



Besondere Vorschriften zum Überbauungsplan Hauptbahnhof Nordwest Änderung / Ergänzung

gemäss Art. 22 Baugesetz vom 6. Juni 1972

Vom Stadtrat beschlossen

Am:

Der Stadtpräsident

Im Namen des Stadtrates:
Der Stadtschreiber

Öffentlich aufgelegt

Vom:

Bis:

Vom Stadtparlament erlassen

Am:

Der Präsident des Stadtparlamentes

Der Stadtschreiber

Vom Baudepartement genehmigt

Am:

Mit Ermächtigung:
Der Leiter des Amtes für Raumentwicklung



Legende: bestehend ~~gestrichen~~ neu

Art. 1 Geltungsbereich

¹ Der Sondernutzungsplan besteht aus dem Überbauungsplan, den Besonderen Vorschriften sowie der Beilage (Entwicklungsplan 1:2'000, Areal westlich des Hauptbahnhofs St. Gallen, vom April 1997).

² Die vorliegenden Bestimmungen gelten für das gesamte im Plan umgrenzte Gebiet. Im Sektor B ist das konkrete Projekt mit einem Gestaltungsplan nach Art. 28 BauG verbindlich festzulegen. Die eingetragenen Hinweise sind für diesen Erlass richtungsweisend.

³ Der als Beilage bezeichnete Entwicklungsplan zeigt für das ganze Gebiet die weitere städtebauliche Entwicklung auf. Er ist für Bauprojekte oder weitere Sondernutzungspläne richtungsweisend.

Art. 2 Erschliessung

¹ ~~Die Gestaltung der Erschliessung von der Rosenbergstrasse für das Plangebiet ist frühzeitig mit der Strassenaufsichtsbehörde festzulegen.~~ **Die Erschliessung des Plangebietes (Sektoren A, B, C) für den MiV erfolgt über die Rosenbergstrasse.** Die Anzahl Parkplätze, die Überbauungsart und die Nutzung ~~haben auf die Leistungsfähigkeit der Rosenbergstrasse Rücksicht zu nehmen.~~ **müssen auf die Leistungsfähigkeit der Rosenbergstrasse abgestimmt werden.**

² Zwischen den Richtungspunkten ist ein Streifen mit einer minimalen Breite von 12 m für eine öffentliche Strasse respektive 3.50 m für einen öffentlichen Fussweg freizuhalten. **Entlang der Interessenlinie Gleisanlagen SBB kann der öffentliche Fussweg auch durch einen offenen Arkadengang geführt werden.**

³ **Bei der lokalen Anbindung an den öffentlichen Verkehr muss für die Benutzerinnen und Benutzer der grösstmögliche Komfort erreicht werden, namentlich sind gut sichtbare Hinweis- und Informationstafeln anzubringen sowie die Haltestellen und deren Zugangswege gut zu signalisieren.**

⁴ **Innerhalb des Plangebietes sind direkte, an das übergeordnete Wegnetz angeschlossene Veloverbindungen zu gewährleisten.**

Art. 2a Parkierung

¹ **Innerhalb des Plangebietes dürfen aufgrund der im UVB ermittelten Nutzflächen gesamthaft (Sektoren A+B+C) maximal 880 Parkfelder erstellt werden. Sie sind wie folgt auf die im Plan bezeichneten Sektoren aufzuteilen:**

A: max. 500 Parkfelder

B: max. 320 Parkfelder

C: max. 60 Parkfelder

² **Die erforderliche Anzahl an IV-Parkfeldern richtet sich nach VSS 640 290 und ist im Baugesuchsverfahren nachzuweisen.**

³ Sämtliche öffentlich zugänglichen Besucherparkfelder sind zu bewirtschaften, wobei der Tarif den allgemeinen Parkiergebührentarif (sRS 712.22) für das Stadtzentrum nicht unterschreiten darf. Die Bewirtschaftung erfolgt ab Parkierungsbeginn, wobei für die erste angefangene Stunde der volle Stundentarif zu entrichten ist. Eine Rückerstattung der Parkiergebühr an den Leistenden ist nicht gestattet. Eine andere Regelung für die Halteplätze der öffentlichen Bahnhofsvorfahrt und die Kurzzeitparkplätze im Sektor B bleibt vorbehalten.

⁴ Die Besucherparkfelder bei Parkieranlagen mit mehr als 50 Besucherparkfeldern sind, unter dem Vorbehalt, dass die privatrechtlich organisierte PLS AG einem Anschlussbegehren zustimmt, an das Parkleitsystem anzuschliessen.

Art. 2b Fahrtenmenge

¹ Die Ausfahrtsmenge aus den im Plan bezeichneten Sektoren A und B darf zusammen maximal 450 Ausfahrten in der Spitzenstunde betragen.

² Für die jährlichen Fahrtenmengen (Ein- und Ausfahrten zusammen, pro Kalenderjahr) in den Sektoren A, B und C gelten die nachfolgend aufgeführten Maximalwerte. Diese Maxima gelten vorbehaltlich der Reduktion infolge Lärmemissions- und Luftreinhaltungsvorschriften.

