



Fachhochschule

Neues Fachhochschulzentrum St.Gallen - Gestaltungsplan, Ergänzung des Überbauungsplanes Hauptbahnhof Northwest, Erschliessungsprojekt sowie Bahnhofvorfahrt und Veloparking

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Im Gebiet Bahnhof Nord zwischen der Rosenbergstrasse und dem Hauptbahnhof soll das neue Fachhochschulzentrum St.Gallen entstehen. In diesem neuen regionalen Bildungszentrum werden die bisher dezentralen Fachhochschulen für Technik, Wirtschaft und Soziale Arbeit (FHS) zusammengefasst. Der Entscheid zu Gunsten des Standortes Hauptbahnhof Nord in St.Gallen berücksichtigt auch die Interessen der neben dem Kanton St.Gallen beteiligten Trägerschaftskantone Thurgau, Appenzell I.Rh. und A.Rh. Die Lage unmittelbar im Verkehrsschnittpunkt der beteiligten Kantone, mit direkter Anbindung an den öffentlichen Verkehr und in guter Erreichbarkeit auch mit dem Individualverkehr ist ideal. Der Standort im Zentrum der Stadt St.Gallen bringt für die Fachhochschule wertvolle Synergien mit der Universität, den ansässigen Unternehmen, den Gesundheitsinstitutionen etc. Der Studienort in der Kantonshauptstadt mit ihren vielfältigen weiteren Angeboten ist auch für die Studierenden attraktiv. Für die Stadt St.Gallen entsteht mit dem Fachhochschulzentrum eine enorm wichtige Ergänzung und Aufwertung ihres Bildungsangebotes.

Im Zusammenhang mit dem Fachhochschulzentrum können weitere öffentliche Anliegen im Bereich Hauptbahnhof gelöst werden. Mit einem öffentlichen Parkhaus mit gegen 320 Parkplätzen, darunter auch Kurzzeitparkplätzen und einer Vorfahrtsmöglichkeit direkt zur Bahnhofunterführung, kann ein zusätzliches, einem ausgewiesenen Bedarf entsprechendes Parkierungsangebot beim Hauptbahnhof und im Stadtzentrum von St.Gallen erstellt werden. Zusätzlich entsteht hier die Möglichkeit, mit einer Velostation ebenfalls direkt bei der Unterführung ein attraktives Angebot für diesen Teil des Langsamverkehrs am Bahnhof zu realisieren. Der südliche Bahnhofplatz wird so mit der neuen Verkehrsinfrastruktur auf der Nordseite von einem wesentlichen Teil des Individualverkehrs entlastet, dies wiederum ist die



Voraussetzung für die Neuorganisation der dortigen Bushaltestellen und die Realisierung der neuen Platzgestaltung.

Mit der Fachhochschule wird sodann ein neuer und attraktiver Zugang zum Bahnhof von der Nordseite her geschaffen. Die vor kurzem ausgebaute und sanierte Unterführung West wird mit einem neuen Treppenaufgang zur Rosenbergstrasse und zum Gebiet Rosenberg führen sowie das Fachhochschulzentrum mit den zahlreichen Studierenden aus der Region direkt mit den Bahnhofsperrons, dem Bahnhofplatz und der Innenstadt verbinden.

2 Grundlagen

2.1 Standortentscheid des Kantons

Die Fachhochschule Ostschweiz umfasst auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen eine Hochschule für Angewandte Wissenschaften in St.Gallen und Rorschach (FHS) sowie die Hochschulen für Technik in Buchs (NTB) und in Rapperswil (HSR). Die FHS ist eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt, die von den Kantonen Appenzell A.Rh., Appenzell I.Rh., St.Gallen und Thurgau geführt wird. Sie gliedert sich in die Studienbereiche Technik, Wirtschaft, Soziale Arbeit und Gesundheit und ist heute in Gebäuden an sieben Standorten in St.Gallen und Rorschach untergebracht. Aufgrund dieser unbefriedigenden Situation und der stetig zunehmenden Zahl von Studierenden ist ein Neubau unumgänglich.

In der Folge wurden mehrere Standorte abgeklärt und schliesslich das alte EMPA-Gebäude und das Gebiet „Bahnhof Nord“ in St.Gallen näher geprüft. Im Juni 2000 beschloss die Regierung, die Projektierung für eine Fachhochschule auf dem Areal „Bahnhof Nord“ weiterzuverfolgen. Massgebliche Kriterien waren nebst der Erfüllung des Raumprogramms die Erschliessung durch Bahn, Bus und privaten Verkehr, die Verbindung mit den anderen Fachhochschulen sowie die Kontakte mit anderen Institutionen und Forschungsanstalten (EMPA, Kantonsspital und Universität St.Gallen), aber auch die ausgezeichneten Versorgungsmöglichkeiten für die Studierenden an diesem Standort. Mit den Voranschlägen 2001 und 2002 genehmigte der Kantonsrat die entsprechenden Projektierungskredite. Mit dem Erlass des Richtplans 01 im Jahr 2002 fand die Fachhochschule St.Gallen mit dem Standort St.Gallen Eingang in die Richtplanung des Kantons St.Gallen.

In jüngster Zeit wurde ein alternativer Standort in Rorschach in die Diskussion gebracht. Sowohl die Regierung wie auch das kantonale Parlament entschieden sich gegen eine Weiterverfolgung dieser Idee angesichts der klaren Standortvorteile von St.Gallen, verschiedener offener finanzieller und verfahrensrechtlicher Fragen beim Alternativvorschlag und auch wegen des bereits weit fortgeschrittenen Projektstandes im Bahnhof Nord.



2.2 Zonenplan

Im Zonenplan ist das ganze Gebiet nördlich des Hauptbahnhofes zwischen Rosenbergstrasse und Wehrstrasse / St.Leonhard-Strasse der fünfgeschossigen Kernzone zugeteilt. Diese Zone umfasst gemäss den Bestimmungen des Baugesetzes bestehende oder neu zu schaffende Ortsteile mit zentrumsbildender Funktion. Es sind öffentliche Gebäude, Wohnhäuser sowie gewerbliche Bauten zulässig, wenn sie sich gut in das Ortsbild einfügen und die Benützung nur mit mässigen Immissionsfolgen verbunden ist (vgl. Art. 15 BauG). Mit der Einteilung in die höchstmögliche fünfgeschossige Bauweise ist zusätzlich dokumentiert, dass in diesem zentrumsnahen, verkehrlich hervorragend erschlossenen Gebiet eine intensive und dichte Nutzung und Überbauung anzustreben ist.

2.3 Überbauungsplan Hauptbahnhof Nordwest

Eine weitere, rechtskräftige Grundlage für Bauvorhaben im Gebiet Bahnhof Nord bildet der Überbauungsplan „Hauptbahnhof Nordwest“ vom 2. März 2000. Er umfasst das gesamte Gebiet nordwestlich des Hauptbahnhofes zwischen den Gleisanlagen der SBB und der Rosenbergstrasse bis zur Wehr- und St.Leonhard-Strasse und wurde aufgrund einer Testplanung aus dem Jahre 1997 erlassen.

