

Vorlage Stadtparlament

Datum 23. Oktober 2018
Beschluss Nr. 2217
Aktenplan 523.12.10 Busdepot: Bauliches

Technische Betriebe, Neues Busdepot für die Verkehrsbetriebe und Zentralisierung der Werkstätten und Büroräume der Direktion Technische Betriebe; Verpflichtungskredit für einen Studienauftrag mit Vorprojekt

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Durchführung eines Studienauftrags und der Ausarbeitung eines Vorprojekts für ein neues Betriebsgebäude an der Rechenstrasse mit einem Busdepot für die St.Galler Verkehrsbetriebe, Werkstätten und Büroräumlichkeiten für die St.Galler Stadtwerke sgsw, die Entsorgung St.Gallen esg, die Dienststelle Umwelt und Energie UE sowie für den Stab Technische Betriebe STB wird zugestimmt. Dafür wird ein Verpflichtungskredit von CHF 2'529'000 erteilt, hiervon CHF 1'593'000 zulasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe St.Gallen und CHF 936'000 zulasten der Investitionsrechnung der St.Galler Stadtwerke.
2. Es wird festgestellt, dass dieser Beschluss nach Art. 8 Ziff. 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Zusammenfassung

Die Fahrzeugflotte der städtischen Verkehrsbetriebe (VBSG) ist wegen des Angebotsausbaus der letzten Jahre stark gewachsen. Das von der Bürgerschaft beschlossene Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und das Mobilitätskonzept der Stadt sehen für die Zukunft ein weiteres Wachstum des öffentlichen Verkehrs vor. Ein Ausbau der Depoträumlichkeiten der Verkehrsbetriebe ist die notwendige Folge davon. Im Zuge vertiefter Abklärungen im Jahr 2016 offenbarten sich am bestehenden Standort der Verkehrsbetriebe an der Steinachstrasse 42 für die geplante Erweiterung zunehmend bauliche Erschwernisse und betriebliche Herausforderungen. Aufgrund dieser Begebenheiten wurde der Standort mit Blick auf die künftig benötigten Räumlichkeiten nochmals grundsätzlich in Frage gestellt. Stadtweit wurde nach einem Alternativstandort für einen Neubau gesucht.

Standortabklärungen zeigten, dass das Areal an der Zürcher Strasse / Rechenstrasse die Kriterien für ein Depotgebäude optimal erfüllt. Im direkten Vergleich mit dem bestehenden Standort an der Steinachstrasse 42 kann das benötigte Raumprogramm am neu evaluierten Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse betrieblich effizienter untergebracht werden. Im Hinblick auf eine haushälterische Bodennutzung und einen optimalen Einsatz der städtischen Investitionsmittel soll am neuen Standort eine Mehrfachnutzung angestrebt werden.

Es wurde sowohl eine Mantelnutzung für Wohnen als auch für Gewerbe auf dem Areal geprüft. Das Synergiepotenzial von zwei städtischen Unternehmen an einem Ort ist im Vergleich zur Mantelnutzung Wohnen überzeugend. Die räumliche Integration der St.Galler Stadtwerke sgsw und der Büroarbeitsplätze der gesamten Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen erweist sich als ideale Lösung. Die Büroräumlichkeiten und Werkstätten der Dienststellen der Technischen Betriebe sind heute auf 15 Standorte verteilt. Die sgsw verfolgen seit mehreren Jahren die Absicht der Zusammenlegung ihrer Betriebe. Ein Zusammenzug an der Zürcher Strasse / Rechenstrasse würde zu einem effizienteren und nachhaltigen Zusammenspiel der einzelnen Bereiche beitragen. Ein Wegzug der VBSG und der sgsw aus den Liegenschaften an der Steinachstrasse begünstigt die Arealentwicklung St.Fiden – Heiligkreuz. Die Grundstücke stehen mittelfristig für neue Nutzungen zur Verfügung.

Im Rahmen eines Studienauftrages und des darauffolgenden Vorprojekts sollen nun Lösungen aufgezeigt werden, wie der Raumbedarf der gesamten Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse städtebaulich, architektonisch, betrieblich und wirtschaftlich befriedigt werden kann.

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Betriebliche Situation VBSG und Ausbau Busdepot	3
1.2	Veränderte Rahmenbedingungen und Einflussgrössen	3
1.3	Standortevaluation Depotneubau	4
1.4	Alternativer Lösungsansatz zwei VBSG-Betriebsstandorte	5
1.5	Standortvergleich	5
2	Ideenstudie Neubau Zürcher Strasse / Rechenstrasse.....	6
2.1	Primärnutzung Busdepot	7
2.2	Mantelnutzungen	7
2.3	Zusammenführung der gesamten Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen	8
2.3.1	Raumprogramm und -bedarf	9
2.3.2	Machbarkeit	10
2.3.3	Grobkostenschätzung.....	11
2.3.4	Grundstücke.....	12
2.3.5	Vergleich Baukosten Standorte Steinachstrasse / Rechenstrasse (2015/2018)	12
2.3.6	Erwartung Betriebskostenaufwand sgsw / UE / esg /STB.....	12
2.3.7	Erwartung Betriebskostenaufwand VBSG.....	13
3	Studienauftrag.....	14
3.1	Projektstudie	14
3.2	Grundstücksperimeter für den Studienauftrag / Verfahren zur Zonenplanänderung	14
3.3	Vorprojekt	15
3.4	Kosten	15
3.5	Investitionsplanung	15
4	Termine.....	16
5	Ausstand.....	16

1 Ausgangslage

1.1 Betriebliche Situation VBSG und Ausbau Busdepot

Die bestehende Einstellhalle der VBSG an der Steinachstrasse 42 hat aufgrund des Angebotsausbaus des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen Jahren ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Die engen Platzverhältnisse führen zu unbefriedigenden und wenig effizienten betrieblichen Abläufen. Zudem sind grosse Teile des Depotgebäudes sanierungsbedürftig. Aus diesem Grund wurden im Jahr 2010 im Rahmen von Machbarkeitsstudien verschiedene Erweiterungsmöglichkeiten an der Steinachstrasse 42 geprüft. Die Nähe zum Stadtzentrum und damit zum ÖV-Hauptknotenpunkt Bahnhof erwies sich für den Betrieb am bestehenden Standort von grossem Vorteil. Studien kamen zum Ergebnis, dass die Einstellhalle an der Volksbadstrasse ersetzt und das Busdepot zusätzlich gegen Westen erweitert werden sollte.

