und festgelegt werden. Dazu sind mit der Baueingabe Konzepte zur Materialwahl und Farbgebung mitzuliefern.

Werbetafeln und Reklamen dürfen erstellt werden, sind aber auf die architektonische Erscheinung der Bauten und Anlagen abzustimmen. Sie dürfen nicht oberhalb der Dachtraufe erstellt werden. Der Nachweis ist durch ein Reklamekonzept zu erbringen, welches im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorgelegt werden muss.

Die Umgebungsgestaltung gliedert sich im Wesentlichen in folgende Bereiche: Platz- und Strassenraum sowie Frei- und Ruderalflächen. Der Platz- und Strassenraum gliedert sich in verschiedene Teilbereiche – den Zirkulationsbereich des motorisierten Individualverkehrs sowie den verkehrsberuhigten, siedlungsorientierten Strassenraum. Aus gestalterischer Sicht soll der gesamte Platz- und Strassenraum zwischen den Fassaden der Baukörper als Einheit gelesen werden. Die Gestaltung soll je nach unterschiedlichen Nutzungsansprüchen differenziert erfolgen, wobei der Charakter eines innerstädtischen Freiraumes im Sinne von Plätzen, Gassen, Hinter- und Vorhöfen, Wegen, etc. erzielt werden soll. Diese Atmosphäre soll durch eine geeignete Beleuchtung unterstützt werden.

Die Freiflächen dienen als Erholungs-, Aufenthalts- und Spielfläche und verstehen sich als Puffer zwischen der angrenzenden Bahnlinie und den Baukörpern. Es sind keine Bauten zulässig, und zudem ist die dauernde Nutzung als Verkaufs- und Ausstellungsareal untersagt. Anlagen wie Pergolen und Spielplätze sind hingegen gestattet, sofern sie losgelöst vom Baukörper errichtet werden. Die Freiflächen sollen extensiv gestaltet und bewirtschaftet werden.

Sowohl die Freiflächen als auch die Ruderalflächen dienen gemeinsam mit der Dachbegrünung primär dem ökologischen Ausgleich. Zudem soll durch die Ausscheidung der Ruderalfläche der Fortbestand der bestehenden, einzigartigen Ruderalvegetation gesichert werden. In einem Pflegeplan sollen im Rahmen des Baugesuches Umsiedlung, Pflege, Unterhalt und Massnahmen für die Sicherung des Fortbestandes dargelegt werden.

Für die Kehrrichtentsorgung sind genügend Flächen für die Errichtung von Sammelplätzen für Kehrricht und Altpapier vorzusehen. Es ist das System der Unterflurbehälter anzuwenden. Die Standorte müssen so angeordnet werden, dass sie von den Sammelfahrzeugen leicht erreichbar sind. Der Nachweis ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen.



Etappierungsbestimmungen

Die einzelnen Baukörper können zeitlich etappiert werden. Jede Etappe muss allerdings funktional sowie gestalterisch in sich abgeschlossen sein. Im Falle einer etappierten Überbauung muss die Parkgarage nicht zwingend zu Beginn erstellt werden. Zwischenzeitlich kann die Parkierung solange oberirdisch erfolgen, als die Zu- und Wegfahrten noch nicht erstellt sind. Auch in Übergangsphasen sind Parkfelder für Behinderte sowie Zweiradabstellplätze sicherzustellen.

Energie

Für die gesamte Überbauung ist ein generelles Energiekonzept darzulegen. Erfolgt die Überbauung in Etappen, so muss je Etappe eine in sich funktionierende Energieversorgung gewährleistet werden können. Die Bauten sollen im Minergie-Standard erstellt werden – kann der Standard nicht erfüllt werden, so müssen die Gründe im Konzeptbericht dargelegt und erläutert werden.

6 Umweltverträglichkeitsbericht und -prüfung

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) sind Einkaufszentren mit mehr als 5'000 m² Verkaufsfläche bzw. Parkhäuser und Parkplätze für mehr als 300 Motorwagen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (UVPV Anhang Nr. 11.4 und Nr. 80.5). Das massgebliche Verfahren wird durch das kantonale Recht bezeichnet (Art. 5 Abs. 3 UVPV). Art. 3 des Grossratsbeschlusses über die Umweltverträglichkeitsprüfung legt das massgebliche Verfahren fest: Wird die öffentliche Auflage für eine Anlage in mehreren Verfahren durchgeführt, so ist das erste Verfahren massgeblich, welches eine umfassende Prüfung ermöglicht.

Da gesamthaft ca. 7'000 m² Verkaufsfläche und 520 Parkplätze erstellt werden sollen, untersteht das Bauvorhaben der Prüfungspflicht. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Überbauungsplanverfahren durchgeführt, da dies das erste durchzuführende Verfahren ist, welches eine umfassende Prüfung ermöglicht.

Die Bauherrschaft hat zusammen mit dem Überbauungsplan den Umweltverträglichkeitsbericht vom 7. Oktober 2005 vorgelegt. Die Direktion Bau und Planung reichte am 16. Januar 2006 den Bericht sowie die weiteren Grundlagen dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Durchführung des Prüfungsverfahrens gemäss Art. 17 ff. der Verordnung über die Umweltverträglichkeit ein. Am 21. Juli 2006 stellte das ARE der Direktion Bau und Planung die Beurteilung des Kantonalen Amtes für Umweltschutz (AFU) betreffend das Projekt und den Umweltverträglichkeitsbericht zu. Diese Beurteilung umfasste sämtliche im



UVB behandelten umweltrelevanten Aspekte wie Luftreinhaltung, Lärmschutz, Gewässerschutz, Energie, Abfälle, Altlastenverdachtsflächen / Bodenschutz, Störfallvorsorge / Katastrophenschutz und Naturschutz.

