

Vorlage Stadtparlament

Datum	2. Juni 2026
Beschluss Nr.	1575
Aktenplan	524.00 Verkehrsbetriebe, Bauten und Anlagen: Allgemeines

Verkehrsbetriebe St.Gallen, Neubau Busdepot, Machbarkeitsstudie; Kredit mit besonderem Beschluss (PNR 962000054)

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Machbarkeitsstudie für den Neubau des Busdepots der Verkehrsbetriebe St.Gallen mit Kosten von CHF 452'000 (exkl. MWST) wird zugestimmt und dafür mit besonderem Beschluss ein entsprechender Kredit zulasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe erteilt.

1 Ausgangslage

Das Stadtparlament hat am 20. November 2018 die Durchführung eines Studienauftrags mit Erarbeitung eines Vorprojekts für ein neues Busdepot für die Verkehrsbetriebe und die Zentralisierung der Werkstätten und Büroräume der Direktion Technische Betriebe genehmigt und dafür einen Verpflichtungskredit im Umfang von CHF 2'529'000 erteilt ([Vorlage des Stadtrats Nr. 2217 vom 23. Oktober 2018](#), vom Stadtparlament unverändert genehmigt). Angesichts erheblicher Kostensteigerung beantragte der Stadtrat dem Stadtparlament im Jahr 2023, das Bauvorhaben nicht weiterzuverfolgen. Das Stadtparlament ist dem Antrag gefolgt ([Vorlage des Stadtrats Nr. 3430 vom 30. November 2023](#), vom Stadtparlament unverändert genehmigt). Die Projekte für ein neues Depot für die Verkehrsbetriebe sowie für eine Zentrale für die Stadtwerke sollen separat weiterverfolgt werden. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat die Direktionen Technische Betriebe sowie Planung und Bau beauftragt, einen geeigneten Standort für ein neues Depot für die Verkehrsbetriebe zu evaluieren und die weiteren Planungsschritte festzulegen. Dafür ist eine Machbarkeitsstudie notwendig.

2 Bestand

Investitionen in das bestehende Busdepot und die Infrastruktur an der Steinachstrasse 42 wurden aufgrund der Planung für einen Neubau an der Rechenstrasse in den vergangenen Jahren nur sehr zurückhaltend vorgenommen. Kleinere Reparaturen und Instandhaltungen erfolgten nur punktuell. Die Instandsetzung des Gebäudes sowie der Ersatz von technischen Anlagen sind inzwischen

unumgänglich geworden. Da mit einem Umzug in ein neues Betriebsgebäude erst in acht bis zehn Jahren gerechnet werden kann, muss die Fortführung des Betriebs an der Steinachstrasse 42 sichergestellt werden. Aus diesem Grund hat der Stadtrat für die dringendsten baulichen und betrieblichen Instandhaltungsmassnahmen mit Beschluss vom 10. Oktober 2025 Mittel im Umfang von CHF 5'178'600 als gebundene Ausgabe gesprochen. Er hat die Geschäftsprüfungskommission über die Ausgabe in Kenntnis gesetzt sowie die Öffentlichkeit darüber informiert.

Die geplante vollständige Umstellung auf Elektrobusse sowie der Ausbau der Flotte bis 2032 führt zu einem gesteigerten Platzbedarf für die Busse und bedingt eine entsprechende Ladeinfrastruktur mit einer Anpassung der elektrischen Leistung. Der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur ist Teil der etappierten Kredite für die Flottenerneuerung (Vorlagen des Stadtrats Nrn. [1794 vom 29. Mai 2018](#) und [1440 vom 28. April 2026](#)). Das steigende Angebot der Verkehrsbetriebe hat auch dazu geführt, dass die bestehende Einstellhalle an ihre Auslastungsgrenze angelangt ist; die Abstellung der Busse kann zwischenzeitlich nur unter Beanspruchung angemieteter Flächen gelöst werden.

3 Standortevaluation

Das Areal an der Steinachstrasse bildet eine Scharnierfunktion zwischen Olma-Messen und Kantonsspital. Es war Teil der im Jahr 2017 durchgeführten Testplanung für das Entwicklungsgebiet rund um den Bahnhof St.Fiden. Aufgrund seiner Lage und seinem spezifischen Potenzial hat das Areal in der mittel- bis langfristigen Entwicklung der Stadt und des Kantons St.Gallen einen hohen Stellenwert. Es soll zu einem Medtech- und ICT-Cluster entwickelt werden. Die Steinachstrasse und damit auch das Areal des bestehenden Depotgebäudes eignen sich dabei als Standort zur Ansiedlung von Unternehmen aus der Gesundheitsbranche (s. Antwort des Stadtrats auf die Interpellation «Medtech Standort – Welche Strategie verfolgt die Stadt St.Gallen?», [Vorlage des Stadtrats Nr. 3691 vom 22. Februar 2024](#)). Der heutige Depotstandort der Verkehrsbetriebe an der Steinachstrasse 42 wird deshalb weder als Haupt- noch als Nebendepot für eine allfällige Zweistandortlösung in Betracht gezogen.

