



## **Sondernutzungsplan**

### **Andwilerstrasse/Tannenstrasse**

---

## **Erläuterungsbericht**

### **Betriebsgebäude Regiobus AG Gossau**

#### **Beschrieb Bauvorhaben**

#### **Erläuterung und Begründung der Abweichungen zur Regelbauweise**

#### **Allgemeiner Bezug zum Gesamtkontext im Planungsgebiet**

Gossau, 20. April 2021 / V4

(ersetzt Ausgabe vom 16. April 2021 / V3)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Allgemeine Beschreibung</b>	<b>10</b>
3.1	Unternehmen Regiobus AG	10
3.2	Entwicklung des Vorhabens der Regiobus AG	10
3.3	Betriebliche Prozesse	12
3.4	Art des Gebäudes	14
<b>4</b>	<b>Konzept des Sondernutzungsplans</b>	<b>15</b>
4.1	Städtische Zielsetzungen	15
4.2	Zielsetzungen der Gewerbebetriebe	18
4.3	Blick auf die Umgebung	19
<b>5</b>	<b>Klärung der Zonenkonformität</b>	<b>21</b>
5.1	Prüfung einer Umzonung in die Gewerbe-Industriezone	21
5.2	Zonenzweck	22
5.3	Erfüllung des Zonenzwecks	22
<b>6</b>	<b>Abweichungen zur Regelbauweise</b>	<b>23</b>
6.1	Bau- und Planungsgesetz	23
6.2	Modellfotos des Richtprojektes der Regiobus AG	23
6.3	Abweichungen Baubereich C5 im Überblick	25
6.4	Gebäudedimensionen	26
6.4.1	Wegleitender Status des Projektes	26
6.4.2	Gebäudelänge	26
6.4.3	Gebäudetiefe	28
6.4.4	Gebäudehöhe	29
6.4.5	Bauliche Ausnutzung	30
6.4.6	Beurteilung der Gebäudedimensionen	31
6.5	Belastung der Nachbarschaft	32
6.6	Einfügung in die Umgebung	33
<b>7</b>	<b>Bauliche Qualität</b>	<b>35</b>
7.1	Anforderungen gemäss SNP	35
7.2	Architektur	35
7.3	Landschaft und bauliche Umgebung	38
7.4	Arealinterne Erschliessung	38
7.5	Parkieranlagen	38
7.6	Umgebungsgestaltung	40
7.6.1	Zweck 40	
7.6.2	Andwilerstrasse	41
7.6.3	Grünraum Böschung	41
7.6.4	Tannenstrasse	42

<b>8</b>	<b>Möglichkeiten zur Begrünung im Umfeld der Depotalanlage</b>	<b>45</b>
8.1	Begrünung der Parkierungsflächen	45
8.2	Fassadenbegrünung	46
8.3	Dachbegrünung	46

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Sondernutzungsplan Andwilerstrasse – Tannenstrasse: Planungsperimeter .....	4
Abb. 2: Ansicht des begleitenden Projekts der Regiobus AG im Baubereich C5 .....	8
Abb. 3: Garagierungsplan Einstellhalle C5 in Variationen .....	15
Abb. 4: Relief des Gebiets (Swisstopo, Relief swissALTI3D, SwissNAMES3D) .....	16
Abb. 5: SNP Andwilerstrasse – Tannenstrasse, Planungsperimeter .....	17
Abb. 6: Gebiet vor Räumung Parzelle Nr. 5812 Blick Richtung Süden/Südwesten (Google earth) .....	19
Abb. 7: Gebiet vor Räumung Parzelle Nr. 5812 Blick Richtung Westen (Google earth) .....	20
Abb. 8: Gebiet nach Räumung Parzelle Nr. 5812 Blick Richtung Westen (SWISSIMAGINE) .....	20
Abb. 9: Modellfoto Blick von Südwesten .....	23
Abb. 10: Modellfoto Blick von Süden .....	24
Abb. 11: Modellfoto Blick von Nordosten .....	24
Abb. 12: Ansicht Fassadengliederung neues Gebäude Richtung Tannenstrasse .....	27
Abb. 13: Einbindung in das Grünband Böschung und Ufergehölz Andwilerbach (Istzustand) .....	34
Abb. 14: Einbindung in das Grünband Böschung und Ufergehölz Andwilerbach (Projektzustand) .....	34
Abb. 15: Ansicht Ostfassade .....	36
Abb. 16: Parkierung C4 und C5; Vergleich heute und künftig .....	39
Abb. 17: Baumpflanzung an der Tannenstrasse 9 .....	45

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Überblick der Abweichungen Baubereich C5 gegenüber der Regelbauweise .....	25
Tab. 2: Bauliche Ausnützung des Projekts der Regiobus AG .....	30



mit höherer Wertschöpfung in der Stadt Gossau sichern und in der Weiterentwicklung im Langfeld unterstützen.

#### *Konzept des Sondernutzungsplans (Kapitel 4)*

Das Gebiet des SNP liegt in der dreigeschossigen Wohn-Gewerbezone (WG3-Zone). In der raumplanerischen Beurteilung und der Überbaumungsmöglichkeiten zeigte sich, dass sich das gewerbliche Kerngebiet bereits heute harmonisch weitgehend in der Talsenke des Andwilerbachs von Südwesten Richtung Nordosten erstreckt. Es wird topografisch abgegrenzt von den höher gelegenen Wohnbauten im Westen, Norden und Osten. Daraus folgernd sollen in der groben Körnigkeit vom Talende im Süden bis zum Beginn des Tals im Norden nach der Unterbrechung durch die künstliche Aufschüttung des Damms der Autobahn analog dem heutigen Konzept auch künftig drei längere Baukörper in das Gebiet eingebettet werden.

#### *Prüfung der Zonenkonformität (Kapitel 5)*

In der WG3-Zone sind mässig störende Gewerbebetriebe erlaubt. Bevor weiter geplant werden konnte, war in einer abstrakten Prüfung zu untersuchen, ob die geplante Betriebsart (kombiniertes Betriebsgebäude mit Einstellhalle für Busse und Verwaltung) in der WG3-Zone zulässig ist. Die Art der Produktion der Regiobus AG besteht im Wesentlichen in der Bereitstellung von Garagierungsfläche in Verbindung mit Werkstatteleistungen für den Eigenbedarf. Die Zahl der in den Betriebsgebäuden vor Ort beschäftigten Mitarbeitenden beträgt ca. 20 Personen. Die abstrakte Prüfung kam zum Schluss, dass die vorwiegend im Baunebengewerbe tätigen Betriebe an der Andwilerstrasse und der Busbetrieb an der Tannenstrasse zwar erhöhte Bedürfnisse an die Dimensionierung der Gebäude haben, dass die Betriebsarten charakteristisch jedoch klar dem mässig störenden Gewerbe zugeordnet werden können und keinen industriellen Charakter aufweisen. Aufgrund dieser ausführlichen Erwägungen wurde entschieden, die Verwirklichung der Raumbedürfnisse der Regiobus AG als von der Betriebsart zonenkonformem Gewerbe im Rahmen eines SNP mit Festlegung der Abweichungen zur Regelbauweise anzugehen.

#### *Abweichungen von der Regelbauweise (Kapitel 6)*

Die Ausmasse des Grundrisses des geplanten kombinierten Betriebsgebäudes der Regiobus AG weichen mit einer Länge von 60 m und einer Tiefe von 27 m gegenüber den Massen der Regelbauweise für die WG3-Zone von 40 m bzw. 20 m ab.

Die *Länge und Tiefe* ergeben sich aus der Art des Betriebs. Es sollen ca. 20 Fahrzeuge mit Längen von bis zu 20 Metern in Reihen hinter- und nebeneinander, sogenannten Bahnen abgestellt werden. Damit sich das Gebäude gut in die Landschaft einpasst wird die ostseitige Fassade in der Länge gegen die Tannenstrasse in drei Abschnitte gegliedert. Es wird das

gleiche Konzept angewandt wie bei der Staffelung der Fassade der ca. 90 Meter langen Gebäude in den Baubereichen C1 bis C3 an der Andwilerstrasse. In dieser Gesamtbetrachtung mit der Einbettung von drei längeren Baukörpern in einer groben Körnigkeit in die umgebenden Wohnüberbauungen fügt sich die geplante Anlage der Regiobus AG passend in das lang gezogene Band gewerblicher Bauten in der Talsohle ein. Die gewählte Bebauungstypologie kann als sinnvolle Ergänzung der bereits vorherrschenden Bebauungsform in den gewerblichen Baubereichen betrachtet werden.

Die Abweichungen in Länge und Tiefe gegenüber der Regelbauweise werden durch *Beschränkungen in der Bauhöhe* kompensiert. In der Höhe könnte gemäss den Vorschriften für die WG3-Zone ein Gebäude mit drei Vollgeschossen in einer Höhe von 11,2 m und einem Dachgeschoss mit einer Firsthöhe von 15,2 m gebaut werden. Aufgrund des Nutzungszwecks als Bus-Depot wurde erkannt, dass die Anforderungen an eine besonders wertvolle Aussenraum- und Umgebungsgestaltung nur schwer erfüllbar wären. Es wurde deshalb entschieden auf eine mehrgeschossige Überbauung gemäss Regelbauweise (z.B. mit Wohnnutzungen) zu verzichten. Die Abweichungen in den Grundrissmassen werden mit einer Beschränkung in der Höhe auf 9,5 m kompensiert. Diese orientiert sich an den technischen Erfordernissen für eine zweigeschossige Überbauung. Wie in der Länge erfolgt auch in der Höhe eine Gliederung, hier als Stufung indem das zweite Geschoss auf die Flucht der nördlichen Fassade des bestehenden Gebäudes an der Tannenstrasse 9 zurückversetzt wird.

Diese baulichen Begrenzungen haben Auswirkungen auf die *bauliche Ausnützung*. Diese beträgt gemäss Baureglement (BauR) für die WG3-Zone für gewerbliche Bauten 0,8. Im SNP ist festgelegt, dass ein Bonus von zusätzlichen 20 % mit einer möglichen Ausnützung von 0,96 gewährt werden kann, wenn der Nachweis von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität erbracht wird. Das Richtprojekt der Regiobus AG mit der gestaffelten Fassade und der gestuften zurückversetzten Höhe hat wegleitenden Charakter für die Realisierung. In diesem Rahmen ergibt sich für die Baubereiche C4 und C5, welche wegen gleicher Zweckerfüllung als Einheit betrachtet werden, eine Ausnützung von 0,64. Es kann also festgestellt werden, dass mit den getroffenen Kompensationsmassnahmen (Höhenbeschränkung) die Regelbauweise für Gewerbe in der WG3-Zone um 20 % unterschritten wird. Die maximal zulässige Ausnützung gemäss SNP (0,96) wird sogar um einen Drittel unterschritten. Die Regiobus AG baut für den Bedarf der kommenden 40 Jahre, also für eine Dauer, welche die realistische Laufzeit eines Sondernutzungsplans bei weitem überschreitet. Für diese Zeit bleibt die Ausnützung im Rahmen der Regelbauweise.

Die Abweichungen von der Regelbauweise sind auch hinsichtlich der *Belastung der Nachbarschaft* zu beurteilen. Die Lärmbelastung durch die Regiobus AG ist bereits heute bescheiden. Das Verkehrsvolumen und die damit verbundenen Lärmimmissionen werden nicht erhöht. Mit

der Umstellung auf Elektromobilität bis 2030 wird sich eine ohnehin geringe Lärmbelastung noch weiter vermindern bzw. fast gänzlich eliminiert. Weiter ist die *räumliche Einfügung in die Umgebung* zu beurteilen. Zentrales Element ist das umlaufende Band, welches im Grünraum des Sondernutzungsplans liegt. Auf der einen Seite wird die ungepflegte Böschung auf der westlichen Talflanke zu einem ökologisch hochwertigen Grünraum zur Förderung der Biodiversität deutlich aufgewertet. Auf der östlichen Seite bildet der geschützte Uferbereich am Andwilerbach die natürliche Grenze zur Wohnsiedlung am Chellenweiherweg.

Konzeptionell wird somit die Talsohle im Norden des Planungsgebietes in der Senke zwischen den neuen Wohnbauten an der Andwilerstrasse (Baubereiche A), der Böschung zur Nationalstrasse und dem Fuss des Ellenbergs (Wohnbauten Chellenweiher Nordost) durch einen Grüngürtel umrahmt. Aufgrund der natürlichen Abgrenzung durch die Topografie, die Grünstreifen sowie des Umstands, dass das ganze Areal auf drei Seiten von Strassen (Andwilerstrasse – Autobahn – Tannenstrasse) umgeben ist, zeigt sich nicht das Wohnquartier prägend für das Areal, sondern hauptsächlich die Ebene mit den Gewerbebetrieben. Die langgezogenen Bauten in der Talebene wirken sich dadurch nicht störend auf die Umgebung aus, sondern werten diese gegenüber einer Beibehaltung der inzwischen im Baubereich C5 behobenen Situation mit unordentlichen Lagerschuppen auf. Das Gebiet bekommt dadurch eine aufgeräumte, ruhige und moderne Wirkung.

#### *Bauliche Qualität (Kapitel 7)*

Die Regiobus AG beansprucht keine höhere bauliche Nutzung. Aus betrieblichen Gründen wird dem Unternehmen eine besondere Bauweise mit Abweichung in Länge und Breite von der Regelbauweise gewährt. Es ist zu prüfen, ob die Überbauung die Anforderungen an eine sorgfältige Gewerbe-Industriearchitektur erfüllt. Sie soll zudem die landschaftliche und bauliche Umgebung nicht negativ beeinträchtigen.

Prägendes Element der *Architektur* des Gebäudes ist dessen Fassade. Sie gibt dem Gebäude gegen aussen in der abgestuften Gliederung den Ausdruck der architektonischen Gestaltung. Durch die deutliche Höhenbeschränkung des Gebäudes ist in der architektonischen Gestaltung ebenso die Staffelung in der Höhe mitprägend. Im Baubereich C5 wird keine dunkle vier-eckige unansehnlicher „Kiste“ hingestellt. Damit wird die allgemeine Vorstellung widerlegt, wonach es als wenig wahrscheinlich betrachtet wird, dass ein Zweckbau für die Garagierung von Bussen in den von der Regelbauweise abweichenden Massen besonders sorgfältig gestaltet werden kann. Es wird ein Gebäude erstellt, welches seinen Zweck erfüllen und sich gleichzeitig durch sorgfältige Gestaltung angenehm in die Umgebung einfügen soll. Im Teilbereich C5 erfährt das Planungsgebiet in näherer Zukunft mit der Bebauung durch die Regiobus AG in

einer besonderen Bauweise gegenüber dem Vorzustand mit unübersichtlicher Bebauung mit Lagerhallen und offenen Lagerplätzen eine erhebliche Verbesserung.

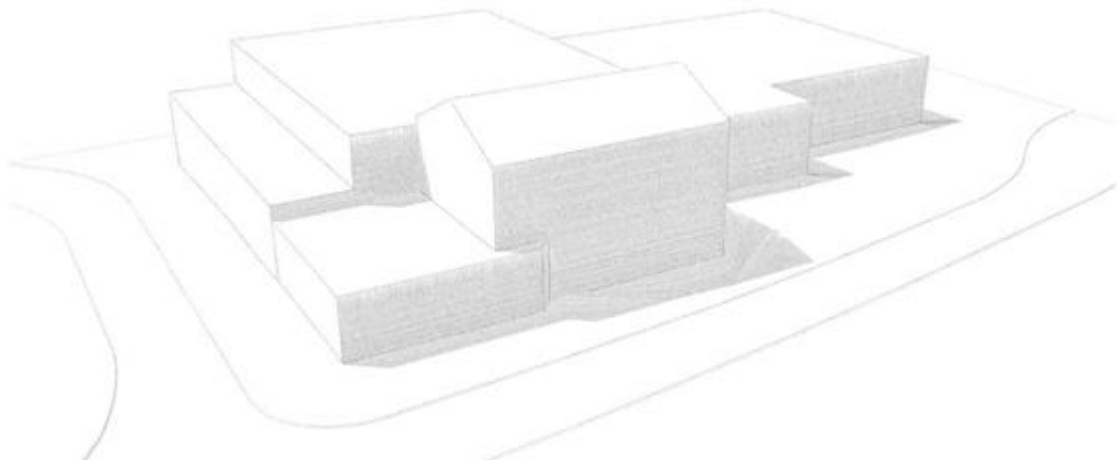


Abb. 2: Ansicht des wegleitenden Projekts der Regiobus AG im Baubereich C5

In der *Umgebungsgestaltung* sind die Möglichkeiten wegen der notwendigen Manövrierräumen für bis zu 20 Meter lange Busse beschränkt. Mit der Aufwertung der Böschung gegen die Andwilerstrasse zu einem hochwertigen ökologischen Grünraum wird für das gesamte Planungsgebiet eine erhebliche Verbesserung erzielt. Der Grünraum Böschung umfasst rund sechs Prozent der Fläche des Projektparameters und erreicht damit einen Anteil wie er durch den Kanton für ausgleichspflichtige Infrastruktur- und Freizeitanlagen mit sieben Prozent vorgeschrieben wird. Der Grünraum erhält in seiner Ausprägung annähernd den Charakter eines Schutzgebietes, wie sie derzeit in der Schutzverordnung der Stadt Gossau ausgeschieden werden. Dieses grossflächige ökologische Rückgrat dient auch zur Kompensation der in den gewerblichen Bereichen mit – betrieblich bedingten - nur begrenzt möglichen Begrünungsmassnahmen.