Der Überbauungsplan bildet einen „Rahmenplan“ für die künftige bauliche Entwicklung in diesem Gebiet. Er enthält Baulinien gegenüber den Strassen und teilweise den Hofbereichen, mit denen die Begrenzung künftiger Bauten festgelegt wird sowie in bestimmten Bereichen Markierungslinien, die die strassenseitigen Fassaden bestimmen. Die Interessenslinie der SBB grenzt das Bahnareal gegenüber den Bauarealen ab. Sodann werden im Plan die möglichen maximalen Gebäudehöhen festgelegt. Weitere Bestimmungen betreffen die Erschliessung (Richtungspunkte), den Freihaltebereich um den Wasserturm sowie Grundsätze für die Ökologie und die Sicherheit. Die Frage der Schutzwürdigkeit der Lokremise und des Wasserturms wird offen gelassen bzw. es wird auf besondere Verfahren verwiesen.

Das Gebiet wird im Plan in die Bereiche A (westlich Tulpenstrasse), den Bereich B (Standort Fachhochschule) und den Bereich C (östlich Fachhochschule) unterteilt. Der Teilbereich B wurde im Überbauungsplan für die Realisierung der Fachhochschule ausgespart - diese „Lücke“ wird nun mit dem Gestaltungsplan für das Projekt Fachhochschule gefüllt. Aufgrund der mit dem Projekt Fachhochschule für das ganze Plangebiet überprüften Verkehrs- und Nutzungsthematik ist gleichzeitig eine Ergänzung des Überbauungsplanes mit verkehrlichen Bestimmungen notwendig. Im Folgenden werden der neue Gestaltungsplan für das Projekt FHS und die Ergänzungen des Überbauungsplanes dargestellt.



3 Projekt Fachhochschule

3.1 Projektwettbewerb

Als erster Schritt für die Vorbereitung des Projektes Fachhochschule wurde im Jahre 2002 vom Kanton St.Gallen ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt. Unter den zahlreich eingereichten Projektvorschlägen wurde durch das Preisgericht der Wettbewerbsbeitrag „Pessoa“ der Architekten giuliani.hönger, Zürich, ausgewählt. Der Vorschlag überzeugte unter anderem aufgrund seiner städtebaulichen Einordnung in das umgebende Quartier, der Korrespondenz zu den Türmen der Hauptpost und des Rathauses sowie der inneren Organisation und wurde deshalb zur Weiterbearbeitung und Ausführung empfohlen.

3.2 Projektbeschreibung

Das Projekt der Architekten giuliani.hönger, Zürich, sieht für die FHS einen Turmbau vor, welcher aus einem grosszügigen Sockelbau aufsteigt. Der Sockelbau gliedert sich im Grundriss durch die Übernahme der Fluchten und im Schnitt durch die Bezugnahme auf die Regeltraufe in den Stadtkörper ein. Im Innern des Blockes erhebt sich der Turmbau, der mit den Türmen der Hauptpost und des Rathauses einen Dreiklang bildet und einem grösseren städtischen Massstab zugehört. Der Turm verleiht dem Gebäude den Charakter eines Solitärs, der zum Symbol für die neue FHS werden soll. Im architektonischen Ausdruck ist der untere Gebäudeteil mit dem oberen Turm durch die einheitliche Fassadenstruktur verbunden.

Im fünfgeschossigen, unteren Gebäudeteil befinden sich alle Unterrichtsräume, im vierzehngeschossigen Turm befinden sich die kleinteiligeren Räume der Institute und der Verwaltung. Das Erdgeschoss hingegen beinhaltet die publikumsintensiven Räume der Hörsäle, der Mensa und der Cafeteria.

Im Grundriss entstehen zwischen dem ringähnlichen Sockelbau und dem Turm zwei Lichthöfe. Der grössere der beiden wird mit der Mediathek besetzt und damit zum zentralen Raum in der Anlage. Die auf dem Dach des ringartigen Unterrichtstraktes entstehende Ebene wird als Mischung von Terrasse und Garten als grosszügiger Aufenthaltsbereich für die Studierenden ausgebildet.

Durch die Anordnung des Gebäudes entstehen zwei Platzräume. Der Platz südlich vor der FHS ist zum Geleiseraum hin offen. Aufgrund der Niveaudifferenz entsteht eine räumliche Kante zum Gleisfeld. Der Platz wird fliessend um die südöstliche Ecke des Sockelbaus herum in den östlichen Platz geführt, der die Verbindung zur Rosenbergstrasse herstellt. Im südlichen Platzbereich wird von der Lagerstrasse her über eine breite Zugangsrampe die Bahnhofunterführung erreicht, im östlichen Platzbereich ist das räumliche Hauptelement die in der Verlängerung der Bahnhofunterführung angeordnete breite Treppenanlage.



Die Zufahrt zum Bahnhof Nord erfolgt v.a. über die Klubhausstrasse und die Lagerstrasse, die Wegfahrt in der Regel über die Tulpenstrasse. Ab der Tulpenstrasse führt eine grosszügige Rampenanlage direkt ins zweite Untergeschoss, wo Bahnhofvorfahrt und Kurzparking sowie ein Veloparking in direkter Verbindung zur Bahnhofunterführung angeordnet sind. Darunter befinden sich zwei weitere grosse Parkgaragengeschosse.

3.3 Gestaltungsplan Bahnhof Nord

Als rechtliche Grundlage für das Projekt Fachhochschule ist der Gestaltungsplan Bahnhof Nord erarbeitet worden. Er überlagert im Teilgebiet B den dargestellten Überbauungsplan Hauptbahnhof Nordwest bzw. füllt diesen ausgesparten Bereich mit den konkreten Festlegungen für das vorliegende Projekt.

Geltungsbereiche und Zweck

Die Bestimmungen des Gestaltungsplanes regeln einerseits in Ergänzung zu den Verkehrsvorschriften des Überbauungsplanes die detaillierte Erschliessung und Parkierung und andererseits die Überbauung bezüglich Ausmass und Gestaltung.

Erschliessungsbestimmungen

Die Erschliessung des Gestaltungsplangebietes soll über die Klubhaus-, die Lager- und Tulpenstrasse erfolgen. Im Gebiet des Gestaltungsplanes dürfen maximal 320 Parkplätze realisiert werden. Von den gesamthaft in einer unterirdischen Parkieranlage zu erstellenden Parkplätzen (max. 318 Parkplätze) sollen mindestens 27 PP für Kurzzeitparking und mindestens 8 Halteplätze für die öffentliche Vorfahrt SBB vorgesehen werden. Die Parkplätze sind zu bewirtschaften. Weiter sind 2 Plätze für kurze Warenumschnläge an der Rosenbergstrasse zu realisieren.

