

Vorlage Stadtparlament

Datum 24. Oktober 2017
Beschluss Nr 998
Aktenplan 523.00 Verkehrsbetriebe: Depot

Neubau VBSG-Busdepot; Studienauftrag

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Durchführung eines Studienauftrags für ein neues VBSG-Busdepot am Standort Zürcher Strasse/Rechenstrasse wird zugestimmt und dafür ein Verpflichtungskredit von CHF 583'000 zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe St.Gallen gesprochen.

1 Ausgangslage

1.1 Betriebliche Situation der VBSG

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

Um die betriebliche Situation möglichst rasch zu verbessern, hat 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 beantragt. Das Stadtparlament hat den Verpflichtungskredit am 15. März 2011 genehmigt. Knapp zwei Jahre später, im Dezember 2012, wurde die Rampe in Betrieb genommen.

In der Folge genehmigte das Stadtparlament 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 St.Galler Stadtwerke (Vorlage Nr. 3317 vom 11. August 2015; vom Stadtparlament beschlossen am 22. September 2015). Das 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 St.Galler Stadtwerke als Mantelnutzung auf der Parzelle geplant werden.

1.2 Veränderte Rahmenbedingungen und Einflussgrössen

Im Zuge vertiefter Abklärungen am bestehenden Standort offenbarten sich zunehmend bauliche Erschwernisse und betriebliche Herausforderungen. Die eingeschränkte Tragfähigkeit des Baugrundes war bereits bekannt. Ein geotechnischer Grundlagenbericht führte aber zusätzlich zu Tage, dass ein Neubau auf Pfählen fundiert werden müsste und der hohe Grundwasserspiegel Sicherheitsmassnahmen gegen Auftrieb und gute Abdichtungen gegen drückendes Sicker- und Grundwasser erforderlich macht. Zusätzlich zeigte der Grundlagenbericht eine Hochwassergefahr auf, die Objektschutzmassnahmen nötig machen würde, die einen grossen Einfluss auf die Realisierungs- und Unterhaltskosten erwarten liessen.

Das Areal ist im Altlastenkataster verzeichnet.

Die zu erwartenden Schwierigkeiten und Kostenprognosen führten dazu, dass der Standort an der Steinachstrasse nochmals grundsätzlich in Frage gestellt und stadtweit nach einem Alternativstandort für einen Neubau gesucht wurde.

1.3 Standortevaluation

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen bedurfte es einer erneuten Standortevaluation. Entsprechend wurden für sämtliche eingezonten Parzellen bzw. Parzellenkonglomerate, die mit einer ausreichend grossen Grundstücksfläche und einer Lage entlang der starken Stadtachsen liegen, zusammengestellt. Den weiteren Kriterien wie geeignete Parzellenform, geringe Höhendifferenz zu den starken Stadtachsen und Verfügbarkeit hielten sieben Standorte stand; sie wurden zur genaueren Betrachtung ausgewählt:

1. Schöнауweg/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 alle Busse ihre Fahrten beim Hauptbahnhof St. Gallen starten und beenden, galt bei der Auswahl eines guten Alternativstandortes die Nähe zum Hauptbahnhof aus betrieblicher Sicht als Kriterium mit dem höchsten Gewicht. Die am nächsten zum Bahnhof liegenden Standorte sind:

1. Schöнауweg/Schönaustrasse
2. Zürcher Strasse/Rechenstrasse

In der Folge wurden deshalb diese zwei Standorte genauer geprüft. Das Ergebnis dieser Überprüfung war, dass ein Neubau am Standort Schöнауweg/Schönaustrasse schwieriger zu realisieren ist, da ein Rückbau von Schul- und Zivilschutzanlage nötig wäre, die zurzeit dem Kanton gehören. Die Grundstücke sind zeitnah nicht erhältlich. Der Kanton spricht von einem Entscheid in rund fünf Jahren. Das Areal wurde daher nicht mehr weiter untersucht. Die meisten Parzellen des Standorts Zürcher Strasse/Rechenstrasse sind hingegen bereits im Besitz der Stadt St.Gallen und lassen sich zu einer ausreichend grossen Parzelle zusammenführen.