#### *Möglichkeiten zur Begrünung im Umfeld der Depotanlage (Kapitel 8)*

Die Art des Betriebs eines Busdepots mit erforderlichlichem Manövrierraum für schwere, bis zu 20 m lange Fahrzeuge bedingt grössere befestigte Flächen. Insgesamt werden diese Flächen durch die Bebauung gegenüber dem Vorzustand jedoch nicht vergrössert. Begrünungen der Verkehrsflächen mit versickerungsfähigen Belägen (z.B. Rasengittersteinen) sind im Bereich der sechs Abstellplätze auf der Ostseite des bestehenden Gebäudes an der Tannenstrasse 9 möglich. Diese Plätze können im Norden und im Süden mit einer Strauch- oder Baumbepflanzung an den bereits heute vorhandenen Stellen versehen werden. Ebenso wird unter Berücksichtigung der notwendigen Ausrüstung mit einer Photovoltaik-Anlage die Dachfläche extensiv begrünt. Dabei soll auf Teilflächen zum ökologischen Ausgleich mit einzelnen „Hügeln“ mit einer höheren Substratschicht eine Bepflanzung mit Kleinstrukturen ermöglicht werden.

## 2 Ausgangslage

Die Regiobus AG steht als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs im Miteigentum der Stadt Gossau (50 % Gossau, 50 % Herisau). Seit 1969 ist sie an der Tannenstrasse 5 in der Wohn-Gewerbe-Zone (WG3) im Baurecht auf einer Parzelle im Eigentum der Stadt Gossau ansässig. Das Unternehmen ist in den vergangenen Jahrzehnten dank Förderung des öffentlichen Verkehrs gewachsen und benötigt dringend mehr Raum. Mit den Überlegungen zur Konzentration der heute an verschiedenen Standorten untergebrachten Fahrzeuge und der Administration wurde zu Beginn der 2010er Jahre begonnen. Seit mehr als zehn Jahren sind die administrativen Arbeitsplätze provisorisch in Wohnungen am Chellenweiherweg untergebracht.

Im Norden der Talsenke des Andwilerbachs zwischen den Flanken im Osten (Chellenweiherquartier) und Westen (Andwilerstrasse) und der 20 Meter hohen künstlichen Aufschüttung des Damms der Autobahn plant die Regiobus AG den Bau eines kombinierten Betriebsgebäudes als Einstellhalle für Busse und Büroräumlichkeiten für die Leitung des Fahrbetriebs sowie für Geschäftsführung und Verwaltung. Das bestehende Gebäude an der Tannenstrasse 9 bleibt erhalten und wird in die Überbauung integriert. Die neue Einstellhalle umfasst sechs Bahnen zur Garagierung von Bussen. Diese weist eine Länge von 60 Metern und eine Tiefe von 27 Metern auf. Diese Masse überschreiten die in der WG3-Zone mögliche Dimensionen um rund einen Drittel. Die Planungsbehörde bzw. die Stadt Gossau kann mit einem Sondernutzungsplan eine besondere Bauweise bewilligen. Da auch in der Nachbarschaft Bedürfnisse bestehen, wurde für die Ausarbeitung des Sondernutzungsplans ein Perimeter festgelegt, welcher das Gebiet zwischen der Andwilerstrasse – Eschenstrasse – Tannenstrasse und der 20 Meter hohen künstlichen Aufschüttung des Autobahndamms umfasst.

Bei der Ausarbeitung und Beurteilung stellen sich verschiedene baurechtliche Fragen. Der durch den Stadtrat von Gossau zu erlassende Sondernutzungsplan muss gemäss Bau- und Raumplanungsgesetz durch das Baudepartement des Kantons genehmigt werden. Im Laufe des Entwicklungsprozesses wurde durch die Vorprüfungsinstanz des kantonalen Baudepartements angeregt, in einem Dokument die Entstehung des Bedürfnisses der Regiobus AG, die betrieblichen Prozesse und die Anforderungen an ein Gebäude sowie an deren Umgebung darzulegen. Gleichzeitig sollten die baurechtlichen Aspekte beleuchtet und die Frage beantwortet werden, ob ein Busdepot überhaupt in einer Zone WG3 angesiedelt werden darf (Zonenkonformität). Es sollen die Abweichungen zur Regelbauweise des Baureglements der Stadt Gossau und deren Auswirkungen auf die Nachbarschaft und die Umgebung dargestellt werden. Es sollen Fragen der städtebaulichen Qualität bzw. der besonders sorgfältigen Bauweise beleuchtet und die Möglichkeiten von Begrünungen im Umfeld einer Anlage, welche vorwiegend durch Verkehrsflächen beansprucht werden, betrachtet werden.

Ziel der vorliegenden Dokumentation ist es, interessierten Kreisen das Bauvorhaben der Regiobus AG und die sich stellenden baurechtlichen Fragen aus Sicht der Regiobus AG näher zu bringen.

### **3 Allgemeine Beschreibung**

#### **3.1 Unternehmen Regiobus AG**

Die Regiobus AG Gossau ist ein Transportunternehmen des öffentlichen Busverkehrs. Das Unternehmen ist seit 1969 an der Tannenstrasse 5 auf einer Parzelle der Stadt Gossau im Baurecht angesiedelt (Parzelle Nr. 5701). Träger des Unternehmens sind mit einer Beteiligung von je 50 Prozent die beiden Gemeinden Herisau und Gossau. Das Unternehmen verfügt über Lizenzen des Eidgenössischen Departementes für Verkehr und Energie. Es betreibt öffentlichen Busverkehr in drei Betriebszweigen. Im Betriebszweig Gossau werden Linien in der Region Gossau und in der Agglomeration St.Gallen bedient, darunter die wichtige Linie 80.151 zwischen Gossau und St.Gallen, welche die Shopping Arena in Winkeln erschliesst. In Herisau betreibt die Regiobus AG im Auftrag der Gemeinde Herisau den Ortsverkehr unter dem Namen „Verkehrsbetriebe Herisau“. In der Region Wil wird eine Regionallinie betrieben. An allen drei Standorten werden Fahrzeuge in Hallen garagiert. Am Hauptstandort in Gossau befindet sich auch die Werkstatt, in welcher Service und Unterhaltsarbeiten der gesamten Flotte durchgeführt werden. Ebenso befinden sich am Standort Gossau die Geschäftsführung, die Betriebs- und technische Leitung sowie die gesamte Administration. Das Unternehmen beschäftigt rund 100 Mitarbeitende. Davon sind 85 Mitarbeitende an den drei Standorten im Fahrdienst tätig. In Gossau befinden sich die zentralen Dienste: Fünf Mitarbeitende in Betriebsführung, Disposition und Planung, drei Mitarbeitende in der Werkstatt für Service und Unterhalt der gesamten Fahrzeugflotte und sieben Mitarbeitende für Geschäftsführung und Administration.

#### **3.2 Entwicklung des Vorhabens der Regiobus AG**

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Einkaufszentrums Arena wurde im Jahr 2007 die durchgehende Linie 151 Gossau-St.Gallen eröffnet. Dadurch wurde der Wagenpark der Regiobus AG markant vergrössert. Damit die neuen Gelenkbusse abgestellt werden konnten, wurde in der Eichen, Wilerstrasse 86a, eine Halle zugemietet. Bei der gemieteten Halle handelt es sich um eine ältere Baute, welche lediglich als Provisorium taugt. Eine längerfristige Miete ist nicht sichergestellt. Das Unternehmen ist im Betriebszweig Gossau damit seit längerem mit unwirtschaftlichen Betriebsabläufen konfrontiert. Dazu kam, dass auch im Betriebszweig Herisau dringender Bedarf für eine Erneuerung und Erweiterung der Garagierungsmöglichkeiten bestand. Für eine Erweiterung der Anlage in Herisau wurden im Jahr 2011 erste Grobstudien erstellt. Weitere Untersuchungen ergaben, dass mit einer Zusammenlegung der Standorte Gossau und Herisau zwischen Gossau und Herisau (z.B.Rietwies) das Gesamtunternehmen

die Leistungen im Interesse der Besteller der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen der Regiobus AG wirtschaftlicher, das heisst eher kostengünstiger erbringen könnte. Es wurde deshalb in den vergangenen Jahren mannigfaltig nach Möglichkeiten für eine Erweiterung der Depotalagen am bestehenden Standort an der Tannenstrasse und an alternativen Standorten gesucht.

#### *Phase 2013/2014*

In einer ersten Phase der Planung zeigte sich, dass das bestehende Areal an der Tannenstrasse (Parzelle Nr. 5701) den mittel- bis langfristigen Ansprüchen an ein Busdepot nicht genügte. Deshalb lagen die ursprünglichen Bemühungen darin, in der Region Gossau eine grössere Fläche zu finden. Dazu sollten noch rund 200m<sup>2</sup> für die Verwaltung berücksichtigt werden. Die Stadt Gossau ist am Erhalt Standortes Gossau des für die Erschliessung der Region Gossau mit öffentlichem Verkehr wichtigen Unternehmens interessiert. Angesichts der ausserordentlich bescheidenen Evaluationsergebnisse für alternative Standorte ergab sich im Frühjahr 2014 die Möglichkeit, an der Tannenstrasse die Parzelle Nr. 5812 käuflich zu erwerben.

#### *Phase 2015/2016*

Für Gossau hat die Regiobus AG im Jahr 2015 Machbarkeitsstudien zur Erstellung eines Betriebsgebäudes auf der Parzelle Nr. 5812 in Auftrag gegeben. Daraus resultierten interessante Varianten. Es zeigte sich allerdings, dass durch einen Neubau der Regiobus AG die bestehenden Fahrwegrechte zulasten der Parzelle Nr. 5794 (Tannenstrasse 9, Karl Weil AG) intensiv beansprucht werden müssten. Eine betrieblich vernünftige bzw. zukunftsfähige Lösung für die Raumprobleme der Regiobus AG samt einer gewissen Raumreserve wäre nicht möglich gewesen. Deshalb hat die Regiobus AG im Herbst 2015 im Einvernehmen mit dem Stadtpräsidenten von Gossau und dem Verwaltungsrat Verhandlungen über den Kauf der Liegenschaft Nr. 5794 aufgenommen. Die Stadt Gossau hat auch in diesem Fall dem Eigentümer, welcher ebenfalls Erweiterungsabsichten hatte, für den Fall eines Verkaufs an die Regiobus AG ein Kaufrecht für eine geeignete Parzelle im Langfeld eingeräumt. Anfang 2016 ergaben vertiefte Machbarkeitsstudien, dass unter Einbezug der Parzellen Nr. 5794 und Nr. 5812 eine zukunfts-trächtige Lösung für die Garagierung der Regiobus AG getroffen werden kann. Im Herbst 2016 konnte die Liegenschaft Nr. 5794 käuflich erworben werden.

In der Folge haben die Verantwortlichen entschieden, aus räumlichen Gründen auf die Zusammenlegung der Betriebszweige Herisau und Gossau zu verzichten. Für Herisau wurde im Rahmen des Entwicklungskonzeptes für das Bahnhofareal Herisau ab 2016 zusammen mit den Appenzellerbahnen AG ein Projekt für ein gemeinsames Betriebs- und Verwaltungsgebäude mit integrierter Busgarage lanciert.

### *Betriebe in Gossau und Entwicklung der Regiobus AG gesichert*

Die Standortförderung der Stadt Gossau im Ressort des Stadtpräsidenten hat aktiv dazu beigetragen, dass der Wirtschaftsstandort Gossau weiterentwickelt und sich im Standortwettbewerb attraktiv positionieren konnte. Sehr wesentlich war im ganzen Prozess die Pflege des Bestandes der ortsansässigen Betriebe. Dabei war es eine Herausforderung, für erweiterungswillige ortsansässige Betriebe die notwendigen Flächen zu finden. Durch intensive Begleitung seitens der Stadt und dank eigener städtischer Landreserven konnten schliesslich für die verschiedenen Anliegen Lösungen getroffen werden. Dank dieser Unterstützung durch die Stadt Gossau konnten so auch die Voraussetzungen für die langfristige Entwicklung der Regiobus AG an der Tannenstrasse geschaffen werden. Im mehrjährigen Evaluationsprozess hat sich gezeigt, dass eine Entwicklung der Regiobus AG durch Erweiterung am bestehenden Standort an der Tannenstrasse auch im öffentlichen Interesse liegt. Es liegt ebenfalls im öffentlichen Interesse, dass nicht zu lange Anfahrtswege bestehen, welche den Betrieb verteuern (Fahrpersonalzeit, Fahrzeugleistungen).

### **3.3 Betriebliche Prozesse**

#### *Heutige Organisation*

In der Halle an der Wilerstrasse 86a (Eichen) sind heute sechs bis sieben Fahrzeuge überdacht abgestellt. Die Fahrzeuge könnten heute auf der Parzelle Nr. 5812 im Freien abgestellt werden. Im Ausland ist es üblich, dass Busse im Freien abgestellt werden, in der Schweiz dagegen nicht. Die tägliche Betankung und Fahrzeugaussenreinigung in der Waschanlage und die tägliche Innenreinigung durch das Reinigungspersonal der auswärts gargierten Fahrzeuge erfolgt bereits heute an der Tannenstrasse.

Service und Unterhalt der gesamten Flotte von ca. 30 Fahrzeugen (auch der in Herisau stationierten sieben Busse und der zwei Fahrzeuge des Betriebszweigs Wil) erfolgt zentral in der Werkstatt an der Tannenstrasse. In der längerfristigen Optik kann mit weiteren drei bis fünf Fahrzeugen gerechnet werden.

Am südöstlichen Ende der bestehenden Anlage Seite Tannenstrasse befindet sich auf der Ostseite des Gebäudes die Tankstelle. Die Betankung ist betrieblich wie folgt organisiert: Die Fahrzeuge verkehren von der Eschenstrasse herkommend in die Tannenstrasse in nördlicher Richtung, wenden Richtung Gebäude Tannenstrasse 5 und docken – der Tankstutzen befindet sich auf der rechten Seite der Fahrzeuge - zur Betankung in Fahrtrichtung Süd an die Gebäudedefront an. Nach der Betankung wird erneut gewendet und in die Waschstrasse gelenkt. Nach dem Waschen erfolgt für die Standardbusse die Garagierung im südlichen Altbauteil an der

Tannenstrasse 5. Die Gelenkbusse müssen nach dem Waschen anschliessend vor dem Altbauteil nochmals gewendet werden, um dann von Westen her in den neueren Anbauteil der Tannenstrasse 5 abgestellt zu werden. Beim ältesten Bauteil aus dem Jahr 1978 der bestehenden, südlichen Einstellhalle können die Fahrzeuge nur vorwärts garagiert werden und müssen rückwärts wieder ausfahren (kein Durchflussbetrieb). Die Mehrzahl der Gelenkbusse fährt nach Betankung und Waschung an die Wilerstrasse 86a, wo sie garagiert wird.