Sektor A: max. 1'095'000 Fahrten (entspricht DTV von 3'000 Fahrten)

Sektor B: max. 1'460'000 Fahrten (entspricht DTV von 4'000 Fahrten)

Sektor C: max. 182'500 Fahrten (entspricht DTV von 500 Fahrten)

³ Eine entsprechende Überprüfung und Korrektur der Fahrtenmengen bleibt aufgrund allfälliger bedeutender Änderungen, insbesondere am „Hauptverkehrsverursacher“ Bahnhofsvorfahrt (Sektoren B und C), aufgrund längerfristig beobachteter Entwicklungen oder aufgrund allfälliger Änderungen des Überbauungsplanes vorbehalten.

Art. 2c Kontrolle Verkehrsaufkommen / Fahrtenmenge

¹ Die Anzahl Ein- und Ausfahrten zu den Parkplätzen im Plangebiet sind unter Leitung der Fachstellen der Stadt St. Gallen auf der Basis von Viertelstundenergebnissen zu erfassen. Die Daten sind den zuständigen Behörden semesterweise EDV-mässig zur Verfügung zu stellen. Die Eigentümer tragen die Kosten zur Erhebung des Verkehrsaufkommens.

² Bei einer Überschreitung der in Art. 2b dieser Vorschriften festgelegten Fahrtenmengen sind die zur Einhaltung resp. Reduktion der Fahrtenmengen geeigneten Massnahmen (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Tarifgestaltung, etc.) vorzusehen. Diese werden durch den Eigentümer oder die Eigentümerin der einzelnen Parkieranlagen im Einzelnen in der Betriebsphase in Absprache mit der Stadt St. Gallen vorgenommen. Haben diese Massnahmen nicht den gewünschten Erfolg, so werden geeignete zweck- und verhältnismässige Massnahmen durch die zuständige Behörde verfügt. Die Eigentümer tragen die Kosten dieser Massnahmen. Vorbehalten bleibt die Durchführung der rechtlichen Verfahren.

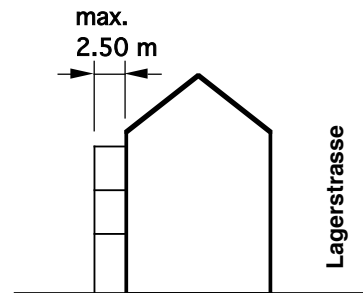
³ Im Baubewilligungsverfahren sind die Einzelheiten (z.B. ständige Verkehrserhebungen) zu regeln.

Art. 3 Markierungslinie

Neubauten im Bereich der im Plan bezeichneten Markierungslinien sind mit ihrer ganzen strassenseitigen Fassade an diese Linie zu stellen.

Art. 4 Überschreitung der Baulinie

Beim an die Lagerstrasse angrenzenden Baubereich zwischen der Grünbergstrasse und der Klubhausstrasse dürfen Laubengänge bis maximal 2.50 m über die nördliche Baulinie hinausragen.

**Art. 5 Gebäudehöhe**

In den im Plan bezeichneten Bereichen gilt in Abweichung zur Bauordnung der Stadt St. Gallen eine Höhenbeschränkung in m.ü.M. Dachgestaltung und Zulässigkeit von Attikageschossen richten sich nach der Bauordnung.

Art. 6 Schützenswerte Bauten

Mit dem vorliegenden Überbauungsplan wird die im Inventar der schützenswerten Bauten der Stadt St. Gallen aufgeführte Klassierung der Lokremise (Kategorie 3) und des Wasserturms (Kategorie 2) nicht aufgehoben. Die Schutzwürdigkeit dieser Bauten ist in einem gesonderten Verfahren festzustellen.

Art. 7 Baubereich Lokremise

In dem im Plan bezeichneten Bereich sind weitergehende bauliche Änderungen (Umbau, Umnutzung) nur innerhalb des bestehenden Gebäudevolumens zulässig. Ein Neubau ist hinter die Baulinie zu stellen.

Art. 8 Freihaltebereich

In dem im Plan bezeichneten Freihaltebereich ist im Zusammenhang mit dem Wasserturm ein projektbezogener städtebaulicher Freiraum vorzusehen.

Art. 9 Ökologie

Die Planungen und Projektierungen im Gebiet Hauptbahnhof Nordwest haben unter Berücksichtigung ökologischer und grünplanerischer Ansprüche zu erfolgen.

Art. 10 Sicherheit

Den subjektiven Sicherheitsbedürfnissen insbesondere von Frauen und Kindern sowie alten und gebrechlichen Personen ist bei der Gestaltung von Bauten, Anlagen und Freiräumen Rechnung zu tragen. Insbesondere zu vermeiden sind unübersichtliche und des nachts unausgeleuchtete Bereiche. Besonders zu beachten sind genügend offene und kurze Fluchtmöglichkeiten, klar ablesbare Wegführungen sowie einsehbare Eingangshallen und Treppenhäuser.

Art. 11 Aufhebung bisherigen Rechts

Mit der Genehmigung dieses Überbauungsplanes werden folgende Baulinien- und Überbauungspläne ~~innerhalb der Teilgebiete A~~ **im gleichen Gebiet** aufgehoben:

- Baulinienplan Rosenbergstrasse vom 12. März 1906;
- Baulinienplan Rosenberg-Zimmergartenstrasse vom 24. Juli 1906 mit Änderungen vom 23. Juli 1907;
- Überbauungsplan Guggisbleiche vom 1. April 1930.