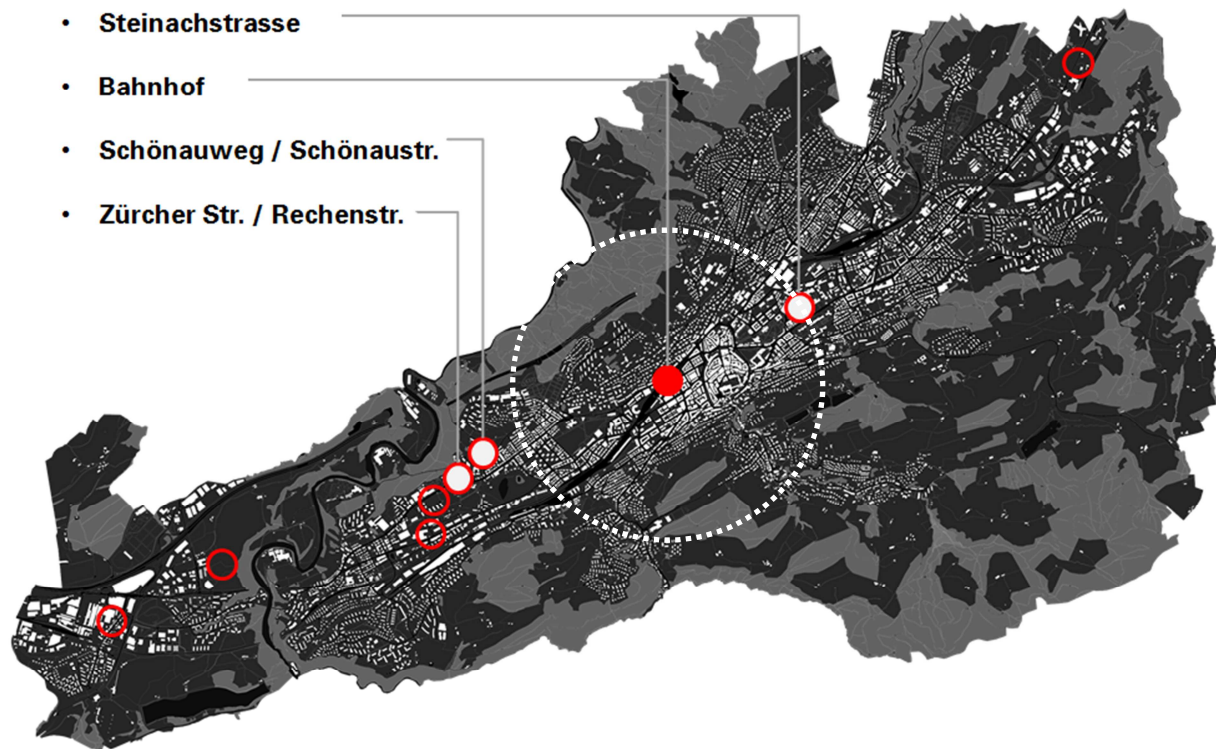


Abb. 1: Standortevaluation

1.4 Standortvergleich

Der bestehende Standort an der Steinachstrasse 42 wurde mit dem neuen Standort an der Zürcher Strasse/Rechenstrasse verglichen. Dabei stellte sich heraus, dass das Raumprogramm am Standort Zürcher Strasse/Rechenstrasse betrieblich wesentlich effizienter untergebracht werden kann. Der Um- und Erweiterungsbau am bestehenden Standort würde insbesondere aufgrund der Beschaffenheit des Bodens und der 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 und eine 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 einschränken würde. Da jedoch weder gegen die Zonenplanänderung noch gegen das Waldrodungsgesuch, welche beide vom 21. August bis 20. September 2017 während dreissig Tagen öffentlich aufgelegt sind, Einsprachen eingegangen sind, kann davon ausgegangen werden, dass auch diese Standortnachteile beseitigt werden können.

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

Abb. 2: Standortvergleich

Unter diesen Umständen empfiehlt der Stadtrat, die Planung für einen Neubau des VBSG-Depots am Standort Zürcher Strasse/Rechenstrasse aufzunehmen. Die Empfehlung für einen Neubau des Busdepots am Standort Zürcher Strasse/Rechenstrasse führt zu einer veränderten Ausgangslage und folglich zu dieser neuen Vorlage an das Stadtparlament.

2 Projektgrundlagen

2.1 Raumprogramm

Für die Erweiterung des Depots ist ein Raumprogramm erarbeitet worden, das auf den Standort Steinachstrasse 42 ausgerichtet ist. Das Raumprogramm musste im Hinblick auf die Erstellung eines Neubaus an der Rechenstrasse geringfügig angepasst werden. Zur Abstimmung der Bedürfnisse wurde ein Fachexperte beigezogen. Die VBSG nutzten die Gelegenheit und optimierten die Betriebsorganisation, namentlich den gesamten Busbetrieb mit Werkstatt, Einstellhalle für Busse und Privatfahrzeuge und Büroräumlichkeiten. Jeder Prozess resp. Arbeitsablauf wurde definiert und schematisch aufgezeigt. Diese Ablauf- und Beziehungsdiagramme dienen als wichtige Grundlage für den Studienauftrag.