In Bezug auf die Luftreinhaltung wird festgestellt, dass im betroffenen Gebiet, insbesondere entlang der Autobahn und in deren Anschlussbereichen, immer noch deutliche Überschreitungen des massgeblichen Immissionsgrenzwertes von $30 \mu\text{g} / \text{m}^3 \text{NO}_2$ bestehen und daher Massnahmen zur Minderung der anlagebedingten Schadstoffemissionen, vor allem aus dem Verkehrsbereich, notwendig sind. Das Projekt liegt im Massnahmenplangebiet 'St.Gallen', für welches, neben den Vorschriften der bundesrechtlichen Luftreinhalteverordnung und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen, auch die Massnahmen Vn 22, Parkraumpolitik auf privatem Grund, gemäss dem kantonalen Massnahmenplan Luftreinhaltung gelten. Danach haben die Gemeinden darauf hinzuwirken, dass die Betreiber von Anlagen mit hohem Kundenverkehrspotential (z.B. Einkaufs-, Sport- und Freizeitzentren) eine Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze einführen. Art. 4 Abs. 5 der besonderen Vorschriften des Überbauungsplanes "Güterbahnhof" sieht eine Bewirtschaftung sämtlicher Besucher- und Kundenparkplätze vor, wobei der Tarif den Parkierungstarif für das Stadtzentrum nicht unterschreiten darf. Zudem wird in einem Fahrtenmodell die Maximalmenge an Fahrten des motorisierten Individualverkehrs mit 1'020'000 Fahrten pro Jahr definiert (Art. 5 besV); bei Überschreitung dieser Zahl sieht Art. 6 ein Regulativ vor, welches insbesondere mit der Erhöhung der Parkiergebühren operiert. Damit entspricht die Neuüberbauung im Bereich Luftreinhaltung den Vorschriften über den Schutz der Umwelt.

Weiter stellt das AFU fest, dass auch in den übrigen Umweltbereichen die umweltschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten sind. Es kam daher gesamthaft zum Ergebnis, dass der Umweltverträglichkeitsbericht vom 7. Oktober 2005 alle wesentlichen, umweltrelevanten Aspekte behandelt sowie sämtliche Angaben vollständig und richtig sind und dass bei der Realisierung der im Überbauungsplan und im Umweltverträglichkeitsbericht vorgesehenen Massnahmen das vorliegende Projekt den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht.

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildet sowohl der Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften als auch der Umweltverträglichkeitsbericht inklusive Verkehrsgutachten. Die Stadt hat daher im Rahmen der Gesamtinteressenabwägung auch die Umweltverträglichkeit zu prüfen und zu entscheiden. Aus diesem Grund gilt die Beschlussfassung über den Überbauungsplan als Gesamtentscheid im Sinne von Art. 4 lit. f des Gesetzes über die Verfahrenskoordination in Bausachen vom 18. Juni 1998 (sGS 731.2).



7 Art. 69bis BauG und kantonale Richtplanung

Laut Artikel 69bis BauG Kanton St. Gallen müssen Bauten und Anlagen, die sich wegen ihrer Grösse oder Bedeutung auf die Siedlungs-, Verkehrs- oder Versorgungsstruktur umliegender Gemeinden erheblich auswirken, bestimmte Anforderungen erfüllen. So dürfen sie nicht den übergeordneten Planungen widersprechen (z.B. Richtplan), die Siedlungsstruktur der Gemeinde nachteilig beeinflussen, die Versorgung in Siedlungsgebieten mit Gütern des täglichen Bedarfs erheblich gefährden sowie kein Verkehrsaufkommen zur Folge haben, dem die öffentlichen Strassen nicht genügen. Zudem sind sie nur aufgrund von Sondernutzungsplänen zulässig, welche insbesondere die Erschliessung sowie die Grösse und Gestaltung von Bauten und Anlagen regeln.

Im kantonalen Richtplan St.Gallen sind jene Schwellenwerte definiert, ab welchen Artikel 69bis BauG zum Tragen kommt. Der kantonale Richtplan sieht weiter vor, dass potentielle Standorte ausgeschieden werden, an welchen Bauten und Anlagen von dieser Grössenordnung zulässig sind. Dabei wird zwischen K-Standorten (werden kantonal geregelt) und G-Standorten (werden von den Gemeinden geregelt) unterschieden. Im Entwurf des G-Standort-Konzeptes der Regionalplanungsgruppe St.Gallen ist vorgesehen, dieses Areal als G-Standort zu erklären. Eine Beschlussfassung dazu sowohl von Seiten der Regionalplanung wie auch der städtischen Behörden steht noch aus, die Frage eines G-Standortes ist noch offen. In der Übergangsfrist – allfällige G-Standorte müssen bis Ende 2009 festgelegt sein – werden zonenkonforme Projekte direkt gemäss Art.69bis BauG beurteilt.

Mit den geplanten 7'000m² Verkaufsfläche wird der im kantonalen Richtplan festgelegte Schwellenwert überschritten, das heisst es gelangt Art.69bis BauG zur Anwendung. Der vorliegende Überbauungsplan samt Verkehrsgutachten und Umweltverträglichkeitsbericht bildet somit auch aufgrund von Art. 69bis BauG die Voraussetzung für eine Baubewilligung.