#### *Bedarf Abstellplätze*

Die verfügbare Kapazität an Abstellplätzen steht dem Fahrzeugbedarf gegenüber. Der minimale Fahrzeugbedarf orientiert sich am Bedarf während der Spitzenzeiten von Montag bis Freitag. Das sind heute im Betriebszweig Gossau vierzehn Fahrzeuge. Für Bahnersatzfahrten und Grossanlässe (FCSG) sind mindestens drei weitere Fahrzeuge notwendig. Für die weitere langfristige Entwicklung wird ein Bedarf von fünf zusätzlichen Fahrzeugen eingeplant. Die erweiterte Anlage (Alt- und Neubau) an der Tannenstrasse wird auf die Garagierung von 25 Fahrzeugen ausgelegt. Die Hallen sind so zu dimensionieren, dass zehn Gelenkbusse (18,75 m), drei 3-Achbusse (14 m) und zwölf Normalbusse (12 m) garagiert werden können. In der neuen Einstellhalle werden 21 Fahrzeuge abgestellt. Die restlichen vier Abstellplätze stehen im Altbau an der Tannenstrasse 5 zur Verfügung, drei für Reservefahrzeuge im südlichen Gebäudeteil, aus dem rückwärts wieder auf den Vorplatz an der Tannenstrasse ausgefahren werden muss. Ein weiterer Platz steht in einer der vier Bahnen im nördlichen Gebäudeteil mit Ausfahrt auf die Pappelstrasse zur Verfügung. Die anderen drei Bahnen in diesem Gebäudeteil sind durch die Werkstatt (Service und Unterhalt) und die Fahrzeugwaschanlage belegt.

#### *Künftige Organisation*

Am Morgen fahren die Busse aus der neuen Halle im südlichen Bereich auf die Pappelstrasse aus und fahren über die Tannenstrasse – Eschenstrasse – Andwilerstrasse zur Ausgangshaltestelle (Bahnhof Gossau oder Mettendorf) an welcher der ordentliche Linienbetrieb aufgenommen wird. Abends kehren die Busse an die Tannenstrasse zurück. Sie fahren unter Vornahme eines Wendemanövers an das südöstliche Ende des Vorplatzes an der Tannenstrasse (Fahrtrichtung Süd). Dort werden die Fahrzeuge betankt. Anschliessend erfolgt ein Wendemanöver über die Tannenstrasse und Einfahrt in die Fahrzeugwaschbahn im nördlichen Teil der Tannenstrasse 5. Nach der Fahrzeugwaschung fahren die Fahrzeuge auf der Westseite aus der Halle auf die Pappelstrasse in die Tannenstrasse. Über die Tannenstrasse Nord wird auf der Nordseite des neuen Gebäudes im Baubereich C5 (Abb. 5) in die Einstellhalle eingefahren, wo die Fahrzeuge abgestellt werden. Bei der Detailprojektierung wird eine Verlegung der Tankstelle an die Pappelstrasse auf die Nordseite der Halle an der Tannenstrasse 5 geprüft. Damit könnten weitere Fahrwege verkürzt bzw. eliminiert werden.

### *Übrige Organisation*

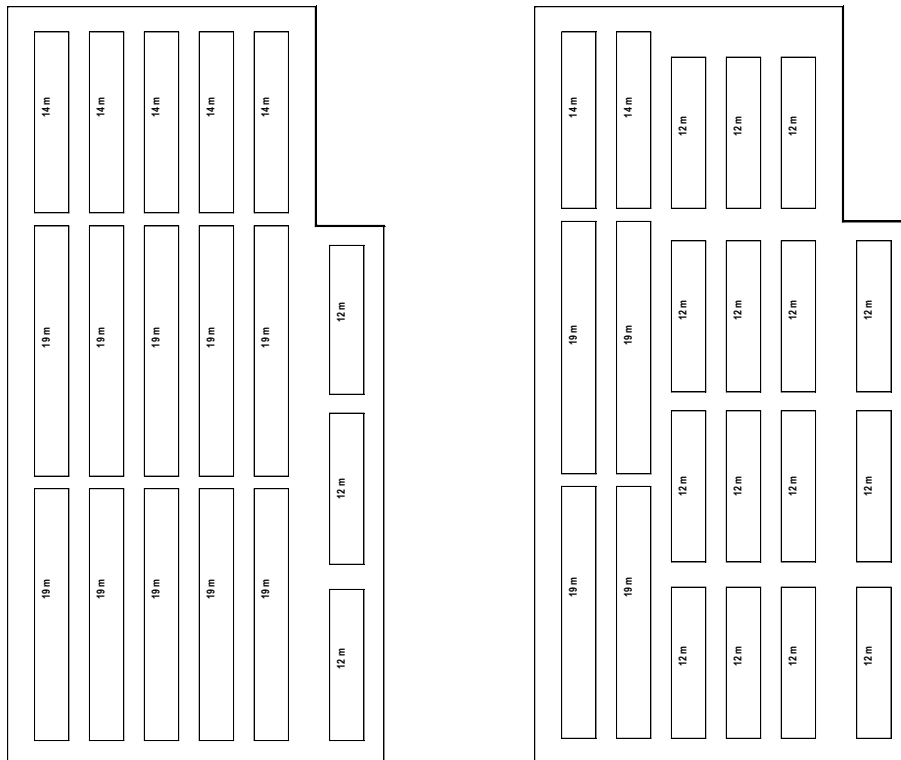
Die Werkstatt bleibt auch nach Bezug der neuen Halle an der Tannentrasse 5. Für die Arbeiten stehen im nördlichen Teil der Halle zwei Bahnen zur Verfügung. In der Werkstatt sind drei bis vier Mitarbeitende tagsüber zwischen 06:30 Uhr und 17:00 Uhr mit Service- und Unterhaltsarbeiten beschäftigt. An Samstagen wird sporadisch und an Sonntagen sehr selten (nur Notfälle) gearbeitet.

Im Baubereich C5 (Abb. 5) bleibt das bestehende Wohn-/Gewerbehaus stehen. Im Erdgeschoss werden die Dienstantritts- und Aufenthaltsräume für das Personal angeordnet. Ebenfalls befindet sich im Erdgeschoss die Leitstelle. Ein Material- und Geräteraum für das Personal der Fahrzeuginnenreinigung wird eingerichtet. Noch offen ist, ob der Unterhalt der Billettautomaten wie bisher an der Tannenstrasse 5 oder ebenfalls im Neubau erfolgt. In jedem Fall muss ein Raum für die Aufbewahrung der Geldkassetten aus den Billettautomaten in den Fahrzeugen vorhanden sein. Die oberen Geschosse sind mit Sitzungszimmern, Büroräumlichkeiten und einem Ruheraum ausgestattet. Über der neuen Einstellhalle erfolgt eine Teilüberdachung für Büroräumlichkeiten der Administration, des Betriebsdienstes und für Archivräume. In der Geschäftsleitung, der Betriebsführung, der technischen Leitung und der Administration werden derzeit zwölf Personen beschäftigt. Im neuen Gebäude sollen bis zu 20 Arbeitsplätze untergebracht werden können.

### **3.4 Art des Gebäudes**

Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs weisen Längen von 12 m, 14 m und 18,75 m und eine Breite von 2,55 m (zusätzlich 2 x 25 cm für Spiegel auf. Dazu kommen Abstände von ca. 2 m zwischen den Fahrzeugen und vor den Ein- und Ausfahrtoren. Unter Berücksichtigung der Rückspiegel auf beiden Seiten beträgt das Lichtraumprofil ca. 3 m. Zwischen den Fahrzeugen und entlang der Fassaden sind Abstände von ca. 1 m einzuhalten.

Die Fahrzeuge werden hinter- und nebeneinander aufgestellt. Idealerweise würden in einer Bahn drei Gelenkbusse abgestellt. Dies erforderte unter Berücksichtigung der Abstände eine Hallenlänge von 70 m. Im Baubereich C5 (Abb. 5) können höchstens zwei Gelenkbusse und ein Dreiachsbus hintereinander angeordnet werden. Daraus ergibt sich die Länge des Gebäudes von ca. 60 m. Es sind verschiedene „Stellmuster“ dankbar. Eine solche Flexibilität ist auch erforderlich, weil die Fahrzeuge nicht immer in der gleichen Reihenfolge abgestellt werden können.



Variante 18 Busse: 10\*19m; 5\*14m; 3\*12m

Variante 21 Busse: 4\*19m; 2\*14m; 15 12m

Abb. 3: Garagierungsplan Einstellhalle C5 in Variationen

Damit wird deutlich, dass Einstellhallen für Busflotten von einer mittleren Grösse längere Bauten erfordern. Die Fahrzeuge sollten sich immer vorwärts bewegen können. Insbesondere mit Gelenkbussen sind Rückwärtsfahrmanöver heikel.

## 4 Konzept des Sondernutzungsplans

### 4.1 Städtische Zielsetzungen

Der Sondernutzungsplan für das Gebiet Andwilerstrasse – Tannenstrasse basiert auf der städtischen Zielsetzung, den ortsansässigen Betrieben eine Weiterentwicklungsmöglichkeit zu bieten und zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Aufgrund der Bedürfnisse der Betriebe an der Andwilerstrasse und des Bedarfs der Regiobus AG stand zu einem frühen Zeitpunkt fest, dass die Flächenansprüche und Nutzungen der gewerblichen Betriebe am Ort nur mit vergleichsweise grossen Gebäudevolumen befriedigt werden können. Sowohl Gebäudehöhe (Bereich Andwilerstrasse) als auch -länge (Andwiler- und Tannenstrasse) entsprechen nicht der dreigeschossigen Wohn-Gewerbezone in Regelbauweise.

Bezogen auf den gewerblichen Teil kann festgehalten werden:

### Grundüberlegungen

Die Grundüberlegung bei der Ausarbeitung des Sondernutzungsplans bestand darin, ausgehend vom Gestaltungsplan Andwilerstrasse vom 21. Juli 1982 mit der bestehenden Überbauung auf der Parzelle Nr. 5359 (Baubereiche C1 bis C3) und der bestehenden Überbauung an der Tannenstrasse auf dem Areal der Parzelle Nr. 5701 (Baubereich C4), beide in der WG3-Zone liegend, die weiteren gewerblichen Bebauungsmöglichkeiten im Gebiet zu evaluieren. Dabei steht fest, dass sich das gewerbliche Kerngebiet bereits heute weitgehend harmonisch in der Talsenke des Andwilerbachs von Südwesten Richtung Nordosten erstreckt. Es wird topografisch abgegrenzt von den höher gelegenen Wohnbauten im Westen, Norden und Osten. Daraus folgernd sollten sich in der groben Körnigkeit vom Talende im Süden bis zum Beginn des Tals im Norden nach der Unterbrechung des Talschnitts durch die 20 Meter hohe künstliche Aufschüttung des Damms der Autobahn analog der heutigen Situation auch künftig drei längere Baukörper in das Gebiet einbetten lassen. Dieses Konzept soll so beibehalten werden.

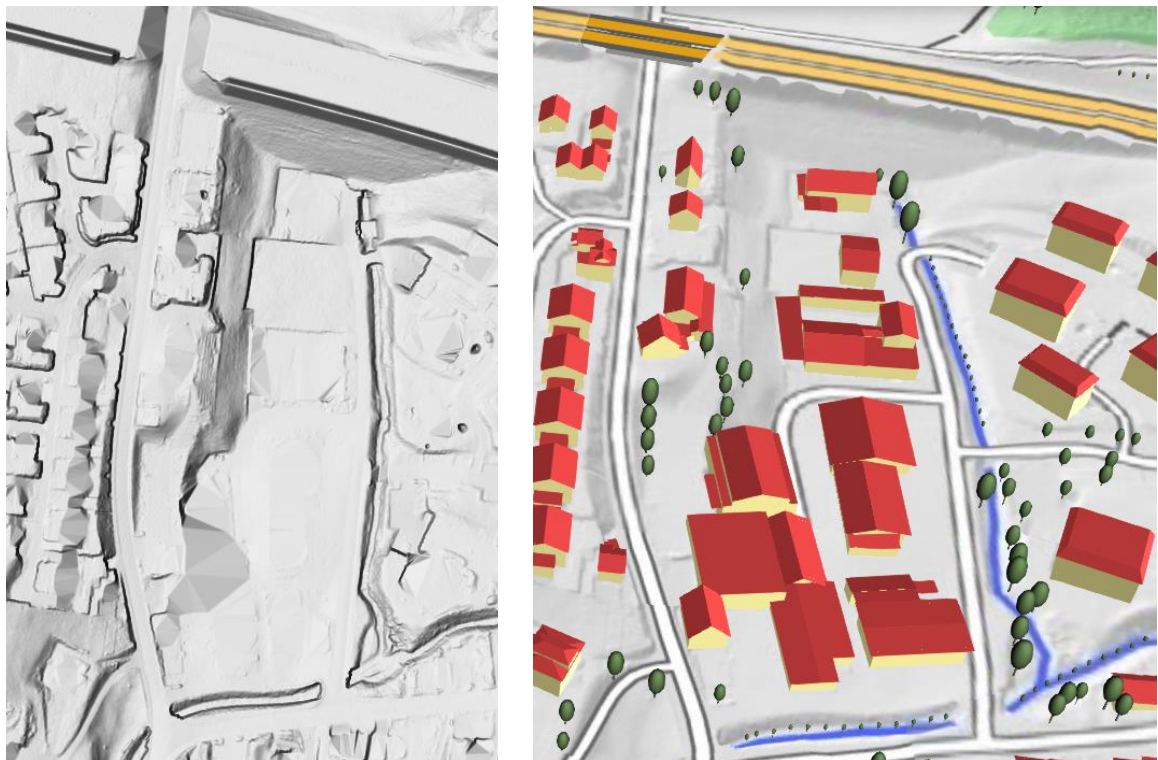


Abb. 4: Relief des Gebiets (Swisstopo, Relief swissALTI3D, SwissNAMES3D)

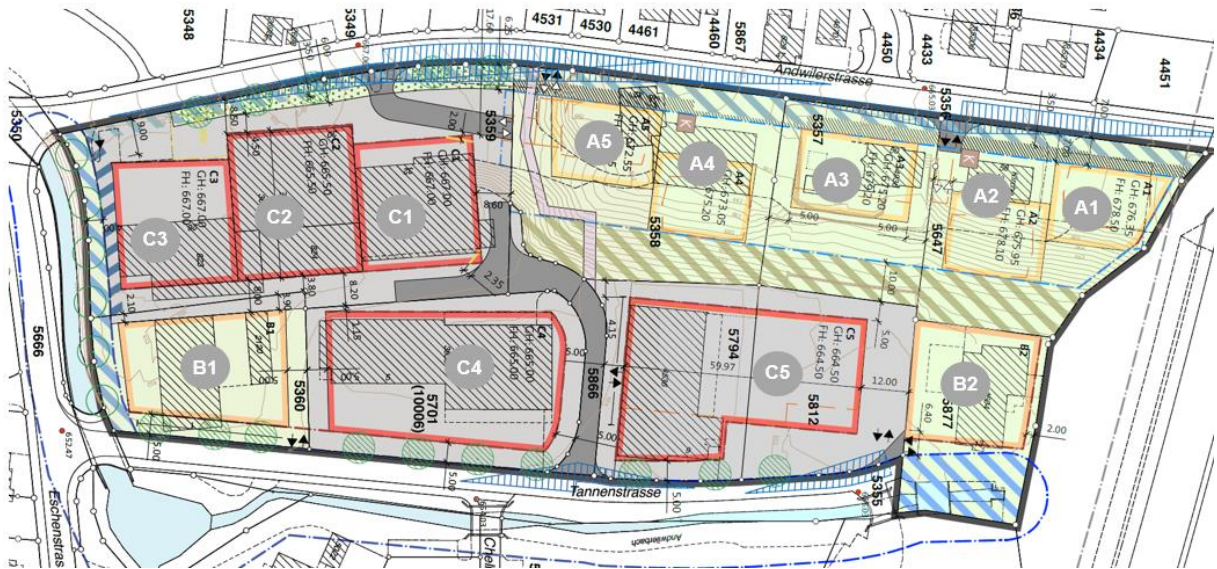


Abb. 5: SNP Andwilerstrasse – Tannenstrasse, Planungsperimeter

### *Entwicklung im Südwesten (Andwilerstrasse)*

Im Südwesten soll den vorwiegend im Baunebengewerbe (Metallbau, Sanitär- und Spenglereibereich) tätigen Gewerbebetrieben an der Andwilerstrasse der Bau längerer zusammenhängender Bauten ermöglicht werden. Je nach Entwicklung in den entsprechenden Gewerbebetrieben führt dies zu effizienteren Produktionsprozessen.