Die mittels Richtungspunkten bestimmten Verbindungen sollen die Einbindung des Gebietes in das städtische Velonetz sichern. Gleichzeitig soll eine öffentliche Velostation das infrastrukturelle Angebot für Velofahrerinnen und Velofahrer erhöhen. Diese Velostation soll deshalb innerhalb der unterirdischen Parkieranlage in direktem Bezug zur SBB-Unterführung angeordnet werden.

Es ist beabsichtigt, auf dem Niveau der SBB-Unterführung einen für den Langsamverkehr wichtigen Knotenpunkt zu realisieren. Es ist vorgesehen, von diesem Punkt öffentliche Verbindungen zur Rosenbergstrasse (über grosszügige Treppenanlage) und zur Lagerstrasse (über Rampenanlage) anzuordnen. Gleichzeitig soll die direkte Anbindung an den Hauptbahnhof St.Gallen ermöglicht werden. Als zentraler Ort für die öffentliche Vorfahrt SBB, die Kurzzeitparkplätze und die Velostation soll ein viel frequentierter Verkehrsknoten als Scharnier zwischen südlichem und nördlichem Bahnhofsgebiet geschaffen werden. Auf der südli-



chen Seite der Unterführung zum Hauptbahnhof wird ein behindertengerecht gestalteter Lift eingebaut, damit die Unterführung für alle Personen nutzbar wird.

Überbauungs- und Gestaltungsbestimmungen

Die innerhalb der besonderen Vorschriften aufgeführten Festlegungen dienen der Gewährleistung der städtebaulichen und architektonischen Qualität der künftigen Überbauung. Das architektonische Konzept wird in den Beilageplänen aufgezeigt und näher erläutert.

Hinsichtlich der Umgebungsgestaltung wird besonders den öffentlich zugänglichen Plätzen südlich und östlich des FHS-Gebäudes Aufmerksamkeit beigemessen. Für die definitive Gestaltung soll deshalb spätestens im Baubewilligungsverfahren ein Umgebungsgestaltungskonzept vorgelegt werden, welches insbesondere die Belagsgestaltung, die Ausformulierung der Treppen- und Rampenanlagen sowie eine allfällige Bepflanzung aufzeigt.

4 Verkehrsproblematik

4.1 Nutzungsentwicklung

Die Nutzung und der Betrieb des Fachhochschulgebäudes können angesichts der hervorragenden Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit einem vergleichsweise geringen zusätzlichen Individualverkehr erfolgen. Der weitaus überwiegende Teil der Studierenden, der Lehrpersonen, der Mitarbeitenden und der Besucherinnen und Besucher des Fachhochschulzentrums können mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo diesen Standort erreichen. Hingegen soll ergänzend zur Fachhochschule ein zusätzliches allgemeines Angebot an Parkplätzen direkt beim Bahnhof und im Stadtzentrum entstehen, ebenso soll die Bahnhofsvorfahrt für den Individualverkehr künftig schwergewichtig von Norden statt wie bisher über den Bahnhofplatz möglich sein. Dies ist, wie erwähnt, Voraussetzung für die Neugestaltung und Neuorganisation des südlichen Bahnhofplatzes. Gleichzeitig wird die Gelegenheit wahrgenommen, eine Velostation im Bahnhofbereich einzurichten.

Deshalb ist in den Untergeschossen der Fachhochschule St.Gallen die Realisierung einer Parkgarage vorgesehen. Hier sollen die Parkplätze für die Fachhochschule (20) sowie rund 260 öffentliche Parkplätze (Langzeitparkplätze im 3. und 4. UG), 28 Kurzparkplätze und 8 Vorfahrtsplätze (im 2. UG) zur Unterführung zu den Perrons entstehen.

Diese Parkieranlage, aber auch die weiteren, im Einzelnen noch nicht bekannten Nutzungen im gesamten Gebiet des Überbauungsplanes werden zusätzliche Verkehrsaufkommen generieren. Da die das Areal erschliessenden Strassen (Klubhausstrasse, Lagerstrasse, Tulpenstrasse, Grünbergstrasse) miteinander verbunden sind und an verschiedenen Stellen in die Rosenbergstrasse münden, ist hinsichtlich der verkehrstechnischen Überlegungen eine Gesamtbetrachtung des Areals unabdingbar.



4.2 Übergeordnetes Strassennetz

Die Rosenbergstrasse ist bereits heute stark durch den Verkehr beansprucht. Sehr deutlich zeigt sich dies in den Spitzenstunden, in welchen sich die Belastung maximiert. Das Verkehrsaufkommen hat dann die bekannten, negativen Auswirkungen auf die Verkehrsknoten am Blumenbergplatz und im Bereich des Autobahnanschlusses A1.

Die vorliegende Situation lässt demnach auf der Rosenbergstrasse nur noch ein beschränktes zusätzliches Verkehrsaufkommen zu. Diese Tatsache hat erheblichen Einfluss auf die Planungen im Gebiet (jetzige und künftige) und steht in einem starken Abhängigkeitsverhältnis zu den geplanten Nutzungen. Um den Verkehrsfluss auf der Rosenbergstrasse auch künftig zu gewährleisten und vermehrte Stausituationen zu vermeiden, wurde für das Areal eine geregelte Verkehrsführung erarbeitet und das maximal verträgliche Mass für das zusätzliche Verkehrsaufkommen bestimmt. Die Berechnungen stützen sich dabei u.a. auf die bestehenden und geplanten Nutzungen, die gegenwärtigen Fahrtenzahlen aus dem Areal sowie das heutige Verkehrsaufkommen auf der Rosenbergstrasse.

4.3 Ergänzung des Überbauungsplanes

Die dargestellte Verkehrsproblematik führt dazu, dass die gesamte Nutzungsentwicklung im Gebiet Bahnhof Nordwest nur innerhalb verkehrlicher Rahmenbedingungen erfolgen kann. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch spätere Nutzer und nachfolgende Neubebauungen mit einem gewissen eigenen Parkplatzangebot und mit einem eigenen „Fahrtenkontingent“ eine Chance haben. Ohne solche Parkplatz- und Fahrtenkontingentierungen würden die zur Verfügung stehenden Kapazitäten sehr rasch aufgebraucht und eine ausgewogene gesamte Entwicklung behindert. Deshalb soll der Überbauungsplan mit einer Zuteilung maximaler Parkplatzzahlen und Fahrtenmengen ergänzt werden. Dabei wird auf die bereits vorgesehenen Sektoren A, B und C sowie selbstverständlich auf die bestehenden Nutzungen und Parkplätze einerseits und das Projekt Fachhochschule andererseits abgestützt. Die Parkplatzzahlen und die Fahrtenmengen sind aber so bemessen, dass weitere Entwicklungen, insbesondere auch im Bereich Lokremise und südlich der Lagerstrasse, möglich bleiben. Ausgeschlossen allerdings sind verkehrsintensive Anlagen wie z.B. Einkaufszentren, offen bleibt die Entwicklung hingegen z.B. für öffentliche Nutzungen, Gewerbe und Wohnen mit weniger Verkehrsintensität.