8 Verfahren

Die Zonenplanänderung, der Überbauungsplan sowie das Erschliessungsprojekt wurden im November 2005 öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist wurden verschiedene Einsprachen eingereicht, nämlich von benachbarten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, vom VCS, vom Heimatschutz St.Gallen-Appenzell I.Rh. und von den Appenzeller Bahnen. Über die Einsprachen kann wie folgt zusammenfassend orientiert werden:

- Der VCS erklärt in seiner Einsprache ausdrücklich, dass er die Nutzung dieser innerstädtischen Landreserve und die Überbauung des Gebietes Güterbahnhof begrüsse. Die Einsprache sei denn auch nicht grundsätzlicher Art, sondern befasse sich mit den Umweltauswirkungen und der Erschliessung und bezwecke, daran Optimierungen



vorzunehmen. Konkret beantragt der VCS u.a. insbesondere die klarere Abtrennung der zu bewirtschaftenden Parkplätze von den übrigen Parkfeldern, die Reduktion der Parkplatzzahl um rund 100 und der maximal zulässigen Fahrtenzahlen um 20 % und die rechtliche und finanzielle Sicherstellung der beiden Fussgängerpasserellen als Voraussetzung für das Projekt. Die geforderten Abstriche bei den Parkplatzzahlen und den Fahrtenmengen sollen bei gleich bleibenden Nutzungsflächen über eine entsprechende Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs im Modalsplit ermöglicht werden. Die Einspracheverhandlungen zwischen der Stadt, der Bauherrschaft und dem VCS erbrachten einige Klärungen und eine Präzisierung bezüglich der Anwendung des Parkierungstarifs. Hingegen war die Bauherrschaft in den zentralen Einsprachepunkten - Reduktion der Parkplatzzahlen und der Fahrtenmengen und Verknüpfung der Fussgängerpasserellen mit dem Projekt - nicht zu Projektänderungen im beantragten Sinne bereit. In der Einsprachebeurteilung stellte der Stadtrat fest, dass die rechtlichen, insbesondere auch die umweltrechtlichen Vorgaben durch das Projekt erfüllt sind. Die Optimierung zwischen Parkplatzzahlen, Fahrtenmengen, Nutzungsflächen und Modalsplit ist bereits im Rahme der Vorbereitung des Projektes und bei intensiven Verhandlungen zwischen Stadt und Bauherrschaft erfolgt. Dabei kam es zu erheblichen Abstrichen gegenüber den ursprünglichen Plänen. Eine weitere Reduktion der Verkehrsinfrastruktur ohne gleichzeitige Projektreduktion wäre nicht mehr zu vertreten. Das Bauvorhaben, wie es im Überbauungsplan definiert und im Bericht über die Umweltverträglichkeit geprüft wurde, entspricht den Anforderungen und stellt einen guten Ausgleich zwischen einer intensiven Nutzung an zentraler Lage einerseits und einer optimalen Berücksichtigung der verkehrlichen und weiteren Rahmenbedingungen andererseits dar. Die Einsprache musste deshalb im Wesentlichen abgewiesen werden.

- Der Heimatschutz St.Gallen / Appenzell I.Rh. verlangt in seiner Einsprache die vollständige Erhaltung des bestehenden Gebäudekomplexes, die Rückstellung des Projektes bis zum Vorliegen eines Hochhauskonzeptes für die Stadt St.Gallen und eine Reduktion der Volumen und der Ausnützung. Nach einer Einspracheverhandlung beurteilte der Heimatschutz die Situation nochmals, hielt aber schliesslich an den Einsprachebegehren fest. Der Stadtrat lehnte die Einsprache ab und verwies auf das bereits weitgehende Entgegenkommen durch die Erhaltung eines wesentlichen Teils der bestehenden Gebäude.
- Die Einsprache der Appenzeller Bahnen betrifft die Sicherung der beiden Bahnübergänge für die Fussgängerbeziehungen zum Gebiet Unterstrasse und Oberstrasse; hier konnte in den Verhandlungen eine Einigungslösung erzielt werden. Die Einsprache wurde zurückgezogen.
- Eine Einsprache von Nachbarseite wurde von den Stockwerkeigentümerinnen und Stockwerkeigenthümern der Liegenschaft Unterstrasse 58 eingereicht. Auf diesem Gewerbegebäude wurden - ebenfalls aufgrund eines Sondernutzungsplanes - soeben Wohnungen im Stockwerkeigentum erstellt. Diese Eigentümerinnen und Eigentümer wenden sich gegen die Volumen, insbesondere die Höhe der benachbarten Baubereiche F und G, gegen die Abstandssituation und allgemein die Ausnützung des Plangebietes. Geltend gemacht wird sodann, dass die Voraussetzungen für eine Abweichung von der viergeschossigen Bauweise gemäss rechtsgültigem Zonenplan in zeitlicher und sachlicher Hinsicht nicht gegeben seien. Schliesslich wird auch die ausreichende Erschliessung bean-



standet. Die Einspracheverhandlungen führten zu keiner Einigung, die Bauherrschaft war nicht zu den im Rahmen der Verhandlungen konkretisierten Forderungen - Reduktion der Baubereiche F und G um zwei Geschosse - bereit. Der Stadtrat lehnte die Einsprache ab. Die grundsätzlichen Aspekte sind in dieser Vorlage bereits dargelegt, die Prüfung der konkret geltend gemachten nachbarrelevanten Auswirkungen zeigte, dass die Anforderungen der Baugesetzgebung eingehalten sind.

- Eine Sammeleinsprache wurde sodann von zahlreichen Nachbarn in den Gebieten Schlosserstrasse, Oberstrasse und Zimmerstrasse eingereicht. Auch diese Einsprache wendet sich gegen die Zonenplanänderung von vier auf fünf Geschosse und insbesondere gegen das vorgesehene 12-geschossige Hochhaus am Westende der Neuüberbauung. Beanstandet wird auch die Volumetrie und die Gestaltung der Baukörper. Der Stadtrat lehnte auch diese Einsprache ab. Insbesondere war festzustellen, dass auch bezüglich dieses Hochhauses die gesetzlichen Vorschriften, so zum Schattenwurf, und auch die weiteren nachbarschützenden Anforderungen eingehalten sind.
- Drei Einsprachen wurden von einzelnen Grundeigentümerinnen und -eigentümern eingereicht, davon zwei von der nördlichen Seite der Bahnlinie an der Paradiesstrasse. Auch diese Einsprachen mussten abgelehnt werden, da keine schützenswerten nachbarlichen Interessen mit dem Projekt verletzt werden.