Mit dem erarbeiteten Raumprogramm wird auch zukünftigen Anforderungen an den Betrieb und die Wartung von Elektrobussen Rechnung getragen. Die VBSG beabsichtigen, mit den kommenden Flottenbeschaffungen den grössten Teil der Busflotte zu elektrifizieren. Einerseits soll das durch den Einsatz von Batterietrolleybussen, andererseits aber auch durch Batteriebusse mit Plug-In-Ladetechnologie erfolgen. Für diese Ladungen im Depot wird eine entsprechende Ladeinfrastruktur benötigt.

2.2 Alternativer Lösungsansatz mit zwei Betriebsstandorten

Als alternativer Lösungsansatz wurde auch die Variante mit zwei Betriebsstandorten geprüft. Diese würde eine Sanierung des heutigen Depots an der Steinachstrasse ohne Erweiterung der Einstellhalle vorsehen. Zudem müsste an einem zweiten Standort eine dauerhafte zweite Einstellhalle betrieben werden, die den fehlenden Platzbedarf aufnehmen würde. Dieser Lösungsansatz mit zwei Standorten würde aber hohe Betriebskosten generieren. Aufgrund des Arbeitszeitgesetzes (AZG) müsste den Fahrerinnen und Fahrern ein Dienstort zugewiesen werden. Alle Verschiebungen von einem Dienstort

zum anderen würden 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 etwas abzufedern, hätte der Fahrerpool geteilt werden müssen, was dazu geführt hätte, dass zwei Pools mit eigener Turnusplanung, Reservierung etc. hätten geschaffen werden müssen. Da die Flexibilität damit stark eingeschränkt worden wäre, wurde dieser Lösungsansatz nicht weiter verfolgt.

2.3 Erschliessung des Areals

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 fliesst, beeinflussen die Ein- und Ausfahrten der Busse den Verkehrsfluss auf der Zürcher Strasse nur unwesentlich.

2.4 Mantelnutzung

Erste Machbarkeitsabklärungen kommen zum Schluss, dass für das Busdepot am Standort Zürcher Strasse/Rechenstrasse eine acht bis zehn Meter hohe ebenerdige Halle mit bis zu zwei unterirdischen Geschossen erstellt werden muss. Es besteht die Möglichkeit, eine Zweit- oder Mantelnutzung zu realisieren. Besondere Beachtung gilt der Erschliessung der Obergeschosse und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die Mantelnutzung.

2.5 Grundstückskäufe

Das für das Busdepot benötigte Areal befindet sich mit Ausnahme von zwei Grundstücken im Eigentum der Politischen Gemeinde St.Gallen. Beide Grundeigentümerinnen sind aber bereit, ihr Grundstück an die Stadt zu verkaufen resp. im Tausch gegen ein anderes Grundstück abzugeben. Der Kaufvertrag mit der Grundeigentümerin der Liegenschaft Rechenstrasse 11 und der Tauschvertrag mit der Grundeigentümerin der Liegenschaft Rechenstrasse 7 wurden bereits öffentlich beurkundet. Der Stadtrat hat gleichzeitig mit Verabschiedung dieser Vorlage den Kauf- wie auch den Tauschvertrag genehmigt. Beide Verträge bedürfen der Zustimmung der Liegenschaften- und Baukommission.

2.6 Zonenplanänderung, Abgrenzung Waldareal

Das für das Busdepot benötigte Areal befindet sich in der drei- oder viergeschossigen Wohnzone resp. in der viergeschossigen Wohn-Gewerbezone. Da zusätzlich zur Kernnutzung (Busdepot) eine Zweit- oder Mantelnutzung geprüft wird, muss das Areal in die höchstmögliche, fünfgeschossige Wohn-Gewerbezone umgezont werden. Da mit Inkrafttreten des neuen kantonalen Planungs- und Baugesetzes auf den 1. Oktober 2017 vorübergehend grundsätzlich keine Zonenplanänderungen mehr zulässig sind, erfolgte die öffentliche Auflage vom 21. August bis 20. September 2017. Es sind keine Einsprachen gegen die Zonenplanänderung eingegangen. Das Stadtparlament wird spätestens zusammen mit dem Entscheid über den Ausführungskredit über die Zonenplanänderung zu befinden haben. Koordiniert mit der Zonenplanänderung wurden ein Waldfeststellungsplan sowie ein Waldrodingesuch inkl. Ersatzaufforstungsplan aufgelegt, da der östliche Ausläufer des Rechenwalds eine ideale und effiziente Hallenkonzeption und Erschliessung in der Nordwestecke stark einschränken würde. Auch dagegen sind keine Einsprachen eingegangen.