Um die betriebliche Situation möglichst rasch zu verbessern, beantragte der Stadtrat am 17. Februar 2011 einen Verpflichtungskredit im Betrage von CHF 5'276'300 für den Bau einer neuen Zufahrtsrampe im Südwesten der Steinachstrasse. Das Stadtparlament genehmigte den Verpflichtungskredit am 15. März 2011. Knapp zwei Jahre später, im Dezember 2012, wurde die Rampe in Betrieb genommen.

In der Folge genehmigte das Stadtparlament mit Beschluss vom 22. September 2015 (Nr. 3317) einen Verpflichtungskredit von CHF 390'000 für die Durchführung eines Studienauftrags zur Vergrösserung und Nutzungserweiterung des VBSG-Depots an der Steinachstrasse 42, hiervon CHF 260'000 zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe St.Gallen und CHF 130'000 zu Lasten der Investitionsrechnung der sgsw. Ziel des Studienauftrags waren qualitativ hochwertige Lösungsvorschläge für den Ersatz und die Erweiterung der Einstellhalle gegen Westen und eine Erweiterung der unterirdischen Werkstätten. Zusätzlich sollte ein Bürotrakt für die sgsw als Mantelnutzung auf der Parzelle geplant werden.

1.2 Veränderte Rahmenbedingungen und Einflussgrössen

Im Zuge vertiefter Abklärungen im Jahr 2016 offenbarten sich am bestehenden Standort zunehmend bauliche Erschwernisse und betriebliche Herausforderungen. Dass das Areal im Altlastenkataster verzeichnet ist und eine eingeschränkte Baugrundtragfähigkeit aufweist, war bereits bekannt. Ein geotechnischer Grundlagenbericht führte aber zusätzlich zu Tage, dass die vorgesehene Erweiterung auf Pfählen fundiert werden müsste und der hohe Grundwasserspiegel Sicherheitsmassnahmen gegen Auftrieb und eine gute Abdichtung gegen drückendes Sicker- und Grundwasser erforderlich machen würde. Zusätzlich zeigte der Grundlagenbericht eine Hochwassergefahr auf, die Objektschutzmassnahmen nötig machen würde, was einen grossen Einfluss auf die Realisierungs- und Unterhaltskosten erwarten liessen. Die zu erwartenden Schwierigkeiten und höheren Kostenprognosen führten dazu, dass der Standort an der Steinachstrasse nochmals grundsätzlich in Frage gestellt und stadtweit nach Alternativstandorten für einen Neubau gesucht wurde.

1.3 Standortevaluation Depotneubau

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen bedurfte es einer erneuten Standortevaluation. Entsprechend wurden auf dem ganzen Stadtgebiet sämtliche eingezonten Parzellen bzw. Parzellenkonglomerate mit ausreichend grosser Grundstücksfläche, die entlang der starken Stadtachsen liegen, zusammengestellt. Den zusätzlichen Anforderungen wie geeignete Parzellenform sowie geringe Höhendifferenz zu den starken Stadtachsen konnten sieben Standorte genügen; sie wurden zur genaueren Evaluation ausgewählt:

1. Schönauweg / Schönaustrasse
2. Zürcher Strasse / Rechenstrasse
3. Kunklerstrasse 9
4. Mingerstrasse 2
5. Eisbahnstrasse / Zürcher Strasse
6. Geissberg (Siedlungserweiterung)
7. Riedererholz (Siedlungserweiterung)

Da in der Stadt St.Gallen heute alle Busse ihre Fahrten beim Hauptbahnhof St. Gallen starten und beenden, galt die Nähe zum Hauptbahnhof bei der Auswahl eines guten Alternativstandortes sowohl aus betrieblicher als auch aus wirtschaftlicher Sicht für die VBSG als entscheidendes Kriterium. In den Fokus rückten damit die Standorte Schönauweg / Schönaustrasse und Zürcher Strasse / Rechenstrasse. Die Grundstücke Eisbahnstrasse / Zürcher Strasse und Mingerstrasse 2 sind zwar nur geringfügig weiter entfernt als die vorgenannten zwei Standorte, sie weisen jedoch keine Nutzungsreserven (knappe Grundstücksflächen) auf und befinden sich nicht im Eigentum der Politischen Gemeinde St.Gallen. Die Areale wurden daher als Standorte für einen Depotneubau nicht weiter in Betracht gezogen.

Das Ergebnis der Überprüfung der zwei verbleibenden Standorte war die Erkenntnis, dass ein Neubau am Standort Schönauweg / Schönaustrasse schwieriger zu realisieren wäre als am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse, da dafür ein Rückbau der Schul- und Zivilschutzanlage nötig wäre. Zudem befindet sich die Anlage im Besitz des Kantons und ist nicht zeitnah erhältlich. Der Kanton will diesbezüglich frühestens in rund fünf Jahren eine Entscheidung treffen. Die Grundstücke des Standorts Zürcher Strasse / Rechenstrasse befanden sich zu diesem Zeitpunkt hingegen bereits mehrheitlich im Besitz der Politischen Gemeinde St. Gallen. Zusammen mit den inzwischen erworbenen übrigen Parzellen liess sich dieser potenzielle Standort zu einer ausreichend grossen Parzelle zusammenführen.

