



Vorlage an den Grossen Gemeinderat

vom 29. April 2003

Nr. 3290

Stadion / Einkaufszentrum West

Überbauungsplan, öffentlicher Verkehr und unentgeltliche Bodenabtretung für das Stadion / Einkaufszentrum West

Inhaltsverzeichnis:	Seite:
1 Übersicht	2
2 Bisheriger Ablauf	3
2.1 Beschlüsse	3
2.2 Planungen	3
2.3 Einsprachen	4
2.4 Grundlagen	6
3 Zonenplanänderung	6
4 Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften	7
4.1 Übersicht	7
4.2 Bauvolumen und Nutzung	7
4.3 Erschliessung, Parkierung und öffentlicher Verkehr	9
4.4 Gestaltung	10
4.5 Sicherheit und behindertengerechtes Bauen	11
4.6 Bestehende Bauten und Anlagen	11
5 Bericht über die Umweltverträglichkeit	11
5.1 Inhalt	12
5.2 Beurteilung durch die Kantonale Umweltschutzfachstelle	12
5.3 Einsprachethemen	13
5.4 Beurteilung	17
6 Öffentlicher Verkehr	17
6.1 Zusammenfassung	17
6.2 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr	18
6.3 Kosten und Beteiligung der Bauherrschaft	20
6.4 Finanzierung und Belastung der Stadt	23
6.5 Einsprachethemen	25
6.6 Beurteilung	27



7	Verkehrliche Massnahmen in den umliegenden Gebieten	28
7.1	Flankierende Massnahmen für die Quartiere Winkeln und Kräzern	28
7.2	Fuss- und Radweg nördlich der A1 im Gründenmoos	30
8	Unentgeltliche Bodenabtretung	31
8.1	Ausgangslage	31
8.2	Businessplan	32
9	Anträge	35

1 Übersicht

In Winkeln soll das neue Fussballstadion als Ersatz für das veraltete Stadion Espenmoos entstehen. Das Gesamtprojekt umfasst neben dem Stadion auch ein Einkaufszentrum, einen Fachmarkt und einen Freizeitbereich. Das Stadion soll durch die Stadion St.Gallen AG, die kommerziellen Bereiche durch die Investoren Jelmoli SA und IKEA AG erstellt werden. Stadt und Kanton stellen der Stadion St.Gallen AG den Boden zur Verfügung. Mit dem Erlös aus dem Weiterverkauf des Bodens an die Investoren kann das neue Fussballstadion zur Hauptsache mit privaten Mitteln finanziert werden.

Der Stadtrat und der Grosse Gemeinderat haben das Projekt bei verschiedenen Vorentscheiden stets unterstützt, aber auch die massgeblichen öffentlichen Interessen wahrgenommen. Diese Unterstützung beschränkt sich nicht nur auf die ideelle Seite, sondern manifestiert sich auch in namhaften materiellen Beiträgen. Dazu gehören die - nun beantragte - unentgeltliche Bodenabgabe, ein (bereits beschlossener) städtischer Baubeitrag an das Stadion, die finanzielle Mitbeteiligung am Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die aufwendige und speditive Begleitung bei den umfangreichen Planungsarbeiten. Dabei arbeiten Stadt und Kanton eng zusammen. Die Projektleitung und die Verantwortung für die Planung, Finanzierung und Realisierung des Stadions und des kommerziellen Teils liegen aber bei der privaten Trägerschaft.

Dem Grossen Gemeinderat wird nun das Ergebnis der Planungs- und Vorbereitungsarbeiten unterbreitet. Beschlussfassungen des Stadtparlamentes sind u.a. erforderlich zum Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften, zur Zonenplanänderung für die Erschliessung westlich der Hafnersbergstrasse, zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dessen Finanzierung und zur nun unentgeltlichen Bodenabgabe. Für den kantonalen Bodenteil ist die Zustimmung des Grossen Rates erforderlich. Beschlüsse des Kantons und der Regionsgemeinden sind im Weiteren zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu fassen. Im Anschluss an die jetzigen Verfahren und nach der Genehmigung des Überbauungsplanes kann das Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden.



2 Bisheriger Ablauf

2.1 Beschlüsse

In Stadt und Kanton St.Gallen sind im Sinne von Vorentscheiden verschiedene Beschlüsse gefasst worden:

- Am 28. November 1999 stimmte die Bürgerschaft der Stadt St.Gallen der Umzonung der beiden städtischen und kantonalen Parzellen östlich der Hafnersbergstrasse von der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen in die Gewerbe-Industriezone zu.
- Aufgrund einer Vorlage des Stadtrates an den Grossen Gemeinderat vom 14. März 2000 bzw. der Botschaft der Regierung an den Grossen Rat vom 21. Dezember 1999 stimmten das städtische und das kantonale Parlament dem Bodenverkauf an die Stadion St.Gallen AG zum reduzierten Bodenpreis von Fr. 150.– / m² zu. Der Grosse Gemeinderat beschloss gleichzeitig einen Standortbeitrag von 1,93 Millionen Franken (entsprechend der Bodenpreisreduktion) sowie einen Baubeitrag von 0,47 Millionen Franken. Zudem wurde für den Rückbau des Espenmoos und die Ablösung der hypothekarischen Belastung der Stadiongenossenschaft ein Kredit von 1,9 Millionen Franken erteilt.
- Am 17. September 2002 stimmte der Grosse Gemeinderat der Vernehmlassung zum Staatsstrassenprojekt für die Korrektur der Zürcher Strasse zu. Dieses Projekt wurde von der Regierung des Kantons St.Gallen am 19. November 2002 zu Handen der öffentlichen Auflage gutgeheissen.

2.2 Planungen

Das Projekt für das neue Fussballstadion und Einkaufszentrum St.Gallen-West wird seit 1999 vorbereitet. Die sehr umfangreichen und komplexen Planungsarbeiten erfolgten in ständiger und enger Zusammenarbeit zwischen der Bauherrschaft, vertreten durch die Stadion St.Gallen AG, die Firma HRS und deren Fachplaner einerseits und den zuständigen Fachstellen der Stadt und des Kantons andererseits.

Am 10. September 2001 wurden die Planungs dossiers von der Bauherrschaft und dem Generalplaner an Stadt und Kanton eingereicht. In der Folge wurde eine erste Vorprüfung durchgeführt. Im Ergebnis führte diese Vorprüfung zu verschiedenen offenen Fragen, insbesondere bezüglich Verkehrsaufkommen, öffentlichem Verkehr, Nutzungsüberlagerungen und Sicherheit. Mit gemeinsamem Schreiben der Vorsteherin der Bauverwaltung und des Vorstehers des Baudepartementes wurde der Bericht über die Vorprüfung den Bauträgern am 3. Dezember 2001 mitgeteilt und in den noch unbefriedigenden Punkten eine Projektverbesserung und -modifikation verlangt. Anschliessend folgte eine intensive Diskussionsphase zu



den betreffenden Projektbereichen. Ein nochmaliges gemeinsames Schreiben von Bauverwaltung und Baudepartement vom 15. April 2002 an die Stadion St.Gallen AG legte schliesslich die „Eckwerte“ und die Grundsätze für die weiteren Planungen fest. Die Eckwerte betrafen die Verkaufsflächen, die um 20 % auf 37'000 m² reduziert wurden, und die Parkplatzzahlen. Im Weiteren wurde in diesem Schreiben verlangt, dass die Beanspruchung des übergeordneten Strassennetzes auch bei Grossanlässen verkraftbar bleiben, die Erschliessung und Erreichbarkeit der weiteren Stadtgebiete und der umliegenden Region gewährleistet und die Belastung der betroffenen Wohnquartiere (Winkeln, Kräzern etc.) soweit als möglich vermieden werden muss.

Gemäss diesen Rahmenbedingungen wurden die Planungen von der Bauherrschaft nochmals überarbeitet. Das neue Dossier wurde am 4. November 2002 eingereicht. Diese Grundlagen wurden von Stadt und Kanton einer nochmaligen, sehr speditiven Prüfung im Hinblick auf die Übereinstimmung mit den rechtlichen und anderen Vorgaben sowie mit den Ergebnissen der Vorprüfungen unterzogen. Dabei ergaben sich einige kleinere Bereinigungen, insgesamt entsprach jedoch das Planungsergebnis den Anforderungen für die Durchführung der öffentlichen Auflage.

Am 3. Dezember 2002 beschloss der Stadtrat die Durchführung der öffentlichen Auflage für den Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften und den Bericht über die Umweltverträglichkeit, die zusätzliche Zonenplanänderung sowie einen neuen Fuss- und Radweg im Gründenmoos. Die öffentliche Auflage fand dann - gleichzeitig mit der Auflage der Korrektur der Staatsstrasse - vom 9. Dezember 2002 bis zum 8. Januar 2003 statt.

2.3 Einsprachen

Während der öffentlichen Auflage wurden insgesamt 13 Einsprachen eingereicht. Davon betrafen zwei Einsprachen das Projekt für die Korrektur der Zürcher Strasse, diese Einsprachen werden von der Regierung des Kantons entschieden. Zwei weitere Einsprachen waren aus formellen Gründen nicht zulässig, hier beschloss der Stadtrat Nichteintreten.

Von den materiell vom Stadtrat zu entscheidenden neun Einsprachen stammen drei von Interessenorganisationen:

- Der VCS stellt eine Reihe von konkreten Anträgen vor allem bezüglich der Umwelt- und Verkehrsauswirkungen des Projektes und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. In Einspracheverhandlungen unter Leitung der Stadt mit den Vertretungen der Bauherrschaft, der Einsprecherin sowie des Kantons konnte in einigen Punkten mit Änderungen der besonderen Vorschriften den Einspracheanträgen gefolgt werden, in einigen anderen Bereichen konnten inhaltliche Übereinstimmungen festgestellt oder erarbeitet werden. Teilweise musste auf andere Verfahren (z.B. bezüglich der Finanzie-



rung des öffentlichen Verkehrs, vgl. Ziffer 6) verwiesen werden. In weiteren Fragen blieb die Uneinigkeit bestehen.

- Der Quartierverein Winkeln reichte eine umfangreiche Einsprache ein, die ebenfalls Gegenstand von Verhandlungen war. In einer besonderen Arbeitsgruppe wurden zusammen mit dem Präsidenten des Quartiervereins die flankierenden Schutzmassnahmen für das Quartier ausgearbeitet. Diese Massnahmen, die im Folgenden (vgl. Ziffer 7) noch erläutert werden, bilden aber Gegenstand besonderer Verfahren nach Strassenverkehrsgesetz. Verschiedene weitere Einsprachepunkte, vor allem bezüglich Verkehr, konnten in den Verhandlungen ausgeräumt werden, in einigen Bereichen konnte keine Einigkeit erreicht werden.
- Der Naturschutzverein der Stadt St.Gallen und Umgebung verlangte in seiner Einsprache die Zusicherung, dass das Breitfeld und der Gründenwald nicht für Parkierung benutzt werden. Im Einspracheentscheid des Stadtrates konnte diese Zusicherung abgegeben werden.

Fünf Einsprachen wurden von privaten Anwohnern bzw. Anwohnergruppen sowie von Unternehmen im Gebiet Winkeln / Kräzern eingereicht. Mit den meisten Einsprecherinnen und Einsprechern wurden Gespräche geführt, bei denen teilweise Unklarheiten und Missverständnisse ausgeräumt werden konnten, teilweise aber auch unterschiedliche Beurteilungen der Auswirkungen des Grossprojektes vor allem in verkehrlicher Hinsicht bestehen blieben. Eine Anwohnergruppe war nicht bereit, ein Gespräch zu führen. Eine Einsprache der IKEA AG schliesslich bezüglich gestalterischer Detailfragen wurde vom Stadtrat geschützt.

In mehreren Einsprachen wird gefordert, dass der neue kantonale Richtplan auf das vorliegende Projekt anzuwenden sei. Der Richtplan hat keine direkte rechtliche Wirkung für Private, er ist aber für die Behörden des Kantons und der Gemeinden verbindlich. Er enthält unter anderem Anweisungen an die Regionen und Gemeinden, so z.B. für die Festlegung der Standorte von Einkaufs- und Freizeitzentren. Die Regionalplanungsgruppen bzw. die Gemeinden haben diese Standorte (Eignungsgebiete) in den entsprechenden Richtplänen zu bezeichnen, zudem müssen die Gemeinden verbindliche Festlegungen auf Zonenplanebene treffen. Neue Projekte für solche Zentren sind somit grundsätzlich erst nach diesen Planungs- und Verfahrensmassnahmen zu bewilligen.