9 Erschliessungsprojekte

9.1 Verkehr

9.1.1 Strassenprojekt

Die Erschliessung des Gebietes „Güterbahnhof“ erfolgt von zwei Seiten her über die bestehende Güterbahnhofstrasse, die im Osten an die Geltenwilenstrasse und im Westen an die Oberstrasse angebunden ist. Gemäss Überbauungsplan ist beidseitig am Eingang ins Plangebiet für den motorisierten Individualverkehr eine Tiefgarageneinfahrt angeordnet. Die Durchfahrt durch das Güterbahnhofareal soll neben dem Fahrradverkehr dem öffentlichen Verkehr sowie Notfall-Fahrzeugen vorbehalten bleiben. Wegen dieser unterschiedlichen Ansprüche ergibt sich für die Güterbahnhofstrasse auch abschnittsweise eine differenzierte Ausgestaltung.

Auf der Ostseite, zwischen der Geltenwilenstrasse und der Einfahrt in die Tiefgarage, wird die Strasse ihrem verkehrsorientierten Charakter entsprechend in bituminöser Bauweise erstellt. Beidseitig einer 10 m breiten Fahrbahn, die eine Gliederung in drei Fahrspuren zulässt, sind Trottoirs von 2 m (Südseite, neu) und 2.8 m (Nordseite, wie bestehend) angeordnet. Die heutige Überführung über die Appenzeller Bahnen wird durch eine neue Betonkonstruktion ersetzt, wobei die Fundamentmauern weiterverwendet werden können. Die Appenzeller Bahnen prüfen noch eine Verbreiterung des Lichtraumprofils um 80 cm, was zu



ihren Lasten ginge und mit dem Abbruch und der Neuerstellung der westseitigen Fundamentmauer verbunden wäre.

Im eigentlichen Überbauungsareal ist die Güterbahnhofstrasse integrierter Bestandteil eines länglichen, einheitlich gestalteten Platzes, der für den gesamten Bereich zwischen den nordseitigen linearen und den südseitigen, in ihrer Fassadenlinie mäandrierenden Bauten mit Betonplatten materialisiert werden soll. Dadurch entsteht eine grosszügige Platzwirkung, wobei der „Strassenverlauf“ bzw. die Busspuren wie auch die Bushaltestellen teils durch Entwässerungsrinnen definiert, teils subtil nur durch die Fugenanordnung der Betonplatten angedeutet werden. Im Rahmen der vorgesehenen Aussenraumgestaltung werden durchgehend ein Strassenkorridor von 10.5 m Breite (Fahrbahn 6.5 m und zwei Gehwege von je 2 m Breite) ausgespart und frei von Gestaltungselementen bleiben. Weil diese Platzfläche zur Hauptsache über der horizontalen Tiefgarage liegt und die Überdeckungshöhe aus statischen Gründen mit ca. 1.4 m möglichst gering gehalten werden soll, weist die Oberfläche nur jene minimalen wechselseitigen Gefällsverhältnisse auf, die zur Entwässerbarkeit notwendig sind. Im Zuge der Projektoptimierung gelang es zudem, den Nordrand der Tiefgarage so festzulegen, dass bis zu den nordseitigen Bauten ein etwa 4 m breiter, nicht unterbauter „Korridor“ für die Entwässerungs-Längsleitungen sowie weitere Werkleitungen frei bleibt. Zwischen den neuen und bestehenden Wohn- und Gewerbebauten entsteht durch die einheitliche, auf die Gesamtüberbauung abgestimmte Aussengestaltung ein neuer attraktiver öffentlicher Stadtraum, der in der westlichen Innenstadt einen stadtbaulichen Akzent setzen wird.

Zwischen der neuen Überbauung und der Vonwil-Brücke ist die Güterbahnhofstrasse insofern anzupassen, als auf der Südseite neu ein 2 m breites Trottoir geführt werden soll, weil in diesem Abschnitt inskünftig mit einem deutlich grösseren Fussgängerverkehr gerechnet wird. Da zwischen den beidseitig bestehenden Gleisanlagen der verfügbare Strassenraum aber limitiert ist, geht dieses Trottoir zu Lasten der heutigen Fahrbahnbreite, die im Minimum noch 6.2 m aufweisen wird. Diese Reduktion und der Verzicht auf Radstreifen sind unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsbelastung vertretbar.

9.1.2 Fusswegverbindungen

Als Bestandteil der Erschliessung Güterbahnhof gelten auch zwei nach Süden zur Oberstrasse hin orientierte Fusswegverbindungen. Sie führen als Gemeindewege 1. Klasse jeweils über die Gleise der Appenzeller Bahnen und steigen als 2 m breite Abtreppungen zu den beiden Enden des Schlosserweges hoch. Die westliche der beiden Treppen ist auch als direkte Verbindung zu einer für später geplanten neuen AB-Haltestelle gedacht.



Gemäss Auflageprojekt sollten die beiden Gleisübergänge nur durch ein einfaches Andreas-kreuz, wie es auch heute beim bestehenden privaten Fussweg der Fall ist, signalisiert werden. Dagegen haben die Appenzeller Bahnen Einsprache erhoben und wegen der inskünftig zu erwartenden höheren Fussgängerfrequenzen niveaufreie Übergänge oder Barrierenanlagen gefordert. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen einigte man sich bei beiden Übergängen auf die gemäss den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen erforderliche Minimal-massnahme, nämlich je eine Blinklichtanlage mit akustischem Warnton. Sollte die Bahnhofstestelle bei der westlichen Fusswegverbindungen dereinst realisiert werden, wäre dort zudem beidseitig der Gleise eine Bahnschranke zu installieren.