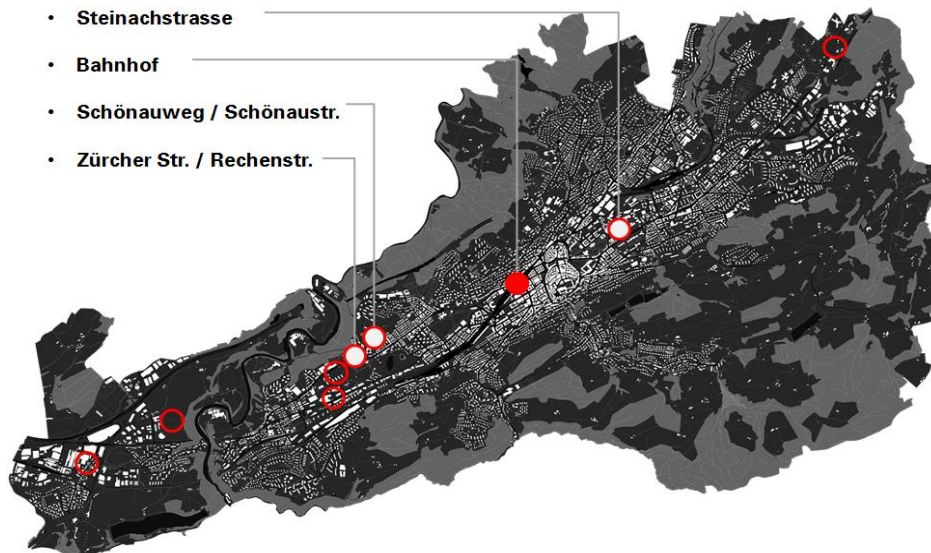


Abbildung 1: Standortevaluation

1.4 Alternativer Lösungsansatz zwei VBSG-Betriebsstandorte

Als alternativer Lösungsansatz wurde auch eine Variante mit zwei Betriebsstandorten geprüft. Dieser würde eine Sanierung des heutigen Depots an der Steinachstrasse ohne Erweiterung der Einstellhalle vorsehen. An einem zweiten Standort müsste zudem eine dauerhafte, zweite Einstellhalle betrieben werden, die den fehlenden Platzbedarf auffangen würde. Die Prüfung hat indes gezeigt, dass dieser Lösungsansatz mit zwei Standorten hohe Betriebskosten generieren würde. Aufgrund des Arbeitszeitgesetzes (AZG) muss den Fahrerinnen und Fahrern ein Dienstort zugewiesen werden. Alle Verschiebungen von einem Dienstort zum anderen würden deshalb als Arbeitszeit gelten und müssten als sogenannte „Wegzeit“ gutgeschrieben werden. Gemäss heutigem Dienstplan würden sich die Zeitgutschriften auf einen Gegenwert von rund CHF 500'000 pro Jahr summieren. Um diese Mehrkosten abzufedern, müsste der Fahrerpool geteilt werden, was dazu führen würde, dass zwei Pools mit eigener Turnusplanung, Reservehaltung etc. geschaffen werden müssten. Da die Flexibilität damit stark eingeschränkt würde, wurde dieser Lösungsansatz nicht weiterverfolgt.

1.5 Standortvergleich

Erste Machbarkeitsabklärungen kamen in der Folge zum Schluss, dass für ein neues Busdepot am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse eine acht bis zehn Meter hohe, ebenerdige Halle mit bis zu zwei unterirdischen Geschossen erstellt werden muss. Dabei wurde das Potenzial erkannt, auf dem Dach des Busdepots eine Zweit- oder Mantelnutzung zu realisieren. Beim direkten Vergleich mit dem bestehenden Standort an der Steinachstrasse 42 stellte sich heraus, dass das Raumprogramm am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse betrieblich effizienter untergebracht werden könnte. Der Um- und Erweiterungsbau am bestehenden Standort würde insbesondere aufgrund der Beschaffenheit des Bodens und der notwendigen Sicherungsmassnahmen im Zusammenhang mit Naturgefahren einen massiven Eingriff darstellen und zu erheblichen Behinderungen im laufenden Betrieb führen. Ein Bauzeitprovisorium wäre unumgänglich.

Ein Neubau am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse hingegen eröffnet die einmalige Chance, ein Depot mit Werkstatt von Grund auf so zu planen, dass alle Bedürfnisse einer in die Zukunft gerichteten Busflotte erfüllt werden können. Als nachteilig erweisen sich beim Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse einzig die bestehende Zonierung (drei- resp. viergeschossige Wohnzone) und die Waldfläche in der Nordwestecke des Areals, die aufgrund des einzuhaltenden Waldabstands eine ideale und effiziente Hallenkonzeption und Erschliessung einschränkte. Somit drängte sich eine Zonenplanänderung auf, welche aufgrund der Inkraftsetzung des neuen Planungs- und Baugesetzes (PBG, 1. Oktober 2017) zeitlich forciert werden musste. In der Interessenabwägung zeigte sich auch, dass für diese öffentliche Bauaufgabe eine Waldrodung von 809 m² (inkl. flächengleicher Ersatzaufforstung) als wichtig und übergeordnet einzustufen ist. Die öffentliche Planaufgabe von Zonenplanänderung, Waldfeststellungsplan und Waldrodungsgesuch fand vom 21. August bis 20. September 2017 statt. Da gegen diese Instrumente keine Einsprachen eingegangen sind, konnten auch diese Standortnachteile, unter Vorbehalt der Gutheissung durch das Stadtparlament, entschärft werden.

Standort	Steinachstrasse		Zürcher Strasse / Rechenstrasse
	vorteilhaft	neutral	vorteilhaft
Wegstrecke zum Hauptbahnhof	●		
Bebaubare Grundstücksfläche		●	
Aktuelle Bauzone	●		
Schutzgegenstände auf dem Areal	●		
Baugrund			●
Altlasten			●
Naturgefahren			●
Zufahrtsstrassen			●
Tageslicht Werkstatt			●
Bauzeitprovisorium			●

Abbildung 2: Standortvergleich

2 Ideenstudie Neubau Zürcher Strasse / Rechenstrasse

Unter den veränderten Rahmenbedingungen empfahl der Stadtrat, die Planung für einen Neubau des VBSG-Depots am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse aufzunehmen. Am 24. Oktober 2017 beschloss der Stadtrat, die Durchführung einer Ideenstudie mit nachfolgendem Studienauftrag beim Stadtparlament zu beantragen. Auf Anregung der Liegenschafts- und Baukommission LBK zog er die Vorlage indes zurück. Die LBK verlangte, den zweiten Schritt, den Studienauftrag, in Kenntnis des Resultats des ersten Schritts – einer Ideenstudie – zu diskutieren. Am 19. Dezember 2017 beschloss der Stadtrat deshalb einen Kredit zur Durchführung einer Ideenstudie in der Höhe von CHF 220'000 für ein neues VBSG-Busdepot am Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse. Diese sollte insbesondere Chancen und Risiken einer Zweit- oder Mantelnutzung aufzeigen.