Die ermittelten verkehrstechnischen Bedingungen finden im Überbauungsplan Berücksichtigung. Um unter diesen Voraussetzungen für künftige Planungen innerhalb des Areals mög-



lichst grosse Flexibilität (bezüglich Überbauung und Nutzung) zu erreichen, werden die Festlegungen auf das notwendige Minimum beschränkt.

Innerhalb der im Rahmen der Änderung / Ergänzung des Überbauungsplanes bezeichneten Sektoren A, B und C werden die notwendigen Maxima hinsichtlich der Parkplatz-Anzahl, der Ausfahrtsmengen in Spitzenstunden sowie der jährlichen Fahrtenmengen (Ein- und Ausfahrten zusammen) wie folgt festgelegt:

	Sektor A	Sektor B	Sektor C
max. Anzahl PP	500	320	60
max. Ausfahrtsmenge in der Spitzenstunde	450		Keine Beschränkung festgelegt
maximale jährliche Fahrtenmengen (Ein- und Ausfahrten, pro Kalenderjahr)	1'095'000	1'460'000	182'500
entspricht DTV (Ein- und Ausfahrten, pro Tag)	3'000	4'000	500

Die Kontrolle des Verkehrsaufkommens und die Einhaltung der Fahrtenmengen ist in Art. 2c der geänderten besonderen Vorschriften zum Überbauungsplan geregelt. Bei Überschreitungen sind in der ersten Phase „freiwillige“ Massnahmen der Grundeigentümer oder Betreiber gefordert; sind diese zu wenig wirksam, sind in der zweiten Phase die nötigen Verfügungen durch die Behörden zu erlassen. Die Einzelheiten sind nicht auf Ebene des Überbauungsplanes geregelt, weil der Plan – im Gegensatz zu projektbezogenen Plänen – ein ganzes Gebiet mit mehreren jetzigen oder künftigen (und noch nicht bekannten) verkehrsrelevanten Projekten umfasst. Deshalb wird für die jeweiligen Detailregelungen auf die Baubewilligungsverfahren verwiesen.

In den ergänzten besonderen Vorschriften des Überbauungsplanes wird sodann die Bewirtschaftungspflicht für die öffentlich nutzbaren Parkplätze und die Anschlusspflicht für Parkieranlagen mit mehr als 50 öffentlichen Parkplätzen an das Parkleitsystem festgelegt. Auch diese Bestimmungen gelten also nicht nur für das Projekt FHS, sondern auch für weitere grössere Vorhaben im Gebiet des Überbauungsplanes.

Für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird in Bezug auf die lokale Anbindung gefordert, dass für die Benutzerinnen und Benutzer der grösstmögliche Komfort erreicht



wird, namentlich durch Hinweis- und Informationstafeln und die Signalisation der Haltestellen und Zugangswege.

5 Umweltverträglichkeitsbericht und -prüfung

Die Direktion Bau und Planung reichte am 6. Juli 2006 den Bericht zur Umweltverträglichkeit sowie die weiteren Grundlagen dem Kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Durchführung des Prüfungsverfahrens gemäss Art. 17 ff. der Verordnung über die Umweltverträglichkeit ein. Am 21. Dezember 2006 stellte das ARE der Direktion Bau und Planung die Beurteilung des Kantonalen Amtes für Umweltschutz (AFU) betreffend das Projekt Fachhochschule und den Umweltverträglichkeitsbericht zu. Diese Beurteilung umfasste sämtliche im UVB behandelten umweltrelevanten Aspekte wie Luftreinhaltung, Lärmschutz, Gewässerschutz, Energie, Abfälle und Altlastenverdachtsflächen / Bodenschutz.

In Bezug auf die Luftreinhaltung wird festgestellt, dass im betroffenen Gebiet, insbesondere entlang der Autobahn und in deren Anschlussbereichen, immer noch deutliche Überschreitungen des massgeblichen Immissionsgrenzwertes von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2^1$ bestehen, im Maximum $53 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ (Blumenbergplatz 2005), und daher Massnahmen zur Minderung der anlagebedingten Schadstoffemissionen, vor allem aus dem Verkehrsbereich, notwendig sind. Das Projekt liegt im Massnahmenplangebiet 'St.Gallen', für welches, neben den Vorschriften der bundesrechtlichen Luftreinhalteverordnung und den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen, auch die Massnahmen Vn 22, Parkraumpolitik auf privatem Grund, gemäss dem kantonalen Massnahmenplan Luftreinhaltung gelten. Danach haben die Gemeinden darauf hinzuwirken, dass die Betreiber von Anlagen mit hohem Kundenverkehrspotential (z.B. Einkaufs-, Sport- und Freizeitzentren) eine Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze einführen. Art. 2a Abs. 3 der besonderen Vorschriften des Überbauungsplanes "Hauptbahnhof Nordwest" sieht eine Bewirtschaftung sämtlicher öffentlich zugänglicher Besucherparkplätze im Sektor B (Gestaltungsplangebiet "Bahnhof Nord") vor, wobei der Tarif den Parkierungstarif für das Stadtzentrum nicht unterschreiten darf. Zudem wird in einem Fahrtenmodell die Maximalmenge an Fahrten des motorisierten Individualverkehrs mit 1'460'000 Fahrten pro Jahr definiert (Art. 2b Abs. 2 besV); bei Überschreitung dieser Zahl sieht Art. 2c besV ein Regulativ vor, welches insbesondere mit der Erhöhung der Parkiergebühren operiert. Damit entspricht die Neuüberbauung im Bereich Luftreinhaltung den Vorschriften über den Schutz der Umwelt.

Weiter stellt das AFU fest, dass auch in den übrigen Umweltbereichen die umweltschutzrechtlichen Vorgaben eingehalten sind. Es kam daher gesamthaft zum Ergebnis, dass der

¹ Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft



Umweltverträglichkeitsbericht vom 27. Oktober 2005 alle wesentlichen, umweltrelevanten Aspekte behandelt sowie sämtliche Angaben vollständig und richtig sind und dass bei der Realisierung der im Überbauungsplan und im Umweltverträglichkeitsbericht vorgesehenen Massnahmen das vorliegende Projekt den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht.

6 Erschliessungsprojekte

6.1 Verkehr

6.1.1 Verkehrsregime

Das Überbauungsplangebiet ist nur von der Rosenbergstrasse aus erreichbar. Die in diesen übergeordneten Strassenzug einmündenden Grünberg-, Klubhaus-, Tulpen- und Lagerstrasse müssen für die Plangebiete A und C ein ausgewogenes, verknüpftes Erschliessungssystem bilden, das den Anforderungen auf der übergeordneten Strassenachse Rechnung trägt und die notwendigen Erschliessungsfunktionen mit so wenig Fahrweglängen wie möglich gewährleistet. Die Einmündungen von Tulpen- und Klubhausstrasse in die Rosenbergstrasse müssen deshalb mit Lichtsignalen geregelt und die Erschliessungsstrassen mit einem angepassten Verkehrsregime belegt werden.