Die Stadtplanung hat insgesamt 36 Standorte eruiert, die als potenzielle Standorte für ein neues Depot der Verkehrsbetriebe in Frage kommen und eine grobe Beurteilung der planerischen Rahmenbedingungen vorgenommen. Die Verkehrsbetriebe und das Hochbauamt haben gemeinsam Bewertungskriterien für geeignete Standorte definiert und eine mehrstufige Selektion durchgeführt. In einer ersten Stufe wurden alle Standorte anhand relevanter Kriterien (Flächenangebot, Erschliessung / Topografie, Eigentum / Verfügbarkeit, Nutzung / Zonenkonformität, kostenrelevante Faktoren) bewertet. Dabei wurden rund zwei Drittel der Standorte aufgrund erschwerter Zufahrten, schwieriger Eigentumsverhältnisse, erforderlicher Umzonungen, bestehender Altlasten, aber auch ungenügender Parzellengrössen ausgeschieden. In einer zweiten Stufe wurden die verbliebenen Standorte zusätzlich auf ihre Eignung als Ein- oder Zweistandortlösung sowie auf den Kostenfaktor Betrieb geprüft (Wegzeiten vom Hauptdepot zu allfälligen Zweistandorten). Der Grossteil der Standorte, die sich in den ersten zwei Stufen der Vorauswahl durchgesetzt haben, eignet sich aufgrund des Flächenangebots für eine Einstandortlösung.

Als Teil der Standortevaluation wurden auch Optionen für eine Zweistandortlösung analysiert. Dabei wurde für den Nebenstandort, bestehend aus einer Buseinstellhalle mit den dazugehörigen Räumlichkeiten, ein Flächenbedarf von mindestens 7'000 m² für rund 40 % der Fahrzeugflotte ermittelt. Um ein Depot betriebswirtschaftlich sinnvoll an zwei Standorten zu betreiben, wäre je ein Standort im Westen

und Osten der Stadt erforderlich. Während im Westen ein Angebot potenzieller Standorte vorhanden ist, konnten im Osten keine geeigneten Grundstücke evaluiert werden. Die tatsächlich nutzbare Fläche der verfügbaren Grundstücke reduziert sich in Abhängigkeit der Parzellenform, der geforderten Grenzabstände sowie der erforderlichen Verkehrsflächen für Busse (Schleppkurven). Dadurch sind insbesondere auf kleineren Grundstücken mehrgeschossige Bauten unumgänglich, was wiederum zusätzliche interne Verkehrs- bzw. Rangierflächen erforderlich machen würde. Bei einigen Parzellen erschweren zudem die Eigentumsverhältnisse sowie notwendige Umzonungen eine sinnvolle Paarbildung von Haupt- und Nebenstandorten mit entsprechender Grösse. Schliesslich bedeuten auch die approximativ berechneten Betriebskosten für die evaluierten Zweistandortlösungen aufgrund der Verschiebungen von Fahrpersonal, der Distanz der Depotstandorte zum Hauptbahnhof (Übergabeort / Pausenraum) und der Ein- und Aussetzfahrten der Busse einen erheblichen Kostenfaktor. Ebenso würden zusätzliche Unterhalt- und Servicekosten für doppelt erforderliche Betriebsausstattung anfallen. Diese Aspekte führten dazu, dass auf Stadtgebiet keine betriebswirtschaftlich sinnvolle Zweistandortlösung ermittelt werden konnte.