### *Entwicklung im Nordosten (Tannenstrasse)*

Im Nordosten soll gemäss dem oben beschriebenen Evaluationsprozess (Ziffer 3.2) der Standort der Regiobus AG weiterentwickelt werden.

Mit dem Neubau des Busdepots im Baubereich C5 wird entlang der Tannenstrasse ein kombiniertes Betriebsgebäude bestehend aus Einstellhalle und Verwaltungsaufbau erstellt, mit welchem die Körnigkeit bzw. Flächigkeit der bestehenden gewerblichen Struktur vom südlichen in den nördlichen Teilbereich des Areals fortgesetzt wird (siehe Abb. 4). Sie entspricht auch im nördlichen Teil annähernd der heutigen Bebauung. Diese Körnigkeit – also die Grössen der Gebäude als Bausteine – bildet den wesentlichen Faktor für die künftige Entwicklung des Gebiets.

Da die Ausprägung der Baukörper stark von der Dimension und Grösse der zur Verfügung stehenden Baugrundstücke abhängt, hat die Parzellierung der Bauflächen einen entsprechend grossen Einfluss auf die stadträumliche Gestalt eines Gewerbegebietes. Der Grundeigentümer an der Andwilerstrasse hat im Verlaufe des Planungsprozesses die Absicht für eine einheitliche Gewerbeüberbauung durch eine Vereinigung der Parzellen Nr. 5849 mit der Parzelle Nr. 5359 unterstrichen. Die auf der Parzelle getrennt eingetragenen Baubereiche C1 bis C3 täuschen in gewissem Sinne darüber hinweg, dass in diesen Bereichen ein Komplex in einer

Länge von 90 Metern gebaut werden kann. Die Parzelle Nr. 5701 im Eigentum der Stadt Gossau weist ebenfalls bereits heute eine grössere Fläche auf. Mit der Parzellierung wird festgelegt, in welcher Körnigkeit ein Gebiet bebaut werden kann, in welcher Massstäblichkeit die Bebauung den öffentlichen Raum fasst und wie viel Raum einzelne, individuelle Baukörper einnehmen dürfen. Für das Gebiet wurde mit den Baubereichen ein Raster für eine eher grossflächige Körnigkeit festgelegt. Dabei wird auch sensibel auf die Topografie eingegangen.

## **4.2 Zielsetzungen der Gewerbebetriebe**

### *Gewerbebetriebe Andwilerstrasse*

Auf die Zielsetzungen der Gewerbebetriebe an der Andwilerstrasse muss hier nicht näher eingegangen werden. Die heutige Grundeigentümerschaft der Parzellen Nr. 5358 und Nr. 5359 ist aufgrund des geringeren betrieblichen Bedarfs an einer Bereinigung des Gestaltungsplans von 1982 interessiert und gleichzeitig bestrebt, mit dem Sondernutzungsplan die Perspektiven für die längerfristige Entwicklung der Gewerbebetriebe auf der Parzelle Nr. 5359 zu sichern.

### *Regiobus AG*

Für die Regiobus AG ist die derzeitige betriebliche Situation seit Jahren nicht zufriedenstellend. Das heutige Betriebskonzept mit Garagierung in einem Zweigdepot in der Eichen ist ineffizient. Damit verbunden sind erhebliche Mehrkosten. Mit dem neuen betrieblichen Konzept einer Zentralisierung der Garagierung der Fahrzeuge für den Betriebszweig Gossau ohne weitere zusätzliche Immissionen kann das Verkehrsunternehmen im Interesse der öffentlichen Besteller die Wirtschaftlichkeit verbessern. Massgebend ist, dass das Unternehmen die Fahrzeuggaragierung verbunden mit Dienstantritt und Dienstende des Personals an einem Standort zentralisieren kann. Mit der Sicherung der Parzellen Nr. 5794 und Nr. 5812 (Baubereich C5) kann der Bedarf längerfristig gedeckt werden. Das oben beschriebene Betriebskonzept lässt sich in den Baubereichen C4 und C5 realisieren.

Die Leistungen der Regiobus AG werden durch den Bund und den Kanton bestellt und finanziert. Für einen Neubau benötigt das Unternehmen die Bewilligung dieser Besteller, welche eine neue Anlage finanzieren müssen. Das Bundesamt für Verkehr hat aufgrund eines ersten Gesuchs der Regiobus AG im Jahr 2017 den Neubau als zweckmässig und als abgeltungsberechtigt betrachtet. Die endgültige Genehmigung durch Bund und Kanton erfolgt schliesslich auf der Grundlage eines definitiven Bauprojektes.

### 4.3 Blick auf die Umgebung

Mit Blick auf die bestehende Zonierung der Umgebung und zur Förderung eines wirtschaftlichen Betriebs mit zentralem Standort ist die vorgesehene Zuteilung des ganzen Grundstücks der Regiobus AG im Baubereich C5 zur WG3-Zone wie bisher aus ortsplanerischer Sicht zweifellos sowohl zweckmässig als auch erwünscht. Störende Auswirkungen auf die Nachbarschaft (Lärm, Schatten etc.) sind nicht zu erwarten. Das Gebiet östlich des Andwilerbachs liegt ebenfalls in der WG3-Zone.

Die Parzelle Nr. 5812 wurde bis zum Jahr 2014 durch einen Gewerbebetrieb genutzt wurde, welcher bedeutend höhere Immissionen verursachte als der Busbetrieb der Regiobus AG dies heute und künftig macht. Der Wegzug des Gewerbebetriebs mit unübersichtlicher Bebauung und Lagerhaltung lag im städtischen Interesse.



Abb. 6: Gebiet vor Räumung Parzelle Nr. 5812 Blick Richtung Süden/Südwesten (Google earth)

Nach dem Erwerb der Liegenschaft durch die Regiobus AG und der im Jahr 2015 erfolgten Räumung des Geländes samt Abbruch der Bauten konnte bereits eine Verbesserung erzielt werden. Dank dieser allein schon optischen Verbesserung konnten die Chancen für eine attraktive Überbauung mit Wohnbauten an der Andwilerstrasse deutlich gesteigert werden.



Abb. 7: Gebiet vor Räumung Parzelle Nr. 5812 Blick Richtung Westen (Google earth)

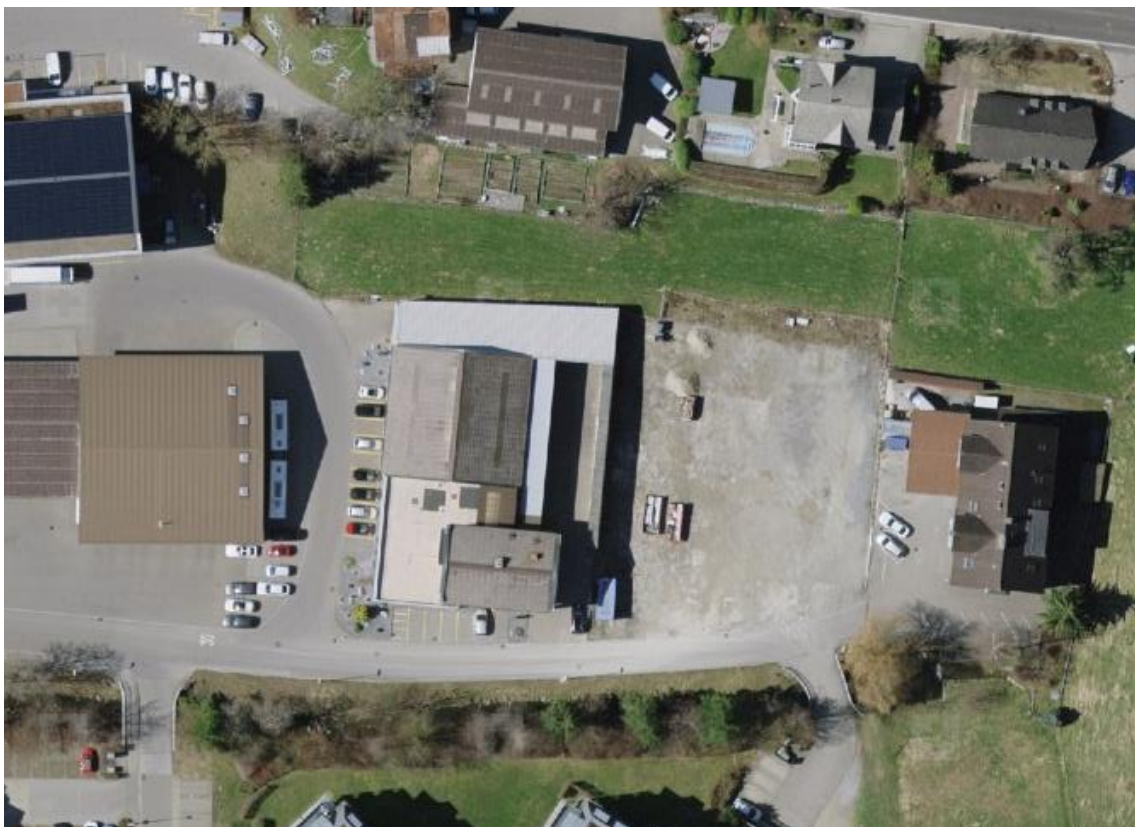


Abb. 8: Gebiet nach Räumung Parzelle Nr. 5812 Blick Richtung Westen (SWISSIMAGINE)

Es steht fest, dass mit der Projektrealisierung bzw. der geplanten Erweiterung des Betriebsgeländes der Regiobus AG in Bezug auf die Einbettung in die Umgebung und aus umweltschutzrechtlicher Hinsicht (Lärm, Luft) gegenüber dem vorbestehenden Zustand eine wesentliche Verbesserung erzielt werden kann.

## 5 Klärung der Zonenkonformität

### 5.1 Prüfung einer Umzonung in die Gewerbe-Industriezone

Aufgrund der Gebäudedimensionierungen in den Baubereichen C an der Andwilerstrasse und an der Tannenstrasse wurde in einem frühen Stadium des Planungsprozesses erwogen, ob die Teilbereiche der Schwizer Immobilien AG sowie der Regiobus AG in ihrer Nutzung allenfalls auch einer Gewerbe-Industriezone zugewiesen werden könnten. Dabei wurde festgestellt, dass sich ein Konflikt bei der Parzelle Nr. 5360 im Baubereich B2 (Abb. 5) ergäbe, auf der auch später nebst der gewerblichen Nutzung ebenfalls Wohnen zulässig sein sollte. Das Baudepartement hat den Gemeinden mit Kreisschreiben vom 8. März 2017 mitgeteilt, dass ab dem 1. Oktober 2017 keine Teilzonenpläne mehr nach altem Recht genehmigt werden, bis die Ortsplanung insgesamt revidiert worden sei. Es zeigte sich, dass die notwendigen Planungsgrundlagen für eine Umzonung bis hin zur Auflage in der knapp verfügbaren Zeit nicht aufbereitet werden könnten.

Bei den Überlegungen zu einer allfälligen Umzonung wurde bei einer abstrakten Prüfung untersucht, ob die bestehenden Betriebsarten aus heutiger Sicht in der WG3-Zone überhaupt zonenkonform angesiedelt sind. Die Untersuchung kam zum Schluss, dass es sich bei den im Gebiet ansässigen Betrieben um mässig störende Gewerbebetriebe handelt und es sich um Betriebsarten handelt, welche in der bestehenden Wohn-Gewerbezone eindeutig zonenkonform angesiedelt sind und diese somit im Planungsgebiet erhalten und weiterentwickelt werden können. Abweichungen zur Regelbauweise können in einem Sondernutzungsplan festgelegt werden. Nach eingehender Diskussion und Abwägung aller Risiken wurde im Frühjahr 2017 entschieden, die bestehende Wohn-Gewerbezone beizubehalten und die Planungen in der WG3-Zone weiter zu verfolgen. Eine Umzonung in die Gewerbe-Industriezone wäre zudem äusserst unpassend, da eine derartige Insellösung in mitten von gewerblich und zu Wohnzwecken genutzten Anrainergebieten nicht umsetzbar gewesen wäre.

Inzwischen hat sich dieser Entscheid als sachlich richtig bestätigt. Denn auf der Parzelle Nr. 5360 wird durch den neuen Grundeigentümer (der Handwechsel hat im Jahr 2019 stattgefunden) eine Überbauung mit reiner Wohnnutzung projektiert. Eine solche Nutzung wäre in einer Gewerbe-Industriezone nicht zulässig.

## 5.2 Zonenzweck

Gemäss Art. 22 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) müssen Bauten und Anlagen dem Zweck der Nutzungszone entsprechen. Mit einem Sondernutzungsplan mit besonderen Vorschriften kann nach den im vorliegenden Verfahren anwendbaren Planungs- und Baugesetz (PBG sGS 731.1) von den allgemeinen Zonenvorschriften des Baureglements nur insoweit abgewichen werden, als damit keine materielle Änderung des Rahmennutzungsplans vorgenommen wird, das heisst die Zweckbestimmung der Zone gewahrt bleibt (Art. 23 Abs. 2 PBG).

In Wohn-Gewerbe-Zonen sind nach Art. 13 PBG neben Wohnbauten auch mässig störende Gewerbebetriebe zulässig. Die Wohnnutzung muss in Wohn-Gewerbe-Zonen auf die gleiche Stufe wie die anderen Nutzungen zurückgesetzt werden. Die anderen Nutzungen müssen keinen direkten Zusammenhang zur Wohnnutzung aufweisen, dürfen diese aber nicht übermässig einschränken.

Abweichungen gegenüber der Regelbauweise sind zu begründen.

## 5.3 Erfüllung des Zonenzwecks

Die Regiobus AG als Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr mit einem Bestand von 30 Fahrzeugen an den Standorten Gossau (20), Herisau (8) und Wil (2) kann dem Gewerbe zugeordnet werden. Die Nutzung besteht darin:

- Service und Unterhalt von 30 Fahrzeugen mit drei bis vier Mitarbeitenden in einer Werkstatt mit zwei Fahrzeugbahnen
- Tägliche Versorgung von 12 bis 15 Fahrzeugen (Betankung und Aussenwaschung)
- Geschäftsführung, betriebliche (Disposition von Fahrzeugen und Fahrpersonal, Fahrplanung) und administrative Dienstleistung mit ca. 15 Mitarbeitenden
- Abstellen von 21 Bussen (im Innern oder im Freien) mit täglichen Aus- und Einfahrten

Die umliegenden Wohnnutzungen werden durch die Immissionen (Fahrverkehr von Bussen, Arbeiten in der Werkstatt) nicht beeinträchtigt.

Der Betrieb ist als mässig störender Betrieb in der Wohn-Gewerbe-Zone grundsätzlich zonenkonform.

## **6 Abweichungen zur Regelbauweise**

### **6.1 Bau- und Planungsgesetz**

Gemäss Art. 25 PBG kann die Gemeinde im Sondernutzungsplan in Abweichung zum Rahmennutzungsplan (Zonenplan)

- a) eine besondere Bauweise festlegen;
- b) eine höhere bauliche Nutzung im Interesse einer Überbauung von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität zulassen.

Die Abweichungen werden nachfolgend im Speziellen für den Baubereich C5 und summarisch für den gesamten Planungsperimeter dargestellt.

### **6.2 Modellfotos des Richtprojektes der Regiobus AG**

Zum Einstieg werden nachfolgend die Modellfotos des Richtprojektes abgebildet.