Aus Richtung Osten ist die Zufahrt ausschliesslich über die Klubhausstrasse möglich. Von Westen her ist die Zufahrt über die Grünbergstrasse und Klubhausstrasse möglich. Die Tulpenstrasse ist als Einbahnstrasse konzipiert und bildet die Hauptausfahrt für die Parkgarage und die Bahnhofvorfahrt in alle Richtungen. Aus dem westlicheren Überbauungsplangebiet wird über die Klubhausstrasse ausgefahren (in beide Richtungen, ausgenommen ist das Rechtsabbiegen für Lastwagen und Busse) oder über die Grünbergstrasse (nur nach rechts). Die heutige Zimmergartenstrasse wird aufgehoben. Das Plangebiet C wird im Bereich der heutigen Platzausfahrten direkt an die Rosenbergstrasse angeschlossen. Die erwähnten Erschliessungsstrassen wurden seinerzeit engmaschig und sehr kleinräumig angelegt und müssen nun ausgebaut und instand gesetzt werden.

6.1.2 Strassenprojekte

Ausbau der Lager-, Tulpen- und Klubhausstrasse

Die Lager-, Tulpen- und Klubhausstrasse bilden das Rückgrat der Erschliessung für das Überbauungsgebiet und sind den zukünftigen Verkehrsanforderungen entsprechend auszubauen. Die Fahrbahn der Lagerstrasse wird südseitig zwischen der Tulpenstrasse und der Klubhausstrasse auf 9.50 m verbreitert. Damit entstehen Parkraum für Taxis und weitere



Abstellplätze zum Beispiel für Motorräder sowie eine allfällige Vorfahrt für internationale Busse. Das nordseitige Trottoir wird auf 2.00 m verbreitert. Auf der Südseite entlang des Überbauungsgebietes wird ein 3.50 m breites Trottoir erstellt. Die gesamte Strassenbreite beträgt somit 15 Meter und die Lagerstrasse bildet damit von der FHS zur Lokremise einen grosszügigen und zentralen öffentlichen Strassenraum. Zwischen der Klubhausstrasse und der Grünbergstrasse wird die Fahrbahn auf eine Breite von 6.00 m ausgebaut und mit einer etwa 2.00 m hohen Differenzmauer zum tiefer liegenden Terrain der Lokremise abgeschlossen.

Die Tulpenstrasse wird gegen Osten zur Neuüberbauung der Fachhochschule hin verbreitert. Die Fahrbahn, die den gesamten Ausfahrtsverkehr aus der Parkgarage und der Bahnhofvorfahrt bewältigen muss, erhält die Breite 6.00 m. Die beidseitigen Trottoirs werden auf der Westseite 2.00 m breit und auf der Ostseite 3.50 m breit erstellt. Das östliche breitere Trottoir bietet damit den räumlich minimal nötigen Freiraum zur fünfgeschossigen Fassade des Sockelbaus der FHS.

Die Fahrbahn der Klubhausstrasse wird auf eine Breite von 6.45 m verbreitert. Auf der Ostseite wird entlang der bestehenden Häuser das etwa 1.5 m breite Trottoir belassen. Auf der Westseite wird anstelle des bestehenden schmalen Trottoirs ein 2.00 m breites erstellt. Hierfür muss von den angrenzenden Liegenschaften Boden erworben werden. Der Einmündungsbereich aus der Rosenbergstrasse muss erweitert werden, damit die minimalen Fahrspurenanforderungen für die Zufahrt von Lastwagen und Bussen gewährleistet sind.

Der Oberbau von allen drei Strassen wird erneuert bzw. für die Verbreiterungen neu erstellt. Die Fahrbahnen und Trottoirs erhalten eine tragfähige Foundationsschicht aus Kiessand, eine Heissmischtragschicht und einen bituminösen Deckbelag. Die Trottoirs werden zur Fahrbahn hin mit Granitrandsteinen abgeschlossen. In Koordination mit dem Strassenbau sind Kanal- und Werkleitungsarbeiten auszuführen.

Instandstellung der Grünbergstrasse

Der bestehende Oberbau der Grünbergstrasse ist für das heutige wie auch für zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht mehr genügend tragfähig und muss erneuert werden. Die Strasse weist heute mit 7.50 m eine überbreite Fahrbahn und ein westseitiges Trottoir von 2.00 m auf. Es ist vorgesehen, auf der Ostseite, zwischen der Lagerstrasse und der Rosenbergstrasse, ein 2.00 m breites Trottoir zu erstellen. Die dadurch verbleibende Fahrbahnbreite von 5.50 m genügt für die eher untergeordnete Erschliessungsfunktion der Grünbergstrasse. Die Einmündung in die Rosenbergstrasse, auf der nur Rechtsverkehr gestattet ist, wird als Trottoirüberfahrt ausgestaltet.



6.1.3 Verkehrsmassnahmen Rosenbergstrasse

Die Rosenbergstrasse ist heute verkehrlich stark belastet. Damit der Verkehrsfluss auch künftig aufrechterhalten werden kann, sind die beiden Knoten Rosenbergstrasse / Tulpenstrasse und Rosenbergstrasse / Klubhausstrasse mit Lichtsignalanlagen zu regeln und das Spurenangebot auf der Rosenbergstrasse neu zu konzipieren. Diese Massnahmen erfordern ausserdem kleinere bauliche Anpassungen im Bereich der Fussgängerübergänge (Erstellen von Inseln) sowie das Zurückversetzen des Trottoirrandes bei der Einmündung der St.Leonhard-Strasse in die Rosenbergstrasse. Der Fussgängerübergang bei der Grünbergstrasse muss auf Höhe Tulpenstrasse verlegt werden. Die Vorsortierung bei der Einmündung in das Verkehrsdreieck Rosenbergstrasse / St.Leonhard-Strasse wird künftig dreispurig. Die neue Lichtsignalkette mit vier Lichtsignalanlagen zwischen der Winkelriedstrasse und der St.Leonhard-Strasse erfordert eine umfassende Abstimmung der Koordinationsanforderungen auf dem weiteren Strassennetz, vor allem auch mit dem Blumenbergplatz.

6.1.4 Strassenklassierung

Die Strassenausbauten wie auch das Bauvorhaben für die Fachhochschule (Gestaltungsplan „Bahnhof Nord“) bedingen eine teilweise Änderung des Gemeindestrassenplans. Der Vorplatz südlich und östlich des Gebäudes wie auch der Anschluss an die Bahnhofunterführung sollen öffentlich klassiert werden. Aufgrund der Bedeutung und Nutzung wird diese Vorplatzfläche als Gemeindestrasse 2. Klasse eingeteilt. Der Anschluss an die Bahnhofunterführung wird analog der bestehenden Klassierung als Gemeindeweg 1. Klasse klassiert. Infolge der Überbauung werden die Zimmergartenstrasse (Gemeindestrasse 2. Klasse) und die Nelkenstrasse (Gemeindestrasse 3. Klasse) entwidmet und aufgehoben.