In den bisherigen Studien für die Überbauung war vorgesehen, die westliche Fusswegverbindung auf der Nordseite mit einer Fussgänger-Passerelle über das mehrgleisige SBB-Bahntrasse zur Paradies- und Zylistrasse fortzusetzen. Diese zusätzliche attraktive Fussgängerverbindung ist für die Überbauung Güterbahnhofareal keine notwendige Erschliessungsachse im Sinne der baurechtlichen Erschliessungspflicht, sondern würde eine attraktive, noch bessere Erreichbarkeit für das neue Baugebiet gewährleisten. Das Projekt wird als eigenständiges, aber technisch und terminlich koordiniertes Projekt behandelt. Die Planungsarbeiten an der Passerelle und die in den Einsprachen zum Ausdruck gekommenen Forderungen haben gezeigt, dass die Passerelle auch in erheblichem öffentlichen Interesse wäre und als Fuss- und Radwegverbindung Paradiesquartier – Oberstrasse eine ideale Ergänzung des städtischen Fuss- und Radwegnetzes darstellen würde. Im Zuge des erwähnten parallelen Passerellenprojektes ist deshalb neu vorgesehen, die Fuss- und Radwegbrücke durchgehend zu konzipieren mit Lift- und Brückenabgang auf die Güterbahnhofstrasse und auf den bisher geplanten à Niveau-Übergang über das Trasse der AB zu verzichten. Gleichzeitig würde die Passerelle auch einen Teil der für eine künftige AB-Haltestelle notwendigen Infrastrukturanlage bilden.

Schliesslich wurde auch noch die Machbarkeit einer zweiten im Osten des Areals gelegenen Verbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger und Radfahrende über das SBB-Bahntrasse hinweg untersucht und als realisierbar bestätigt. Diese Passerelle, die südseitig möglichst nahe beim Trasse der Appenzeller Bahnen ansetzt und im Bereich der St.Leonhardskirche auf die Burgstrasse trifft, hat jedoch noch einen völlig optionalen Status.

9.1.3 Kosten

Die Kosten für die strassenmässige Erschliessung und die beiden Fusswegverbindungen zur Oberstrasse betragen gemäss detailliertem Kostenvoranschlag CHF 4'570'000, jene für die



privat zu finanzierenden, in der nachstehenden Kostengliederung aber ebenfalls enthaltenen Platzflächen CHF 2'160'000.

	CHF
1. Regiearbeiten	215'200
2. Baustelleninstallation	96'800
3. Abbrüche	234'800
4. Erdarbeiten	391'300
5. Übergangs- und Foundationsschichten	471'500
6. Abschlüsse und Pflästerungen	34'800
7. Belagsarbeiten	1'786'400
8. Entwässerungen	1'128'100
9. Ortbetonbauten	85'200
10. Fussweg mit Treppe Ost	95'000
11. Bahnsicherungsanlage Ost	360'000
12. Fussweg mit Treppe West	67'000
13. Bahnsicherungsanlage West	360'000
14. Brücke über die Eisenbahn (AB)	450'000
15. Kanal- und Gewässerschutzbeitrag	10'000
16. Vermessung und Vermarkung	21'500
17. Unvorhergesehenes und Diverses	473'700
18. Projekt und Bauleitung / Baunebenkosten	<u>448'700</u>
Gesamtbaukosten	6'730'000
./. Aufwendungen für private Platzflächen	<u>-2'160'000</u>
Total verkehrliche Erschliessung	<u>4'570'000</u>

Entsprechend der Nutzung und Erschliessungsfunktion werden die Baukosten für die Güterbahnhofstrasse in drei Teilabschnitte aufgeteilt. Die Kosten für die beiden Fusswege werden einzeln ausgewiesen. Aufgeteilt in die einzelnen Teilabschnitte setzen sie sich demnach wie folgt zusammen:

	CHF
Teilabschnitt Ost, inkl. Brücke über Appenzeller Bahnen (Geltenwilenstrasse bis Ein- / Ausfahrt Tiefgarage Ost)	680'000
Teilabschnitt Mitte (Platzbereich Überbauung)	2'460'000



Teilabschnitt West (Ein- / Ausfahrt Tiefgarage West bis Vonwil-Brücke)	510'000
Fusswegverbindung zur Oberstrasse, inkl. Bahnsicherungsanlage und Anteil auf Platzfläche (Schlosserweg Ost)	493'000
Fusswegverbindung zur Oberstrasse, inkl. Bahnsicherungsanlage (Schlosserweg West)	427'000
	<hr/>
Gesamtkosten verkehrliche Erschliessung	4'570'000
	=====

9.1.4 Klassierung und Kostenaufteilung

Die als Gemeindestrasse 2. Klasse eingeteilte Güterbahnhofstrasse verbindet die Geltenwilenstrasse mit der Oberstrasse. Sie dient ausschliesslich der Erschliessung des heutigen SBB-Areals. Mit der Neuüberbauung wird ihre Funktion als Erschliessungsstrasse nicht verändert und die bestehende Klassierung daher beibehalten. Die beiden Fusswegverbindungen zur Oberstrasse werden entsprechend ihrer Bedeutung und dem öffentlichen Interesse als Gemeindewege 1. Klasse eingeteilt.

Gemäss Art. 72 und Art. 9 des kantonalen Strassengesetzes können von den Grundeigentümern Beiträge an den Bau von Gemeindestrassen und Gemeindewegen 1. und 2. Klasse erhoben werden, bei Gemeindestrassen und Gemeindewegen 2. Klasse bis zu 100 %.