Abb. 9: Modellfoto Blick von Südwesten



Abb. 10: Modellfoto Blick von Süden



Abb. 11: Modellfoto Blick von Nordosten

### 6.3 Abweichungen Baubereich C5 im Überblick

Abweichungen Baubereich C5 von der Regelbauweise					
Grundmasse BauR Art. 22	Baureglement	Planungsvorgaben SNP Baubereich C5	Abw eichung Zu Regelbauw eise	Projekt	Abw eichung zu Regelbauw eise
Geschosszahl	3	2	- 1	2 (Altbau 3 bleibt bestehen)	Technisch bedingt EG höher als normales Gebäude (siehe Beilage x zum SNP)
Ausnützungsziffer, höchstens	0.8	0.96	AZ mit 20% Bonus, w enn Art. 7 BauR erfüllt ist (= Art.25 PBG).	0.84	AZ-Bonus w ird nicht benötigt. AZ +.04 (=137m <sup>2</sup> ) kann im OG noch reduziert w erden
Ausbau UG	beschränkt <sup>1)</sup>	nach BauR	keine	teilw eise	Techn. Anlagen
Gebäudehöhe maximal	11.2 m <sup>2)</sup>	9.5 m	keine	9.5 m	Unterschreitung
Firsthöhe maximal	15.2 m <sup>2)</sup>	9.5 m	keine	9.5 m	Unterschreitung
Gebäuelänge, maximal	45 m	60 m Art. 11 BesV Länge nicht beschränkt	+ 15 m	+ 15 m	Besondere Bauw eise für Garagierung von Bussen erfordert längere Bauten
Gebäudetiefe, maximal	20 m	39.5 m <sup>3)</sup> Art. 11 BesV Tiefe nicht beschränkt	+ 19.5 m	+ 19.5 m	Besondere Bauw eise für Garagierung von Bussen in 5 Bahnen. Abw eichung zulässig <sup>4)</sup>
Gebäude- abstand	Art. 23 BauR 5 m <sup>4)</sup> Summe der Grenzabstände einschl. Mehr- längenzuschläge: O/W: 10 m S/N + MLZ: 13.8 m	O = Strassenabstand W = 5 m (Ausnahme einige m im Süden) S = 5 m N = 12 m MLZ implizit enth. Art. 11 BesV MLZ und Gebäudeabst. kommen nicht zur Anw endung	keine		keine

1) Bei Gew erbe Ausbau ganze UG-Fläche erlaubt  
2) Bei Gew erbeanteil 25%  
3) inkl. bestehendes Wohnbaugebäude, neue Halle 27,5  
grössere Gebäudetiefe für architektonisch und grundrisslich besonders sorgfältig gestaltete Bauten, w enn zudem die  
landschaftliche und bauliche Umgebung nicht beeinträchtigt w ird (Verw eis 15 zu BauR Art. 22)  
4) Art. 23 für unbew ohnte Gew erbebauten

Tab. 1: Überblick der Abweichungen Baubereich C5 gegenüber der Regelbauweise

## **6.4 Gebäudedimensionen**

### **6.4.1 Wegleitender Status des Projektes**

Das Vorhaben der Regiobus AG weist derzeit den Status einer Machbarkeitsstudie auf. Die Studie, welche seit 2016 in mehreren Schritten konkretisiert wurde, kann auf dem aktuellen Stand als „wegleitend“ für die Umsetzung eines Projektes betrachtet werden. Bezüglich Lage sowie Ein- und Ausfahrtsituation sind keine grösseren Abweichungen möglich. Aus der Länge der Parzelle Nr. 5812 wurde bestimmt, dass die Anlage unter Einbezug des bestehenden Gebäudes, welches der betrieblichen und administrativen Nutzung dient, entlang der Tannenstrasse in der Fassade eine Gliederung in drei Teilen erhalten soll. Aufgrund dieses Planungsstandes können die Anlage und deren Auswirkungen sehr gut beurteilt werden.

### **6.4.2 Gebäudelänge**

#### *Grundmasse*

Die Gebäudelänge von 60 m überschreitet die Länge gemäss Regelbauweise von 45 m (Art. 22 BauR) um 15 m. Die Bedürfnisse an die Garagierung von Fahrzeugen mit einer Länge von bis zu 20 m bedingen die notwendige Gebäudelänge von 60 m und damit eine Abweichung von der Regelbauweise für die WG3-Zone. Die Notwendigkeit für die im SNP festzulegende besondere Bauweise mit erheblichen Abweichungen gegenüber der Regelbauweise ergibt sich aus der Art des Betriebs (siehe auch Ziff. 3.4).

#### *Mehrlängenzuschlag*

Gemäss Art. 11 Abs. 2 der besonderen Vorschriften zum SNP (abgek. BesV) kommt in den Baubereichen C der Mehrlängenzuschlag nicht zur Anwendung. Bezogen auf den Baubereich C5 kommt allerdings ein Mehrlängenzuschlag indirekt zur Anwendung, indem das geplante Gebäude aus betrieblichen Gründen der Befahrbarkeit einen Grenzabstand zur Parzelle Nr. 5877 (Baubereich B2) von 12 m erhält. Der Baubereich C5 wurde entsprechend dieser betrieblichen Notwendigkeit dimensioniert. Zudem ist die Nutzung in der vorgesehenen Art auf die eines öV-Unternehmens (Art. 11 Abs. 1 BesV) beschränkt. Ohne diese entscheidende Einschränkung hätte der Baubereich C5 – bei Verzicht auf den Mehrlängenzustand – weiter nach Norden gezogen und der Abstand auf 5 m gemäss Regelbauweise festgelegt werden können. Der Abstand von 12 m kann somit ungeachtet der betrieblichen Notwendigkeit als implizite Berücksichtigung des Mehrlängenzuschlags betrachtet werden, was für die weiteren Überlegungen von Bedeutung ist. Dank dieser Einschränkung im Baubereich C5 wird für den Baubereich B2 die Verlegung der Baulinie auf die Grenze (ohne Grenzabstand) ermöglicht.

### *Gliederung in der Länge*

Das Konzept des SNP sieht vor, dass sich die gewerblichen Bauten in den Baubereichen C gegen aussen (Andwilerstrasse bzw. Tannenstrasse) gestaffelt präsentieren, während gegen innen eine durchgehende Fassade ohne Staffelung möglich sein soll. So erhält das Gebäude im Baubereich C5 gegen die Tannenstrasse unter Einbezug des bestehenden Gebäudes eine dreifache Staffelung. Diese Gliederung erfolgt in Spiegelung der Vorgaben für die Baubereiche C1 bis C3 auf der Parzelle Nr. 5359, wo die dreifache Staffelung für eine mögliche Gebäudelänge von ca. 90 m gegen die Andwilerstrasse erfolgt.

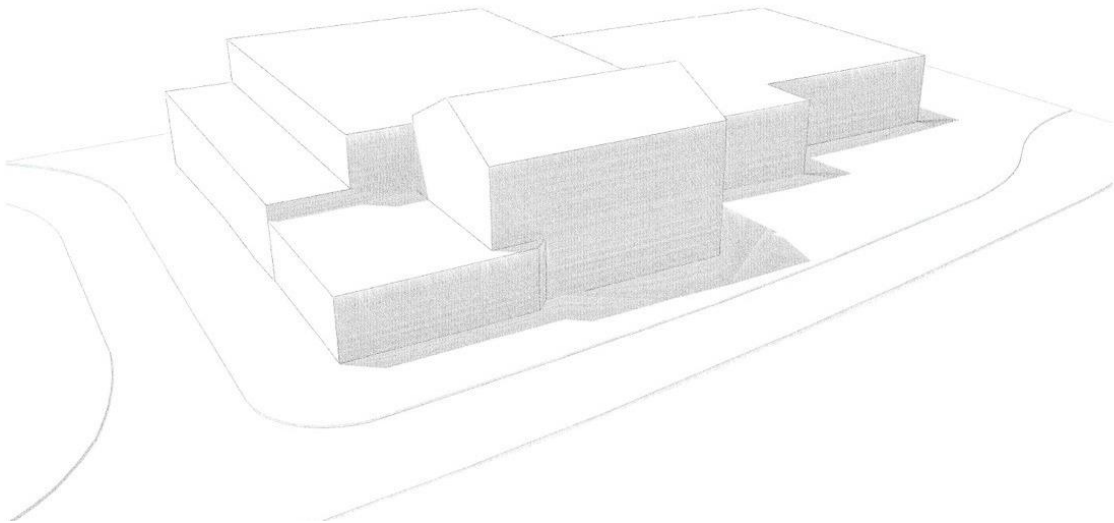


Abb. 12: Ansicht Fassadengliederung neues Gebäude Richtung Tannenstrasse

### *Beurteilung und Auswirkungen*

In der Einzelbetrachtung des Baubereichs C5 wird eine Baute erstellt, welche in der Länge nicht der Regelbauweise entspricht. Die Beurteilung dieser Abweichung hat nicht auf das einzelne Grundstück bezogen, sondern über den Gesamtperimeter zu erfolgen. In dieser Gesamtbetrachtung mit der Einbettung von drei längeren Baukörpern in einer groben Körnigkeit in die umgebenden Wohnüberbauungen fügt sich die geplante Anlage passend in das lang gezogene Band gewerblicher Bauten in der Talsohle (Abb. 4, 10, 11) ein. Betrachtet man das Gebiet in seiner heutigen Überbauung (C4 aktuell und C5 Vorzustand, Abb. 6, 7) und berücksichtigt man den bestehenden Überbauungsplan Andwilerstrasse von 1982 sind längere Bauten zur Ermöglichung gewerblicher Tätigkeiten erwünscht. Das wird deutlich im Vergleich zu den heute bestehenden Gewerbebauten, welche sich ebenfalls nicht im Rahmen der regulatorischen Baumasse bewegen. Damit wird unterstrichen, dass sich im Gebiet nicht kleingewerblich-handwerkliche, sondern eher mittlere Strukturen entwickeln sollen, welche das Kriterium der „mässigen Störung“ erfüllen. Solche Abweichungen von der Regelbauweise im Sinne einer „besonderen Bauweise“ gem. Art. 25 Abs. 1 PBG sind im Rahmen eines Sondernutzungsplans grundsätzlich möglich. Der Entscheid, ob im gesamten Perimeter nur auf

einzelnen kleineren Parzellen kürzere Gewerbebauten oder längere die Parzellengrenzen überschreitende Gewerbebauten zugelassen werden, hat planerischen Charakter. Es liegt somit im Planungsermessen der zuständigen Behörde, unter Beibehaltung des Nutzungszwecks der Zone gemäss Rahmennutzungsplan Abweichungen zu ermöglichen. Die gewählte Bebauungstypologie für den Baubereich C5 kann als sinnvolle Ergänzung der bereits vorherrschenden Bebauungsform in den gewerblichen Baubereichen betrachtet werden.

Im konkreten Fall wird die Nutzungsart „mässig störendes Gewerbe“ nicht tangiert, auch wenn die Bauten in der Länge von den allgemeinen Regelbauvorschriften bzw. grundsätzlichen Zonenvorschriften abgewichen. Entsprechend können – wenn es aufgrund der örtlichen und baulichen Situation Sinn macht – auch in Gebieten, die grundsätzlich kürzere Gewerbebauten vorsehen, längere Bauten zugelassen werden. Bei der Diskussion um die längere Bauweise steht eher das Baufeld C5 im Vordergrund, weil ausschliesslich in diesem Bereich eine neue gewerbliche Überbauung geplant ist. Demgegenüber stehen die Baubereiche C1 bis C4 eher im Hintergrund, weil die Bebauungen in diesen Bereichen längerfristig unverändert bleiben. An der im SNP gesamthaft erfassten Fläche von 23'953 m<sup>2</sup> hat der Baubereich C5 einen Anteil von 3'656 m<sup>2</sup> oder 15 %. In der Einzelbetrachtung wäre eine Abweichung von der Regelbauweise in einem Teilbereich des Planungsgebietes zulässig. Der SNP bezweckt jedoch für den gesamten Perimeter die Erstellung von zweckmässigen Hallengrössen, weshalb in den Baubereichen C keine Gebäudelänge und Gebäudetiefe gelten sollen.

Während für die Baubereiche C1 bis C3 keine Vorgaben hinsichtlich der Branchenzusammensetzung erfolgt, gelten für die Baubereiche C4 bis C5 die Festlegungen betreffend Gebäudelängen, -tiefen und -höhen ausschliesslich für die Nutzung durch ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Art. 11 Abs. 2 BesV). Damit wird sichergestellt, dass sich die Nutzung in der Länge dem Zweck und dem Bedarf entsprechend auf den öffentlichen Verkehr beschränkt. Zudem wird mit dieser Einschränkung lediglich eine die angrenzenden Wohngebieten bezüglich Immissionen minimal belastende Nutzung erlaubt. Bei anderen Nutzungen ausserhalb der Branche des öffentlichen Verkehrs müsste der Sondernutzungsplan angepasst werden. Mit dieser Festlegung ist gewährleistet, dass sich in den Baubereichen C4 und C5 nicht beliebig Gewerbebetriebe mit längeren Bauten ansiedeln können.

#### **6.4.3 Gebäudetiefe**

Die Gebäudetiefe des Hallenanbaus weicht mit 27,5 m um 7,5 m gegenüber der maximal möglichen Gebäudetiefe gemäss Baureglement ab. Dazu kommt die Gebäudetiefe von ca. 12 m des bestehenden Gebäudes. Das einstöckige Gebäude auf der Parzelle Nr. 5812 weist heute eine Tiefe 26,3 m auf. Die bestehende Überbauung (Abb. 8) setzt in vergleichbarer Tiefe wie

die neue Überbauung in der Mitte des Planungsgebietes der Baubereiche C4 und C5 die Körnigkeit der gewerblichen Baubereiche im Süden im Norden bereits heute fort. Sie zeichnet in gewisser Art die Körnigkeit der Neuüberbauung in diesem Bereich vor. Gemäss Art. 22 BauR ist eine grössere Gebäudetiefe zulässig „für architektonisch und grundrisslich besonders sorgfältig gestaltete Bauten, wenn zudem die landschaftliche und bauliche Umgebung nicht beeinträchtigt wird“. Auf die Frage der architektonisch sorgfältigen Gestaltung wird unter Ziffer 4.3 und Ziffer 6.6 eingegangen.

Durch die Tiefe der Einstellhalle wird die Nachbarschaft nicht beeinträchtigt. Trotz der Gebäudetiefe bleiben die Sicht und die Belichtungsverhältnisse dank der Einbettung des Gebäudes in den Talboden wie bisher sehr gut.

#### **6.4.4 Gebäudehöhe**

Gemäss Art. 11 BesV kommt in den Baubereichen C die Gebäudehöhe gemäss Art. 22 BauR nicht zur Anwendung. Dafür werden für die einzelnen Baubereiche auf dem Plan die Gebäude- und Firshöhen eingetragen.

Die Gebäudehöhe wird für die geplante Einstellhalle der Regiobus AG entsprechend den technischen Notwendigkeiten auf 9,5 m festgelegt (siehe dazu Beilage 5 zum SNP). Diese Höhe liegt 0,7 m unter der zugelassenen Standardhöhe gemäss Regelbauweise und 1,7 m unter der bei einem Gewerbeanteil von mindestens 25 % möglichen Höhe von 11,2 m.

Der Entscheid für eine Beschränkung in der Höhe wurde im Jahr 2018 durch die Stadtentwicklung bewusst getroffen. Bei einer wesentlichen Abweichung von der Regelbauweise in der Länge sei die Abweichung anderweitig zu kompensieren oder durch eine besonders gute Aussenraumgestaltung wett zu machen. Aufgrund des Nutzungszwecks als Bus-Depot wurde jedoch erkannt, dass die Anforderung an eine besonders wertvolle Aussenraumgestaltung nur schwer erfüllbar wäre, weshalb die Kompensation in der Höhe zu suchen sei. Die Höhe wurde daher in einem ersten Schritt auf neun Meter beschränkt.

Aufgrund des Höhennachweises der Regiobus AG (Beilage 5 zum SNP) wird die Höhe im zweigeschossigen Bereich im Plan auf 9,5 m festgelegt.

In der Höhe wird somit für die Baubereiche C4 und C5 grundsätzlich eine reduzierte Regelbauweise angewandt. Durch die Beschränkung in der Höhe mit Planeintrag und die vorgesehene Staffelung auch in der Höhe – Büroaufbau im südlichen Teil (9.5 m), kein Aufbau im nördlichen Teil (ca. 6m gem. Anforderung der Stadtentwicklung) - fügt sich die Halle elegant in das Gelände ein. Für die Wohnbauten in Chellenweiher Nord ergibt sich dadurch gegenüber

dem Vorzustand keine Sichtbehinderung. Dabei ist festzuhalten, dass diese Gebäude (Balkone) in Richtung Südwesten orientiert sind. Die gestaffelte Bauhöhe mit zurückgesetztem Büroaufbau nimmt ebenfalls besondere Rücksicht auf die heutige und auch die Entwicklungsmöglichkeit für eine künftige gemischte Überbauung auf der Parzelle Nr. 5877. Bei einer Höhe der neuen Einstellhalle von rund 6 m im nördlichen Grenzbereich zum Baubereich B2 bleibt der Blick ab dem Wohngeschossen grosszügig gewahrt. Für die geplanten höher gelegenen neuen Wohnbauten auf der Parzelle Nr. 5358 wird der massgebende Blick zu den Voralpen nicht verbaut. Die Eigentümerschaften der Parzellen Nr. 5647, Nr. 5357 (bestehendes Gebäude), Nr. 5358 und Nr. 5877, welche alle am Planungsprozess des SNP beteiligt sind, sehen in der geplanten Überbauung mit einer Einstellhalle für den öffentlichen Verkehr keine Beeinträchtigung ihrer Liegenschaften.