Die Lager-, Tulpen- und Klubhausstrasse sind heute als Gemeindestrassen 2. Klasse eingeteilt. Aufgrund ihrer Funktion als Erschliessungsstrassen wird die bestehende Klassierung beibehalten. Diese Klassierung wird auch auf die ausgebauten bzw. verbreiterten Strassenflächen ausgedehnt.

Diese erwähnten Änderungen sind zusammengefasst im Teilstrassenplan, der gleichzeitig mit dem Gestaltungsplan und dem Strassenprojekt gemäss dem kantonalen Strassengesetz öffentlich aufgelegt worden ist. Einsprachen gegen die Klassierung sind nicht erhoben worden.



6.1.5 Kosten

Die Kosten für die strassenmässige Erschliessung betragen gemäss detailliertem Kosten-
voranschlag insgesamt CHF 3'796'000 (Preisstand Oktober 2006). Die Kosten setzen sich
wie folgt zusammen:

1. Regiearbeiten	79'600
2. Baustelleneinrichtungen	76'900
3. Rodungen und Abbrüche	25'200
4. Werkleitungen VRA	50'300
5. Erdarbeiten	185'600
6. Foundationsschichten	220'600
7. Abschlüsse und Pflästerungen	303'900
8. Belagsarbeiten	469'200
9. Entwässerungen	118'500
10. Ortsbetonarbeiten	221'500
11. Materiallieferungen und Deponiegebühren	145'300
12. Verkehrsregelungsanlage inkl. Zählschlaufen	609'500
13. Markierung und Signalisation inkl. Bauphase	75'500
14. Gärtner- und Pflanzarbeiten	4'300
15. Zäune und Geländer	32'300
16. Strassenbeleuchtung	263'000
17. Vermessung und Vermarkung	40'400
18. Landerwerb	450'000
19. Gewässerschutzbeitrag, Schachtreinigung	44'500
20. Unvorhergesehenes und Diverses	217'200
21. Projekt und Bauleitung	<u>180'700</u>
Total Baukosten	<u>3'814'000</u>



Die Mehraufwendungen, die durch den Bestand von Werkleitungen in den Strassen entstehen, sind von den Werkeigentümern zu übernehmen. Folgende Beiträge können in Abzug gebracht werden:

– Anteil Kanal (Entsorgungsamt)	./. 9'000
– Anteil Erdgas- und Wasserleitungen (Sankt Galler Stadtwerke)	<u>./. 9'000</u>
Gesamtkosten	<u>3'796'000</u>

6.1.6 Kostenaufteilung

An den strassenmässigen Erschliessungskosten sind die Grundeigentümer des ganzen Plangebietes aufgrund einer Mehrwertbetrachtung im Rahmen eines Beitragsplanes gemäss Strassengesetz zu beteiligen. Es ist angemessen, dass die beitragspflichtigen Grundeigentümer einen Perimeteranteil von insgesamt 50 % leisten. Die Stadt leistet an die durch die Überbauung notwendigen Strassenausbauten ebenfalls einen Anteil von 50 %; zusätzlich werden von ihr im Rahmen des ordentlichen Unterhalts die vollen Kosten für die Instandstellung der Grünbergstrasse übernommen.

Die Verkehrsmassnahmen an der Rosenbergstrasse werden durch die im Rahmen des Überbauungsplanes „Hauptbahnhof Nordwest“ möglichen bzw. bereits bestehenden neueren Überbauungen verursacht. Gemäss Art. 71 und 76 des kant. Strassengesetzes sind die Kosten nach Verursacherprinzip und Interessenlage zu verteilen. Das notwendige Kostenverlegungsverfahren geht dabei von den gleichen Mehrwert- und Interessenüberlegungen aus wie der Beitragsplan für die Erschliessung. Demnach beträgt der Beitrag der Stadt wie für die Erschliessung 50 %, die andere Hälfte der Kosten tragen die Grundeigentümer zu den gleichen Anteilen wie für die Erschliessungskosten.

Nach dem durchgeführten Kostenverlegungsverfahren und entsprechenden Verhandlungen liegt nun ein rechtskräftiger Beitragsplan vor. Es ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

	Grundeigentümer	Stadt	Total
- Lagerstrasse	677'000	677'000	1'354'000
- Tulpenstrasse	207'000	207'000	414'000
- Klubhausstrasse	373'000	373'000	746'000
- Grünbergstrasse	0	368'000	368'000
- Rosenbergstrasse (Staatsstrasse)	<u>457'000</u>	<u>457'000</u>	<u>914'000</u>
Gesamtkosten	<u>1'714'000</u>	<u>2'082'000</u>	<u>3'796'000</u>



Aufgrund dieser Kostenaufteilung beträgt der Kostenanteil zu Lasten der Investitionsrechnung der Stadt somit CHF 2'082'000. Dazu kommt ein Beitrag der Stadt als Grundeigentümerin der Liegenschaft Lagerstrasse 16 (Parzellen C 2360 und 2365) von CHF 51'000. Dieser Betrag kann im Finanzvermögen aktiviert werden. Der gesamte Verpflichtungskredit beträgt somit CHF 2'133'000.

6.2 Elektrizitätsversorgung

6.2.1 Projektbeschreibung

Transformatorenstation

Für die Versorgung der Überbauung und des umliegenden Gebietes mit elektrischer Energie ist eine neue Transformatorenstation mit zwei Transformatoren zu 1'000 kVA im 1. Untergeschoss der Fachhochschule vorgesehen. Die elektromechanische Ausrüstung umfasst eine auf die Leistungsfähigkeit abgestimmte Mittel- und Niederspannungsschaltanlage. Bauart und Ausrüstung entsprechen dem bewährten Normtyp für Transformatorenstationen zur Versorgung von Gewerbe- und Dienstleistungsgebieten.

Die Trafostation „Tulpenstrasse“ wird in den bestehenden 10'000 Volt-Kabelring Telltreppe und Wehrstrasse eingeschlaft.

Mittelspannungsnetz

Die Transformatorenstation wird in einen bestehenden Mittelspannungsring eingebunden. Diese Mittelspannungsleitung weist einen Leitungsquerschnitt von 95 mm² auf. Zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen sind die neuen Mittelspannungskabel auf einen Leitungsquerschnitt von 150 mm² ausgelegt. Somit werden für den Neubau ca. 685 m Mittelspannungskabel benötigt. Die Erstellung dieser Kabelleitungen erfordert punktuelle Tiefbauarbeiten im Bereich der Transformatorenstationen Tulpenstrasse und Telltreppe sowie im Gehsteig der Rosenbergstrasse.