2.1 Primärnutzung Busdepot

Im Rahmen der Ideenstudie wurde für das Busdepot ein Raumprogramm erarbeitet, das auf die Erstellung eines Neubaus ausgelegt war. Zur Abstimmung der Bedürfnisse wurde zudem ein Fachexperte beigezogen. Die VBSG nutzten die Gelegenheit zur Optimierung der Betriebsorganisation, namentlich des Busbetriebs mit Werkstatt, der Einstellhalle für Busse und Privatfahrzeuge und der Büroräumlichkeiten. Sämtliche Arbeits- und Prozessabläufe wurden definiert und schematisch aufgezeigt. Mit dem erarbeiteten Raumprogramm kann auch den Anforderungen an den Betrieb und die Wartung von Elektrobusen Rechnung getragen werden. Die VBSG beabsichtigen, mit den kommenden Flottenbeschaffungen den grössten Teil der Busflotte zu elektrifizieren. Nebst den technologischen Entwicklungen in der Fahrzeug- und Motorentechnik wurden auch die Anforderungen des Bestellers des öffentlichen Verkehrs (namentlich der Kanton St.Gallen) und deren Auswirkungen auf die zukünftige Fahrzeugflotte im Raumbedarf entsprechend berücksichtigt. Mit zwei Vorlagen an das Stadtparlament (Beschluss Nr. 948 vom 13. Oktober 2017 und Beschluss Nr. 1794 vom 29. Mai 2018) haben die Verkehrsbetriebe die Flottenstrategie und deren Einflussfaktoren umfassend dargelegt.

Die Ideenstudie basierte auf folgenden Nutzflächen NF (nach SIA 416:2003):

Werkstatt	5'500 m ²
Lager	1'900 m ²
Parkierung Bus	5'700 m ²
Waschen und Tanken	900 m ²
Bürotrakt VBSG	1'350 m ²
Antrittsräume (Personalräume)	570 m ²
Parkplätze Personenwagen, 120 Stück	2'500 m ²
Total Nutzflächen VBSG	18'420 m²

Abbildung 3: Raumprogramm VBSG

2.2 Mantelnutzungen

Das Areal an der Rechenstrasse ist für Wohnnutzungen geeignet, wobei die stark befahrene Zürcher Strasse eine potentielle Beeinträchtigung der Wohnqualität darstellt. Mit vorzüglicher Architektur kann jedoch adäquat darauf reagiert werden. Das Quartier ist gut erschlossen, öffentliche und private Infrastrukturanlagen sind in genügendem Masse vorhanden.

Die baulichen Strukturen des Quartiers sind heterogen und – als Zwischenzone zwischen Vonwil und Bruggen – ohne starke eigene Identität. Die bestehenden Baumassen sind bei relativ tiefer Dichte sehr unterschiedlich verteilt. Es fehlt ein homogener Quartierkörper. Zwischen Rechen- und Erlachstrasse wechseln sich entlang der Zürcher Strasse grossformatige Industrie- und öffentliche Sport- und Schulanlagen mit einzelnen, dazwischen eingeschobenen Wohnbereichen ab.

Eine Wohnnutzung auf dem Depotdach würde eine Wohnsituation schaffen, bei welcher die Wohnräume weitgehend bezugslos zum Boden angeordnet würden. In einer innerstädtischen, hochverdichteten Situation, bei welcher der Aussenraum auf Strassen, Plätze und Innenhöfe schrumpft, kann dies gut funktionieren. Die Innenhofüberbauungen Webersbleiche „Manor“ zwischen Post- und St.Leonhard Strasse sowie die Aufstockung der ehemaligen „Centralgarage“ am Oberen Graben sind gute Beispiele hierfür. An der Rechenstrasse bliebe jedoch das Gebilde solange

typologisch isoliert, bis die Umgebung ähnlich nachverdichtet würde. Um die Vermietbarkeit sicherzustellen, müsste die Wohnqualität der Überbauung gleich gut oder noch besser als in den angrenzenden Gebieten sein. Mit der geplanten Wohnüberbauung im angrenzenden Waldackerquartier sowie bei den noch verbleibenden Bauflächen in mittelbarer Nachbarschaft ist allerdings mit starken Konkurrenzangeboten zu rechnen.

Aus Sicht von Investoren wie auch aus Sicht der VBSG ist entscheidend, wie sich die unterschiedlichen Nutzungen und damit die einzelnen Gebäudeteile langfristig und ohne gegenseitige Beeinträchtigung verändern könnten. Beim Wohnungsbau wird von ganz anderen Erneuerungszyklen ausgegangen als bei einem Gewerbebau. Bei der heutigen Entwicklungsdynamik ist anzunehmen, dass die gewerblichen Nutzungen früher an betriebliche Veränderungen angepasst werden müssen als jene der aufgestockten Wohnnutzung. Diese Unterschiede in der Nutzungsdauer führen zu Phasenverschiebungen und damit zu baulichen Anpassungen mit erhöhtem (finanziellem) Aufwand, was schliesslich sowohl für die Investoren als auch für die VBSG ein nicht zu unterschätzendes Risiko darstellen würde.

Mit dem zur Diskussion stehenden Nutzungsmix sind zudem sowohl höhere bauliche Komplexitäten als auch Nutzungseinschränkungen verbunden. Die Gebäudestruktur wäre im Sockelbereich weiträumig, während sie im Dachbereich eher kleinformig ausfallen würde. Die beiden unterschiedlichen Massstäbe sind kostentreibend, ihre Anpassung aufeinander würde eine grosse Herausforderung für die Planung von Gebäudelayout und -statik darstellen.

Mit einer Machbarkeitsstudie wurden dreigeschossige Wohnaufbauten in Varianten als Mantelnutzung zum VBSG-Depot geprüft. Die Aufbauten auf dem Depotdach wurden als städtebaulich verträglich beurteilt und dienen so als Grundlage für die ökonomische Beurteilung der Mantelnutzung „Wohnen“. In Gesprächen mit potenziellen Investoren zeigte die betriebswirtschaftliche Grobschätzung, dass ein jährlicher Baurechtszins zwischen CHF 150'000 und maximal CHF 200'000 resultieren würde.

Die Erschliessung der hochliegenden Wohngeschosse über das vom Busbetrieb stark beanspruchte Erdgeschoss wurde dabei als kritische Herausforderung erkannt. Damit wechselte der Fokus auf eine gewerbliche Mantelnutzung. Die Hypothese, dass das Synergiepotential der Mehrfachnutzung des Areals durch gewerbliche Nutzungen, idealerweise durch städtische Unternehmen, die negativ bewerteten Aspekte der Wohnnutzung mehrheitlich in Chancen umwandeln würde, wurde umfassend geprüft. Als stadteigenes Unternehmen standen und stehen die St.Galler Stadtwerke (sgsw) für die gewerbliche Mantelnutzung im Zentrum der weiteren Studien.