Der Richtplan wurde am 23. April 2002 von der Regierung des Kantons St.Gallen beschlossen und veröffentlicht, er wurde nach der Genehmigung durch den Bundesrat am 15. Januar 2003 formell rechtskräftig. Das Projekt für das Stadion / Einkaufszentrum wurde hingegen bereits am 10. September 2001 eingereicht, am 9. Dezember 2002 begann mit der öffentlichen Auflage das Verfahren. Der neue Richtplan ist somit auf dieses Vorhaben nicht anwendbar.



Ein weiteres grundsätzlicheres Einsprachethema war die Anwendung von Art. 69bis BauG betreffend überörtliche Bauten und Anlagen. Diese Bestimmung stellt besondere Anforderungen an solche Grossbauten, insbesondere müssen sie mit dem öffentlichen Verkehr und im Hinblick auf die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs gut erschlossen sein. Diese Anforderungen werden, wie noch dargelegt wird, mit dem Ausbau des öV erfüllt.

Über weitere Einsprachepunkte wird im Folgenden näher orientiert.

2.4 Grundlagen

Das Projekt basiert auf verschiedenen, in den entsprechenden rechtlichen und politischen Verfahren zu behandelnden und zu entscheidenden Grundlagen. In den Kompetenzbereich des Kantons fällt die Korrektur der Zürcher Strasse. Der Grosse Gemeinderat hat zu diesem Projekt am 17. September 2002 Stellung genommen, die Regierung ist für das weitere Verfahren und die Beschlussfassung zuständig. In einem indirekten Zusammenhang mit dem Stadionprojekt steht auch der Ausbau und die Ergänzung des Autobahnanschlusses. Das Vorhaben wird zwar auf jeden Fall durch Bund und Kanton ausgeführt, bei einer Realisierung des Stadions aber entsprechend angepasst.

Die Grundlagen für die mit dieser Vorlage zu fällenden Entscheide bilden:

- die Zonenplanänderung westlich der Hafnersbergstrasse für die Erschliessung (vgl. Ziffer 3)
- der Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften (vgl. Ziffer 4)
- der Bericht über die Umweltverträglichkeit (vgl. Ziffer 5)
- die Ausbauprojekte für den öffentlichen Verkehr (vgl. Ziffer 6)
- die verkehrlichen Massnahmen in den umliegenden Gebieten (vgl. Ziffer 7)
- die (neu) beantragte unentgeltliche Bodenabtretung (vgl. Ziffer 8).

3 Zonenplanänderung

Zusätzlich zur bereits rechtskräftigen Umzonung des Gebietes östlich der Hafnersbergstrasse ist die Umzonung auch des Areals westlich der Strasse erforderlich. Diese Fläche wird für die Erschliessung (Autobahnanschluss mit Einmündung in die Zürcher Strasse und Zufahrten zur Tiefgarage Einkaufszentrum) benötigt. Das dortige Pumpwerk des Wasserwerkes bleibt bestehen. Im westlichen Teil kann neu das Anreicherungsbecken der Notwasserversorgung angelegt werden. Die Zonenplanänderung beinhaltet deshalb eine Umteilung von der Grünzone in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Das für die neue Strassenführung be-



nötigte Gelände wird noch vom Kanton erworben, im Übrigen bleibt das Eigentum der Stadt an den für die Anlagen der Wasserversorgung nötigen Flächen unverändert.

4 Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften

Der Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften und Beilageplänen bildet die rechtliche Grundlage für das Gesamtprojekt Stadion / Einkaufszentrum. Die Beilagepläne sind richtungsgebend.

4.1 Übersicht

Das Projekt beinhaltet ein Fussballstadion mit 21'000 Plätzen, ein Einkaufszentrum, einen Fachmarkt mit maximal 37'000 m² Verkaufsflächen sowie einen Freizeitbereich, Restaurants und die nötigen Nebenräume, Büros etc. Der Standort liegt in Winkeln unmittelbar beim Autobahnanschluss St.Gallen-Winkeln. Der Baukomplex umfasst zwei Untergeschosse, ein Sockelgeschoss und drei Aufbauten (Stadion, Fachmarkt und Freizeitbereich). Es werden maximal 1'250 Parkplätze erstellt, die meisten in Tiefgaragen. Alle Parkplätze werden bewirtschaftet. Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird mit vier neuen Buslinien ausgebaut. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden Platz- und Trottoirbereiche ausgeschieden sowie Passerellen über die Zürcher Strasse und die Autobahn erstellt, mit direkten Wegen vom und zum Stadion über die Terrasse. Für Velos werden Zweiradparkplätze angeboten. Für den Stadionbetrieb besteht ein spezielles Parking- und öV-Konzept.

4.2 Bauvolumen und Nutzung

Bauvolumen

Der Überbauungsplan bestimmt in den planlichen Festlegungen die Volumen der verschiedenen zulässigen Baubereiche:

- Der Sockel (Baubereich A) umfasst das Erdgeschoss und bildet die Plattform für das Stadion und den Fachmarkt. Er wird für das Einkaufszentrum (westlicher Teil) und für den Fachmarkt (östlicher Teil) genutzt.
- Der Fachmarkt (Baubereich B) im östlichen Plangebiet tritt als Aufbau über dem Sockel in Erscheinung. Die farbliche Gestaltung richtet sich nach der „Corporate Identity“ der IKEA.
- Das Stadion (Baubereich C) im westlichen Plangebiet wird über dem Einkaufszentrum erstellt. Der Baubereich ist bezüglich Ausdehnung bzw. Ausgestaltung unterteilt in den



eigentlichen Tribünenbau (C1), die Tribünenauskragungen (C2) und die Tribünenverglasungen (C3).

- Das Freizeitgebäude (D) im westlichen Eingangsbereich und über der grossen Freitreppe zum Stadion enthält in drei Geschossen verschiedene, noch nicht definierte Nutzungen aus dem Freizeitbereich.

Die gesamte Anlage ist mit zwei Untergeschossen unterkellert. Sie enthalten teilweise Einkaufsflächen, die Parkierung sowie das Unterwerk des EW. Mit Höhenkoten und Baulinien, auch für die Untergeschosse, werden die Volumen begrenzt. Gegenstand des Überbauungsplanes und der besonderen Vorschriften bilden im Weiteren die Erschliessungselemente innerhalb des Plangebietes, die Gestaltung der Umgebungsflächen sowie weitere Festlegungen wie Notzufahrten, Fusswegverbindungen, Abstellplätze für Zweiräder etc. Die Beilagepläne regeln die einzelnen Grundrisse mit den verschiedenen vorgesehenen Nutzungen, und zwar sowohl für die Einkaufs- und Freizeitbereiche wie auch für das Stadion mit den verschiedenen Tribünenebenen.

Nutzung

In den besonderen Vorschriften sind die Maximalwerte für die einzelnen Nutzungen im Gebäudekomplex festgelegt. Das Fussballstadion enthält maximal 21'000 Plätze. Gemäss Artikel 14 sind die weiteren zulässigen Netto-Nutzflächen (ohne Lager) von insgesamt 44'100 m² bestimmt. Für den Verkauf sind maximal 37'000 m² zulässig. Diese wiederum sind unterteilt in 12'500 m² für Warenhaus und Grossverteiler, 13'500 m² für Fachmarkt und 11'000 m² für kleinere und mittlere Läden. Für Restaurants sind 2'000 m², für den Freizeitbereich 4'900 m² und für Büros 200 m² vorgesehen. Diese Nutzflächen sind mitbestimmend für die Berechnungen des Verkehrsaufkommens und der Anzahl Parkplätze, den öV-Ausbau und für die weiteren flankierenden Massnahmen im gesamten Verkehrsbereich.

In verschiedenen Einsprachen wird darauf hingewiesen, dass das Gebäudevolumen trotz der Reduktion der Verkaufsflächen im Vorprüfungsverfahren unverändert geblieben ist. Befürchtet wird eine spätere, „stille“ Ausdehnung der Verkaufsflächen zu Lasten von Lagerflächen etc. Die zulässigen Nettonutzflächen sind aber in den besonderen Vorschriften klar begrenzt. Künftige baubewilligungspflichtige Nutzungsänderungen müssen diese Maximalflächen einhalten, Bewilligungen über das festgelegte Mass hinaus sind nicht möglich.



4.3 Erschliessung, Parkierung und öffentlicher Verkehr

Erschliessung

Die strassenmässige Erschliessung des Stadions und des Einkaufszentrums erfolgt über neue Strassen- und Erschliessungsbauten im Bereich der jetzigen Hafnersbergstrasse, und zwar ab der Zürcher Strasse sowie direkt ab der Nationalstrasse A1 (Ausfahrt Richtung Gossau). Ausnahmen bilden je eine direkte Ein- respektive Ausfahrt zwischen Nationalstrasse und Parkgarage. Die Zu- und Wegfahrten für Anlieferung und Parkgarage sind mittels Verkehrsflächen, Zufahrtsbereichen und Rampen verbindlich festgelegt. Die zulässigen Stellen für Ein- und Ausfahrten vom oder zum öffentlichen Strassenraum sind ebenfalls verbindlich bezeichnet. Der ganze übrige Strassenraum (Kantons- und Gemeindestrassen), einschliesslich Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr, sind im Überbauungsplan als Hinweise bezeichnet. Anpassungen und Ergänzungen der öffentlichen Strassen erfolgen aufgrund eines separaten Verfahrens gemäss Strassengesetz des Kantons St.Gallen.

Im Überbauungsplan legen die „Richtungspunkte“ freizuhaltende Korridore fest, damit werden wichtige Fusswegverbindungen zum übergeordneten Fusswegnetz oder Fluchtwege sichergestellt. Von erheblicher Bedeutung für die Sicherheit des Stadionbetriebes sind Notzugänge und Notzufahrten sowohl für Feuerwehr als auch für Polizei und Sanität. Die notwendigen Korridore und Zufahrtsbereiche sind entsprechend verbindlich bezeichnet.

Ein besonderes Projekt wurde ausgearbeitet für einen neuen Fuss- und Radweg im Gründenmoos, der unter anderem die Erschliessung des Stadions / Einkaufszentrums ergänzt (vgl. Ziffer 7.2).

Parkplätze

Die Zahl der Parkplätze für den Betrieb des Einkaufszentrums sowie den Freizeitbetrieb ist auf 1'100 (bzw. 1'300 an Samstagen) festgelegt. Weitere 100 Parkplätze sind für das Betriebspersonal zu reservieren, 50 Parkplätze für das Personal des Stadions. Die zulässige Parkplatzzahl für das Einkaufszentrum wurde in einem Iterationsverfahren mit einem mehrmaligen Wechselspiel zwischen dem Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzfläche und der Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes berechnet. Diese Berechnung ergab die Zahl von 1'100 bzw. 1'300 Parkplätzen. Die Berechnung wurde im Rahmen der Prüfung des Umweltberichtes verifiziert (vgl. Ziffer 5.3). Sowohl bei dieser Prüfung wie auch bei der Behandlung der Einsprachen und den Einspracheverhandlungen spielte die Sicherung der 200 Zusatzparkplätze an Samstagen eine wesentliche Rolle. Im Rahmen der Einspracheentscheidung wurde die Bestimmung der besonderen Vorschriften ergänzt.



Sämtliche Parkplätze sind zu bewirtschaften. Der Tarif ist mit besonderer Vereinbarung zu regeln. In den besonderen Vorschriften wird eine Mindesthöhe von Fr. 1.– / Stunde festgelegt. Dieser Mindesttarif entspricht den vergleichbaren Einkaufszentren am Stadtrand, er liegt aber tiefer als der Ansatz in der Innenstadt. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen wurde zusätzlich die Bestimmung aufgenommen, dass die Parkplätze ab Parkierungsbeginn zu bewirtschaften sind und keine direkte Rückerstattung der Gebühren zulässig ist.

Für die Parkierung bei Fussballspielen und anderen Grossveranstaltungen müssen zusätzlich 3'000 Parkplätze in zusammenhängenden Gebieten bereitgestellt werden. Sie müssen in Gehdistanz liegen oder mit Shuttle-Bussen organisiert werden. Die Standorte dieser Parkierungsplätze müssen, auch bezüglich Zu- und Wegfahrten, die Wohngebiete schonen. Im Verfahren zum Überbauungsplan ist die Möglichkeit für die Bereitstellung dieser Parkplätze, insbesondere in nahegelegenen Industriearealen, grundsätzlich belegt worden. Im Konzept für die flankierenden Massnahmen zum Schutz der umliegenden Quartiere sind die Standorte berücksichtigt worden. Der Nachweis im Einzelnen sowie über die Bewirtschaftung und den Betrieb ist mit dem Baugesuch zu erbringen.

Die Mindestanzahl der Abstellplätze für Zweiräder für den Betrieb des Einkaufszentrums, für das Personal sowie für Stadionveranstaltungen ist in den besonderen Vorschriften verbindlich festgelegt.