Die Gliederung in der Höhe des Gebäudes der Regiobus AG im Baubereich C5 ist vergleichbar mit den Vorschriften für die Baubereiche C1 bis C3. Damit wird die Anlage in der Ebene des Andwilerbach-Tals möglichst gut in die Umgebung und das Terrain eingebettet.

#### 6.4.5 Bauliche Ausnutzung

In Art. 13 BesV wird unter bestimmten Voraussetzungen eine bauliche Mehrausnutzung ermöglicht. Angesichts der Dimension des kombinierten Betriebsgebäudes der Regiobus AG in Länge und Breite könnte der Eindruck entstehen, dass im Baubereich C5 eine solche Mehrausnutzung beansprucht wird. Bei der Gesamtbeurteilung ist deshalb zu klären, ob im konkreten Fall tatsächlich eine höhere Nutzung beansprucht wird.

In der Länge und in der Tiefe überschreitet das Gebäude die Regelbauweise. In der Höhe liegt das Gebäude in der ganzen Länge unterhalb der gemäss Regelbauweise möglichen Nutzung. Der Mehrlängenzuschlag ist durch die Dimensionierung des Baubereichs im Projekt implizit berücksichtigt.

Baubereich	Parz. Nr	Anrechenbare Flächen in m <sup>2</sup>		Geschossfläche Projekt Regiobus				
		Parzelle m <sup>2</sup>	max. Geschossfl. bei		m <sup>2</sup>	AZ	Abw. eichung zu SNP	
			RBW AZ 0.8	SNP AZ 0.96			AZ 0.8	AZ 0.96
C4	5701	2'780	2'224	2'669	1'065	0.38	-52%	-60%
C5	5794	1'874	1'499	1'799				
	5812	1'782	1'426	1'711				
Total C5		3'656	2'925	3'510	3'062	0.84	5%	-13%
Total		6'436	5'149	6'179	4'127	0.64	-20%	-33%

Tab. 2: Bauliche Ausnutzung des Projekts der Regiobus AG

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Gesamtüberbauung der Regiobus AG in den Baubereichen C4 und C5 (inkl. bestehendes Gebäude an der Tannenstrasse 9) die bei Regelbauweise für Gewerbebauten mögliche Ausnützungsziffer (AZ) von 0,8 gem. Art. 22 BauR um 20 % unterschreitet. Mit einer AZ von ca. 0.64 liegt sie sogar im Rahmen der für Wohnbauten bei Regelbauweise zulässigen Ausnützung. Die maximal zulässige AZ gemäss SNP wird um einen Drittel unterschritten. Die Regiobus AG investiert in Bauten für die nächsten 40 Jahre, also für eine Dauer, welche die realistische Laufzeit eines Sondernutzungsplans bei weitem überschreitet. Für diese Zeit bleibt die Ausnützung im Rahmen der Regelbauweise.

#### **6.4.6 Beurteilung der Gebäudedimensionen**

Da nach den BesV die Überbauung in den Baubereichen C4 und C5 auf die Nutzung für ein öffentliches Verkehrsmittel beschränkt ist und die Regiobus AG unmittelbar vor der Realisierung steht, hat die nach Art. 13 BesV mögliche Mehrausnützung von 20 % gegenüber der Regelbauweise für diese beiden Baubereiche keine Bedeutung, weil sie nicht in Anspruch genommen wird und aufgrund der Höhenbeschränkung nicht in Anspruch genommen werden könnte.

In Erwägung aller dieser konkreten Projektparameter kann objektiv festgestellt werden, dass grundsätzlich keine höhere bauliche Nutzung gem. Art. 25 Abs. 2 PBG vorliegt. Bei der betrieblich bedingten Dimension der Anlage Länge mal Breite geht es eher um die Festlegung einer besonderen Bauweise gem. Art. 25 Abs. 1 PBG, wofür der SNP das geeignete Instrument darstellt. Es kann festgestellt werden, dass eine Baute erstellt wird, welche in der Flächenausdehnung grössere Ausmasse erfordert als sie nach der Regelbauweise dimensioniert werden kann. Die Ausmasse treten optisch durch die Gliederung nicht als gross in Erscheinung, was eine Bewilligung in der WG-Zone zulässt.

Dies gilt auch besonders angesichts der Tatsache, dass selbst die für Gewerbebauten zulässige Ausnützung gemäss Regelbauweise unterschritten wird. Von einer materiellen Zonenplanänderung oder kalten Aufzonung, welche dem fakultativen Referendum unterstellt werden müsste, kann bei diesen Abweichungen nicht gesprochen werden.

Der Planungshorizont für Bauzonen beträgt gem. Art. 15 lit. b des Raumplanungsgesetzes (RPG) 15 Jahre. Nach Ablauf dieser Zeit sind Zonenpläne grundsätzlich einer Überprüfung zu unterziehen und nötigenfalls anzupassen. Sondernutzungspläne weisen einen kürzeren Planungshorizont auf und sind besonders auf eine rasche Umsetzung ausgerichtet. In der Regel liegen wie im konkreten Fall für den Prozess zur Ausarbeitung eines Sondernutzungsplans konkrete Projekte vor. Die Regiobus AG beabsichtigt seit acht Jahren eine Erweiterung zu realisieren.

## 6.5 Belastung der Nachbarschaft

Grundsätzlich stehen Wohnen und Gewerbe in der WG-Zone auf der gleichen Ebene. Das Wohnen geniesst gegenüber dem Gewerbe keinen Vorrang. In diesem Sinne müssen die Bedürfnisse des Wohnens, welche in der öffentlichen Wahrnehmung als höher wertig betrachtet werden, auf die gleiche Stufe wie die Gewerbenutzungen zurückgesetzt werden. Dennoch ist bei der Ansiedlung von Gewerbebetrieben in einer WG-Zone, die sich regelmässig in der Nähe von Wohnnutzungen befinden zu prüfen, ob die gewerbliche Nutzung die Entfaltungsmöglichkeiten der Wohnnutzungen unnötig erschwert. Dabei geht es darum, den Bewohnenden ein möglichst ungestörtes Wohnen zu ermöglichen und den gewerblichen Betrieben die Entwicklung zu ermöglichen soweit sich diese im Rahmen der „mässigen Störung“ bewegt.

Der gewerbliche Betrieb der Regiobus AG ist demnach auch hinsichtlich Belastungen für die Nachbarschaft zu beurteilen. Bereits heute fahren abends alle Fahrzeuge – auch die auswärts garagierten Busse – zur Waschung/Reinigung und Betankung an die Tannenstrasse. Künftig werden diese ca. acht dezentral garagierten Fahrzeuge in der neuen Einstellhalle geparkt. Das Verkehrsvolumen und die damit verbundenen Lärmimmissionen werden darum sogar reduziert und gesamthaft, wie auch heute, weiterhin nicht störend oder problematisch sein. Die Immissionen des mit drei bis vier Mitarbeitenden dotierten Service- und Unterhaltsbetriebs für die Busse sind bescheiden. Sie beschränken sich überdies auf die ordentlichen Arbeitszeiten.

Dazu kommt, dass in einem Zeithorizont bis 2030 gemäss der E-Busstrategie des Kantons St.Gallen<sup>1</sup> die vollständige Umstellung der Busse vom Dieselbetrieb auf Elektromotoren stattfindet. Diese Strategie wird durch die Änderung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vom 25. September 2020 auch durch den Bund gefördert. Im Rahmen dieser Gesetzesänderung wird im Mineralölsteuergesetz (MinöStG) festgelegt, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs im Ortsverkehr ab 2026 und im Regionalverkehr ab 2030 keine Zollrückerstattung mehr auf den Treibstoffen erhalten. Das Gesetz sieht vor, dass die vom Bund durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer erzielten Mehreinnahmen zweckgebunden zur Förderung CO<sub>2</sub>-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu verwendet werden. Der Bundesrat hat in der Vernehmlassungsvorlage zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025 vom 7. Oktober 2020 zudem seine Absicht bekundet<sup>2</sup>, die Ablösung von Dieselnissen durch umweltfreundlichere Busse, die klimaneutrale Energie aus nichtfossilen Brennstoffen (z. B. Elektrobusse) verwenden, bereits in der Übergangphase vor der Wirksamkeit des MinöStG im Rahmen des üblichen Bestellverfahrens für den Regionalverkehr zu unterstützen.

---

<sup>1</sup> Amt für öffentlichen Verkehr, E-Bus-Strategie Kanton St.Gallen vom 2. April 2020

<sup>2</sup> Vernehmlassungsvorlage zum Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs (RPV) für die Jahre 2022–2025 vom 7. Oktober 2020, S. 20

Mit diesem Exkurs soll deutlich gemacht werden, dass die Umstellung auf Elektromobilität (aus direkter Stromerzeugung oder aus Wasserstoff) im öffentlichen Verkehr nicht einer Wunschvorstellung der Transportunternehmen, sondern klaren politischen Vorstellungen entspricht.

Es ist also damit zu rechnen, dass die Regiobus AG ihre Flotte bis 2030 umgestellt hat und im Quartier zunehmend nur noch die Rollgeräusche der Fahrzeuge und allenfalls ein leises „Summen“ der Elektromotoren vernehmbar sein wird. Bereits heute kann ein Busbetrieb (die Dieselmotoren sind bereits heute sehr geräuscharm) gegenüber andern, auch den bisherigen Gewerbebetrieben als die vermutlich am wenigsten belastende Nutzung für die angrenzenden Wohngebiete bezeichnet werden. Die Lärmbelastung durch die Busse dürfte sogar geringer sein als die Belastung durch Personenwagen und Motorfahräder im Quartier.

Die erweiterte Anlage der Regiobus AG erhält damit immissionsschutzrechtlich keine Veränderung, dass zusätzliche Nachteile und Belästigungen entstehen, welche für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht mehr zumutbar wären.

## **6.6 Einfügung in die Umgebung**

Ziel war es, den Raum durch natürliche Grünzäsuren aufzulockern. Insbesondere im nördlichen Teil sollte die durch den künstlichen aufgeschütteten Autobahndamm unterbrochenen Flanken Andwilerbachs in der sich gegen Süden öffnenden Talebene beidseitig betont werden.

Zentrales Element ist das umlaufende Band an den Talflanken. Auf der einen Seite wird die Böschung auf der westlichen Talflanke zu einem ökologisch hochwertigen Grünraum zur Förderung der Biodiversität deutlich aufgewertet. Auf der östlichen Seite bildet der geschützte Uferbereich am Andwilerbach die natürliche Grenze zur leicht erhöhten Wohnsiedlung am Chellenweiherweg an der östlichen Talflanke.

Das Grünband in der Böschung stellt eine natürliche Grenze zwischen dem Gewerbegebiet in der Talsohle und den höher gelegenen Wohnbauten an der Andwilerstrasse dar. Ganz im Norden wird das Wohngebiet inklusive der Parzelle Nr. 5877 durch die 20 m hohe künstliche Aufschüttung des begrüneten Autobahndamms abgegrenzt. Der Grüngürtel des geschützten Ufergehölzes im Osten schafft einen optischen Unterbruch im Gelände zwischen den beiden Wohn- und Gewerbebezonen.



Abb. 13: Einbindung in das Grünband Böschung und Ufergehölz Andwilerbach (Istzustand)

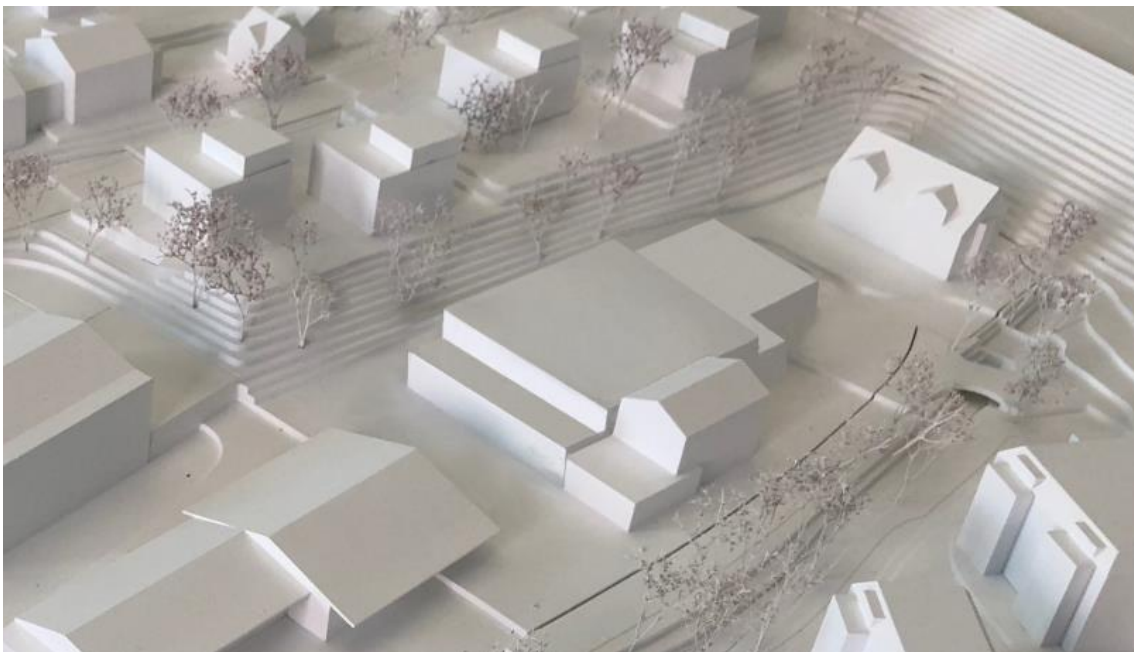


Abb. 14: Einbindung in das Grünband Böschung und Ufergehölz Andwilerbach (Projektzustand)

Die Talsohle im Norden des Planungsgebietes wird durch einen Grüngürtel umrahmt. Die Ebene mit den längs angeordneten Gewerbebetrieben wirkt prägend auf das Planungsgebiet.

Die räumliche Einbettung des geplanten Gebäudes der Regiobus AG mit seiner gegen die Tannenstrasse gegliederten Fassade und der ebenfalls vorgesehenen Gliederung in der Höhe geht aus den Modellfotos hervor (Abb. 9-11).

## 7 Bauliche Qualität

### 7.1 Anforderungen gemäss SNP

Die Gemeinde kann im Sondernutzungsplan eine *höhere bauliche Nutzung* zulassen, wenn die Überbauung von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität ist (Art. 25 Abs. 1 lit. b PBG). In Ausführung dieser Gesetzesbestimmung legt Art. 7 BauR fest, dass eine Mehrausnützung gewährt, „wenn ein besseres Projekt als nach zonengemässer Überbauung verwirklicht wird“. Die Anforderungen zur Gewährung der Mehrausnützung an ein „besseres Projekt“ sind in Art. 7 Abs. 4 BauR aufgeführt. In Art. 13 BesV wird die Gewährung einer höheren baulichen Ausnützung mit einem Bonus von 20 % gegenüber der Regelbauweise an die Bedingung der Einhaltung der Anforderungen gem. Art. 7 BauR geknüpft.

Auf der andern Seite gilt für die gewerblichen Bauten in den Baubereichen B und C unabhängig von einer Mehrausnützung, also auch bei Ausnützung nach Regelbauweise, dass die Bauten eine *sorgfältige Gewerbe-Industriearchitektur* aufzuweisen haben (Art. 14 Abs. 1 BesV).

Im Baubereich C5 der Regiobus AG bleibt die Ausnützung im Rahmen der Regelbauweise und wird kein zusätzlicher Ausnützungsbonus gemäss Art. 13 BesV beansprucht (Ziffer 6.4.5).