Die Auswertung der insgesamt 36 Standorte hat folgende acht Standorte zur weiteren Bearbeitung ergeben:

1. Hechtackerstrasse 33 (Grundstück Nr. W1344, Privateigentum)
2. Blumenwies (Grundstück Nr. F1856, Familiengärten)
3. Zürcher Strasse / Rechenstrasse (Grundstücke Nrn. W1792, W0611, W0612, W0613, W0609, W2787)
4. Piccardstrasse (Grundstück Nr. W5312)
5. Zürcher Strasse 127 (Grundstücke Nrn. W3780, W5031, St.Otmar Fussballplatz)
6. Industriestrasse / Herisauerstrasse (Grundstücke Nrn. W2807, W3091, Privateigentum)
7. Zürcher Strasse 505 (Grundstück Nr. W3501, Privateigentum)
8. Zürcher Strasse / Kunklerstrasse / Herisauerstrasse (Grundstück Nr. W2093, Privateigentum)

Die Standorte Nrn. 7 und 8 wären aufgrund ihres Flächenangebots nur als Nebenstandort nutzbar und sich zudem in Privateigentum, weshalb sie ausgeschlossen wurden. Die verbleibenden Standorte wurden durch die Dienststellen Stadtplanung (Raumplanung / Städtebau / Freiraum / Denkmalpflege) und Tiefbauamt (Verkehr / Erschliessung / Naturgefahren) sowie durch die St.Galler Stadtwerke (Elektrizität / Gas / Wärme) und die Dienststelle Entsorgung einer dritten Prüfung unterzogen.

Als Ergebnis der internen Standortevaluation sind die drei Standorte

1. Hechtackerstrasse 33 (Grundstück Nr. W1344, Privateigentum)
4. Piccardstrasse (Grundstück Nr. W5312)
5. Zürcherstrasse 127 (Grundstücke Nrn. W3780, W5031, St.Otmar Fussballplatz)

als mögliche geeignete Standorte für einen Neubau für das Depot der Verkehrsbetriebe hervorgegangen.

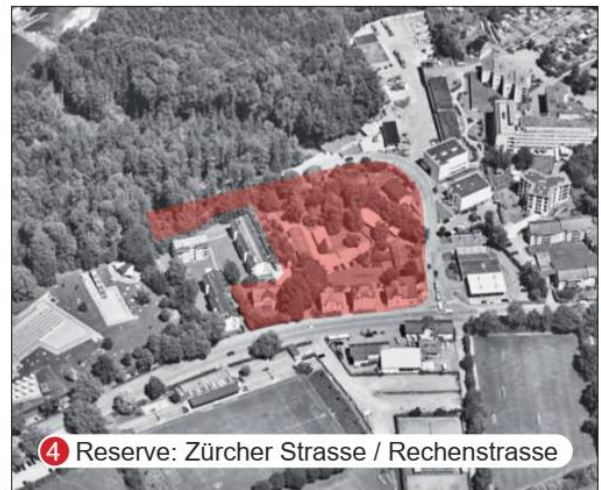
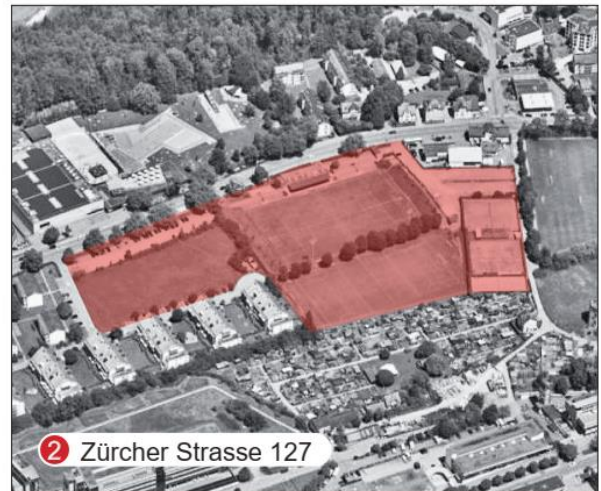


Abbildung 1: Machbarkeitsstudie Neubau Busdepot, Prüfung Standorte

Das Areal an der Hechtackerstrasse 33 (Grundstück Nr. W1344) ist Teil der Gebietsentwicklung Bruggen – Haggen, die der Öffentlichkeit im November 2025 präsentiert wurde. Der Standort bietet grosses Potenzial für eine Mischnutzung von Transport, Gewerbe und Wohnen. Das Grundstück ist gut erschlossen und würde sich aufgrund seiner Form und der grossen Parzellenfläche gut für eine Bus-einstellhalle eignen. Die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Bruggen würde zudem eine gute Verbindung zu den Antrittsräumen der Verkehrsbetriebe am Bahnhof St.Gallen erlauben.

Das an die Autobahn angrenzende Gebiet Altenwegen östlich der Geissbergstrasse befindet sich in einer Gewerbe-Industriezone (GI), die für den Bau eines neuen Busdepots gut geeignet wäre. Der Standort Piccardstrasse (Grundstück Nr. W5312) verfügt über das erforderliche Flächenangebot. Aufgrund bestehender Vorgaben für eine Minimalhöhe sind der Bau eines mehrgeschossigen Depots oder eine geeignete Mantelnutzung zu prüfen.