Öffentlicher Verkehr

Das Bauprojekt gilt als Grossprojekt mit überörtlicher Bedeutung gemäss Art. 69bis BauG. Es ist deshalb unter anderem nur zulässig mit einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, dies auch im Hinblick auf die Gewährleistung der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs für Personen ohne eigenes Verkehrsmittel. Diese Anforderung wird in dem besonders ausgearbeiteten Erschliessungsprojekt für den öffentlichen Verkehr umgesetzt (vgl. Ziffer 6).

4.4 Gestaltung

Bauten und Anlagen sind architektonisch so zu gestalten, dass hinsichtlich Massstäblichkeit, Formensprache, Gliederung, Materialwahl und Farbgebung eine vorzügliche Gesamtwirkung erzielt wird. Als Grundlage für die erhöhten Gestaltungsanforderungen dienen die Beilagepläne, welche einerseits mittels Grundrissen, Schnitten und Fassaden Angaben zum Projekt und andererseits mittels Situationsplan Angaben zur Umgebungsgestaltung machen. Die Umsetzung der gestalterischen Anforderungen an Bauten, Anlagen und Umgebung ist im Rahmen des Baugesuchsverfahrens bei Vorliegen konkreter Plangrundlagen durch die Bau-



bewilligungsbehörden zu prüfen. Es sind dazu durch die Bauherrschaft auch Material- und Farbkonzepte einzureichen.

Für die Umgebungsgestaltung (Art. 16 besondere Vorschriften) und für die Werbung und Reklamen (Art. 17) sind besondere Anforderungen definiert.

4.5 Sicherheit und behindertengerechtes Bauen

Der Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Speziell zu beachten sind - angesichts der sehr hohen Publikumsfrequenzen im Einkaufsbereich wie auch bei Stadionveranstaltungen - offene und kurze Fluchtmöglichkeiten, klar absehbare Wegführungen und einsehbare Eingangshallen und Treppen.

Spezielle Sicherheitsprobleme auch in Bezug auf den Verkehr ergeben sich bei Veranstaltungen im Stadion. So muss mit Absperrungen etc. gewährleistet sein, dass die Besucherinnen und Besucher insbesondere nach Veranstaltungsende die umliegenden Strassen (Autobahn, Zürcher Strasse) nicht betreten können. Zu diesem Zweck sind auch breite Passerellen über diese Strassenzüge vorgesehen.

Die ganze Anlage ist im Publikumsbereich für Behinderte und Betagte zugänglich und benutzbar zu gestalten. Für Behinderte sind eine angemessene Anzahl von Parkplätzen mit Umsteigeflächen und rollstuhlgängigem Zugang vorzusehen.

4.6 Bestehende Bauten und Anlagen

Für die bestehenden Bauten und Anlagen innerhalb des Planungsgebietes ist teilweise Ersatz zu schaffen. So ist das heute oberirdisch angelegte Unterwerk des Elektrizitätswerkes leicht nach Osten versetzt im ersten Untergeschoss unterzubringen. Für das bestehende Anreicherungsbecken für die Notwasserversorgung ist vorgesehen, westlich des Stadions im dafür gemäss Überbauungsplan vorgesehenen Bereich Ersatz zu schaffen, wobei der genaue Standort nochmals geprüft werden soll. Die Kosten sowohl für die Verlegung des Unterwerks wie auch für eine allfällige Ersatzmassnahme der Notwasserversorgung gehen jedenfalls zu Lasten des Projektes.

5 Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB)

Das vorliegende Projekt unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 9 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz, da sowohl mehr als 300 Parkplätze als auch mehr als 5'000 m² Verkaufsfläche entstehen sollen. Mit dem Überbauungsplan musste deshalb



der UVB durch die Bauherrschaft erarbeitet und eingereicht werden. Der Bericht wurde durch Stadt und Kanton vorgeprüft und war Gegenstand des Auflage- und Einspracheverfahrens.

5.1 Inhalt

Der Bericht behandelt die Teilbereiche Luftbelastung, Lärmbelastung, Gewässerschutz, Bodenbelastung sowie übrige Umweltbereiche (Gestaltung, Natur- und Landschaftsschutz, Energie, Abfall, Brandschutz und Sicherheit). Für die einzelnen Bereiche werden die vorgesehenen Massnahmen mit umweltrelevanten Auswirkungen detailliert untersucht. Im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung werden im Besonderen die Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsemissionen, so die Begrenzung des Parkplatzangebotes, die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel und die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs untersucht. Festgestellt wird, dass die vom Projekt Stadion / Einkaufszentrum bewirkte Erhöhung der NO_x-Emissionen im Untersuchungsperimeter um 6 % den langfristigen Trend zu sinkenden Emissionen nicht entscheidend beeinflusst, insbesondere für die längerfristigen Betriebszustände 2010 bzw. 2020.

Der verkehrstechnische Bericht (mit Anhang) ist ein besonderer Teil des UVB. Im Bericht werden die künftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsperimeter, die Nutzungs- und Parkplatzberechnungen, die Strassenkapazitäten, die Massnahmen zum öV, zum Quartierschutz, für den Langsamverkehr und bei Fussballspielen etc. behandelt. Die wesentlichen Themen sind im Folgenden noch dargestellt.

5.2 Beurteilung durch die Kantonale Umweltschutzfachstelle

Das Projekt und der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) einschliesslich des verkehrstechnischen Berichtes wurden entsprechend den Vorschriften der Umweltgesetzgebung nach der Durchführung der öffentlichen Auflage des Überbauungsplanes durch die kantonalen Fachstellen geprüft. Der umfangreiche Prüfungsbericht vom 24. März 2003 stellt in der Gesamtbeurteilung fest, dass der UVB die wesentlichen, umweltrelevanten Aspekte vollständig und richtig behandelt. Mit der Realisierung der im Projekt, im UVB und den im Prüfungsbericht zusätzlich verlangten Massnahmen entspricht das vorliegende Projekt den Vorschriften über den Schutz der Umwelt.

Die im Prüfungsbericht zusätzlich verlangten Massnahmen betreffen:

- Die verkehrsbeeinflussenden Massnahmen, einschliesslich der flankierenden Massnahmen ausserhalb des Überbauungsplanperimeters (z.B. Massnahmen zum öV-Angebot und Sperrung der Herisauer Strasse) müssen spätestens zum Zeitpunkt der Baubewilligung sichergestellt sein.



- Die 200 zusätzlichen Parkplätze für den Einkaufs- und Freizeitbetrieb an Samstagen dürfen weder für andere Wochentage noch für andere Benutzergruppen geöffnet werden (im Einspracheverfahren zusätzlich geregelt).
- Der genaue Standort der Anreicherungsanlage für die Notwasserversorgung wird nochmals geprüft.

Im Weiteren enthält der Prüfbericht zahlreiche Einzelmassnahmen für das Baubewilligungsverfahren.

5.3 Einsprachethemen

In den folgenden Darlegungen werden einzelne Themen des verkehrstechnischen Berichtes und des Umweltberichtes näher dargestellt, die auch im Einspracheverfahren eine wesentliche Rolle spielten:

Verkehrsaufkommen

Eine der massgebenden Entscheidungsgrundlagen ist das durch das Projekt Stadion / Einkaufszentrum sowie durch die weiteren Entwicklungen im betroffenen Raum zu erwartende künftige Verkehrsaufkommen. Im verkehrstechnischen Bericht werden diese Berechnungen auf der Basis der heutigen Verkehrszahlen, unter Berücksichtigung des Verkehrs nach realisiertem A1-Anschluss sowie der allgemeinen Verkehrsprognose für die Jahre 2010 und 2020 vorgenommen und zwar für den projektbedingten Neuverkehr und aufgrund der allgemein erwarteten Verkehrsentwicklung. Bei dem durch das Stadion / Einkaufszentrum generierten Verkehrsaufkommen wurden die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten - also Verkauf, Restaurants, Freizeit sowie Fussball und Events eingerechnet und auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet. Bei den Annahmen wurden folgende Werte eingerechnet:

- 6,5 Belegungen pro Parkplatz und Tag für den Einkaufsverkehr
- 800 Parkplatzbelegungen pro Tag für die Freizeitnutzungen
- 35 Fussballspiele mit 16'000 Besucherinnen und Besuchern pro Jahr
- 10 Grossveranstaltungen, davon 3 mit 28'000 Zuschauern pro Jahr.

Berücksichtigt wurden auch Doppel- und Konkurrenznutzungen von Parkplätzen und ähnliche Faktoren. Diese Bewertung ergibt die den weiteren Berechnungen zu Grunde liegende und durch das vorliegende Projekt generierte und durchschnittliche Fahrtenzahl von ca. 16'000 pro Tag.

Das vom Stadion, aber auch von den weiteren Faktoren - allgemeine Verkehrszunahme und Siedlungsentwicklung im umliegenden Bereich - erwartete künftige Verkehrsaufkommen hat Auswirkungen zunächst auf die als Erschliessung dienende Zürcher Strasse, die mit separa-



tem Projekt entsprechend ausgebaut und angepasst wird. Im Weiteren besonders betroffen sind die Quartiere Winkeln und Kräzern, für die flankierende Massnahmen getroffen werden. Die Lage und die direkte Anbindung an die Stadtautobahn A1 bewirken, dass sich die Verkehrszunahme aufgrund der genannten Faktoren auch auf die Kapazität der Stadtautobahn auswirkt. Diese ist im verkehrstechnischen Bericht geschätzt. Nicht berücksichtigt worden sind die zur Zeit in Planung befindlichen Massnahmen zur mittel- und längerfristigen Erhöhung der Kapazität der Stadtautobahn, sei es mit organisatorischen Massnahmen oder mit baulichen Kapazitätserhöhungen. Die Berechnungen für das vorliegende Projekt basieren auf der jetzigen Autobahnkapazität. Sie zeigen, gemessen am Rosenbergstunnel, dass diejenigen Kapazitätsreserven, die nach Abzug der allgemeinen Verkehrszunahme noch zur Verfügung stehen, zu rund der Hälfte durch das vorliegende Projekt und zur übrigen Hälfte durch andere Neunutzungen im betroffenen Gebiet beansprucht werden können. Das Projekt Stadion / Einkaufszentrum benötigt also rund die Hälfte der in den Jahren bis 2020 noch verfügbaren Strassenkapazität.

Kontrolle

Aufgrund eines Einspracheantrages des VCS hat der Stadtrat einen zusätzlichen Artikel „Überprüfung Verkehrsaufkommen“ (Art. 20) in die besonderen Vorschriften aufgenommen. Die Bestimmung legt fest, dass die Entwicklung der verkehrlichen Kennzahlen (Fahrtenzahl und Modal Split) und die Verkehrsbelastungen der Zürcher Strasse und der Autobahnausfahrt periodisch, in der Regel alle zwei Jahre, zu kontrollieren sind. Bei wesentlichen Verschlechterungen sind Massnahmen auf der Nachfrageseite, z.B. Nutzungseinschränkungen, oder auf der Angebotsseite, z.B. Zusatzangebot im öffentlichen Verkehr, zu treffen. Die Kosten für diese Verkehrserhebungen tragen die künftigen Eigentümer.

Stausituationen

Die Verkehrsbelastung während den Samstag- und insbesondere während den täglichen Abendspitzen (von 17.00 bis 18.00 Uhr) bildete ein wesentliches Thema der Untersuchungen. Dies betrifft insbesondere die Stausituation. Es ist bekannt, dass an den „neuralgischen“ Stellen der Stadtautobahn bereits heute in den Abendspitzenstunden bei grosser Belastung regelmässig Stausituationen auftreten. Dies ist auch ein Grund für die erwähnten und in Angriff genommenen mittel- und längerfristigen Massnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten, sei es mit organisatorischen oder baulichen Mitteln. Das Stadionprojekt, weitere künftige Projekte und die allgemeine Verkehrsentwicklung werden ohne gegenteilige Massnahmen die Situation verschlechtern. Die Berechnungen im verkehrstechnischen Bericht zeigen, dass die Anzahl Stunden pro Jahr mit einem sehr hohen Staurisiko (über 3'875 Fz / Std.) gegenüber heute von 5 auf 85 steigen, davon sind 16 Stunden rechnerisch durch das



Stadion alleine bedingt. Bei den Stunden mit hohem Staurisiko (3'750 bis 3'875) ergibt sich eine Steigerung von heute 22 auf 155, davon 78 durch das Stadion bedingt. Die Problematik der sich abzeichnenden stärkeren Überlastung der Stadtautobahn besteht somit unabhängig vom Projekt Stadion / Einkaufszentrum, sie wird allerdings durch das Grossprojekt verschärft.