6.2.2 Niederspannungsnetz

Die bestehenden Niederspannungskabel müssen in die neue Transformatorenstation Tulpenstrasse eingeschlaft werden. Zwei Niederspannungsverteilkabinen kommen in den Baubereich der Fachhochschule St.Gallen zu liegen und müssen demontiert werden. Durch die Aufstellung einer neuen Verteilkabine im Bereich Klubhausstrasse / Lagerstrasse kann diese Situation kompensiert werden. Im Zusammenhang mit der koordinierten Sanierung und Erweiterung der Lager-, Tulpen-, Klubhaus- und Grünbergstrasse, können die notwendi-



gen Kabelschutzrohre weitgehend mitverlegt werden. Mit dem Einzug von ca. 1'300 m Niederspannungskabel wird das Niederspannungsnetz erweitert und technisch verbessert.

Schwachstromanlage

Die Signalkabel werden analog der Mittelspannungskabel in die Transformatorenstation Tulpenstrasse eingeschlaucht. Dies geschieht mittels Verbindungsmuffen im Gehsteig der Rosenbergstrasse. Dazu werden ca. 240 m Signalkabel eingezogen.

6.2.3 Öffentliche Beleuchtung

Im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Tulpenstrasse wird die Kabelanlage der öffentlichen Beleuchtung den neuen Gegebenheiten angepasst. Dazu werden insgesamt 820 m Kabel mit einem Querschnitt von 10 mm² benötigt.

6.3 Kostenzusammenstellung

Nachdem die zum Zeitpunkt der Kostenberechnung verfügbaren Planunterlagen keinen verbindlichen Charakter haben, beruht die Kalkulation sowohl beim Transformatoren- als auch beim Leitungsprojekt auf einer Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 20%.

6.3.1 Elektrizitätsversorgung

<i>Transformatorenstation</i>	CHF	CHF
baulicher Teil (Projekt-Nr. 3'000'559)	116'000	
elektromechanischer Teil (Projekt-Nr. 3'000'560)	191'000	
Honorar, Gebühren, Unvorhergesehenes (Projekt-Nr. 3'000'566)	<u>44'000</u>	351'000
<i>Mittelspannungsnetz</i> (Projekt Nr. 3'000'561)		
Tiefbauarbeiten	73'500	
Materialaufwand	56'000	
Montageaufwand	9'500	
Verschiedenes	<u>14'000</u>	153'000
<i>Niederspannungsnetz</i> (Projekt Nr. 3'000'562)		
Tiefbauarbeiten	140'000	
Materialaufwand	124'000	



Montageaufwand	24'500	
Verschiedenes	<u>29'000</u>	317'500

Signalkabelnetz (Projekt Nr. 3'000'565)

Tiefbauarbeiten	13'000	
Materialaufwand	9'500	
Montageaufwand	6'500	
Verschiedenes	<u>3'000</u>	32'000

Öffentliche Beleuchtung (Projekt Nr. 3'000'563)

Tiefbauarbeiten	17'500	
Materialaufwand	10'500	
Montageaufwand	3'000	
Verschiedenes	<u>3'000</u>	34'000

Projektierung und Bauleitung (Projekt Nr. 3'000'566)48'500**Total Elektrizitätsversorgung** **936'000****7 Parkierungsanlage Fachhochschule****7.1 Bahnhofvorfahrt**

Das Projekt der Architekten giuliani.hönger, Zürich, schlägt für die Fachhochschule einen schlanken Turmbau vor, der aus einem mächtigen Sockelbau aufsteigt. Durch die Anordnung des ganzen Gebäudekomplexes entstehen zwei neue Platzräume, die zukünftig öffentlich genutzt werden können und als verkehrsfreie Flächen einen neuen Bahnhofplatz Nord bilden. Ein breiter Treppenabgang und eine für den Veloverkehr befahrbare Rampe führen direkt in die unterirdisch einmündende Bahnhofunterführung, die Haupteerschliessung des ganzen Gebietes für den Fussverkehr vom südlichen Bahnhofplatz und vom Bahnhof her. Auf gleicher Ebene, im zweiten Untergeschoss des Fachhochschulkomplexes, befinden sich die Bahnhofvorfahrt und das Kurzzeitparking sowie eine Veloparkierungsanlage. Im Kreuzungsbereich von Treppe, Rampe und Bahnhofunterführung ist eine unterirdische Platzfläche angeordnet, die als Plattform den Übergangsbereich zu den Parkierungsanlagen für die Autos und Velos bildet. Dieser Raumteil bietet auch Platz für zusätzliche Bahnhofinfrastrukturen wie Billetautomaten, Gepäckaufbewahrung, Informationsschalter, Kiosk; Angebote, die von den SBB zunächst aber noch nicht vorgesehen sind. Die über 350 Quadratmeter grosse



Plattform weist eine doppelgeschossige Raumhöhe auf und ist als öffentlicher Raum bewusst attraktiv gestaltet. Auf dem Vorfahrtsgeschoss sind 8 Parkplätze für das Ein- und Aussteigen von Personen und 28 Plätze für kurzfristiges Parkieren angeordnet. Im dritten und vierten Untergeschoss befinden sich weitere 280 Parkplätze. Die Parkgarage wird über zwei Einfahrts- und eine Ausfahrtsrampe ab der Tulpenstrasse erschlossen. Insgesamt werden somit 316 Parkplätze entstehen, welche zum grössten Teil der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Die Parkieranlage wird mit Ausnahme der Vorfahrtsplätze von der Cityparking St.Gallen AG realisiert und betrieben. Die Vorfahrtsplätze werden von der Stadt beaufsichtigt. Die Parkgarage insgesamt soll im Sinne eines Bahnhofparkings ein neues öffentliches Angebot zur Verfügung stellen, das Ersatz und gleichzeitig Voraussetzung sein wird für die teilweise aufzuhebenden Parkplätze auf dem heutigen Bahnhofplatz.

7.2 Veloparking

Im zweiten Untergeschoss ist eine bewachte Velostation vorgesehen. Mindestens 250 Abstellplätze werden in einem bewachten, abgeschlossenen Bereich für Fahrräder ein komfortables Parkierungsangebot bieten. Die Anlage soll mit Ausnahme einiger Nachtstunden in Betrieb sein und wenn möglich mit einem Veloladen und einer Servicestelle, die auch als Informationszentrum dient, ergänzt werden. Die Abstellplätze sind Bestandteil eines Angebotskonzeptes rund um den Bahnhof und vervollständigen in diesem Sinne die auf dem Bahnhofplatz vorhandenen Angebote ideal. Die Parkieranlage kann allenfalls noch erweitert werden durch eine doppelstöckige Konstruktion. Der Betrieb erfolgt vollautomatisch mit einem Ticketsystem. Velofahrerinnen und Velofahrer können direkt von der Lagerstrasse oder von der Rosenbergstrasse über den Vorplatz und die kombinierte Fussgänger- und Velorampe zufahren. Es ist auch geplant, die Bahnhofunterführung für den Zweiradverkehr befahrbar zu machen.