2.3 Zusammenführung der gesamten Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen

Aktuell sind die Dienststellen der Direktion Technische Betriebe DTB auf 15 Standorte verteilt. Allein die Büroräumlichkeiten der sgsw finden sich derzeit an acht unterschiedlichen Standorten. Mit kürzeren Wegen könnten die betrieblichen Abläufe optimiert und damit Zeit und Geld eingespart werden. Die Mietkosten betragen heute (inkl. Nebenkosten) insgesamt rund CHF 1.5 Mio. pro Jahr (vgl. Abbildung 4). Davon werden rund CHF 521'000 pro Jahr aktuell an Dritte ausbezahlt. Der Stab der Technischen Betriebe (STB) und die Dienststelle Umwelt und Energie (UE) sind bereits heute Untermieter bei den sgsw.

Mietaufwand inkl. Nebenkosten im Jahr 2017	CHF
sgsw an städtisches Finanz- resp. Verwaltungsvermögen	812'352
sgsw an Drittvermieter	521'081
Entsorgung St.Gallen (esg) an städtisches Finanz- resp. Verwaltungsvermögen	160'762
Liegenschaftskosten heute	1'494'195

Abbildung 4: Mietkosten der Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen (exkl. VBSG)

Im Rahmen einer früheren Studie (mit Namen „CUBE“) hinsichtlich einer möglichen Zusammenlegung der Büroräumlichkeiten der sgsw konnte aufgezeigt werden, dass die Vorteile eines Zusammenzuges die Folgekosten der damit verbundenen Investitionen überwiegen würden. Mit der Schaffung eines gemeinsamen Standorts sollen die Kommunikationswege effizienter, gemeinsame Synergien der Bereiche Lager und Werkstätten optimiert und die Zusammenarbeit der rund 260 Mitarbeitenden erleichtert werden.

In den vergangenen zehn Jahren wurden verschiedene Zusammenlegungsszenarien erarbeitet, geprüft, aber schliesslich nicht weitergeführt. Für die Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen würde ein Umzug an die Zürcher Strasse / Rechenstrasse zu einem effizienteren, motivierenden und nachhaltigen Zusammenspiel der einzelnen Bereiche beitragen. Die Nähe zum Kehrtheizkraftwerk KHK an der Rechenwaldstrasse 30 würde insbesondere für die Entsorgung St.Gallen esg einen wesentlichen Vorteil bedeuten. Ausserdem ist mit dem Zukunftsbild der Arealentwicklung St.Fiden Druck auf die Verfügbarkeit der Parzellen an der Steinachstrasse entstanden (vgl. 2.3.4).

2.3.1 Raumprogramm und -bedarf

Die Zusammenlegung der Nutzflächen aller Technischen Betriebe der Stadt St.Gallen (St.Galler Stadtwerke sgsw, Umwelt und Energie UE, Entsorgung St.Gallen esg, Stab Technische Betriebe STB) ergibt bereits in der Konzeptphase eine Reduktion der Ist-Flächen von 17'700 m² auf eine Soll-Fläche von 13'400 m². Eine Einsparung von rund 1'100 m² ist hauptsächlich auf den optimierten Bedarf an Lager- und Archivräumen zurückzuführen. Weitere rund 1'450 m² können durch die bedarfsgerechte Auslegung der Büroflächen eingespart werden. Durch die Nutzung der tagsüber leerstehenden Buseinstellhalle für den Warenumschlag und das temporäre Einstellen von Fahrzeugen kann die Anzahl an Parkplätzen für Personen- und Kleinlieferwagen von heute 165 Stück auf gut die Hälfte und die benötigte Fläche damit um 1'750 m² reduziert werden.

Die Ideenstudie basierte auf folgenden Nutzflächen (NF nach SIA 416:2003):

Büro sgsw, UE, esg, STB	4'600 m ²
Lager (Annahme Geschosshöhe 5.0 m)	4'500 m ²
EDV / Technik	100 m ²
Werkstatt (Annahme Geschosshöhe 5.0 m)	2'500 m ²
Parkplätze, 80 Stück	1'700 m ²
Total Nutzflächen sgsw, UE, esg, STB	13'400 m²

Abbildung 5: Raumprogramm STB, sgsw, UE, esg (Konzeptphase)

2.3.2 Machbarkeit

In Zusammenarbeit mit einem Architekturbüro wurden städtebauliche und betriebliche Lösungsansätze für den Neubau eines Betriebsgebäudes DTB erarbeitet. Im Ergebnis zeigt die Studie, dass sich das Raumprogramm der VBSG auch in Kombination mit den Bedürfnissen der sgsw und der restlichen Dienststellen der Technischen Betriebe auf den Parzellen an der Zürcher Strasse / Rechenstrasse umsetzen lässt.

Die Anordnung der Bus-Werkstatt in einem Werkgebäude auf dem Niveau der Zürcher Strasse erlaubt effiziente Abläufe auch mit den fast 25 m langen Doppelgelenkbussen. Die permanenten Werkstattarbeitsplätze werden ausreichend mit Tageslicht versorgt. Im darunterliegenden Zwischengeschoss finden neben Technik und Lager die notwendigen Unterfahrten der darüber liegenden Werkstattanlagen Platz. Die Parkierung der Busse erfolgt auf der gesamten Nutzfläche des ersten Untergeschosses. Eine separate Ein- und Ausfahrt im Osten des Areals entlastet die Verkehrsflächen im Erdgeschoss und reduziert damit auch die Lärmemissionen auf die angrenzenden Grundstücke mit Wohnnutzung im Westen wirkungsvoll. Das zweite Untergeschoss ist mehrheitlich als Einstellhalle für Personenwagen der Mitarbeitenden VBSG und sgsw vorgesehen. Die Topographie des Grundstückes erlaubt auch hier eine direkte, unabhängige Zufahrt von Norden. Über Rampen erschlossen, werden im ersten Obergeschoss die Werkstätten, Lager und Werkstattleiterbüros der Gewerke Elektrizität / Gas / Wasser untergebracht. Das zweite Obergeschoss und das Attikageschoss beherbergen zusammen mit einem freistehenden Nebengebäude die notwendigen Büroräumlichkeiten der Verwaltung sämtlicher Dienststellen der DTB.