Modal Split

Eine wesentliche Rolle in den Verkehrsberechnungen spielt der sogenannte „Modal Split“, also die Aufteilung des Gesamtverkehrs auf öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und Individualverkehr. Dem Projekt zu Grunde liegt eine Aufteilung mit 15 % öffentlichem Verkehr, knapp 5 % Langsamverkehr und 80 % Individualverkehr, dies betrifft nicht Fussballspiele und andere Veranstaltungen, sondern den Einkaufs- und Freizeitbereich. Dabei ist auf die schwierige Vergleichbarkeit verschiedener Einkaufszentren bezüglich Standort (städtische und ländliche Verhältnisse), Erschliessung mit dem öV, Erreichbarkeit mit dem IV hinzuweisen. Die Berechnung des Modal Split im verkehrstechnischen Bericht beruht auf den nötigen Grundlagen. Die Annahmen sind differenziert sowohl für die einzelnen Nutzungen Einkaufszentrum, Fachmarkt und Freizeit wie auch für die jeweiligen Einzugsgebiete der ganzen Region. Das Besucherpotential je Einzugsgebiet wurde geschätzt aufgrund der jeweiligen Einwohnerzahl, der Distanz zum Stadion, den Alternativangeboten in der jeweiligen Umgebung etc. Die Berechnungen ergeben, dass von den pro Jahr schätzungsweise 2,6 Millionen Kundinnen und Kunden ca. 2,1 Millionen mit dem Auto (81 %), ca. 400'000 Personen mit dem öffentlichen Verkehr (15 %), ca. 81'000 Personen mit dem Velo (3 %) und ca. 23'000 Personen zu Fuss (1 %) kommen.

Fussballspiele und Veranstaltungen

Bei den allgemeinen Verkehrsberechnungen wurde die Nutzung des Stadionteiles für Fussballspiele und Veranstaltungen eingerechnet und die entsprechende Verkehrsbelastung anteilmässig berücksichtigt. Dabei wurde von eher hohen Grundlagen ausgegangen, so wurden pro Jahr 35 Fussballspiele gerechnet, gemäss derzeitigem Modus finden max. 25 Spiele statt. Ebenso wurde im Durchschnitt mit einer Besucherzahl von 16'000 gerechnet, die maximal mögliche Besucherzahl beträgt 21'000. Der in der Zwischenzeit bekannt gewordene „Businessplan“ der Stadion St.Gallen AG rechnet demgegenüber mit 18 Spielen und durchschnittlich 12'000 zahlenden Zuschauerinnen und Zuschauern. Ebenso wurden 10 jährliche „Events“ eingerechnet, drei davon mit einer Zuschauerzahl von 28'000.

Im verkehrstechnischen Bericht ist die besondere Situation bei einem Fussballspiel untersucht. Ausgegangen wurde dabei von der maximalen Kapazität von 21'000 Zuschauern und einem Modal Split von 50 %. Berücksichtigt wurden ebenfalls die verschiedenen möglichen



Anspielzeiten, teilweise mit Überlagerungen mit der Einkaufsnutzung. Die Berechnungen zeigen, dass der vorgesehene Standort für das Fussballstadion auch für die Durchführung der Fussballspiele mit hohen Zuschauerzahlen sowie für weitere gelegentliche Veranstaltungen gut ist und ausreichende Parkierungsmöglichkeiten bereitgestellt sowie eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Shuttlebusse) angeboten werden können. Der Nachweis für die Sicherstellung der verschiedenen Parkplätze, deren Management und Bewirtschaftung ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen. Dies gilt auch für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dessen Finanzierung im Rahmen einer Vereinbarung.

Was die Lärmsituation angeht, so ist darauf zu verweisen, dass die bauliche Konstruktion des Stadions mit einem rundum geschlossenen Baukörper günstig ist, die einzelnen Veranstaltungen mit entsprechenden Auflagen bewilligt werden müssen und überdies die tatsächliche Zahl Grossveranstaltungen eher kleiner als angenommen sein dürfte. Schliesslich ist mitzuberücksichtigen, dass Konzerte und ähnliche Veranstaltungen auch die Vorschriften des St.Galler Lärmschutzreglementes einzuhalten haben.

Parkplatzzahlen

Im Überbauungsplan bzw. den besonderen Vorschriften sind die Parkplatzzahlen, aufgeteilt auf Besucher / Beschäftigte, begrenzt. Die Situation bei Fussballspielen und Veranstaltungen ist besonders geregelt. Die zulässigen insgesamt 1'250 Parkplätze (an Samstagen zusätzlich 200) wurden mit einem Iterationsverfahrens aufgrund der Nutzfläche und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes berechnet. Im UVB und bestätigt durch den Prüfungsbericht des Amtes für Umweltschutz wurde eine unabhängige, zweite Parkplatzbedarfsrechnung durchgeführt. Diese beruht auf einer Gesamtflächenbetrachtung für das Einkaufszentrum und einer auf dieser Basis abgeschätzten Extrapolation der Parkplatzbedarfskurve, dies in Anwendung der VSS-Norm SN 640 290. Bei dieser Vergleichsberechnung wird die Reduktion des Grenzbedarfs entsprechend der Güteklasse der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln festgelegt. Diese Berechnung ergab eine Bandbreite der durch die öV-Erschliessung reduzierten Parkplatzzahlen von 1'055 bis 1'575 Parkplätzen gemäss UVB. Die geplante Parkplatzzahl liegt in diesem Bereich. Die Begrenzung der Parkplatzzahl ist auch eine vorsorgliche Massnahme im Sinne der Luftreinhalteverordnung.

Im gesamten Stadionkomplex sollen 755 Arbeitsplätze entstehen. Die Berechnungen des verkehrstechnischen Berichtes zeigen, dass bei einem Parkplatzbedarf von 0,6 Parkplätzen / Arbeitsplatz ein Grenzbedarf von 453 Parkplätzen und ein reduzierter Bedarf (gemäss VSS-Norm und Güteklasse B für den öffentlichen Verkehr) von 159 Parkplätzen besteht. Auch die Mitarbeiterparkplätze sollen bewirtschaftet werden. Die vorgesehene Parkplatzzahl von 150 liegt im berechneten Bereich.



5.4 Beurteilung

Festzustellen ist, dass das Projekt für das Stadion / Einkaufszentrum insgesamt den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht. Dies ist auch das Ergebnis der Prüfung des Berichtes über die Umweltverträglichkeit durch die kantonalen Fachstellen. Die Feststellung steht allerdings unter dem klaren Vorbehalt, dass die Massnahmen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und für den Schutz der umliegenden Quartiere umgesetzt werden.

Die umfangreichen Berechnungen im Umweltverträglichkeitsbericht und im verkehrstechnischen Bericht basieren auf zahlreichen Prognosewerten und Annahmen über die künftige Entwicklung. Diese Basiswerte stellen naturgemäss wahrscheinliche, nicht aber sichere Grundlagen dar. Wesentlichen Einfluss auf die tatsächliche Entwicklung, namentlich im Verkehrsbereich, kann durch ein vernünftiges und verantwortungsbewusstes Verhalten ausgeübt werden. Die Verkehrsproblematik liegt vor allem im Einkaufs- und Freizeitzentrum; hier sollte deshalb eine gewisse Zurückhaltung z.B. bei allzu verkehrserzeugenden Sonderveranstaltungen, Aktionen etc. geübt werden.

6 Öffentlicher Verkehr

6.1 Zusammenfassung

Gemäss den besonderen Bestimmungen des Überbauungsplanes muss das Planungsgebiet mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sein. Im Folgenden werden die notwendigen Massnahmen und deren Finanzierung dargestellt. Bei der Beurteilung dieser Massnahmen und ihrer Finanzierung ist zu beachten, dass zur Entlastung der Verkehrssituation im Westen der Stadt St.Gallen unabhängig von einer Realisierung des Stadions samt Einkaufszentrum Massnahmen zur Verbesserung der Angebote im öffentlichen Verkehr zu treffen sind. Das im Zusammenhang mit dem Stadionprojekt ausgearbeitete öV-Konzept St.Gallen West sieht deshalb vor, dass schon ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2003 und unabhängig von der Realisierung des Stadions die bestehende Autobuslinie Gossau - Bruggen bis zum Hauptbahnhof St.Gallen verlängert wird. Das Konzept ist so aufgebaut, dass bei Realisierung des Stadions auf dieser Radialachse weitere Verdichtungen erfolgen sollen. Zudem sollen neue Tangentiallinien durch die Herstellung von Direktverbindungen Gossau - Abtwil und Herisau - Abtwil geschaffen werden. Für die im Zusammenhang mit dem Stadion zu treffenden Massnahmen ist mit ungedeckten Kosten von 1,5 Mio. Franken zu rechnen. Nach Abzug eines zugesicherten Beitrags der Bauherrschaft und der Leistungen des Kantons gestützt auf die kantonale öV-Gesetzgebung verbleiben zu Lasten des städtischen Haushaltes in der dreijährigen Einführungsphase jährlich rund 193'000 Franken und ab dem vierten Jahr rund 110'000 Franken. Das vorliegende und in Etappen zu realisierende öV-Konzept entspricht einem Angebot, das aus Sicht der regionalen Verkehrserschliessung in angemessene-



ner Relation mit den bestehenden und zu erwartenden Frequenzen steht. Dessen Umsetzung liegt auch im Interesse der Öffentlichkeit und kann für die öffentliche Hand als finanziell tragbar beurteilt werden, da namhafte Beiträge von der Bauherrschaft zugesichert sind.

6.2 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Gesetzliche Grundlagen

Bei den für die Einkaufsnutzung ausgeschiedenen Überbauungsteilen handelt es sich um Bauten und Anlagen von überörtlicher Bedeutung mit grossem Benützer- und Besucherkreis. Diese müssen nach Art. 69bis Abs. 3 des Baugesetzes mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.

Bezüglich der Erschliessung des Stadions mit öffentlichem Verkehr ist zu unterscheiden zwischen der Nutzung im eigentlichen Stadionbetrieb und der werktäglichen Nutzung des Einkaufszentrums.

- Im Stadionbetrieb sind vor und nach Fussballveranstaltungen sowie anderen Grossanlässen Spezialangebote der öffentlichen Verkehrsmittel bereit zu stellen, wie dies bereits heute beim Stadion Espenmoos der Fall ist. Die Kosten für diese Angebote sind durch die Betreiberin des Stadions zu übernehmen. Es ist vorgesehen, die Stadionbetreiberin in der Baubewilligung zu verpflichten, vor der Bauaufnahme eine Vereinbarung darüber mit den Betreibern des öffentlichen Verkehrs abzuschliessen. Darin sind die Angebotsvorstellungen gemäss verkehrstechnischem Gutachten zu konkretisieren und ist insbesondere auch die Entschädigung der Verkehrsträger verbindlich zu regeln.
- Bei der in der Vorschrift zum Überbauungsplan geforderten "guten Erschliessung" geht es vor allem um die werktägliche Erschliessung des Planungsgebietes für die Einkaufsnutzungen.

Zur Frage der guten Erschliessung des Stadion / Einkaufszentrum hat die Regierung in einer Interpellationsantwort vom 18. April 2001 wie folgt Stellung genommen:

"Eine gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr (ÖV) nach Art. 69bis Abs. 3 des Baugesetzes ist für die verschiedenen Nutzungen und Korridore differenziert, unter Beachtung lokaler und regionaler Gegebenheiten sowie im Zusammenhang mit dem zur Verfügung stehenden Parkplatzangebot zu betrachten. In der Praxis hat es sich gezeigt, dass für städtische Verhältnisse bei einer Reduktion des Grenzbedarfs (Norm SN 640 290; Grenzbedarf an Parkfeldern liegt vor, wenn ein Objekt oder Gebiet ausschliesslich mit dem Personenwagen erschlossen wird) an Parkplätzen um rund 50 Prozent für Hauptkorridore (Ost-West-Achse, insbesondere Richtung St.Gallen) von einer guten Erschliessung gesprochen werden kann. Für Nebenrichtungen (Nord-Süd-Achse, insbesondere Herisau und Abtwil) mit kleinerer Sied-



lungsdichte und demzufolge geringerer Nachfrage fällt die Reduktion entsprechend kleiner aus."

Nachweis durch die Bauherrschaft

Der Nachweis der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist durch die Bauherrschaft zu erbringen. In einer Studie zur Erschliessung des Stadiongelandes für Fussgänger und Fussgängerinnen, Velofahrende und Benützer sowie Benützerinnen des öffentlichen Verkehrs (Studie Metron) hat die Bauherrschaft unabhängig von der definitiven Grösse der Verkaufsflächen verschiedene Varianten zur Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr aufgezeigt.

Die Berechnungen bezüglich der Parkplatzzahlen und der Nutzungsflächen ergeben einen Modal Split, wonach rund 20 % der Kunden und Kundinnen das Einkaufszentrum mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo besuchen müssen. Auf dieser Grundlage sind Angebote des öffentlichen Verkehrs bereitzustellen, welche eine gute Erschliessung gemäss Art. 69bis Abs. 3 BauG sicherstellen und die Vorgaben des Umweltschutzgesetzes zur Luftreinhaltung einhalten.