Aufgrund der Nutzung und des öffentlichen Interesses sind die städtischen Beiträge an die Erstellungskosten der einzelnen Teilabschnitte unterschiedlich anzusetzen. Der „Teilabschnitt Ost“ der Güterbahnhofstrasse von der Geltenwilenstrasse bis zur Einfahrt in die Tiefgarage dient als Basiserschliessung für das Überbauungsplangebiet wie auch für die östlich angrenzenden anderen Grundstücke. Dieses Teilstück bedingt baulich hohe Anforderungen mit der Erweiterung der Brücke über die Appenzeller-Bahnen sowie Anpassungen an den Knoten Geltenwilenstrasse. Es rechtfertigt sich, für diesen Teilabschnitt einen städtischen Beitrag von 50 % zu leisten. Beitragsmässig gleich zu werten ist der baulich wenig aufwändige „Teilabschnitt West“ von der Tiefgaragenein- / -ausfahrt bis zum Bereich der Vonwil-Brücke.

Im „Teilabschnitt Mitte“ (Platzbereich Überbauung), dem eigentlichen Kernstück der Neuüberbauung, bildet die Güterbahnhofstrasse einen als Strassenboden klassierten Längsstreifen von 10.50 m Breite (Gehweg 2.00 m, Fahrbahn 6.50 m, Gehweg 2.00 m), der integraler



Bestandteil des gestalteten Platzes ist. Dieser Abschnitt dient mit seiner vielfältigen Gestaltung hauptsächlich der internen Erschliessung. Wegen seiner Bedeutung als neuer öffentlicher Stadtraum und als Durchgangsrouten für den Langsamverkehr sowie den öffentlichen Verkehr rechtfertigt es sich, für diesen Abschnitt einen städtischen Beitrag von 30 % zu leisten.

Bei den Fusswegverbindungen stellt der westliche Weg einerseits die Gebietserschliessung zur Oberstrasse hin, andererseits aber auch die künftige Fusswegverbindung (Passerelle über die Bahngleise) zwischen der Oberstrasse und der Paradiesstrasse / Zylistrasse sicher. Aufgrund des öffentlichen Interesses an dieser wichtigen Fusswegverbindung ist ein städtischer Beitrag von 70 % gerechtfertigt. Der östliche Weg zur Oberstrasse hingegen dient vorwiegend der Neuüberbauung als Verbindung zum Quartier Oberstrasse und zum Schulhaus Tschudiwies. Der städtische Beitrag ist hier mit 30 % angemessen.

Die Investoren haben schriftlich erklärt, die Kosten für die strassenmässige Erschliessung im vorgesehenen Rahmen zu übernehmen. Auf die Durchführung des Kostenverlegungsverfahrens gemäss Art. 77 ff. des kantonalen Strassengesetzes vom 12. Juni 1988 wird daher verzichtet.

Somit ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

	Investoren	Stadt	Total
Strasse			
– Teilabschnitt Ost	340'000	340'000	680'000
– Teilabschnitt Mitte	1'722'000	738'000	2'460'000
– Teilabschnitt West	255'000	255'000	510'000
Fusswege			
– Weg Ost	345'000	148'000	493'000
– Weg West	<u>128'000</u>	<u>299'000</u>	<u>427'000</u>
Gesamtkosten	<u>2'790'000</u>	<u>1'780'000</u>	<u>4'570'000</u>



9.2 Werkleitungen

9.2.1 Wasserversorgung

Projektbeschreibung

Der südwestliche Teil der Stadt St.Gallen liegt grösstenteils in der Talzone (erste Druckzone) der Wasserversorgung und wird aus dem Reservoir Teufenerstrasse versorgt. Das heutige Areal „Güterbahnhof“ wird über eine bestehende Leitung DN 100 mm von der Geltenwilenstrasse her versorgt. Diese Leitung samt fünf bestehenden Unterflurhydranten stammt aus dem Jahr 1981. Sie genügt weder den heutigen Anforderungen an die Löschwasserkapazität, noch deckt sie die Versorgungssicherheit ab. Im Zuge der Überbauung sollen diese Anlageteile ersetzt und mit einem Neubauabschnitt redundant als Versorgungsring in die Netzstruktur der Wasserversorgung eingebunden werden.

Die geplante Wasserleitung hat Verteilfunktion für die neue Überbauung und verbindet die beiden Versorgungsgebiete Geltenwilen und Oberstrasse mit einem Ringschluss. Der gesamte Neubauabschnitt wird mit Polyethylenrohren DN 150 mm ausgeführt. Die Neubastrecke misst 730 m, beginnt im östlichen Teil der Überbauung (Querung der Appenzellerbahn) und führt über das neue Erschliessungsareal bis zur Oberstrasse. Die Arbeiten werden in konventioneller Bauweise ausgeführt. Zusätzlich wird die Appenzellerbahn mit einer neuen Leitung, die im Brückenprofil eingelegt wird, gequert. Dieser Abschnitt wird mit Polyethylenrohren der Dimension DN 200 mm ausgeführt und misst 35 m. Im westlichen Teil der Überbauung ist ein Ringschluss zum Schlosserweg vorgesehen. Dieser misst 30 m und wird mittels Spülbohrverfahren realisiert. Bei diesem Verfahren wird das Erdmaterial ausgespült und anschliessend ein Mantelschutzrohr eingezogen. Danach erfolgt der Einzug des Mediumrohres. Die Erdarbeiten beschränken sich bei diesem Verfahren auf die Start- und Zielgruben. In diesem steilen, unwegsamen und schwer zugänglichen Gelände ist es vorteilhaft, das Projekt mit möglichst wenig Erdbewegungen (Probleme mit Bauplatzinstallationen, Maschinenstandorten, Zwischendeponien, Bodenverdichtung, Geologie usw.) zu realisieren.