Die vorliegende Ideenstudie sieht für den Werkverkehr im Osten des Areals eine Zu- und Wegfahrt via Rechenstrasse vor. Negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Zürcher- und Rechenstrasse sind durch ein Busdepot mit gewerblicher Mantelnutzung nicht zu erwarten. Die grösste Zahl der Busausfahrten erfolgt zwischen 5 und 6 Uhr morgens (Prognose für das Jahr 2030: 52 Ausfahrten). Abends kehren ein erster Teil der Busse zwischen 19 und 21 Uhr (24 Einfahrten) und der letzte Teil zwischen 24 und 01:30 Uhr nachts (25 Einfahrten) ins Depot zurück. Da auf der Zürcher Strasse zu diesen Zeiten nur wenig Verkehr herrscht, beeinflussen die Ein- und Ausfahrten der Busse den Verkehrsfluss auf der Zürcher Strassen und der Rechenstrasse nur unwesentlich.

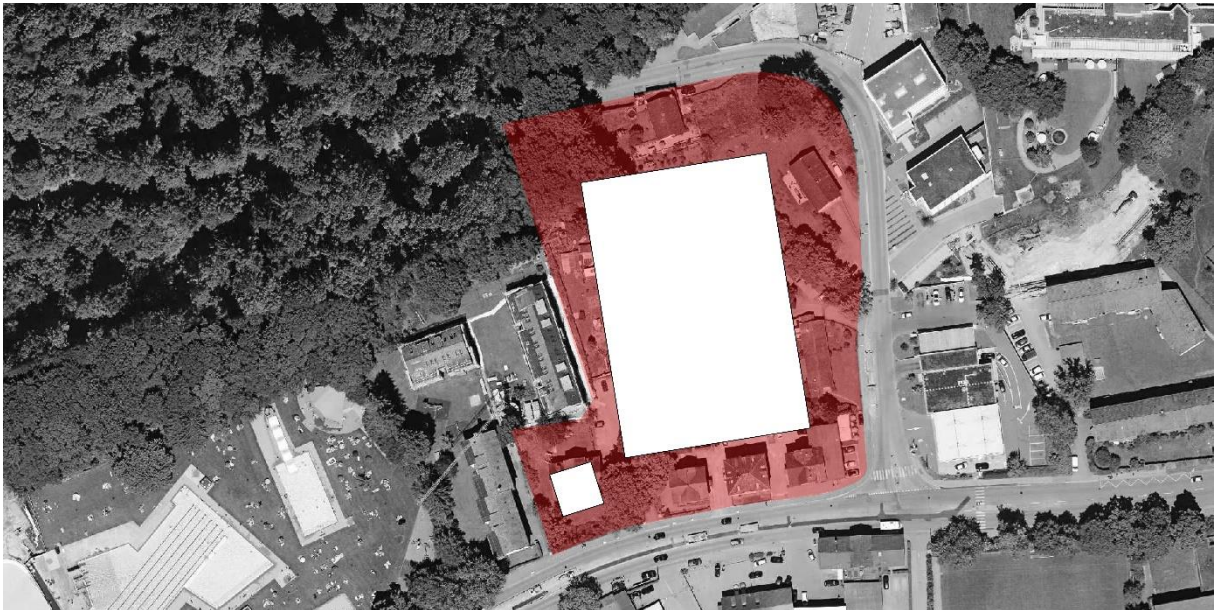


Abbildung 6: Schemaskizze Machbarkeit

2.3.3 Grobkostenschätzung

Für die Projektierung und Realisierung des gemeinsamen Projektes ist mit folgenden Erstellungskosten (exkl. Grundstücke) zu rechnen (Grobkostenschätzung; Kostengenauigkeit +/- 20 %, Kostenstand Juli 2018)

BKP	Arbeitsgattung	CHF
1	Vorbereitungsarbeiten	7'000'000
2	Gebäude	73'800'000
	Gebäudevolumen Industrie 204'000 m ³ zu CHF 300	61'200'000
	Gebäudevolumen Büro 23'000 m ³ zu CHF 550	12'600'000
3	Betriebseinrichtungen	8'600'000
4	Umgebung	3'000'000
5	Baunebenkosten	2'200'000
7	Bauherrenleistung	2'400'000
9	Ausstattung	2'000'000
1-9	Total Erstellungskosten (inkl. 7,7 % MWST)	99'000'000

Anteil Erstellungskosten BKP 1-9 VBSG

CHF 62 Mio.

Anteil Erstellungskosten BKP 1-9 STB / sgsw / UE / esg

CHF 37 Mio.

Abbildung 7: Grobkostenschätzung Busdepot VBSG mit gewerbl. Mantelnutzung, Basis Ideenstudie (Planungsstand Juli 2018)

2.3.4 Grundstücke

Mit der Verlegung der VBSG und der sgsw wird Bauland frei, welches für neue Zwecke eingesetzt werden kann. Die Grundstücke der VBSG (Parzelle Nr. C3573) und der sgsw (Parzellen Nr. C3468 / C3313 / F1017) sollen mittel- und langfristig einer baulichen Entwicklung und Verdichtung zugeführt werden. Die Ende 2017 abgeschlossene Testplanung Zukunftsbild St.Fiden-Heiligkreuz zeigt ein hohes Entwicklungspotenzial einerseits im Kerngebiet um den Bahnhof St.Fiden und andererseits im sogenannten Medtech- / ICT-Cluster zwischen der Genossenschaft Olma Messen St.Gallen und dem Kantonsspital St.Gallen. Das Entwicklungspotenzial der Parzellen der sgsw an der Steinachstrasse (C3468 / C3313 / F1017) steigt deshalb zunehmend. Das eingeleitete Zonenplanverfahren der vorgenannten Grundstücke an der Steinachstrasse hat die Ausgangslage nochmals verdeutlicht.

Die in der Folge angegebenen Landwerte sind mit erheblichen Vorbehalten verbunden. Sie sind einerseits auf die geplante Zonenplanänderung der Grundstücke der sgsw (Parzellen Nr. C3468 / C3313 / F1017) abzustellen. Andererseits sind die Landwerte abhängig von der potenziellen Entwicklung und baulichen Verdichtung, den effektiv vorhandenen Altlasten und letztlich der Nachfrage am Markt. Erfahrungsgemäss dürfte der geschätzte Landwert der Grundstücke zwischen CHF 1'600 und CHF 2'500 pro m² liegen.

Die Grundstücke an der Zürcher Strasse / Rechenstrasse sollen im Besitz der Politischen Gemeinde St.Gallen (Finanzvermögen) verbleiben. Die DTB leistet eine finanzielle Entschädigung (Miete) für die Nutzung des Areals von rund CHF 300'000 pro Jahr, was vergleichbar ist mit dem Baurechtszins für eine Wohnüberbauung auf dem Areal. Dieser Betrag wird anteilig den Betriebskosten der Dienststellen VBSG, sgsw, esg, UE und STB zugeschlagen.