Angebotskonzept

Gestützt auf die öV-Studie von 2001 hat die Bauherrschaft ein Angebotskonzept für die Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorgeschlagen. Zu den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums sollen folgende Angebote bereitgestellt werden:

- Linie A: Gossau – Stadion – St.Gallen HB 20' Takt
- Linie B: Stadion – St.Gallen HB 20' Takt
- Linie C: Gossau – Stadion – Abtwil 30' Takt
- Linie D: Herisau – Stadion – Abtwil 30' Takt
- VBSG-Linie 1: Winkeln – Westcenter – St.Gallen 12' Takt (bestehend)

Mit diesem Angebotskonzept sind von und nach den Erschliessungsgebieten in den relevanten Korridoren folgende Verbindungen pro Stunde möglich:

Zum/ab Stadion von/nach Gebiet	Kurse pro Stunde					
	Linie A	Linie B	Linie C	Linie D	VBSG 1	Total
St.Gallen	3	3	-	-	5	11
Gossau	3	-	2	-	-	5
Winkeln, Herisau, S-Bahn	-	-	-	2	-	2



Abtwil	-	-	2	2	-	4
Total	6	3	4	4	5	22

Die Bauherrschaft kann in einem bestehenden Netz öffentlicher Verkehrsmittel allfällig notwendige Angebote nicht selbständig bereit stellen. Für die Realisierung ist sie auf die Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand angewiesen, welche die Angebote bei den Verkehrsträgern zu bestellen und die resultierenden ungedeckten Kosten zu finanzieren hat.

Die von der Erschliessung des Stadions betroffenen Gemeinden Gaiserwald, Gossau, Herisau, St.Gallen und das als Besteller von öV-Leistungen auftretende Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen, vertreten durch das Amt für öffentlichen Verkehr, haben das vorgeschlagene Angebotskonzept in einer Arbeitsgruppe unter Führung des Vorstandes der Verwaltung der Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen insbesondere hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen geprüft. Die Arbeitsgruppe ist zum Schluss gekommen, dass mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept die Anforderungen an eine gute Erreichbarkeit erfüllt und die erwartete Nachfrage abgedeckt werden dürften. Ausserdem hat sie unter dem Vorbehalt einer angemessenen Beteiligung der Bauherrschaft die Folgekosten für die öffentliche Hand als finanziell tragbar beurteilt.

Die Prüfung des Berichtes über die Umweltverträglichkeit durch die kantonalen Fachstellen (vgl. Ziffer 5), hat gezeigt, dass das Vorhaben für das Stadion Einkaufszentrum den Anforderungen der Luftreinhaltung insgesamt entspricht, sofern die dargestellten Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs realisiert werden. Diese Realisierung muss parallel zum Überbauungsplanverfahren und spätestens bis zur Baubewilligung sichergestellt werden. Mit den Anträgen dieser Vorlage wird dem entsprochen, soweit die Stadt St.Gallen zuständig ist.

6.3 Kosten und Beteiligung der Bauherrschaft

Schrittweise Realisierung

Das dargestellte Angebotskonzept soll ab der Eröffnung des Einkaufszentrums bereitgestellt werden. Es ist für die Beurteilung der Bewilligungsfähigkeit nach Baugesetz massgebend.

Der Stadtrat hat sich bei früherer Gelegenheit dahingehend geäussert, dass er allen Bemühungen, welche zu einer Verbesserung der Situation im Westen der Stadt führen können, grosse Bedeutung zumisst. Bekanntlich werden Gossau und St.Gallen heute nebst der Bahn mit der Linie der Autobus AG Gossau (AAGG) bis Bruggen verbunden. Die heutige Situation mit Umsteigen an der Erlachstrasse auf die VBSG-Linie 1 beeinträchtigt die Attraktivität dieses Angebotes. Unabhängig von der Realisierung des Stadions ist daher beabsichtigt, die



Linie der AAGG ab dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2003 im 30-Minuten-Takt und mit Spitzenverdichtungen zum 15-Minuten-Takt während der Pendlerzeiten bis zum Hauptbahnhof St.Gallen zu verlängern. In einer späteren Etappe wäre in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung auch ohne Stadion eine Verdichtung zum durchgehenden 20-Minuten-Takt möglich.

Kosten

Unter Berücksichtigung der schrittweisen Realisierung des Angebotskonzeptes wird für die Zusatzangebote zur Verbesserung der Erschliessung des Westens der Stadt St.Gallen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mit zusätzlichen ungedeckten Kosten von rund 2,4 Mio. Franken je Jahr gegenüber dem heutigen Angebot gerechnet.

Verbesserung der Erschliessung im Westen der Stadt St.Gallen		Zusätzlich ungedeckte Kosten	
Linie	Angebot	Zwischen-Phase ab 2004 in Fr.	Ab Bezug Einkaufszentrum in Fr.
A1	Verlängerung Linie Gossau – Bruggen – St.Gallen Hauptbahnhof „Zwischenphase 2004“	866'000	-
A2	Verdichtung zum durchgehenden 20-Minuten-Takt Gossau - Bruggen - St.Gallen	-	80'000
B	Verdichtung auf den 10-Minuten-Takt Stadion/Einkaufszentrum – St.Gallen Hauptbahnhof	-	458'000
C	Einführung neue Linie Gossau – Stadion/Einkaufszentrum – Abtwil	-	509'000
D	Einführung neue Linie Herisau – Stadion/Einkaufszentrum – Abtwil	-	457'000
	Total	866'000	1'504'000

Die Verlängerung der Linie Gossau - Bruggen zum Hauptbahnhof St.Gallen wird wie oben erwähnt unabhängig von der Realisierung des Einkaufszentrums beim Stadion ab dem kommenden Fahrplanwechsel vorgenommen. Die Angebotsverbesserung wird nach dem Einführungsgesetz zum Eisenbahngesetz (EG zum EBG) durch den Kanton bestellt. Die Beteiligung der Stadt St.Gallen an den dafür anfallenden zusätzlichen ungedeckten Kosten bemisst sich an der Verbesserung der Verkehrserschliessung (zusätzliche Abfahrten) und wird der Stadt durch den Kanton im Rahmen der Beteiligung am Kostenpool der Gemeinden belastet. Der Anteil am Gemeindepool erhöht sich um rund 110'000 Franken jährlich; er gilt als gebundene Ausgabe. Der Stadtrat hat die seit längerem in Aussicht genommene Angebots-



verbesserung gutgeheissen und wird die entsprechenden Mehraufwendungen erstmals im Budget für die Laufende Rechnung von 2004 berücksichtigen.

Die zur guten Erschliessung des Einkaufszentrums notwendigen Angebote verursachen nach Abzug der Kosten dieser unabhängig vom Stadion vorgesehenen Verlängerung der Linie Gossau - Bruggen - Hauptbahnhof mutmassliche Kosten von rund 1,5 Mio. Franken pro Jahr.

Beitrag des Investors

Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, die Kosten der für die Bewilligungsfähigkeit der Einrichtung Stadion mit Einkaufszentrum notwendigen zusätzlichen Massnahmen im öffentlichen Verkehr zu tragen. Gemäss Vorschrift zum Überbauungsplan haben sich deshalb die Betreiber des Stadions und des Einkaufszentrums in angemessener Weise an den gesamthaft entstehenden Kosten für die notwendigen Ausbauten und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen.

Zu diesem Zweck wurde in der Arbeitsgruppe von Gemeinden und Kanton in einem ersten Schritt das Grundangebot definiert, welches unabhängig vom Stadion im Interesse der öffentlichen Hand liegt. Dazu gehören die heutigen Leistungen auf der das Einkaufszentrum berührenden Linie Gossau - Bruggen sowie die schrittweise Verdichtung bis zum durchgehenden 20-Minuten-Takt zwischen Gossau und St.Gallen. Ebenfalls dem Grundangebot angerechnet werden auch ohne Stadion mittelfristig denkbare stündliche Verbindungen zwischen Herisau und Abtwil bzw. Gossau und Abtwil, welche zur Entlastung der Verkehrssituation im Raum St.Gallen West beitragen könnten.

In einem zweiten Schritt wurden das Zusatzangebot festgelegt, das aufgrund des Baus des Einkaufszentrums Stadion St.Gallen West zur Erfüllung der "guten Erschliessung" gemäss Baugesetz Art. 69bis notwendig ist, und die Zusatzkosten ermittelt, die daraus entstehen.

Aufgrund dieser nachvollziehbaren Zuscheidung liess sich ein zu erwartender Investorenbeitrag ermitteln. Dieser lag mit 0,6 Mio. Franken im Ergebnis höher als die durch die Investoren ursprünglich zugesicherte Leistung von 0,4 Mio. Franken. Nach intensiven Verhandlungen haben die Investoren verbindlich eine Beitragsleistung von 0,5 Mio. Franken pro Jahr zugesichert. Zu berücksichtigen ist bei der Beurteilung der Angemessenheit dieses Beitrags, dass von Zusatzangeboten auch andere Betreiber von Einkaufszentren bzw. Fachmärkten im Raum Winkeln - Abtwil profitieren. Demgemäss ist es nach dem Gebot der Gleichbehandlung vertretbar, dass nicht sämtliche Zusatzkosten dem Einkaufszentrum beim Stadion angelastet werden.



6.4 Finanzierung und Belastung der Stadt

Gesetzliche Grundlagen

Bei den Angeboten zur Erschliessung des Einkaufszentrums im Stadion handelt es sich durchwegs um Angebote von überörtlicher Bedeutung. Diese Angebote werden durch den Kanton bestellt und unter Beteiligung der Gemeinden finanziert. Die Finanzierung in den ersten drei Jahren nach Eröffnung des Einkaufszentrums im Stadion erfolgt gestützt auf folgende gesetzliche Grundlagen:

- Verlängerung bestehender Linien und Angebotsverdichtungen auf bestehenden Linien (Angebote A und B) gestützt auf das EG zum EBG mit einer Staatsbeteiligung von 55 Prozent und Verteilung der Restkosten über den gesamtkantonalen Gemeindepool für den öffentlichen Verkehr als gebundene Ausgaben.
- Einführung von Angeboten auf neuen Linien (Angebote C und D) in den ersten drei Jahren als sogenannte Versuchsbetriebe gemäss Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV) mit einer Staatsbeteiligung von 40 Prozent und Verteilung der Restkosten auf die von den neuen Angeboten unmittelbar berührten Gemeinden als wiederkehrende Ausgaben.

Nach Ablauf der ersten drei Jahre werden sämtliche Angebote nach dem EG zum EBG finanziert. Die Regierung hat am 7. Januar 2003 vom Bericht des Volkswirtschaftsdepartementes über Kosten, Finanzierung und stufenweise Umsetzung des öV-Konzeptes St.Gallen West mit einer ersten Realisierungsetappe ab dem Fahrplanjahr 2004 (Verlängerung der AAGG-Linie von Bruggen zum Hauptbahnhof) Kenntnis genommen. Das Volkswirtschaftsdepartement ist beauftragt, die Planungsarbeiten zur Erschliessung des Stadions/Einkaufszentrums St.Gallen Winkeln mit dem öffentlichen Verkehr voranzutreiben.

Belastung der Stadt

Mit dem Grundsatzbeschluss der Regierung hat das öV-Konzept St.Gallen West eine hohe Verbindlichkeit erhalten. Für die ab der Eröffnung des Einkaufszentrums notwendigen Zusatzangebote fallen nach Abzug des Investorenbeitrags (0,5 Mio. Franken) und des Beitrags des Kantons Appenzell Ausserrhoden (0,1 Mio. Franken) rund 0,9 Mio. Franken zu Lasten von Kanton und st.gallischen Gemeinden an. Davon übernimmt der Kanton nach Ablauf der dreijährigen Einführungsphase rund 0,5 Mio. Franken. Die Restkosten von rund 0,4 Mio. Franken werden auf die 90 Gemeinden des Kantons verteilt.

Während der Einführungsphase von drei Jahren ist wegen der tieferen Staatsbeteiligung und ausschliesslicher Verteilung der Restkosten auf die berührten Gemeinden ein höherer städtischer Beitrag zu leisten.



Es ist mit folgenden Kostenanteilen zu Lasten der Stadt zu rechnen:

Städtische Kostenanteile Zeitraum	Finanzierung		Zusätzliche Kosten für Stadt St.Gallen
	gesetzliche Grundlage	Anteil Kanton	Franken
<u>Einführungsphase 2006 - 2008</u>			
Linien A2 / B (Angebotsverdichtungen)	EG z EBG	55 %	60'000.00
Linien C / D (neue Angebote)	GöV	40 %	133'000.00
Total Einführungsphase			193'000.00
<u>Definitive Phase ab ca. 2009</u>			
Entlastung Linien C / D	EG z EBG	55 %	- 82'000.00
Total städtischer Anteil im Definitivum			111'000.00

Die Gemeinden Gaiserwald und Gossau haben entsprechend der Erschliessungsveränderungen auf ihren Gemeindegebieten im Definitivum mit Mehrkosten von zusammen rund 120'000.– Franken zu rechnen. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden beteiligt sich an den Kosten der Linie Abtwil - Herisau gemäss interkantonalem Verteilschlüssel mit jährlich rund 100'000 Franken.