Die Standortoption Zürcher Strasse 127 (Grundstücke Nrn. W3780, W3203) gegenüber dem Freibad Lerchenfeld umfasst zwei Fussballfelder sowie einen Tennisplatz, die in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) liegen. Westlich der Sportanlagen erstreckt sich das Areal über

bewirtschaftete Parkplätze in einer Wohn-Gewerbezone (WG4). Beide Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt. Für einen Standortentscheid ist vertieft zu prüfen, wie ein Neubau dieser Gröszenordnung verkehrlich an die Zürcher Strasse (Kantonsstrasse) angebunden werden könnte und welche Mantelnutzung sich für das neue Depot eignen würde. Erste Vorabklärungen bestätigen das Potenzial des Standorts für eine Kombination von Depot und Sportanlagen.

Die drei Standorte verfügen über das erforderliche Entwicklungspotenzial und eignen sich für einen Neubau für ein neues Busdepot. Sie weisen jedoch unterschiedliche Eigenschaften aus, deren Chancen und Risiken in einer vertieften Machbarkeitsstudie zu beurteilen sind.

Der Standort Zürcher Strasse / Rechenstrasse (Grundstücke Nrn. W1792, W0611, W0612, W0613, W0609, W2787) wurde als Reserveoption in die Vorauswahl aufgenommen: Einerseits besteht die Möglichkeit, dass sich eine oder mehrere der vorgängig aufgeführten Standorte aus verschiedenen Gründen als ungeeignet erweisen könnten, andererseits stellt das Areal für den Stadtrat nach wie vor eine geeignete Option dar. Die Eignung des Standorts wurde im Zusammenhang mit dem abgebrochenen Projekt bereits überprüft und festgestellt. Darüber hinaus konnten im Rahmen des Vorprojekts die planerischen Rahmenbedingungen bereinigt werden.

4 Machbarkeitsstudie

4.1 Machbarkeit

Die Standortevaluation, die ersten betrieblichen Überlegungen sowie die Flächenüberprüfungen wurden im Rahmen stadtinterner Vorstudien durchgeführt, bedürfen jedoch vertiefter Abklärungen, um die Eignung der selektionierten Standortoptionen und die Machbarkeit eines neuen Depots zu bestätigen. Die offenen Punkte sollen in einer zweistufigen Machbarkeitsstudie beantwortet werden.

In der ersten Stufe soll ein Büro für Betriebs- und Logistikplanung beauftragt werden, welches die drei favorisierten Grundstücke anhand einer Flächen- und Volumenanalyse auf ihre betriebliche und verkehrliche Tauglichkeit überprüfen und die Grobkosten anhand von Kennzahlen beziffern soll. Darauf basierend werden die Chancen und Risiken der Standorte vertieft beurteilt, so dass ein definitiver Standortentscheid gefällt werden kann.

In der zweiten Stufe der Machbarkeitsstudie soll zusammen mit weiteren Fachplanenden, unter Federführung eines Architekturbüros auf dem definitiven Standort eine umfassende Machbarkeitsstudie durchgeführt werden, die neben den verkehrlichen und betrieblichen Aspekten auch städtebauliche und bautechnische Anforderungen einbezieht.

Ziel der zweistufigen Machbarkeitsstudie ist es, Sicherheit für die Umsetzbarkeit in allen Belangen zu erlangen sowie eine verbindliche Grobkostenschätzung (Genauigkeit $\pm 25\%$) zu ermitteln, der die Phasen Auswahlverfahren bis und mit Inbetriebnahme umfasst.

4.2 Betriebliche Abläufe

Die betrieblichen Abläufe und Prozesse haben unmittelbare Auswirkung auf den Raum- und Flächenbedarf. Deshalb erarbeiten die Verkehrsbetriebe zusammen mit einem Büro für Betriebs- und Logistikplanung ein Betriebskonzept. Dieses soll den Istzustand am Standort Steinachstrasse 42 sowie den Sollzustand für den zukünftigen Standort aufzeigen. Dabei können Anforderungen an eine moderne Lagerhaltung, einen effizienten Werkstattbetrieb, die dazugehörige Betriebsausstattung festgelegt und

optimale Platzersparnisse evaluiert werden. Das Betriebskonzept bildet die Grundlage für die Machbarkeitsstudie sowie die weiteren Planungsschritte. Darüber hinaus sollen auch die Elektrifizierung der Busse und die Verkehrsplanung in die Machbarkeitsstudie einbezogen werden.