Im Fall des Bauvorhabens der Regiobus AG mit besonderer Bauweise in Form von Abweichungen in der Länge und in der Tiefe sowie zonengemässer Ausnützung nach Regelbauweise ist grundsätzlich das Erfordernis „für architektonisch und grundrisslich besonders sorgfältig gestaltete Bauten“ (Art. 22 BauR, Verweis Nr. 15) einzuhalten. Die Gestaltung des Neubaus wird auf Erfüllung des Erfordernisses einer sorgfältigen Gewerbe-Industriearchitektur beurteilt (Art. 14 Abs. 1 BesV).

### 7.2 Architektur

Das Richtprojekt der Regiobus AG hat für die Realisierung im Rahmen des SNP wegleitenden Charakter. Bezüglich des architektonischen Ausdrucks, insbesondere in der Fassaden- und Höhengliederung weist das Richtprojekt eine gewisse Verbindlichkeit auf.

Bei einem Busdepot handelt es sich um einen reinen Zweckbau. Grundsätzlich genügt den Anforderungen für die Garagierung von Bussen eine einfache Halle nach Stahlbauweise. Es ist denkbar, dass das Gebäude bis auf die Sturzhöhe der Tore am nördlichen und südlichen Ende als massiver Betonsockel ausgebildet wird. Die Bushalle dürfte in einer kombinierten Bauweise aus Stahl und Beton errichtet werden. Die architektonischen Möglichkeiten sind bei einem solchen Gebäude, welches durch dessen Funktion bestimmt wird, beschränkt.

Für eine gute Einfügung in das Gelände und in die Nachbarschaft liegt der Gestaltungsschwerpunkt deshalb bei der Fassadengestaltung. Die Fassade ist das prägende Element des Gebäudes. Sie gibt dem Gebäude gegen aussen den Ausdruck der architektonischen Gestaltung. Durch die deutliche Höhenbeschränkung des Gebäudes ist in der architektonischen Gestaltung ebenso die Staffelung in der Höhe mitprägend.

#### *Ostfassade*

Die Ostfassade zeigt sich in der Gliederung aus dem bestehenden Gebäude in der ersten Ebene, der zurückversetzten Fassade der verkürzten Bahn der ersten Fahrzeugbahn in der zweiten Ebene und der zusätzlich zurückversetzte Fassade in der vollen Längenausdehnung der fünf übrigen Fahrzeugbahnen in der dritten Ebene. Diese Gliederung verleiht der Fassade und damit dem Gebäude in seiner Präsentation gegen die Tannenstrasse eine Leichtigkeit mittels geplanter Abstufungen.

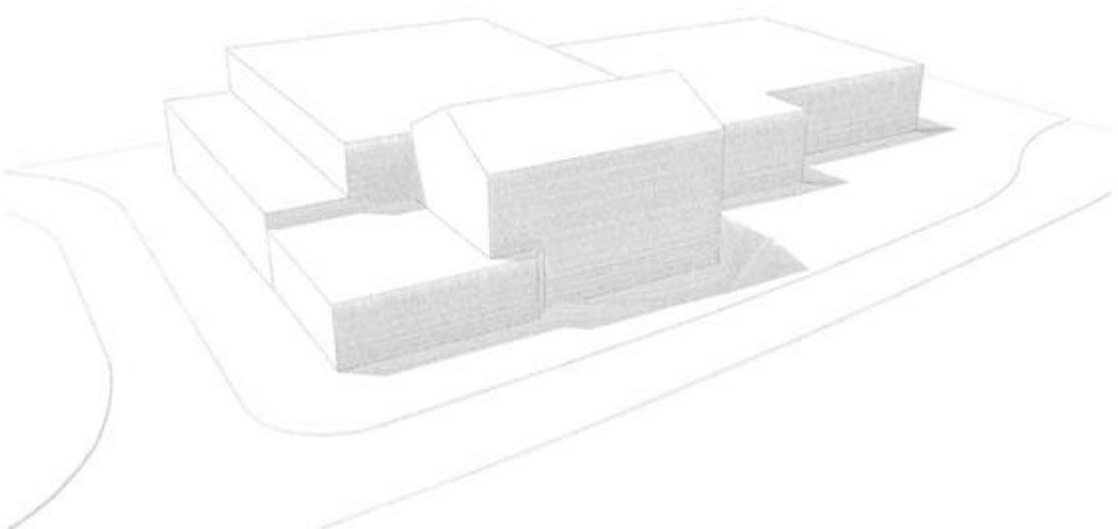


Abb. 15: Ansicht Ostfassade

Es ist vorgesehen, die zurückversetzten Fassadenelemente mit einigen Fenstern in der Vertikale oder allenfalls mit einem Fensterband in der Horizontale zu unterbrechen. Die an das bestehende Gebäude Tannenstrasse 9 direkt anschliessende verkürzte Ostfassade steht grundsätzlich für Begrünungszwecke zur Verfügung. Nähere Ausführungen zur möglichen Fassadenbegrünung finden sich unter Ziffer 8.2.

#### *Westfassade*

Die Westfassade der Halle wird zur Versorgung mit natürlichem Tageslicht durch grosszügige Fensterflächen unterbrochen. Das Gebäude muss schliesslich auch im Unterhalt wirtschaftlich betrieben werden können. Da bei Fensterflächen das Risiko besteht, dass sie durch Pneuabrieb und Russpartikel verätzt werden, sind die Flächen zu optimieren. Auf eine durchgehende

„Verglasung“ ist aus Nachhaltigkeitsgründen eher zu verzichten, weil für die Reinigung viel Wasser benötigt wird. Zusätzliches Tageslicht soll durch Oblichter auf dem Dach in die Halle gebracht werden.

#### *Ein- und Ausfahrttore im Norden und im Süden*

An der Nordseite gegen die Parzelle Nr. 5877 befinden sich die Einfahrtstore. Im Bereich der Tore besteht kein grösserer gestalterischer Spielraum. Es wird auf eine sorgfältige Ausführung der Stürze geachtet. Entsprechend der Nordseite befinden sich auf der Gegenseite im Süden die Ausfahrttore.

Gemäss den ersten Überlegungen könnte der ganze Bau durch ein Streckmetall-Band umsäumt werden, welches den Dachrand verkleidet.

#### *Verwaltungsgeschoss*

Etwas mehr architektonischer Spielraum dürfte bei der Aufbaute des Verwaltungsgeschosses über der Einstellhalle bestehen. Dieser Gebäudeteil soll in seinem Äusseren insbesondere gegen die Wohnbauten an der Andwilerstrasse (gegen die Wohnbauten am Chellerweiherweg bleibt der Aufbau hinter dem bestehenden Gebäude Tannenstrasse 9 „unsichtbar“) eine sorgfältige Gestaltung erfahren. Die für eine gute Arbeitsplatzbeleuchtung notwendigen Fenster verleihen dem Aufbau eine gewünschte Durchlässigkeit.

#### *Bilanz*

In einzelnen Stellungnahmen wurden Bedenken geäussert, es sei wenig wahrscheinlich, dass ein Zweckbau besonders sorgfältig gestaltet werde und ein solches Gebäude die Umgebung nicht beeinträchtige. Die vom Baureglement wesentlich abweichenden Masse in der grundrisslichen Ausdehnung würden durch einen Zweckbau noch verstärkt. Gegenüber einem normalen Haus wirke eine solche fensterlose Baute noch dominanter.

Das architektonische Konzept zeigt, dass im Baubereich C5 keine dunkle viereckige unansehnliche „Kiste“ hingestellt wird. Es wird ein Gebäude erstellt, welches seinen Zweck erfüllen und sich gleichzeitig durch sorgfältige Gestaltung angenehm in die Umgebung einfügen soll. Im Teilbereich C5 erfährt das Planungsgebiet in näherer Zukunft mit der Bebauung durch die Regiobus AG in einer besonderen Bauweise gegenüber dem Vorzustand (siehe Abbildungen 13, 14) eine erhebliche Verbesserung.

### **7.3 Landschaft und bauliche Umgebung**

Das neue Gebäude der Regiobus AG passt sich gut in die besondere Geländeform der bestehenden Landschaft und die bauliche Umgebung ein. Das in der Bauhöhe beschränkte Gebäude ist gut in die Topografie eingebettet und hat objektiv keine störende Auswirkung auf die umliegenden Bauten und deren Bewohner und Bewohnerinnen, ganz im Gegenteil dürfte dies für die Anwohnenden einen beträchtlichen Mehrwert darstellen.

Zur Einordnung in das Gebiet ohne Beeinträchtigung der Umgebung siehe auch die Ausführungen zum Konzept des SNP (Ziffer 4.3) und zur Einfügung des Gebäudes in die Umgebung (Ziffer 6.6).

### **7.4 Arealinterne Erschliessung**

Die Anzahl Fahrten (Verkehr) bleibt gegenüber heute unverändert. An der Erschliessung mit Hauptzu- und wegfahrten über die Tannenstrasse und über die untergeordnete Pappelstrasse, welche neu klassiert wird, wird keine Veränderung vorgenommen. Die Grundstückzufahrten zu den Parkplätzen bleiben wie bisher erhalten.

### **7.5 Parkieranlagen**

#### *Andwilerstrasse*

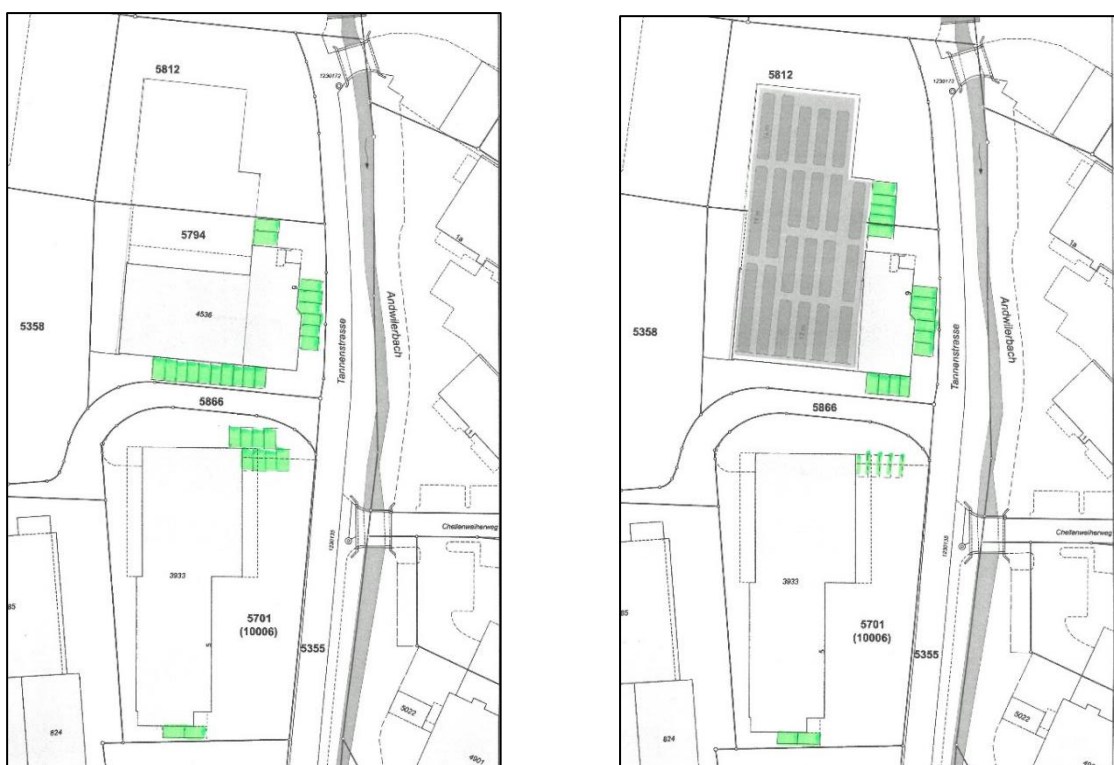
Die Parkieranlagen der Wohnbauten in den Baubereichen A und B1 werden bei Erstellung der Neubauten in näherer Zukunft unterirdisch angelegt. Dass die Parkierung bei neuen Wohnbauten unterirdisch angelegt werden, ist selbstverständlich. Ebenso wird ein Teil (ca. 40 Fahrzeuge) der gem. Planungsbericht 150 Fahrzeuge der Gewerbebetriebe an der Andwilerstrasse in die unterirdische über den Pappelweg erschlossene Tiefgarage verlegt, was zu einer Verbesserung führt. Die übrigen Oberflächenparkplätze in den Baubereichen C1 bis C3 haben bis zu baulichen Veränderungen Besitzstandgarantie. Während der realistischen Laufzeit des SNP ist in diesem Bereich nicht mit einer wesentliche Veränderungen bei der Oberflächenparkierung zu rechnen.

#### *Tannenstrasse*

Die Regiobus AG könnte auf den Bauparzellen C4 und C5 gemäss VSS-Norm AN 640 281 rund 52 Parkplätze erstellen. Heute verfügt die Regiobus in den beiden Baubereichen über 29 Parkplätze. Aufgrund einer eingehenden Analyse der betrieblichen Bedürfnisse ist die Regiobus AG zu einer Beschränkung auf ca. 25 Parkplätze bereit. Das Unternehmen ist jedoch

auf diese Mindestzahl insbesondere für das im Schichtdienst tätige Personal, welches Dienst-anfang und -ende zu Zeiten ausserhalb der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat, angewiesen. Diese Parkplätze werden wie bisher oberirdisch angelegt. Dabei werden die bestehenden Parkplätze vor dem Gebäude an der Tannenstrasse 9 (sechs Parkfelder) und an der Pappelstrasse (künftig nach Bau der neuen Einstellhalle noch ca. vier Felder möglich) im Bestand übernommen. Fünf zusätzliche Felder sind an der verkürzten Ostfassade der neuen Einstellhalle an der Tannenstrasse vorgesehen. Zwei weitere Felder an der Nordfassade des Gebäudes an der Tannenstrasse 5 werden ebenfalls im Besitzstand übernommen.

Der Vergleich der Parkierungssituation heute und künftig zeigt sich wie folgt:



Gesicherte Parkplätze aktuell

Gesicherte Parkplätze künftig

Abb. 16: Parkierung C4 und C5; Vergleich heute und künftig

Von den heute vorhandenen 29 Parkplätzen können 17 bis 21 Parkplätze gesichert werden. Die in Abb. 15 im künftigen Zustand schraffiert eingetragenen Parkplätze können noch nicht als gesichert betrachtet werden. Deren Beibehaltung hängt von den notwendigen Schleppkurven bei der Ausfahrt aus der neuen Einstellhalle ab. Zwischen dem theoretischen und praktischen Schleppkurvenbedarf ergeben sich je nach Situation regelmässig Differenzen.

Nach dem aktuellen Projektstand kann der Mindestbedarf und in Art. 6 Abs. 3 BesV festgelegte Anzahl von 25 Parkplätzen auf dem Areal noch nicht gedeckt werden. Bei einem Umschlag von ca. zwei Wechslen je Parkplatz und Tag wird gegenüber heute kein zusätzlicher Verkehr induziert. In der Betrachtung über das gesamte Planungsgebiet und unter Berücksichtigung

der oberirdischen Parkflächen in der Nachbarschaft ist es vertretbar, wenn die Parkflächen der Regiobus AG oberirdisch angrenzend an das bestehende Gebäude an der Tannenstrasse 9 beibehalten werden können. Ausführliche Darlegungen zur Berechnung des Parkplatzbedarfs können dem Bericht in der Beilage 5 zum Planungsbericht entnommen werden.