2.3.5 Vergleich Baukosten Standorte Steinachstrasse / Rechenstrasse (2015/2018)

Aus der Grobkostenschätzung für das Busdepot geht heute ein deutlich höherer Investitionsbedarf hervor als im Jahr 2015 angenommen. Seinerzeit wurde die Erweiterung des Busdepots an der Steinachstrasse mit CHF 30.5 Mio. geschätzt. Die Grobkostenschätzung der Gebäudeerweiterung für zusätzliche Büros für die Stadtwerke wurde mit CHF 15 Mio. beziffert. Insbesondere die Kostendifferenz des Busdepots ist auf den ersten Blick erheblich. Unter Berücksichtigung der baulichen Erschwernisse und der betrieblichen Herausforderungen sowie des zusätzlichen Raumbedarfs im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau des öffentlichen Busbetriebs wird sie allerdings nachvollziehbar.

2.3.6 Erwartung Betriebskostenaufwand sgsw / UE / esg /STB

Nachstehend zeigt ein Vergleich der künftigen Betriebskosten der Dienststellen sgsw / UE / esg / STB mit den derzeit anfallenden Mietkosten (vgl. Abbildung 8), dass ein positiver Kosteneffekt erzielt werden kann. Mit dem beabsichtigten Wechsel der Grundstücke der sgsw (Parzellen Nr. C3468 / C3313 / F1017) ins Finanzvermögen der Politischen Gemeinde St.Gallen verschaffen sich die sgsw voraussichtlich ausreichend finanzielle Mittel, um ihren Anteil an den Erstellungskosten des Neubaus ohne Erhöhung des Dotationsvermögens durch Fremdkapital leisten zu können. Zusätzlich zum Effekt aus der Liegenschaftsrechnung ist aber auch von positiven Effekten im operativen Geschäft auszugehen, da Werkstätten und Logistik optimiert und zentralisiert werden.

	CHF
Land; Anteil ‚Grundstücksmiete‘ sgsw / UE / esg / STB (Anteil CHF 300'000 x 37 %)	111'000
Gebäude; Abschreibung, Bewirtschaftung, Instandsetzung	740'000
Betriebskosten neu	851'000
bisherige Mietkosten Liegenschaften sgsw / UE / esg / STB (vgl. Ziffer 2.4)	-1'500'000
Effektiver Aufwand/Ertrag Liegenschaften	- 649'000

Abbildung 8: Erwartung Betriebskosten sgsw / UE / esg / STB (Modellrechnung)

2.3.7 Erwartung Betriebskostenaufwand VBSG

Ein Neubau mit geschätzten Erstellungskosten (BKP 1-9) von CHF 62 Mio. bietet die einmalige Chance für die VBSG, ein modernes Depot nach den Anforderungen einer neuen, vorwiegend elektrisch angetriebenen Flotte zu planen und zu bauen. Ziel ist es, genügend Platz für die Garagierung und Wartung der wachsenden Flotte, insbesondere für die vermehrt langen Busse mit bis zu 25 Metern Länge, zu erhalten. Die grosse Chance eines Neubaus liegt in der Möglichkeit, das Gebäude so zu konzipieren, dass die betrieblichen Abläufe optimal erfüllt werden können, da nur so die sich täglich wiederholenden Leistungen effizient erbracht werden können. Das deutlich grössere Neubauvolumen, insbesondere für die Parkierung der Busse, wird gegenüber heute jedoch zu einem Anstieg der Betriebskosten führen. Die Erhöhung ist vor allem auf die Zinskosten für das benötigte Kapital zurückzuführen. Insgesamt steigt der Abgeltungsbedarf der VBSG um rund CHF 2.5 Mio. Bei einer Sanierung und Erweiterung des Depot-Standorts Steinachstrasse wäre der Abgeltungsbedarf ebenfalls um rund CHF 2.3 Mio. angestiegen.

	CHF
Land; Anteil ‚Grundstücksmiete‘ VBSG (Anteil CHF 300'000 x 63 %)	189'000
Gebäude; Zinskosten Fremdkapital	1'860'000
Gebäude; Abschreibung, Bewirtschaftung, Instandsetzung	1'240'000
Betriebskosten neu	3'289'000
bisherige Betriebskosten Standort Steinachstrasse 42 (ohne Sanierung und Erweiterung)	-784'000
Effektiver Aufwand/Ertrag Liegenschaften	2'505'000

Abbildung 9: Erwartung Betriebskosten VBSG (Modellrechnung)

Die Finanzierung dieser Betriebskosten erfolgt über die Abgeltungen des Bestellers, also des Kantons. Über den Gemeindepool beteiligt sich die Stadt St.Gallen zu einem Sechstel an diesen Kosten. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons SG wurde im Rahmen der Offertstellung für die Jahre 2018/19 über das Bauvorhaben informiert bzw. die VBSG haben ein Gesuch zur Betriebsmittelgenehmigung gestellt.

3 Studienauftrag

3.1 Projektstudie

Auf der Basis der Ergebnisse der Ideenstudie und des Entscheids für einen Neubau des VBSG-Depots mit gewerblicher Mantelnutzung bzw. eines Betriebsgebäudes DTB soll in einem nächsten Schritt eine Projektstudie (zweistufig, nicht anonym) nach Ordnung SIA 143 durchgeführt werden. Zunächst sollen in einer ersten Stufe mit einem Qualifikationsverfahren maximal acht Planerteams selektioniert werden, die aufgrund des eingereichten Konzeptvorschlags den gestalterischen, ökologischen, ökonomischen und technischen Anforderungen am besten entsprechen. Sie haben in der Folge den Auftrag, ihren Lösungsansatz zu vertiefen und detaillierter auszuarbeiten. Um die komplexe Aufgabenstellung zu bewältigen, ist ein direkter mündlicher Dialog (Zwischenkritik) zwischen dem Beurteilungsgremium und den Teilnehmenden während der Erarbeitung der Projektstudie vorgesehen. Die Projektstudie ist abgeschlossen, wenn das Beurteilungsgremium das Gewinnerteam bestimmt und eine Empfehlung für das weitere Vorgehen abgegeben hat.