Für den Brandschutz des Überbauungsgebietes werden in Absprache mit der Feuerwehr fünf neue Überflurhydranten gestellt.

Die Erschliessung für die Überbauung erfolgt im nordöstlichen Trakt mit einer zentralen Zuleitung. Diese Zuleitung ist nicht Gegenstand dieser Vorlage und wird vollständig durch die Bauherrschaft finanziert.



9.2.2 Erdgasversorgung

Projektbeschreibung

Das heutige Areal „Güterbahnhof“ wird über eine bestehende Leitung DN 50 mm von der Geltenwilenstrasse her versorgt. Die Kapazität dieser Leitung kann den geforderten Wärmebedarf nicht abdecken. Dieser Anlageteil wird inkl. Querung der Appenzellerbahn mit einer neuen Leitung, die im Brückenprofil eingelegt wird, ersetzt. Dieser Abschnitt wird mit Polyethylenrohren der Dimension DN 200 mm ausgeführt und misst 35 m.

Die sgsw erstellen, erweitern oder verstärken ihre Erdgas-Leitungsnetze nur dort, wo die Wirtschaftlichkeit durch den in Aussicht stehenden Energieverbrauch oder durch Beitragsleistungen an die Kosten gewährleistet ist. Im vorliegenden Fall ist die Interessenlage seitens sgsw für eine Erschliessung mit Erdgas sehr hoch. Mit dem zu erwartenden Erdgasabsatz kann die Überbauung unter wirtschaftlichen Voraussetzungen erschlossen werden.

Der eigentliche Hausanschluss der Überbauung erfolgt im nordöstlichen Trakt mit einer zentralen Zuleitung. Diese ist nicht Gegenstand dieser Vorlage und wird vollständig durch die Bauherrschaft finanziert.

9.2.3 Elektrizitätsversorgung

Projektbeschreibung Transformatorenstation

Für die geplante Überbauung ist mit einer Anschlussleistung von 1'800 kW zu rechnen. Diese Leistung kann nicht mehr vom umliegenden Niederspannungsnetz zur Verfügung gestellt werden. Für die Versorgung der Überbauung ist deshalb eine neue Transformatorenstation mit drei Transformatoren zu 1'000 kVA im 1. Untergeschoss vorgesehen. Die elektromechanische Ausrüstung umfasst eine auf die Leistungsfähigkeit abgestimmte Mittel- und Niederspannungsschaltanlage. Bauart und Ausrüstung entsprechen dem bewährten Normtyp für Transformatorenstationen zur Versorgung von Gewerbe- und Dienstleistungsgebieten. Die Mittelspannungserschliessung erfolgt mit einer Ringeinspeisung ab der Transformatorenstation Geltenwilen und der Station Teufener Strasse.

Projektbeschreibung Mittelspannung

Diese bestehende Mittelspannungsleitung weist einen Leitungsquerschnitt von 95 mm² auf. Zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen sind die neuen Mittelspannungskabel auf einen Leitungsquerschnitt von 150 mm² ausgelegt. Somit werden für den Neubau ca. 670 m Mittelspannungskabel benötigt. Die notwendigen Tiefbauarbeiten werden in Koordination mit der geplanten Überbauung realisiert.



Projektbeschreibung Niederspannung

Die bestehenden Niederspannungskabel müssen in die neue Transformatorenstation Güterbahnhof eingeschlaucht werden. Die Erhöhung der Versorgungssicherheit erfordert eine Verflechtung des bestehenden Niederspannungsnetzes. Die dafür erforderlichen Tiefbauarbeiten Richtung Geltenwilen-, Ober- und Unterstrasse werden in Koordination mit der geplanten Überbauung erstellt. Für die Kabelarbeiten sind 1'100 m Niederspannungskabel mit einem Leitungsquerschnitt von 150 mm² notwendig.

Projektbeschreibung Signalkabel

Die Signalkabel verlaufen parallel zum Mittelspannungskabel. Somit werden für die Anbindung an das Signalnetz ca. 670 m Kabel benötigt.

Projektbeschreibung Öffentliche Beleuchtung

Die neue Erschliessung der Güterbahnhofstrasse ausserhalb der Überbauung (ohne Paserelle) wird in die Kategorie der Gemeindestrasse 2. Klasse inkl. Verbindungswege 1. Klasse eingeteilt. Sie ist demzufolge mit einer öffentlichen Beleuchtung zu versehen. Dafür sind entlang der Güterbahnhofstrasse 14 neue Lampenstellen mit einer Bestückung von je 70 Watt und sechs Lampenstellen mit einer Bestückung von je 50 Watt mit ganznächtiger Brenndauer notwendig, die über eine parallel zum Niederspannungskabel verlaufende Zuleitung anzuspiesen sind. Dazu sind rund 1'390 m neue Kabel sowie vierzehn Stehkandelaber mit einer Höhe von 6 m und sechs Stehkandelaber mit einer Lampenhöhe von 4.5 m notwendig. Die Erschliessung Güterbahnhofstrasse innerhalb der Überbauung Pier 9 benötigt acht Lampenstellen (Lampenhöhe 6 m) mit einer Bestückung von je 70 Watt und drei Flächenstrahler mit einer Bestückung von je 100 Watt mit ganznächtiger Brenndauer. Ausserdem wird eine Spezialleuchte mit einer Bestückung von 150 Watt mit reduzierter Brenndauer benötigt.

Allgemeines

Nachdem die zum Zeitpunkt der Kostenberechnung verfügbaren Planunterlagen keinen verbindlichen Charakter haben, beruht die Kalkulation sowohl beim Transformatoren- als auch beim Leitungsprojekt auf einer Grobkostenschätzung, basierend auf dem Projekt- und Wissensstand vom August 2006, mit einer Genauigkeit von +/- 20 %.