Die ungedeckten Kosten von Angeboten im öffentlichen Verkehr (gesamter Regionalverkehr nach Abzug der Bundesanteile, Kosten von Linienverlängerungen oder Angebotsverdichtungen) werden einem kantonalen Kostenpool für den öffentlichen Verkehr belastet. Davon trägt der Kanton nach EG zum EBG 55 Prozent. Die restlichen 45 Prozent werden aufgrund der potentiellen Nachfrage (Einwohner) und des Angebots (Abfahrten auf Gemeindegebiet) auf sämtliche 90 Gemeinden des Kantons verteilt. Diese Kostenanteile am Gemeindepool gelten auf Gemeindeebene als gebundene Ausgaben. Dies gilt bei den zusätzlichen Kosten für die 60'000 Franken für die Angebotsverdichtungen der Linien A2/B während der Einführungsphase und für den städtischen Anteil von 111'000 Franken im Definitivum.

Bei neuen Angeboten werden die ungedeckten Kosten während der dreijährigen Einführungsphase gemäss GöV finanziert: Die nach Abzug des Staatsanteils (40 Prozent) verbleibenden Restkosten werden ausschliesslich auf die von den neuen Angeboten direkt betroffenen Gemeinden aufgeteilt. Die Schaffung und Finanzierung dieser Angebote bedarf daher der ausdrücklichen Zustimmung des zuständigen Gemeindeorgans. Dies gilt für die 133'000 Franken für die Linien C und D in der Einführungsphase, kumuliert bei einer dreijährigen Ein-



führungsphase 399'000 Franken. Dafür ist unter dem Vorbehalt der Realisierung des Stadions ein Kredit zu erteilen, welcher dem fakultativen Referendum untersteht. Die zusätzlichen Ausgaben sind ab dem Zeitpunkt der Eröffnung des Einkaufszentrums in die jährlichen Voranschläge für den öffentlichen Verkehr der Laufenden Rechnung des städtischen Haushalts einzustellen.

6.5 Einsprachethemen

Im Einspracheverfahren wurden zum öV-Konzept verschiedene Vorbehalte bzw. Anträge angebracht. Zu den wichtigsten Fragen wird nachfolgend Stellung genommen.

Bushof

Die Bushaltestellen werden beidseitig auf der Zürcher Strasse angelegt. In einer Einsprache wird das Erfordernis zur Überquerung der vierspurigen Zürcher Strasse als unattraktiv bezeichnet. Es wird daher der Antrag gestellt, den Überbauungsplan so zu überarbeiten, dass zur Erschliessung des Einkaufszentrums ein zentraler gedeckter Bushof auf Stadionseite erstellt wird. Die Anlage einer Bushaltestelle auf der Stadionseite für beide Fahrtrichtungen wurde einlässlich geprüft, schliesslich hingegen aus öV-Sicht als nachteilig beurteilt. Der zweimalige Fahrbahnwechsel der Busse Richtung St.Gallen beim Stadion wäre mit erheblichen Komforteinbussen für die Fahrgäste und ausserdem mit Leistungseinbussen der Strasse und der Verkehrssteuerung verbunden. Betrachtet man ausschliesslich die nach unterschiedlichen geografischen Herkunft erwartete öV-Nachfrage im Quell-Zielverkehr zum und vom Stadion in der Spitzenstunde, kann festgestellt werden, dass ein zentraler Bushof etwa für einen Drittel der Benützerinnen und Benützer Vorteile bringt. Unter Berücksichtigung des Durchreiseverkehrs auf der Hauptachse St.Gallen - Gossau wäre eine zentrale Bushaltestelle noch für rund 15 Prozent der Fahrgäste im Querschnitt Stadion vorteilhafter, während diese für rund 25 Prozent der Busbenützer und -benützerinnen (durchreisende Fahrgäste in Fahrtrichtung Gossau - St.Gallen) mit Nachteilen verbunden wäre. Weiter ist zu bedenken, dass auf der südlichen Seite der Zürcher Strasse bereits heute Dienstleistungsbetriebe angesiedelt sind und mit weiteren Ansiedlungen zu rechnen ist. Diese Betriebe würden in Fahrtrichtung West-Ost benachteiligt. Der Entscheid für die Anlage von Bushaltestellen beidseitig der Zürcher Strasse ist gesamthaft die bessere Lösung und auch aus öV-Sicht sachlich begründet.

Festschreibung im Überbauungsplan

Aus einer gewissen Skepsis gegenüber einer tatsächlichen Realisierung des öV-Konzeptes bzw. der dauerhaften Bereitstellung der zusätzlichen Angebote wird im Einspracheverfahren



verschiedentlich die Festschreibung des Angebotskonzeptes für den öffentlichen Verkehr im Überbauungsplan, insbesondere bezüglich Linien und Takt, gefordert. Der Überbauungsplan ist für die Bauherrschaft und die erlassende Gemeinde verbindlich. In diesem Plan können unbeteiligte Dritte grundsätzlich nicht verpflichtet werden. Im Fall des öffentlichen Verkehrs gilt dies für den Kanton, dem bei der Bestellung und Finanzierung von Angeboten im öffentlichen Verkehr nach einem besonderen gesetzlichen Verfahren die Führung obliegt. Nach dem Entscheid der prüfenden Stelle kann dem Vorhaben die Umweltverträglichkeit zugestanden werden, wenn die dauerhafte gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt ist. Mit dem bereits erfolgten Beschluss der Regierung und dem in dieser Vorlage unterbreiteten Beschluss des Grossen Gemeinderates erhält die Umsetzung des öV-Konzeptes einen hohen Verbindlichkeitsgrad. Damit ist auch die Finanzierung sichergestellt. Demgegenüber sind im Überbauungsplan die grundsätzlichen Anforderungen an die Erschliessung, auch bezüglich des öffentlichen Verkehrs, festzuhalten.

Anbindung Quartier Winkeln

Aus dem Quartier Winkeln wurde der Wunsch geäussert, die Linie Herisau - Abtwil zur besseren Anbindung von Winkeln an den Bahnhof Winkeln anzuschliessen. Die Linie Herisau - Abtwil führt von Herisau über die Appenzeller Strasse bis zum Knoten Biderstrasse. Sie führt weiter unter der Bahnunterführung via Biderstrasse - Herisauerstrasse zur Bushaltestelle beim Stadion auf der Nordseite der Zürcher Strasse. In Winkeln ist die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich der Liegenschaft Appenzeller Strasse 50 (Restaurant Rössli) vorgesehen. Weiter bedienen die Kurse die bestehende Haltestelle der VBSG-Linie 1 an der Industriestrasse. Zwischen Stadion und Abtwil werden ab der Haltestelle Altenwegen die bestehenden Haltestellen auf der VBSG-Linie 7 bedient. Die Gebiete Altwinkeln und Oberwinkeln befinden sich in angemessener Gehdistanz zur Haltestelle an der Appenzellerstrasse. Die Benutzerinnen und Benutzer des Quartierkerns Winkeln sind mit der Haltestelle an der Industriestrasse erschlossen. Bei der Linie Herisau - Abtwil handelt es sich nicht um eine Linie des Ortsverkehrs, sondern um eine Regionallinie, vergleichbar mit einer Postautolinie. Die Erschliessung von Winkeln durch diese Regionallinie kann als angemessen beurteilt werden. Durch eine zeitraubende Schlaufen- bzw. Umwegfahrt über den Bahnhof Winkeln würde die Gesamtattraktivität der Linie beeinträchtigt.

Erschliessung Gründenmoos

Mit dem Stadion wird nach Auffassung einzelner Einsprecher und Einsprecherinnen der Zugang zum Gründenmoos und zur Naherholungszone verschlechtert. Es sollte deshalb eine öV-Erschliessung für das Gründenmoos geprüft werden. Benutzer und Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs erreichen derzeit die Sportanlagen im Gründenmoos ab den Haltestel-



len Wiesenbach der VBSG-Linie 7 bzw. Westcenter der VBSG-Linie 1. In beiden Fällen beträgt die Gehdistanz sechs bis sieben Minuten. Die Kurse der Autobus AG Gossau, welche auf der Zürcher Strasse anhalten, sind heute keine echte Alternative, weil bei der Haltestelle Erlachstrasse von und zu den Kursen der VBSG-Linie 1 umgestiegen werden muss. Dies ändert sich mit der Einführung von durchgehenden Kursen Gossau - St.Gallen Hauptbahnhof ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003. Dadurch wird die Erschliessung des Gründenmoos erheblich verbessert, weil die Gehdistanz von den Haltestellen der Autobus AG Gossau zu und von den Sportanlagen im Gründenmoos nur noch vier bis fünf Minuten beträgt. Im unregelmässigen und witterungsabhängigen Freizeitverkehr (Aufsuchen von Sportanlagen oder Naherholungszonen) sind solche Gehdistanzen zumutbar. Durch Taktverdichtungen ab dem Eröffnungszeitpunkt des Stadions vergleichbar mit dem Angebot auf der VBSG-Linie 7 ergibt sich eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung. Es sind deshalb im Zusammenhang mit dem Stadionbau keine zusätzlichen öV-Massnahmen zur Erschliessung des Gründenmoos notwendig. Abgesehen von der Verbesserung der Erschliessung des Gründenmoos mit dem öffentlichen Verkehr wird die Erreichbarkeit des Gründenmoos dank des geplanten Velowegkonzepts verbessert und erhalten die Fussgänger und Fussgängerinnen einen gesicherten Übergang an der Zürcher Strasse.

6.6 Beurteilung

Mit Blick auf die Planung des Stadions wurde die Erschliessung des Westens der Stadt St.Gallen mit dem öffentlichen Verkehr gesamtheitlich angegangen. Der Kanton hat zu diesem Zweck unabhängig von den Erschliessungsüberlegungen der Bauherrschaft des Stadions eine Konzeptstudie Siedlungs- und Verkehrsentwicklung St.Gallen West in Auftrag gegeben (Konzeptstudie St.Gallen West, Arbeitsgemeinschaft SNZ/Planpartner, Juni 2001). Es sollten ein zweckmässiges Siedlungskonzept und ein optimales Erschliessungskonzept mit dem öffentlichen Verkehr ausgearbeitet werden, welche eine längerfristige gesunde und dennoch wirtschaftlich starke Entwicklung von St.Gallen West ermöglichen. Dieses öV-Konzept ist zu ähnlichen Schlüssen gekommen wie das öV-Erschliessungskonzept der Bauherrschaft des Stadions. Auch in diesem Konzept wird die Verlängerung der Linie Gossau - Bruggen bis zum Hauptbahnhof zur Verbesserung der Erschliessung im Siedlungsband Gossau - St.Gallen bereits für die bestehenden Verkehrsströme empfohlen. Ebenfalls wird die Schaffung von Tangentialverbindungen Gossau - Abtwil sowie Herisau - Abtwil vorgeschlagen.

Das vorliegende und in Etappen zu realisierende öV-Konzept entspricht einem Angebot, das aus Sicht der regionalen Verkehrserschliessung in angemessener Relation zu den bestehenden und zu erwartenden Frequenzen steht. Dessen Umsetzung liegt auch im Interesse der



Öffentlichkeit und kann, da namhafte Beiträge von der Bauherrschaft zugesichert sind, für die öffentliche Hand als finanziell tragbar beurteilt werden.

7 Verkehrliche Massnahmen in den umliegenden Gebieten

7.1 Flankierende Massnahmen für die Quartiere Winkeln und Kräzern

Das Fussballstadion und das Einkaufszentrum werden zu einer erheblichen Zunahme des Individualverkehrs und - ohne entsprechende Gegenmassnahmen - zweifelsohne zu negativen verkehrlichen Auswirkungen und zusätzlichen Belastungen in den umliegenden Gebieten führen. Betroffen sind vor allem die Wohn- und Arbeitsstandorte westlich des Sittergrabens, also vor allem die Quartiere Winkeln und Kräzern.

Im Bericht über die Umweltverträglichkeit sind mögliche flankierende Massnahmen zur Bewältigung der verkehrlichen Auswirkungen des Grossprojektes angesprochen. Im Wesentlichen geht es darum, den unerwünschten Ausweich-, Schleich-, Such- und Parkverkehr durch die Quartiere zu unterbinden. Entsprechende Massnahmen gehören zur Vorsorge im Hinblick auf die Begrenzung der Verkehrsfolgen und der Umweltbelastung durch das Projekt Stadion / Einkaufszentrum.