3.2 Grundstückssperimeter für den Studienauftrag / Verfahren zur Zonenplanänderung

Das für den Neubau benötigte Areal Zürcher Strasse / Rechenstrasse (Parzellen Nr. W609 / W611 / W612 / W613 / W1792 / W 2787) befindet sich in der Zwischenzeit bis auf die Parzelle Nr. W0609 im Eigentum der Politischen Gemeinde St.Gallen. Den Tausch der Wohnliegenschaft an der Rechenstrasse 7 (Parzellen Nr. W0609) gegen ein unbebautes städtisches Wohnbaulandgrundstück Im Hölzli (Parzelle Nr. W3362) hat der Stadtrat am 24. Oktober 2017 beschlossen. Die Grundstücke befinden sich in der drei- und viergeschossigen Wohnzone respektive in der viergeschossigen Wohn- und Gewerbezone. Da im Sommer 2017 zusätzlich zur Kernnutzung (Busdepot) eine Zweit- oder Mantelnutzung (z.B. Wohnen) mit unbestimmtem Umfang geprüft wurde und für die Höhendisposition des Neubaus genügend Spielraum einzurechnen war, erwies sich aus damaliger Sicht eine Aufzonierung in die höchstmögliche Wohn-Gewerbezone (Zone WG5, fünf Vollgeschosse) als notwendig und zweckmässig. Da mit Inkrafttreten des neuen kantonalen Planungs- und Baugesetzes auf den 1. Oktober 2017 vorübergehend grundsätzlich keine Zonenplanänderungen mehr zulässig sind, hat der Stadtrat am 15. August 2017 die Verfahrenseinleitung für die Zonenplanänderung, den Waldfeststellungsplan und das Waldrodungsgesuch (inkl. Ersatzaufforstung) beschlossen. Die öffentliche Auflage fand vom 21. August bis 20. September 2017 statt. Es gingen keine Einsprachen gegen diese drei Rechtsinstrumente ein. Mit der Verfahrensweiterführung von Zonenplanänderung und Waldfeststellungsplan (Parlamentserlass, fakultatives Referendum, kantonale Genehmigung) wurde bewusst zugewartet.

Nun hat sich die Ausgangslage geändert, da als Mantelnutzung ausschliesslich die Werkstätten und Lager der sgsw und die Büros der gesamten Direktion Technische Betriebe vorgesehen sind. Auf eine Wohnnutzung wird verzichtet. Für eine zu 100 % öffentliche Nutzung wäre die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen die korrekte und zweckmässige Zonierung. Gemäss Kreisschreiben des kantonalen Baudepartementes werden als mögliche Ausnahmen vom Moratorium die Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen explizit erwähnt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass der Stadtrat bei Zustimmung zum vorliegenden Kreditbeschluss in nächster Zeit eine revidierte Zonenplanänderung der öffentlichen Planaufgabe unterstellen wird. Waldfeststellungsplan und Waldrodungsgesuch bedürfen keiner erneuten Planaufgabe. Das Stadtparlament wird spätestens zusammen mit dem Entscheid über den Ausführungskredit die definitive Zonenplanänderung zum Erlass vorgelegt bekommen.

3.3 Vorprojekt

Aus dem im Verfahren ausgelobten Gewinnerprojekt wird nach Vergabe durch den Stadtrat ein Vorprojekt erarbeitet, das folgende Leistungen enthält:

- projektbezogene Präzisierung der räumlichen und betrieblichen Organisation
- Detailabklärungen und geologische Untersuchungen des Baugrunds
- Umsetzen der energetischen Vorschriften (Wärmeerzeugung, Wärmedämmung, Lüftung, usw.)
- Erfüllen der aktuellen Brandschutzvorschriften (Fluchtwege, Notbeleuchtung, usw.)
- Erarbeiten einer Kostenschätzung mit Kostengenauigkeit $\pm 15\%$.

3.4 Kosten

Für die zweistufige Projektstudie und die Ausarbeitung eines Vorprojekts ist mit folgenden Kosten zu rechnen (Kostenstand September 2018):

BKP	Arbeitsgattung	CHF
	Vorprojekt	1'344'000
291	Architekturleistungen	651'000
292	Bauingenieurleistungen	191'000
293-295	Haustechnikingenieurleistungen	304'000
296	Baugrunduntersuchung / Geologie / Aufnahmen / Vermessung	87'000
296	Bauphysik / Akustik	46'000
496	Landschaftsarchitekturleistungen	46'000
5	Nebenkosten	19'000
	Wettbewerbskosten	556'000
501	Grundlagen, Modelle, Begleitung Auswahlverfahren	110'000
501	Honorare Vorprüfung und Beurteilungsgremium	90'000
501	Entschädigung Teilnehmende	326'000
501	Nebenkosten und Ausstellung	30'000
6	Reserve 10 %	190'000
7	Bauherrenleistung	258'000
	Total exkl. MWST	2'348'000
	MWST 7.7 %	181'000
	Total (inkl. 7.7 % MWST)	2'529'000

Abbildung 10: Kostenschätzung Studienauftrag

3.5 Investitionsplanung

In der Investitionsplanung 2019 und 2020 (Fassung des Stadtrates vom 29. Mai 2018) sind im Zusammenhang mit dem VBSG-Busdepot Beträge von total CHF 56 Mio. eingestellt. Für die Planung und Realisierung der vorgeschlagenen Mantelnutzung Gewerbe sind in der Investitionsplanung noch keine Gelder eingestellt. Die anfallenden Kosten für den Neubau werden anteilig den Sonderrechnungen der einzelnen Dienststellen der Direktion Technische Betriebe belastet.

4 Termine

Der Studienauftrag soll voraussichtlich im Frühling 2020 abgeschlossen werden. Auf der Basis des Gewinnerprojektes wird ein Vorprojekt mit Kostenschätzung ausgearbeitet. Der für die Projektierung und Realisierung notwendige Verpflichtungskredit untersteht dem obligatorischen Referendum. Eine Volksabstimmung wäre im Sommer 2021 zu erwarten. Werden keine Einsprachen gegen das Baugesuch eingereicht, könnten die Bauarbeiten im Frühling 2023 beginnen. Für die Bauzeit wird mit knapp zwei Jahren gerechnet, sodass der Bezug des gemeinsamen Verwaltungsgebäudes der Direktion Technische Betriebe an der Rechenstrasse Ende 2024 erfolgen könnte.

5 Ausstand

Die Direktorin Planung und Bau tritt gestützt auf Art. 7 Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (sGS 951.1, abgekürzt VRP) in den Ausstand.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Eichbaum

Beilage:
Foto, Situation

Konto: 62.5030.905 / 62.5030.909