9.2.4 Kostenzusammenstellung

Wasserversorgung

Verteilleitung / Projekt Nr. 4'020'394

Rohrleitungsbau	90'100.--	
Tiefbauarbeiten	286'000.--	
Spülbohrung	20'000.--	
Projektierung + Bauleitung sgsw	9'000.--	
Verschiedenes	<u>900.--</u>	
Total Verteilleitung		406'000.--

Hydranten Projekt Nr. 4'020'394

Rohrleitungsbau	32'600.--	
Tiefbauarbeiten	30'000.--	
Verschiedenes	<u>400.--</u>	
Total Hydranten		63'000.--

Total Wasserversorgung **469'000.--**

Erdgasversorgung

Verteilleitung / Projekt-Nr. Projekt Nr. 4'030'284

Rohrleitungsbau	10'000.--	
Tiefbauarbeiten	30'000.--	
Projektierung + Bauleitung sgsw	800.--	
Verschiedenes	<u>200.--</u>	
Total Verteilleitung		41'000.--

Total Erdgasversorgung **41'000.--**

Elektrizitätsversorgung

Transformatorstation

baulicher Teil (Projekt-Nr. 3'000'549)	105'000.--	
elektromechanischer Teil (Projekt-Nr. 3'000'550)	244'000.--	
Honorar, Gebühren, Unvorhergesehenes (Projekt-Nr. 3'000'555)	50'000.--	399'000.--



Mittelspannungsnetz (Projekt Nr. 3'000'551)

Tiefbauarbeiten	106'000.--	
Materialaufwand	59'500.--	
Montageaufwand	9'500.--	
Verschiedenes	<u>17'500.--</u>	192'500.--

Niederspannungsnetz (Projekt Nr. 3'000'552)

Tiefbauarbeiten	177'500.--	
Materialaufwand	118'500.--	
Montageaufwand	10'000.--	
Verschiedenes	<u>30'500.--</u>	336'500.--

Signalnetz (Projekt Nr. 3'000'556)

Tiefbauarbeiten	53'000.--	
Materialaufwand	20'000.--	
Montageaufwand	4'500.--	
Verschiedenes	<u>8'000.--</u>	85'500.--

Öffentliche Beleuchtung

Zuleitungen (Projekt Nr. 3'000'553)

Tiefbauarbeiten	44'000.--	
Materialaufwand	26'500.--	
Montageaufwand	4'000.--	
Verschiedenes	<u>7'500.--</u>	
Total Zuleitungen	82'000.--	

Masten + Leuchten (Projekt Nr. 3'000'554)

Fundamente + Muffenlöcher	63'500.--	
Materialaufwand	93'500.--	
Montageaufwand	22'500.--	
Unvorhergesehenes	<u>6'500.--</u>	
Total Masten + Leuchten	<u>186'000.--</u>	



Total Öffentliche Beleuchtung		268'000.--
Bauleitung und Projektierung(Projekt Nr. 3'000'555)		
Verschiedenes	<u>63'500.--</u>	<u>63'500.--</u>
Total Elektrizitätsversorgung		<u>1'345'000.--</u>

10 Finanzierung

Die Nettoinvestitionen werden über Verpflichtungskredite zu Lasten der städtischen Investitionsrechnung bzw. der Baurechnungen der Sankt Galler Stadtwerke (sgsw) finanziert. Folgende Kredite sind erforderlich:

Bereich	Bruttoinvestition	Beiträge Dritter	Nettoinvestition
Strasse	CHF 4'570'000	2'790'000	CHF 1'780'000
Wasserversorgung	CHF 469'000	keine	CHF 469'000
Erdgasversorgung	CHF 41'000	keine	CHF 41'000
Elektrizitätsversorgung	CHF 1'345'000	keine	CHF 1'345'000
TOTAL	CHF 6'425'000	CHF 2'790'000	CHF 3'635'000

Bei der kantonalen Gebäudeversicherungsanstalt (GVA) wird ein Subventionsgesuch für das Wasserversorgungsprojekt eingereicht.

11 Schlussbemerkungen

Mit dem Projekt „Güterbahnhof“ wird im westlichen Zentrum der Stadt ein neues Wohn-, Gewerbe- und Geschäftsquartier entstehen. Es kann als eine beispielhafte Lösung für die Nutzung innerstädtischer Reserven und für die Verdichtung, aber auch für die heutige Komplexität solcher Grossprojekte innerhalb zahlreicher Rahmenbedingungen gelten.



12 **Anträge**

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Zonenplanänderung „Güterbahnhof“ gemäss Beilage wird zugestimmt.
2. Dem Überbauungsplan „Güterbahnhof“ mit besonderen Vorschriften gemäss Beilagen wird zugestimmt.
3. Das Projekt für die verkehrsmässige Erschliessung im Kostenbetrage von Fr. 4'570'000.– wird gutgeheissen und für den städtischen Kostenanteil von Fr. 1'780'000.– ein entsprechenden Verpflichtungskredit erteilt.
4. Das Projekt für die Erschliessung mit Wasser im Gesamtbetrag von CHF 469'000 wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Wasserversorgung ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
5. Das Projekt für die Erschliessung mit Erdgas im Gesamtbetrag von CHF 41'000 wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Erdgasversorgung ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
6. Das Projekt für die Erschliessung mit Elektrizität im Gesamtbetrag von CHF 1'345'000.– wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Elektrizitätsversorgung ein Verpflichtungskredit von CHF 1'345'000.– erteilt.
7. Es wird festgestellt, dass die obigen Beschlüsse gemeinsam gemäss Art. 8 Ziffer 2 bzw. Ziffer 6a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum unterstehen.

Der Stadtpräsident:
Hagmann

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Zonenplanänderung
Überbauungsplan
Besondere Vorschriften
Ansichten
Plan Strassenerschliessung
Pläne Werkleitungen