3 Studienauftrag

3.1 Ideenstudie

Als Grundlage für die Rahmenbedingungen möglicher Mantelnutzungen werden in einem ersten Schritt vertiefende Machbarkeiten durchgeführt. Darin sollen sowohl Wohn- als auch Gewerbenutzungen geprüft werden. Als gewerbliche Mantelnutzung bietet sich die Zusammenführung der gesamten Technischen Betriebe (Direktion, Verwaltung und Werkstätten) an diesem Standort an. Erste volumetrische Hochrechnungen deuten darauf hin, dass die Zusammenführung realisierbar wäre. Funktionale Betrachtungen lassen Synergien von VBSG und Stadtwerken erwarten. Ob dies städtebaulich und erschliessungstechnisch verträglich ist, wird Gegenstand der Abklärungen dieser ersten Phase sein. Mit der Zusammenführung liessen sich betriebliche Optimierungen der Technischen Betriebe umsetzen und insbesondere die Steinachstrasse 42 sowie weitere Standorte der Stadtwerke für neue Entwicklungen freispielen. Nach Prüfung dieser möglichen Mantelnutzungen werden die Schlussfolgerungen und Empfehlungen wesentliche Grundlage für die nachfolgende Projektstudie sein.

3.2 Projektstudie

In einem zweiten Schritt wird eine Projektstudie (nicht anonym) nach SIA 143 durchgeführt. Zunächst werden mit einem geeigneten Präqualifikationsverfahren diejenigen maximal zehn Bewerber selektiert, die aufgrund ihres Leistungs- und Fähigkeitsnachweises für die Lösung der formulierten Aufgabe am besten geeignet sind. Diese haben in der Folge den Auftrag, Lösungen zu finden, die den konzeptionellen, gestalterischen, gesellschaftlichen, ökologischen, ökonomischen und technischen Anforderungen am besten entsprechen. 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.

4 Kosten

4.1 Kosten für den Studienauftrag

Für das Auswahlverfahren ist mit folgenden Kosten zu rechnen (Kostenstand September 2017):

BKP	Arbeitsgattung	CHF
1	Vorbereitungsarbeiten	62'000
	Grundlagen Grundstück	62'000
5	Auswahlverfahren	384'000
	Grundlagen (Modelle, Inserate)	15'000
	Honorare Ideenstudie, Vorprüfung, Entschädigung Projektstudie	139'000
	Honorare Beurteilungsgremium	32'000
	Gesamtpreissumme Teilnehmende	181'000
	Nebenkosten	17'000
6	Reserve 10 %	45'000
7	Bauherrenleistung	49'000
	Total exkl. MWST	540'000
	MWST 8 %	43'000
	Total inkl. MWST	583'000

4.2 Abrechnung bestehender Verpflichtungskredit

Der bestehende Verpflichtungskredit von CHF 390'000 für den Standort Steinachstrasse 42 wurde nicht mehr weiter belastet, als absehbar wurde, dass der bestehende Standort an der Steinachstrasse nicht weiter verfolgt wird. Bisher fielen für die Untersuchungen und die Erarbeitung der Grundlagen an der Steinachstrasse 42 Kosten in der Höhe von rund CHF 43'000 exkl. MWST an (VBSG CHF 28'700, SGSW CHF 14'400). Die Grundlagen, die diese Kosten auslösten, gelten für den Standort Steinachstrasse und können für den Standort Zürcher Strasse/Rechenstrasse nicht verwendet werden. Die Kredite werden von den VBSG und den SGSW abgerechnet.

5 Finanzierung

In der Investitionsplanung 2018 (Fassung des Stadtrates vom 29. Mai 2017) sind im Zusammenhang mit dem VBSG - Busdepot Beträge von Total CHF 56.39 Mio. eingestellt. Die anfallenden Kosten dafür werden der Investitionsrechnung der VBSG belastet. Eine Mantelnutzung soll, sofern umsetzbar, durch eine Investorin oder einen Investor im Überbaurecht erstellt werden.

6 Termine Bauvorhaben

Der Studienauftrag wird im Frühjahr 2019 abgeschlossen werden. Auf Basis der Projektstudie des Gewinners wird ein Projektierungskredit beantragt, um ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag ausarbeiten zu können. Der dafür notwendige Ausführungskredit untersteht dem obligatorischen Referendum. Eine Volksabstimmung könnte voraussichtlich im Jahr 2021 stattfinden. Werden gegen das Baugesuch keine Einsprachen eingereicht, beginnen die Bauarbeiten im Jahr 2023. Für die Bauzeit wird mit zwei Jahren gerechnet, so dass der Bezug des Busdepots im Jahr 2025 erfolgen könnte.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Situation, Foto

Konto: 62.5030.906