Eine Arbeitsgruppe mit den Fachleuten der Verwaltung und dem Präsidenten des Quartiervereins Winkeln hat die Vorschläge für die flankierenden Massnahmen im Einzelnen ausgearbeitet. In dem Bericht werden zunächst eine Problemanalyse und Bestandesaufnahme vorgenommen, das gesamte Untersuchungsgebiet westlich des Sittergrabens in Teilgebiete mit einheitlicher Problemstruktur gegliedert und schliesslich für jedes der 16 Gebiete die einzelnen Massnahmen in einer Auflistung konkretisiert.

Ziel

Die Arbeitsgruppe definiert die Zielsetzung für den generellen Lösungsansatz wie folgt:

„Ziel müsste idealerweise sein, die aufgezeigten negativen Auswirkungen des Individualverkehrs ursächlich zu bekämpfen und so das Quartier Winkeln weder hinsichtlich Parksuch- und Ausweichverkehr und wildem Parkieren zusätzlich zu belasten noch die heute möglichen Verkehrsbeziehungen zu beeinträchtigen. Im vorliegenden Fall können realistischerweise nicht die Ursachen, sondern mittels flankierender Massnahmen nur die Symptome bekämpft werden. Deshalb muss das Gebiet Winkeln zwangsläufig gewisse Einschränkungen sowie jene Auswirkungen in Kauf nehmen, welche nicht beseitigt werden können.“

Massnahmen

Die Massnahmen beinhalten insbesondere

- die Definition der einzelnen Gebiete als „Zellen“, die verkehrlich geschlossen bzw. bezüglich durchgehendem Verkehr abgeschlossen werden sollen,



- die Unterstützung der Zellenbildung durch Sperren von Verkehrsbeziehungen an geeigneten Standorten (z.B. an der Herisauer Strasse zwischen Kunklerstrasse und Zürcher Strasse),
- die Begrenzung der Parkierung durch eine Gebührenpflicht auf öffentlichem Grund während 365 Tagen,
- die Privilegierung der Anwohner und Anwohnerinnen und ansässigen Betriebe, insbesondere durch die Erweiterte Blaue Zone (EBZ) an 365 Tagen evtl. mit reiner Anwohnerbevorzugung,
- die Verhinderung von „wildem Parkieren“ auf öffentlichem Grund und, soweit nötig und möglich, auf privatem Grund,
- die (bereits dargestellte) Förderung des öffentlichen Verkehrs auch im Quartierbereich.

Im Bericht der Arbeitsgruppe sind für die 16 betroffenen Bereiche die Massnahmen im Einzelnen aufgelistet. Zu den Massnahmen gehören die bereits genannte EBZ an sämtlichen Tagen, also auch samstags und sonntags für die dafür bezeichneten Wohngebiete. Angestrebt wird dabei die reine Anwohnerbevorzugung und die möglichst weitgehende Ausschlussung von Pendlern / Pendlerinnen und anderen Fremdbenutzungen. Im Weiteren soll, ebenfalls als Verschärfung im Vergleich zum sonstigen Gebiet, an den dafür geeigneten Orten auf öffentlichem Grund die Bewirtschaftung der Parkplätze ebenfalls auch an Wochenenden gelten. Schliesslich enthält der Bericht der Arbeitsgruppe eine Vielzahl von verkehrspolizeilichen Massnahmen, die teilweise auch älteren Anliegen aus dem Quartier entsprechen. Dazu gehören die bereits erwähnten Sperrungen von Verkehrsbeziehungen zur Unterstützung der Zellenbildung, aber auch viele kleinere Massnahmen wie Markierungen von Parkfeldern, bauliche Elemente zur Unterbindung von Missbräuchen, zusätzliche Signalisationen für Parkverbote etc.

Die zahlreichen Vorschläge der Arbeitsgruppe sind nun im Einzelnen zu prüfen und für die weiteren Schritte vorzubereiten. Die Umsetzung dieser Massnahmen erfordert teilweise durch den Grossen Gemeinderat noch zu beschliessende Reglementsänderungen. Die Ausdehnung der Erweiterten Blauen Zone (EBZ) auf Wochenenden ist nur mit einer Revision des Reglementes über die Parkierung auf öffentlichem Grund möglich; diese Revision ist ohnehin in Vorbereitung und soll dem Grossen Gemeinderat noch dieses Jahr unterbreitet werden. Im Weiteren sind für die vorgesehenen Einzelmassnahmen (z.B. Fahrverbote, Parkiereinschränkungen etc.) Verfügungen des Stadtrates aufgrund der Strassenverkehrsgesetzgebung mit den entsprechenden Rechtsmittelmöglichkeiten nötig.

Einzelne Massnahmen sind zwingende Voraussetzung für die Erteilung der Baubewilligung für das Stadion / Einkaufszentrum. Dies gilt gemäss dem Bericht über die Umweltverträglichkeit bzw. dem Prüfungsbericht der Kantonalen Umweltschutzfachstelle z.B. für die Sperrung der Herisauer Strasse (vgl. Ziffer 5.2). Diese Sperrung bildete auch eine wesentliche



Grundlage für die gesamten Verkehrsberechnungen. Weitere, für den Schutz des Quartiers wichtige Verkehrseinschränkungen sind spätestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung hin umzusetzen, einzelne Massnahmen stehen hingegen in eher indirektem Zusammenhang mit dem Bauvorhaben. Die Festlegung der für die Erteilung der Baubewilligung oder für die Inbetriebnahme des Stadions und Einkaufszentrums unumgänglichen Massnahmen erfolgt im Baubewilligungsverfahren.

7.2 Fuss- und Radweg nördlich der A1 im Gründenmoos

Im Zusammenhang mit dem Stadion / Einkaufszentrum wird im Gründenmoos nördlich der A1 zwischen der Bildstrasse und der Hafnersbergstrasse ein neuer Fuss- und Radweg erstellt. Die Fusswegverbindung ist einerseits Teil der Erschliessung des Stadionprojekts, für die notfallmässige Evakuierung ist unter anderem der Bau von zwei Passerellen über die Autobahn mit anschliessendem Fluchtweg über den neuen Weg notwendig. Andererseits entspricht der Fuss- und Radweg entlang den Sportanlagen Gründenmoos einem seit langem bekannten, berechtigten Bedürfnis zur Vervollständigung des Fuss- und Radwegnetzes und ist damit auch von öffentlichem Interesse.

Das Projekt sieht einen 2,5 m breiten Fuss- und Radweg vor. Dafür sind die nötigen gestalterischen Massnahmen vorgesehen, die Realisierung erfolgt in Abstimmung mit dem Nutzungskonzept für die Sportanlagen Gründenmoos und integriert in die bestehende Landschaftsgestaltung. Der Weg ist gegenüber den Sportanlagen Gründenmoos eingezäunt, er wird auf der ganzen Länge beleuchtet.

Die Kosten für die Erstellung der Fuss- und Radwegverbindung betragen gemäss detailliertem Kostenvoranschlag 1,23 Millionen Franken; sie setzen sich wie folgt zusammen:

Erdarbeiten	Fr.	275'000.--
Fundationsschicht	Fr.	110'000.--
Belagsarbeiten	Fr.	62'000.--
Entwässerungen	Fr.	130'000.--
Verbreiterung Fussweg	Fr.	100'000.--
Anpassung Fussweg Gründenmoos	Fr.	45'000.--
Begrünung und Bäume	Fr.	50'000.--
Zäune und Sicherheitseinrichtungen	Fr.	100'000.--
Stützmauern	Fr.	110'000.--
Beleuchtung	Fr.	50'000.--
Installationen, Abbrüche, Vermessung, Unvorhergesehenes etc.	Fr.	98'000.--
Projekt und Bauleitung	Fr.	100'000.--
Total	Fr.	1'230'000.--



Ein Teil der Kosten (Fr. 195'000.–) ist durch die Ergänzung des Autobahnanschlusses bedingt (Wegverlegung), dieser Kostenanteil geht somit zu Lasten des Kantons. Ein weiterer besonderer Aufwand von Fr. 251'000.– ist durch die breitere Wegführung als Sicherheitsmassnahme für das Stadion bedingt, diese Aufwendungen gehen vollständig zu Lasten des Projektes. Die verbleibenden eigentlichen Fuss- und Radwegkosten von Fr. 784'000.– werden zur Hauptsache über das Projekt Stadion / Einkaufszentrum finanziert und lediglich zu 25 % von der Stadt getragen, dieser Anteil entspricht dem öffentlichen Interesse an der neuen Fuss- und Radwegverbindung. Es ist somit ein Verpflichtungskredit von Fr. 196'000.– erforderlich, er bildet Teil der Gesamtkosten der Stadt für das Stadionprojekt und ist deshalb vom Grossen Gemeinderat zu beschliessen.

8 Unentgeltliche Bodenabtretung

8.1 Ausgangslage

Der für das Stadion und Einkaufszentrum vorgesehene Boden zwischen Zürcher Strasse, Autobahn A1 bzw. Autobahnanschluss und Hafnersbergstrasse ist im Eigentum von Stadt und Kanton. Der Kanton besitzt insgesamt 31'866 m², die Stadt 12'878 m². In den beiden bereits 1999 abgeschlossenen Kaufverträgen wurde ein Landpreis von Fr. 300.–/m² vereinbart, dieser Wert entsprach dem damals und in den Vorjahren erzielten marktüblichen Preis für Büro- und Industriebauten an vergleichbarer Lage. Als Unterstützung von Kanton und Stadt für das Stadionprojekt wurde dieser Marktpreis auf die Hälfte reduziert, sodass eine Subventionierung von Seiten der Stadt im Betrage von rund 1,93 Millionen Franken und vom Kanton von 4,78 Millionen Franken erfolgte. Der Grosse Rat des Kantons St.Gallen und der Grosse Gemeinderat der Stadt St.Gallen stimmten den Bodenverkäufen und der dargestellten Reduktion des Bodenpreises zu. Der Grosse Gemeinderat beschloss aufgrund einer entsprechenden Vorlage des Stadtrates vom 14. März 2000 einen Kredit von 2,4 Millionen Franken als Standortbeitrag an das Stadion, in dieser Summe waren 1,93 Millionen Franken für die Bodenverbilligung und 0,47 Millionen Franken als Baubeitrag enthalten.

Nach den Entscheiden von Stadt und Kanton über den Bodenverkauf und die weiteren Leistungen zu Gunsten des Projektes wurden die Planungsarbeiten weitergeführt und auch die Finanzierungsmöglichkeiten konkretisiert. Es zeigte sich, dass die ursprünglich vorgesehenen Gesamtkosten von rund 45 Millionen Franken (inkl. Boden) nicht ausreichen, die neuen Berechnungen ergaben einen gesamthaften Mittelbedarf von ca. 64 Millionen Franken.

Die Begründung für die höheren Baukosten gegenüber dem Basisprojekt liegen nach den Angaben der Stadion St.Gallen AG vor allem darin, dass die ursprüngliche Kostenberechnung von einer durchschnittlichen Kostengrösse von Fr. 2'000.– / Sitzplatz ausging und die Basis-



infrastrukturkosten zu wenig stark gewichtet worden seien. Bei einem Stadion mittlerer Grösse wie St.Gallen mit 21'000 Plätzen ist der Anteil der allgemeinen Infrastruktur pro Sitzplatz höher als bei grossen Stadien. Die genaueren Abklärungen im Rahmen der Planungen ergaben für St.Gallen einen Kostenansatz von ca. Fr. 2'500.– pro Sitzplatz. Dies ergibt mit den Kosten für die Erschliessung, die Sicherheit und die Verlegung des TCS-Gebäudes sowie den noch verbliebenen Grundstückskosten (6,7 Millionen Franken) Gesamtkosten von rund 64 Millionen Franken.

Am 26. August 2002 wurde an Stadt und Kanton das Gesuch um unentgeltliche Bodenabtretung, also den Erlass auch der noch vorgesehenen Fr. 150.– / m² eingereicht. Zwar seien Einsparungen von rund 6 Millionen Franken am Projekt vorgenommen worden, ebenso seien die Investoren des kommerziellen Teils trotz der Nutzflächenreduktion von 20 % zur ursprünglichen Leistung von 42,5 Millionen Franken bereit. Die neuen Berechnungen ergäben trotzdem einen zusätzlichen Mittelbedarf von 18,7 Millionen Franken, der mit zusätzlichen Einnahmen (Logenverkauf, Stadionvermarktung, Eigenkapitalerhöhung, Darlehen) sowie mit dem Erlass des noch vorgesehenen Bodenerwerbs von insgesamt 6,7 Millionen Franken finanziert werden müsse.

Nach einer ersten Prüfung des Gesuches verlangten Stadt und Kanton zusätzliche Angaben über die Finanzierung des Stadionbaues sowie über die Organisation und Finanzierung des Stadionbetriebes im Sinne eines „Businessplanes“. Diese Unterlagen wurden im Februar 2003 eingereicht.