Die Anlage wird zu Lasten des städtischen Kostenanteils im Rohbau erstellt. Die Betriebseinrichtungen sollen vom künftigen Betreiber bzw. der Betreiberin installiert und finanziert werden, der künftige Betrieb soll selbsttragend erfolgen.

7.3 Kosten

Die Gesamtkosten für das Fachhochschulzentrum inklusive Parkgarage und Veloparking betragen insgesamt rund 120 Millionen Franken. Der detaillierte Kostenvoranschlag der beauftragten Architekten basiert auf einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % und entspricht einem Preisstand vom 1. Oktober 2006. Die einzelnen Kostenanteile wurden zwischen dem Kanton, der Cityparking AG und der Stadt auf Grund von Kostenschlüsseln, die aus der spä-



teren Nutzung abgeleitet worden sind, berechnet und verhandelt. Die Gesamtkosten sind demnach wie folgt aufgeteilt:

Kostenanteil Fachhochschule	CHF 94'058'000
Kostenanteil Parkgarage, Cityparking St.Gallen AG	CHF 21'211'000
Kostenanteil Stadt für Vorfahrt, Veloparking, öffentliche Verbindungen	<u>CHF 5'291'000</u>
Gesamtkosten Fachhochschulzentrum	<u>CHF 120'560'000</u>

Der Kostenanteil der Stadt beträgt somit CHF 5'291'000 und setzt sich wie folgt zusammen:

1. Grundstück	224'000
2. Vorbereitungsarbeiten	1'155'000
3. Gebäude	3'300'000
4. Umgebung	471'000
5. Baunebenkosten	<u>141'000</u>
Total Kostenanteil Stadt, erforderlicher Verpflichtungskredit	<u>5'291'000</u>

Der städtische Kostenanteil ist in der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes für die Jahre 2009 bis 2011 berücksichtigt.

7.4 Künftige Regelung Eigentum und Unterhalt

Das Fachhochschulzentrum gliedert sich wie ausgeführt in die drei Bauteile Hochhaus, Sockelbau und Untergeschosse. Währenddem Sockelbau und Hochhaus die Fachhochschulräume beherbergen werden, bilden das zweite bis vierte Untergeschoss die Parkgarage mit integrierter Bahnhofvorfahrt und Veloparking. Das erste Untergeschoss ist ein Zwischengeschoss und bietet Raum für die notwendigen technischen Einrichtungen, Installationen und Mehrzwecknutzungen. Das Fachhochschulzentrum und die Tiefgarage mit Veloparking wird von den drei involvierten Partnern und Nutzern – dem Kanton, der Cityparking und der Stadt – gemeinsam gebaut, wobei der Kanton die oberirdischen Bauten erstellen lässt, die Cityparking AG Bauherr für die Untergeschosse ist. Die drei Partner begründen mit den notwendigen vertraglichen Regelungen eine Miteigentümergeinschaft. Entsprechend den Nutzungsanteilen betragen die Miteigentumsanteile des Kantons 782/1'000, der Cityparking 189/1'000 und der Stadt 29/1'000. Wichtigster Vertragsbestandteil ist die so genannte Nutzungs- und Verwaltungsordnung, in welcher die Sondernutzung der einzelnen Partner und die gemeinschaftlichen Teile und Räume definiert und die Verwaltung der gesamten Anlage



festgelegt sind. Die Stadt erhält demnach das Sondernutzungsrecht an der Bahnhofvorfahrt (Zufahrtsanteil und Abstellplätze), an Veloladen und Veloeinstellhalle und an den entsprechenden Teilen der Treppen-, Lift- und Rampenanlagen.

Der betriebliche Unterhalt der einzelnen Räume und Flächen muss im Rahmen einer besonderen Vereinbarung geregelt werden. Es ist dabei davon auszugehen, dass die Stadt für das Veloparking und alle öffentlichen Flächen inklusive die den neuen Bahnhofplatz bildenden Vorplätze zuständig wird.

8 Verfahren

Während der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplanes, der Änderungen und Ergänzungen des Überbauungsplanes und der Erschliessungsprojekte wurden insgesamt fünf Einsprachen von Grundeigentümern im Plangebiet oder in der direkten Umgebung eingereicht. Die Einsprachen betrafen praktisch ausschliesslich befürchtete zusätzliche Verkehrsbelastungen durch die Parkieranlage und die Bahnhofvorfahrt sowie die vorgesehene Verkehrsführung und die entsprechenden Strassenprojekte für die Klubhausstrasse, die Tulpenstrasse und die Lagerstrasse. Zum Gestaltungsplan mit dem vorgesehenen Hochhaus wurde keine Einsprache eingereicht.

Nach Verhandlungen und in einem Fall dem Abschluss eines Vergleiches wurden drei Einsprachen zurückgezogen. Die beiden verbleibenden Einsprachen betreffen den Mehrverkehr auf der Rosenbergstrasse und vor allem der Klubhausstrasse. Sie wurden vom Stadtrat abgewiesen.

9 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Dem Gestaltungsplan „Bahnhof Nord“ gemäss Beilage wird zugestimmt.
2. Den Änderungen und Ergänzungen des Überbauungsplanes „Hauptbahnhof Nordwest“ gemäss Beilage wird zugestimmt.
3. Das Projekt für die verkehrsmässige Erschliessung im Kostenbetrage von CHF 3'796'000 wird gutgeheissen und für den städtischen Kostenanteil ein Verpflichtungskredit von CHF 2'133'000 erteilt. Davon sind CHF 2'082'000 der Investitionsrechnung zu belassen und CHF 51'000 im Finanzvermögen (Lagerstrasse 16) zu aktivieren.
4. Das Projekt für die Bahnhofvorfahrt und das Veloparking sowie die öffentlichen Wegverbindungen wird gutgeheissen und für den städtischen Kostenanteil von CHF 5'291'000 ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.



5. Das Projekt für die Erneuerung der Elektrizitätsversorgung in der Überbauung Tulpenstrasse im Kostenbetrage von CHF 936'000 wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Elektrizitätsversorgung ein Verpflichtungskredit von CHF 936'000 erteilt.
6. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse gemäss Ziffer 3, 4 und 5 nach Art. 8 Ziffer 6a der Gemeindeordnung gemeinsam dem fakultativen Referendum unterstehen.
7. Die Beschlüsse gemäss Ziffer 1 und 2 stehen unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Beschlussfassung über die Ziffern 3, 4 und 5.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Gestaltungsplan „Bahnhof Nord“ mit besonderen Vorschriften
Überbauungsplan „Hauptbahnhof Nordwest“ mit besonderen Vorschriften
Strassenprojekt
Bahnhofvorfahrt und Veloparking
Grundrisse/Schnitt FHS/Parking
Planskizze Elektrizitätsversorgung