4.3 Raum- und Flächenbedarf

Basierend auf dem Raumprogramm des abgebrochenen Projekts haben die Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr und dem Tiefbauamt den Flottenbedarf für das Jahr 2050 analysiert und bereinigt. Die bereinigten Flächen wurden als Richtwerte in das Raumprogramm aufgenommen. Sie werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie und nach Ausarbeitung des Betriebskonzepts nochmals überprüft.

Die Entwicklungsprognosen gehen von einer höheren Anzahl an Doppelgelenkbussen (Länge 25 m) und einer Zunahme der Flotte von 87 auf 102 Fahrzeuge aus, womit auch der Platzbedarf in der Bus-einstellhalle ansteigen wird. Die Rangierflächen (Zufahrten / Wartezonen und Schleppkurven) für die Busse müssen für die einzelnen Grundstücke geprüft und es müssen jeweils angemessene Lösungen gesucht werden.

Der Richtwert für die Nutzfläche beträgt 23'900 m². Folgende Flächen wurden diesem zugrunde gelegt:

Werkstatt	4'700 m ²
Lager	2'600 m ²
Einstellhalle Busse (inkl. Waschen)	11'700 m ²
Technik	800 m ²
Büro / Verwaltung VBSG	1'000 m ²
Sozialräume (Dienstantritt / Aufenthalt / Sanitäre Anlagen)	600 m ²
Parkplätze Personenwagen (120 Stück)	<u>2'500 m²</u>
Total Nutzfläche	23'900 m ²

4.4 Mantelnutzung

Auf den favorisierten Standortvarianten sind durch planerische Rahmenbedingungen (z. B. Masterpläne) und Zonierungen teilweise minimale Gebäudehöhen gefordert oder Mantelnutzungen durch bestehende Nutzungen (z. B. Sportanlagen) vorgegeben. Ebenso ist im Hinblick auf künftige Gebietsentwicklungen eine dichte Nutzungsdurchmischung angebracht. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden deshalb mögliche Mantelnutzungen auf allen Standorten geprüft, um eine optimale Ausnutzung der verfügbaren Flächen zu erzielen. Dabei soll der Handlungsspielraum für zukünftige Entwicklungen erhalten bleiben.

4.5 Benchmarks

Bereits in der Machbarkeitsstudie sollen verlässliche Aussagen zu den Kosten gemacht werden können. Dafür soll eine Grobkostenschätzung (Genauigkeit $\pm 25\%$) vorgenommen werden. Dieser sollen Kennzahlen von vergleichbaren Betriebsgebäuden gegenübergestellt werden.

5 Kosten und Finanzierung

Für die Machbarkeitsstudie ist mit Kosten von insgesamt CHF 476'700 zu rechnen (Richtofferten und Kostenschätzung Stand Februar 2026, Genauigkeit $\pm 10\%$). Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

BKP	Arbeitsgattung	CHF
1	Vorbereitungsarbeiten	30'000
2	Machbarkeitsstudie	355'000
	Honorare BKP 290-299	355'000
5	Nebenkosten	5'000
6	Reserve (10 %)	39'000
7	Bauherrschaftsleistung	23'000
1-7	Total exkl. MWST	452'000

Für das Jahr 2026 sind in der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe für die Standortevaluation und Machbarkeitsstudie Mittel von CHF 200'000 (exkl. MWST) eingestellt. Der restliche Betrag wird für das Jahr 2027 in den Investitionsplan aufgenommen.

PNR 962000054

Neubau Busdepot, VBSG

Abschreibungs-KST Rechnung VBSG

Investitionsrechnung	Netto (exkl. MWST)	Beiträge Dritter (exkl. MWST)	Brutto (Gesamtvolumen, exkl. MWST)
Gesamtkredit	CHF 452'000	CHF 0	CHF 452'000
Budget 2026	CHF 200'000	CHF 0	CHF 200'000
Budget 2027	CHF 252'000	CHF 0	CHF 252'000

6 Weiteres Vorgehen / Termine

Die Terminplanung für die Umsetzung der Machbarkeitsstudie sieht folgende Eckdaten vor:

Abschluss Betriebskonzept VBSG bis	Juli 2026
Start Machbarkeitsstudie Teil A	August 2026
Zwischenbericht	Oktober 2026
Abschluss Teil A	November 2026
Start Machbarkeitsstudie Teil B	Dezember 2026
Zwischenbericht Teil B	März 2027
Abschluss Machbarkeitsstudie	Mai 2027

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stv:
Andy Markwalder

Beilage:

- Standortevaluation Neubau VBSG