

## Fall **Stadion St. Gallen**



[http://www.vcs-sgap.ch/Aktuelles/Aktuelles\\_stadion7.html](http://www.vcs-sgap.ch/Aktuelles/Aktuelles_stadion7.html)

### Zahlen und Fakten

**Investoren:** Jelvoli SA, Ikea AG

**Verkaufs- und Freizeitflächen:** 44 000 m<sup>2</sup>

**Parkplätze:** 1250 Parkplätze

**Investitionen** (geschätzt): 280 Millionen Franken

**Planung:** Generalunternehmen HRS

**Kostenbeteiligung:** Kanton 9.5 Mio., Stadt 3.8 Mio.

### Interventionsgrund

**Rechtlich:** Publikumsintensive Anlagen, u.a. Anlagen mit einer Verkaufsfläche von mehr als 5000 m<sup>2</sup> erfordern eine hinreichende Erschliessung mit öffentlichem Verkehr: ÖV-Klasse der oberen Kategorie<sup>1</sup> in alle massgeblichen Richtungen.

Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im vorliegenden Projekt im Überbauungsplan nur schwach definiert.

Die Nutzfläche ist zu gross und das Angebot des öffentlichen Verkehrs an dieser peripheren Lage zu schwach. Es zeichnet sich ab, dass die oberste Limite von 16'000 Fahrten pro Tag nicht eingehalten werden kann.

Der Verkehr, die Siedlungsentwicklung und die Versorgungssituation der Bevölkerung werden sich durch das Projekt verändern. Der Überbauungsplan schweigt sich darüber aus, obwohl das Baugesetz Anlagen als unzulässig betrachtet, die die Siedlungsstruktur der umliegenden Gemeinden erheblich nachteilig beeinflussen (Art. 69<sup>bis</sup> BauG-SG). Der VCS verlangt deshalb einen Nachweis über die Vereinbarkeit mit dem Baugesetz sowie mit dem neuen Richtplan.

Zentrale Punkte werden im Überbauungsplan nicht behandelt. Deren Regelung wird von der Stadt als Mitinteressentin im Baubewilligungsverfahren lediglich versprochen.

**Inhaltlich:** Der VCS verfolgt das Anliegen, den durch das Stadion und das

<sup>1</sup> Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, Schweizer Norm SN 640 290 «Parkieren – Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot» Zürich, Mai 1993

Einkaufszentrum entstehenden Privatverkehr in Grenzen zu halten. (Leitbild VCS <http://www.vcs-ate.ch>)

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist ungenügend. Es fehlen ein zentraler Bushof, eine abgesicherte Finanzierung des zusätzlichen Angebotes und es fehlen Überlegungen, was passieren soll, wenn weniger Leute den Bus benützen als angenommen. Das Erreichen eines öV-Anteils von 15% ist aber notwendig für das Funktionieren des Verkehrskonzepts.

Dem VCS ist es aus verfahrenstechnischen Gründen und aufgrund einschlägiger früherer Erfahrungen wichtig, dass konkrete und überprüfbare Regelungen vereinbart werden.

## Relevanz für Umweltschutz

### Vorbehalte und Verbesserungen aus VCS-Sicht:

Durch Verhandlungen im Rekursverfahren vor dem Baudepartement konnte mit den Investoren für das St. Galler Stadion eine rechtlich verbindliche Regelung erzielt werden.

VCS sagt ja zu einem Vergleich, auch wenn weiterhin grundsätzliche **Vorbehalte** gegenüber dem Projekt bestehen:

- *periphere Lage*: die sich ergebenden Verkehrs- und Umweltprobleme können begrenzt, nicht aber gelöst werden
- *Versorgungsstrukturen*: negative Auswirkungen auf das innerstädtische Gewerbe in St. Gallen, Gossau und Herisau  
Der VCS befürchtet durch die Verlagerung von Detailhandelsumsätzen negative Auswirkungen auf die Versorgung in der weiteren Umgebung.
- *Restfinanzierung*: Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die Schutzmassnahmen für die Ortschaft Winkeln müssen unabhängig von der Finanzierung des Projekts realisiert werden.  
Bei der Restfinanzierung des Stadions bestehen immer noch erhebliche Unsicherheiten
- *Einhaltung des Richtplanes*: Offen bleiben die grundsätzlichen Fragen im Zusammenhang mit dem kantonalen Richtplan und Art. 69bis des Baugesetzes.  
Dieser Artikel regelt, unter welchen Bedingungen „Bauten und Anlagen von überörtlicher Bedeutung“ bewilligt werden dürfen.

### die wichtigsten Verbesserungen:

- *Verkaufsfläche*: die Unklarheiten bezüglich der Nettoverkaufsflächen wurden bereinigt
- *Verkehrszahlen*: Bei Überschreitung der zulässigen Fahrten oder wenn der Modal Split (die Aufteilung der Besucher- und Kundenströme auf den öffentlichen und den Individualverkehr) nicht erreicht wird, werden Massnahmen ergriffen, die bereits jetzt definiert sind.
- *Parkierung*: Die Parkplätze werden ab der ersten Minute bewirtschaftet. Die Parkgebühren dürfen von den Geschäften nicht zurückerstattet werden. So wird ein grösserer Lenkungseffekt zugunsten des öV erzielt.
- *Flankierende Massnahmen*: müssen spätestens bei Baubeginn umgesetzt sein

- *Angebot öffentlicher Verkehr:* Das minimale Angebot für den öffentlichen Verkehr ist im Überbauungsplan festgelegt.
- *Zentraler Busbahnhof:* Der vom VCS geforderte, zentrale Bushof wird nun zwar nicht gebaut. Es konnte eine neue Lösung gefunden werden: die für das Stadion zu bauende Passerelle wird zum öV-Portal ausgebaut.

## Chronologie

**Januar 2003:** Einsprache des VCS an Gemeinde

**17.06.2003:** Der Stadtrat lehnt die Einsprache in fast allen relevanten Punkten ab

**20.08.2003:** VCS legt Rekurs gegen den negativen Entscheid des Stadtrats ein

**15.04.2004:** Der VCS unterschreibt eine Vereinbarung mit der Stadion St. Gallen AG, dem Stadtrat St. Gallen sowie dem Amt für Raumentwicklung St. Gallen und zieht damit seinen Rekurs gegen den stadträtlichen Entscheid zum Überbauungsplan zurück. (Vereinbarung ersichtlich unter: [http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Winkeln/EKZ\\_Winkeln\\_Vergleich.pdf](http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Winkeln/EKZ_Winkeln_Vergleich.pdf))

## Links/Kontaktpersonen

Sehr ausführliche Dokumentation auf

[http://www.vcs-sgap.ch/Aktuelles/Aktuelles\\_stadion4.html](http://www.vcs-sgap.ch/Aktuelles/Aktuelles_stadion4.html)

VCS Sektion St. Gallen/Appenzell, Geschäftsleitung:

Thomas Schwager, Tel. 071/222 26 32, [vcs.sg@bluewin.ch](mailto:vcs.sg@bluewin.ch)

## Ähnliche Projekte

Stade de la Praille, Genève

Wankdorf Stadion, Bern

Stadion Zürich