8.2 Businessplan

Die Stadion AG hat einen Businessplan mit folgendem Inhalt vorgelegt:

Organisationsstruktur:

- Der FC St.Gallen wird aufgeteilt in einen „Verein FC St.Gallen“ für den Nachwuchs etc. sowie eine „FC St.Gallen Betriebs AG“ für die 1. Mannschaft. Diese AG ist die Hauptnutzerin des neuen Stadions, sie beschränkt sich aber auf den Sportbetrieb. Sie bestreitet ihre Ausgaben – abgesehen von Sponsoringeinnahmen, Serviceclubs und Verbandseinnahmen – vor allem aus einem Anteil an den Ticketeinnahmen.
- Die Stadion Betriebs AG ist zuständig für den Betrieb des Stadions, d.h. Vermarktung, Vermietung, Verwaltung, laufender Unterhalt usw. Ihr fliessen die gesamten Einnahmen aus dem Stadionbetrieb (Merchandising, Catering, Bandenwerbung, Events usw.) und die Ticketeinnahmen zu. Von den Ticketeinnahmen tritt sie einen Teil an den FC St.Gallen ab. Im Verwaltungsrat der Betriebs AG wird neben den Investoren auch der FC St.Gallen (Verein und AG) angemessen vertreten sein.



- Die Stadion AG (Arbeitstitel) bleibt Eigentümerin des Stadions und ist verantwortlich für die Werterhaltung des Stadions, den grossen Unterhalt und eine ausreichende Reservenbildung. Ihr Zweck besteht darin, ausreichend Mittel zurückzustellen, damit auch grosse Sanierungen aus eigener Kraft finanziert werden können. Es ist vorgesehen, dass die Betriebs AG der Stadion AG einen Anteil von etwa 10 Prozent der Ticketeinnahmen, mindestens aber jährlich 850'000 Franken zur Finanzierung der langfristigen Substanzerhaltung abliefern wird. (In den ersten fünf Jahren liegt der Minimalbetrag, da der Bedarf gering ist, bei Fr. 500'000.-). Noch nicht abschliessend geklärt ist die Frage, welche Rechtsform diese Trägerschaft haben wird und ob allenfalls die öffentliche Hand darin vertreten sein soll.

Beurteilung

Die Baukosten des Stadions (ohne Grundstückskosten) von insgesamt 57 Millionen Franken sollen vor allem aus dem Grundstücksverkauf an die privaten Investoren für den kommerziellen Teil finanziert werden. Ausserdem ist ein Mittelzufluss aus der Zeichnung von Aktien, der Vermarktung der Stadionhülle, dem Verkauf von Logen und aus dem Sport Toto vorgesehen. Schliesslich wird ein Bankdarlehen von rund 4 Millionen erforderlich sein. Die entsprechenden Verzinsungen und Amortisationen gehen allerdings zu Lasten der Betriebsrechnung. Eine weitergehende, unvorhergesehene zusätzliche Belastung aus dem Bau ist aber unwahrscheinlich, da das Risiko einer Baukostenüberschreitung weitgehend beim Generalunternehmer liegt. Aus Sicht von Kanton und Stadt ist daher das Augenmerk vor allem auf die Betriebsrechnung zu legen.

Im Rahmen der Prüfung des Gesuches um unentgeltliche Bodenabtretung wurden die im Businessplan enthaltenen Einnahmen- und Ausgabenpositionen und deren Begründung untersucht und mit den Vertretern der Bauherrschaft und vor allem des FC St.Gallen besprochen. Anhand eines Fragenkataloges wurden zusätzliche Angaben verlangt, so z.B. bezüglich Höhe der Rückstellungen für Unterhalt und Abschreibungen, Aufteilung der Ticketeinnahmen auf FC, Betreibergesellschaft und Eigentümerin, Sicherung der Mittel für Unterhalt und Abschreibungen etc. Aus den Ablieferungen der Betriebs AG wird die Stadion AG den auf den Eigentümer entfallenden Unterhalt, die Reparaturen und Rückstellungen für Sanierungen bestreiten. Im Verlauf der ersten 25 Jahre werden hierfür der Stadion AG rund 20 Millionen Franken überwiesen.

Die Trennung der verschiedenen Funktionen Eigentümer / Betreiber / Benutzer mittels verschiedener Rechtspersonen mindert das Risiko. Finanzielle Probleme z.B. des Fussballbetriebs wirken sich nicht automatisch auf das Stadion, dessen Betrieb und Unterhalt aus. Die vorgesehene Struktur bewirkt eine gewisse Sicherheit im Hinblick auf die mittel- und langfristige Erhaltung der Substanz des Stadions. Dies entspricht im Übrigen nicht nur dem Inte-



resse der öffentlichen Hand, sondern auch den Interessen der privaten Investoren und der Betreiber des kommerziellen Teils.

Ob das Ziel der Eigenfinanzierung des ganzen Stadionbetriebes letztlich erreicht werden kann, hängt weitgehend vom sportlichen Erfolg der Spitzenmannschaft des FC St.Gallen ab, da - abgesehen von den Erträgen aus Fremdvermietungen (Events) – praktisch alle Einnahmen mit dem Sportbetrieb verbunden sind. Der von den Vertretern des Stadions vorgelegte Businessplan zeigt, dass es unter den getroffenen Annahmen möglich sein sollte, Bau und Betrieb des Stadions ohne weitere öffentliche Mittel zu gewährleisten. Ebenso ist es offenkundig, dass ein derartiger Businessplan mit Unsicherheiten verbunden ist.

Die zentrale Bestimmungsgrösse bildet die durchschnittliche Zuschauerzahl. Der Businessplan geht davon aus, dass pro Jahr jeweils 18 Spiele von durchschnittlich 12'000 Zuschauern / Zuschauerinnen besucht werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass diese im Vergleich zum Espenmoos höhere Zahl aufgrund der zusätzlichen Attraktivität des neuen Stadions erreicht werden kann. Ausschlaggebend wird aber der spielerische Erfolg der 1. Mannschaft sein - dieser entscheidende Faktor ist bekanntlich nicht prognostizierbar. Die folgende Aufstellung zeigt diesen Zusammenhang sehr deutlich:

Erfolgsrechnung Betriebs AG in 1'000 Fr.	Szenario 12'000 Eintritte	Szenario 10'000 Eintritte	Szenario 8'000 Eintritte
Ticketeinnahmen	9'300	7'810	6'304
Übrige Einnahmen: Werbung, Catering, Sponsoring, Events usw.	4'400	4'100	3'150
Ertrag total	13'700	11'910	9'454
Betriebsaufwand: Personalaufwand, Spielorganisation, Verwaltung, Unter- halt, Steuern, usw.	5'912	5'566	4'638
Anteil Ticketing FC	6'500	5'900	5'400
Anteil Ticketing Stadion AG, (für langfristigen Unterhalt)	930	850	850
Aufwand total	13'342	12'316	10'888
Ergebnis	+ 358	- 406	- 1'434

Wird das Ziel von 12'000 Zuschauern erreicht, so können die laufenden Ausgaben gedeckt und auch die erforderlichen Reserven gebildet werden. Bei einer durchschnittlichen Besu-



cherzahl von 10'000 ist die Reservenbildung nur noch ungenügend; bei 8'000 wären bereits Bezüge aus den Reserven erforderlich. Dies bedeutet, dass die Bildung der notwendigen Reserven nicht in jeder Situation gewährleistet ist. Falls der sportliche Erfolg des FC St.Gallen ausbleibt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die öffentliche Hand in zehn bis zwanzig Jahren – wenn grössere Sanierungen anstehen - weitere Leistungen erbringen muss. Allerdings musste auch das Stadion Espenmoos immer wieder mit öffentlichen Mitteln umgebaut und saniert werden - die Unterstützung für das neue Stadion ermöglicht jedenfalls ein modernes und grosses Fussballstadion für St.Gallen mit dem Einsatz relativ bescheidener öffentlicher Mittel. Überdies kann mit dem (bereits vom Grossen Gemeinderat beschlossenen) Umbau des Espenmoos ein zusätzliches Angebot für den Breitensport geschaffen werden. Die Alternative wäre eine kostenintensive andere Lösung, sei es ein Um- und Neubau im Espenmoos oder an einem neuen Standort.

Der Stadtrat beantragt deshalb, dem Gesuch der Stadion St.Gallen AG zu entsprechen und eine Abgabe des Bodens mit dem vollständigen Erlass des Bodenpreises vorzusehen. Dies bedingt für die Stadt die Erteilung eines Zusatzkredites von 1,9 Millionen Franken. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Gratisabgabe des Bodens im Umfang von 3,8 Millionen Franken den Steuerzahler nur indirekt - nämlich in Form des entgangenen Gewinns - belastet. Die Grundstücke, die bisher in der Bilanz des Wasserwerkes enthalten und dort bereits abgeschrieben sind, sollen vor der Abgabe an die Trägerschaft des Stadions an den allgemeinen Haushalt übertragen werden. Der Stadtrat wird zusammen mit dem Kanton die entsprechenden Kaufverträge neu abschliessen bzw. die bereits bestehenden Verträge ergänzen. In diesen Verträgen werden auch die im Interesse von Stadt und Kanton nötigen Sicherungen eingebaut. Dazu gehören unter anderem Bestimmungen über die hypothekarische Verschuldung und deren Begrenzung, die Zusammensetzung der Organe der Stadion AG, die Sicherstellung der Rückstellungen bzw. Ablieferungen für den künftigen Unterhalt des Stadionbaus etc. Die Beschlussfassung des Grossen Gemeinderates über die unentgeltliche Bodenabgabe erfolgt im Weiteren unter dem Vorbehalt der entsprechenden Beschlussfassung des Kantonsrates auch für den kantonalen Bodenanteil.

9 Anträge

Der Grosse Gemeinderat beschliesst über die Zonenplanänderung, den Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften sowie die finanziellen Beiträge der Stadt an den öffentlichen Verkehr, den neuen Fuss- und Radweg und die unentgeltliche Bodenabgabe. Der Überbauungsplan untersteht nicht dem fakultativen Referendum. Die Zonenplanänderung, die Beschlüsse (mit finanziellen Folgen) zum öffentlichen Verkehr und zum neuen Weg sind zusammen zwingende Voraussetzung für die Realisierung des Projektes, diese Beschlüsse



sollen deshalb gesamthaft dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Der Zusatzkredit für die unentgeltliche Bodenabgabe ist hingegen kein zwingendes Erfordernis für das Projekt, er ist deshalb als Einzelbeschluss zu behandeln.

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Von den vorstehenden Ausführungen zum Projekt Stadion / Einkaufszentrum West wird Kenntnis genommen.
2. Die Zonenplanänderung für das Gebiet westlich der Hafnersbergstrasse in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen wird genehmigt (vgl. Beilage).
3. Der Überbauungsplan mit besonderen Vorschriften „Stadion St.Gallen“ wird genehmigt (vgl. Beilage)
4. Das Projekt zur Verbesserung der Erschliessung des Westens der Stadt St.Gallen mit dem öffentlichen Verkehr durch Verdichtungen auf der Linie Gossau - St.Gallen und Einführung der neuen Linien Gossau - Abtwil sowie Herisau - Abtwil wird gutgeheissen unter dem Vorbehalt der Realisierung des Einkaufszentrums im Stadion.
5. Der Anteil an die ungedeckten Kosten der zusätzlichen Verkehrsangebote von Fr. 399'000.– für die dreijährige Einführungsphase wird gutgeheissen und ab dem Zeitpunkt der Eröffnung des Einkaufszentrums im Stadion in die jährlichen Voranschläge für den öffentlichen Verkehr der Laufenden Rechnung des städtischen Haushalts eingestellt.
6. Das Projekt für den Fuss- und Radweg nördlich der A1 im Gründenmoos im Kostenbetrage von 1,23 Millionen Franken wird gutgeheissen und für den städtischen Kostenanteil ein Verpflichtungskredit von Fr. 196'000.– erteilt (Beilage).
7. Für die unentgeltliche Bodenabtretung wird zum Verpflichtungskredit von Fr. 2'401'745.– ein Zusatzkredit von Fr. 1'932'000.– erteilt und der Stadtrat zum Abschluss der entsprechenden Verträge ermächtigt. Vorbehalten ist die Zustimmung des Kantons zur unentgeltlichen Abgabe des kantonalen Bodenanteils.
8. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse gemäss den Ziffern 2, 5 und 6 (gesamthaft) sowie der Beschluss gemäss Ziffer 7 (einzeln) nach Art. 7 der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum unterstehen.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilagen:
Modellfotos
Zonenplan
Überbauungsplan
Besondere Vorschriften
Fuss- und Radweg