Von den geplanten 25 Parkplätzen bleiben zwei bis sechs Parkplätze (PP) im Baubereich C4 erhalten. Die übrigen 19 bis 23 Parkplätze sind im Baubereich C5 zu realisieren. Davon lassen sich nach dem aktuellen Projektstand 15 Parkfelder (heute 18 PP) gesichert realisieren. Dabei werden die vorgesehenen fünf Parkplätze für die Gäste und ein Behindertenparkplatz oberirdisch angelegt. Für die übrigen 14 bis 18 Plätze wurde alternativ die Anlage einer Tiefgarage geprüft. Die Anordnung einer Ein- bzw. Ausfahrt für eine Tiefgarage ist nicht möglich, weil die betrieblich notwendigen, oberirdischen Abläufe des Busbetriebs damit verunmöglicht würden. Unter Berücksichtigung der notwendigen Tragfähigkeit der darüber liegenden Fahrzeughalle für ca. 20 Tonnen schwere Elektro-Gelenkbusse muss mit einer Investition von CHF 70'000 (exkl. MWST) pro Parkplatz gerechnet werden. Diese Kosten müssten durch Bund und Kanton als zusätzliche Abgeltung übernommen werden, was als unverhältnismässig zu taxieren ist. Die Regiobus auferlegt sich mit 25 Parkplätzen für die Bereiche C4 und C5 gegenüber den heutigen 29 bzw. den möglichen rund 50 Parkplätzen eine erhebliche Selbstbeschränkung. Damit wird untermauert, dass mit der Erweiterung des Busbetriebs kein zusätzlicher Verkehr generiert wird. In der Gesamtbeurteilung ist es nach Auffassung der Regiobus AG verhältnismässig, wenn auf die Anlage einer Tiefgarage verzichtet wird und die notwendigen Parkplätze oberirdisch angeordnet werden.

## **7.6 Umgebungsgestaltung**

### **7.6.1 Zweck**

Die Umgebungsgestaltung bezweckt die Regelung der Begrünung im Perimeter des Sondernutzungsplans. Nach Möglichkeit sind in intensiv genutzten Gebieten innerhalb des Siedlungsgebiets Massnahmen zum ökologischen Ausgleich gemäss Art. 130 PBG zu treffen. Im öffentlichen Verständnis werden unter intensiv genutzten Gebieten zum Beispiel Anlagen mit intensivem Publikums- oder Kundenverkehr verstanden. In solchen Fällen sind (Ausgleichs-) Massnahmen zu treffen, um ausserordentliche Belastungen zu kompensieren, z.B in Intensivverholungszone (Art. 17 PBG) oder bei publikumsintensiven Anlagen (Art. 68 PBG).

Im Perimeter des SNP kann nach diesem Verständnis weder von intensivem Publikumsverkehr noch von intensivem motorisiertem Verkehr gesprochen werden. Das Gebiet per se liegt allerdings wie das gesamte Gebiet der Gemeinde Gossau bzw. mehr oder weniger das gesamte schweizerische Mittelland nach fachlichem Verständnis in einem Gebiet mit hohem

raumwirksamem Erschliessungsgrad. Und diese Gebiete gelten als „intensiv genutzt“. Diese Abgrenzung in der intensiven Nutzung bezogen auf die Menge, welche eine Anlage benützt auf der einen Seite und auf den raumwirksamen Erschliessungsgrad bezogen auf den Standort einer Anlage ist bei der Beurteilung der Frage des ökologischen Ausgleichs von entscheidender Bedeutung.

Nach Art. 130 Abs. 1 PBG haben die Gemeinden in diesem Gebiet ganz allgemein für den ökologischen Ausgleich zu sorgen. Dabei geht es darum, dass die Gemeinden in ihren raumwirksamen Tätigkeiten – dazu gehören Sondernutzungspläne - niederschwellige Massnahmen<sup>3</sup> zum ökologischen Ausgleich anordnen. Dazu gehören Feldgehölzen, Hecken, Uferbestockungen oder andere naturnahe und standortgemässe Vegetation.

In den folgenden Abschnitten geht es darum, zu prüfen, ob mit den vorgesehen Massnahmen ein Beitrag zum ökologischen Ausgleich geleistet werden kann.

### **7.6.2 Andwilerstrasse**

Im Baubereich A ist eine parkartige Durchgrünung mit Hochstammbäumen und Sträuchern zu realisieren (Art. 16 Abs. 3 BesV). Mit der Anordnung einer Baumreihe und Rasenrabatten entlang der Andwilerstrasse (Art. 17 BesV) werden weitere niederschwellige Massnahmen im Sinne von Art. 130 PBG insbesondere in näherer Zukunft bei den Wohnbauten in den Baubereichen A getroffen. Im gewerblichen Teil in den Baubereichen C1 bis C3 bleiben die Möglichkeiten beschränkt.

### **7.6.3 Grünraum Böschung**

Der Grünraum Böschung wird im Sondernutzungsplan als separates Element behandelt (Art. 19 BesV) behandelt. Mit der Ausgestaltung der Böschung zu einem hochwertigen ökologischen Grünraum wird für das gesamte Planungsgebiet eine erhebliche Verbesserung erzielt. Zusätzlich zu den Begrünungen an der Andwilerstrasse, im Wohngebiet in den Baubereichen A sowie den Baubereichen B (Abb. 33 des Planungsberichts) wird eine ökologisch hochwertige Fläche speziell ausgeschieden. Diese umfasst rund sechs Prozent des Projektparameters des SNP und erreicht damit einen Anteil wie er durch den Kanton in der Vollzugshilfe für ausgleichspflichtige (mengenmässig) intensiv genutzte Infrastruktur- und Freizeitanlagen mit sieben Prozent vorgeschrieben wird. Der Grünraum Böschung erhält in seiner Ausprägung annähernd den Charakter eines Schutzgebietes, wie sie derzeit in der Schutzverordnung der Stadt Gossau ausgeschieden werden. Dieses grossflächige ökologische Rückgrat dient auch

---

<sup>3</sup> Vollzugshilfe : Praxistaugliche Regelung des ökologischen Ausgleichs bei raumwirksamen Tätigkeiten vom März 2021

zur Kompensation der in den gewerblichen Bereichen – betrieblich bedingten - nur begrenzt möglichen Begrünungsmassnahmen (siehe Ziffer 7.6.2 und 7.6.4).

#### **7.6.4 Tannenstrasse**

An der Tannenstrasse ist gemäss Art. 20 Abs. 1 BesV eine durchgehende Bepflanzung mit Bäumen vorgesehen. Gem. Abs. 2 kann bei Bereichen und Flächen, die für den Betrieb eines öffentlichen Verkehrsunternehmens zwingend sind, auf eine Pflanzung verzichtet werden.

Im Zusammenhang mit dieser Ausnahmeregelung könnte die Frage gestellt werden, dass angesichts der möglichen Mehrausnützung (Art. 13 BesV) in den Baubereichen C4 und C5 unabhängig von der Nutzungsart bei intensiv genutzten Bereichen für einen ökologischen Ausgleich zu sorgen sei. Zur Abgrenzung ist hier festzuhalten, dass in den beiden Baubereichen wegen der Beschränkung auf den öffentlichen Verkehr (Art. 11 Abs. 1 BesV) und der Höhenbeschränkung im Plan keine Mehrausnützung in Anspruch genommen wird und auch nicht möglich ist, wurde bereits erläutert (siehe Ziffer 6.4.5). Ebenso liegt bezogen auf den raumwirksamen Erschliessungsgrade keine intensivere Nutzung vor als im übrigen Projektparameter bzw. die über die für das gesamte Siedlungsgebiet geltende Nutzungsintensität hinausginge, was besondere Ausgleichsmassnahmen, welche über das Ausmass niederschwelliger Massnahmen hinausgehen, erforderlich machen würde (siehe Ziffer 7.6.1).

##### *Allgemein*

Der Flächenbedarf eines öffentlichen Verkehrsmittels für das Manövrieren mit grossen Fahrzeugen ist grundsätzlich hoch. Eine Einschränkung der Verkehrsflächen durch Bäume und Hecken auf Seite der Baubereiche C4/C5 ist grundsätzlich nicht möglich, weil sie einen geordneten Betrieb und verunmöglichte. Die Manövrierfläche muss nicht nur für Zu- und Weg- und Retablierungsfahrten, sondern auch für die kurzfristige, längsseitige Aufstellung von Fahrzeugen frei bleiben.

##### *Vorplatz Baubereich C4 (bestehende Einstellhalle)*

Die betrieblichen Prozesse, welche auf dem Vorplatz des Baubereichs C4 in der heutigen und künftigen Organisation stattfinden, wurden ausführlich dargestellt (Ziffer 3.3). Daraus geht hervor, dass die Manövrierfähigkeit mit grossen Bussen in diesem Bereich weder durch Bäume noch durch Rabatten verunmöglicht werden kann. Zudem sind in diesem Bereich längerfristig keine wesentlichen Veränderungen geplant, weshalb im Bestand auch keine ökologischen Ausgleichsmassnahmen vorzunehmen sind.

### *Vorplatz Baubereich C5 (zu erstellende Einstellhalle)*

Das bestehende Wohn-Gebäude auf der Parzelle 5794 an der Tannenstrasse 9 bleibt erhalten. Für das im Schichtdienst tätige Personal sind wie oben ausgeführt (Ziffer 7.5) genügend Parkplätze anzubieten. Die sechs Parkplätze an der Ostfront werden im Norden und im Süden durch eine Bepflanzung gesäumt. An der Ostfassade im nördlichen Erweiterungsbereich der neuen Einstellhalle sollten fünf Parkierungsflächen ausgeschieden werden können. Das detaillierte Bauprojekt wird für diesen Bereich die Möglichkeiten einer Begrünung aufzeigen. Die restliche Fläche im nördlichen Bereich muss betrieblich für das kurzfristige Abstellen von Reservebussen für z.B. für Bahnersatzfahrten genutzt werden können.

### *Andere Bedürfnisse für den öV-Betrieb*

Zu den unabdingbaren Anforderungen eines Busbetriebs gehört, dass der Winterdienst bei einer Ein-, Vor- und Ausfahrt grossflächig und ungehindert erfolgen kann. Es dürfen keine Schneemaden liegen bleiben. Selbst wenn kein oder nur wenig Schnee liegt, müssen die Verkehrsflächen grossflächig frei und hindernisfrei bleiben, um jederzeit auch Schutzmassnahmen für eine sichere Befahrung ohne Eisglätte zu ermöglichen. Die Vorgaben der vom Bundesamt erteilten Konzession erfordern, dass der öffentliche Verkehr auch unter harten Winterbedingungen zuverlässig und pünktlich funktioniert.

### *Schutz der Wohngebiete*

*Tannenstrasse Abschnitt Eschenstrasse bis zum Chellenweiherweg:* Die Tannenstrasse dient im südlichen Abschnitt bis zum Chellenweiherweg als Erschliessung der Wohnüberbauung. Die Besiedlung südlich des Chellenweiherwegs wurde Mitte der Neunzigerjahre des letzten Jahrhunderts begonnen. Die Überbauung nördlich des Chellenweiherwegs wurde Mitte der Nullerjahre erstellt. Die gesamte Umgebung zeichnet sich durch eine vielfältige Begrünung mit Hochstammbäumen und Hecken aus. Das Gebiet zwischen der Zeughausstrasse bis zum Chellenweiherweg erhält durch diese Begrünung seinen ausgesprochen wohnlichen Charakter. Die Wohnhäuser sind in eine parkähnliche Aussenraumgestaltung eingebunden. Das Quartier am Chellenweiherweg in der WG3-Zone hat sich ohne Gewerbeanteil zu einem reinen Wohnquartier entwickelt. Es ist gegen den Andwilerbach mit dem geschützten Ufergehölz (siehe Abb. 3, 5, 10) deutlich abgegrenzt. Die Sicht zum Gewerbegebiet an der Tannenstrasse ist bereits heute durch Bäume unterbrochen. Die Brücke über den Andwilerbach bildet das eigentliche Tor zur «Wohnsiedlung». Der Bach, die Brücke und die Hecken bilden einen sichtbaren Übergang zwischen der gewerblich orientierten Tannenstrasse und dem Wohngebiet am Chellenweiherweg. Diese natürliche Grenze wird den umliegenden Wohnnutzungen sowie der Tempo-30-Zone gerecht.

*Tannenstrasse Abschnitt Chellenweiherweg bis Tannenstrasse 13:* Im nördlichen Abschnitt der Strasse ab der Abzweigung Chellenweiherweg befindet sich heute eine auch künftig der Gemischnutzung zugewiesene Liegenschaft (Baubereich B2). Heute befinden sich in der Liegenschaft vier Wohnungen. Auch in diesem Bereich bildet das Ufergehölz am Andwilerbach eine natürliche Grenze zum Wohngebiet östlichen des Bachs (Siehe Abb. 6, 8, 13).

#### *Beurteilung insgesamt*

Grosszügige Verkehrsflächen sind für den Betrieb eines Busbetriebs unverzichtbar. Im *Baubereich C4* werden in den kommenden 30 bis 40 Jahren keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen. Für diese Zeit gilt unter der Bedingung der Nutzung durch ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Art. 11 Abs. 1 BesV) die Bestandegarantie. Im *Baubereich C5* sind einzelne Pflanzungen mit Bäumen oder Rabatten möglich. Im Vergleich zum Vorzustand (Abb. 6, 7, 13) wird nicht mehr Fläche überbaut bzw. befestigt. Die *Wohnlichkeit des Quartiers* ist durch die parkähnliche Struktur am Chellenweiherweg und der natürlichen Abgrenzung von Wohn- und Gewerbegebiet durch das geschützte Ufergehölz am Andwilerbach bestens erfüllt. Der Neubau der Regiobus AG führt mit in seiner sorgfältigen Architektur zu einer erheblichen gestalterischen Aufwertung des Strassenraums der Tannenstrasse gegenüber dem Vorzustand. Der Strassenabschnitt dient in diesem Bereich vorwiegend der Erschliessung von Gewerbebetrieben. Eine zusätzliche Aufwertung der Strasse unter dem Titel „Gestaltung Strassenraum für wohnlichen Charakter“ ist nicht erforderlich. Unter diesen Umständen sind die beschränkten Möglichkeiten für zusätzliche begrünte Gestaltungselemente an der Tannenstrasse vertretbar.

Der Grünraum Böschung als grossflächiges ökologisches Rückgrat (6 % der gesamten Perimeterfläche) geht über die Anforderung von „niederschwelligen Massnahmen“ hinaus und dient auch zur Kompensation der in den gewerblichen Bereichen – in den Baubereichen C1 bis C3 und bei der Regiobus AG betrieblich bedingten - nur begrenzt möglichen ökologischen Ausgleichsmassnahmen.

#### *Weitergehende Massnahmen durch die Regiobus AG*

Angesichts der Bedeutung, welche dem ökologischen Ausgleich zugemessen wird, werden unter Ziffer 8 die konkreten Möglichkeiten zur Begrünung im Baubereich C5 detaillierter ausgelotet. Sollte ein zusätzlicher ökologischer Ausgleich bzw. eine Begrünung gestützt auf eine gesetzliche Norm geboten sein, ist die Regiobus AG selbstverständlich zu weiteren ökologischen Ausgleichsmassnahmen im Rahmen eines Verwaltungsvertrages (PBG Art. 130 Abs. 2) bereit. Das können zum Beispiel zusätzliche Massnahmen beim Ufergehölz am Andwilerbach (Verdichtung des Ufergehölzes) sein.

## 8 Möglichkeiten zur Begrünung im Umfeld der Depotalanlage

Das Umfeld der Depotalanlage wird bedingt durch die Notwendigkeit für grossräumige Manöver mit bis zu 20 m langen Bussen vorwiegend durch Verkehrsflächen bestimmt. Begrünungen sind wie oben dargelegt nur in sehr beschränktem Umfang möglich. Insgesamt führt die Überbauung mit dem kombinierten Betriebsgebäude zu einer Reduktion der offen befestigten Verkehrsflächen.

### 8.1 Begrünung der Parkierungsflächen

Gem. Art. 16 Abs. 6 BesV sind die oberirdischen Parkplätze mit sicker- und vegetationsfähigen Belag auszugestalten. Diese Auflage bezieht sich auf neu zu erstellende Parkplätze. Die Parkplätze beim Gebäude an der Tannenstrasse 9 - südlich (4 von 10) und östlich (6) – bleiben bestehen. Im Rahmen der Detailprojektierung für den hinter dem Gebäude an der Tannenstrasse 9 geplanten Annex-Neubau wird geprüft, ob es ökologisch vertretbar bzw. sinnvoll ist, wenn die sich in einem guten Zustand befindende Befestigung aufgebrochen wird, um die Fläche mit umfangreichen Grabarbeiten sickerfähig zu machen, dass als Belag zum Beispiel Rasengittersteine verlegt werden können.

Die beiden bestehenden Rabatten im Norden und im Süden der Parkflächen an der Tannenstrasse mit Sträuchern oder Bäumen bepflanzt.

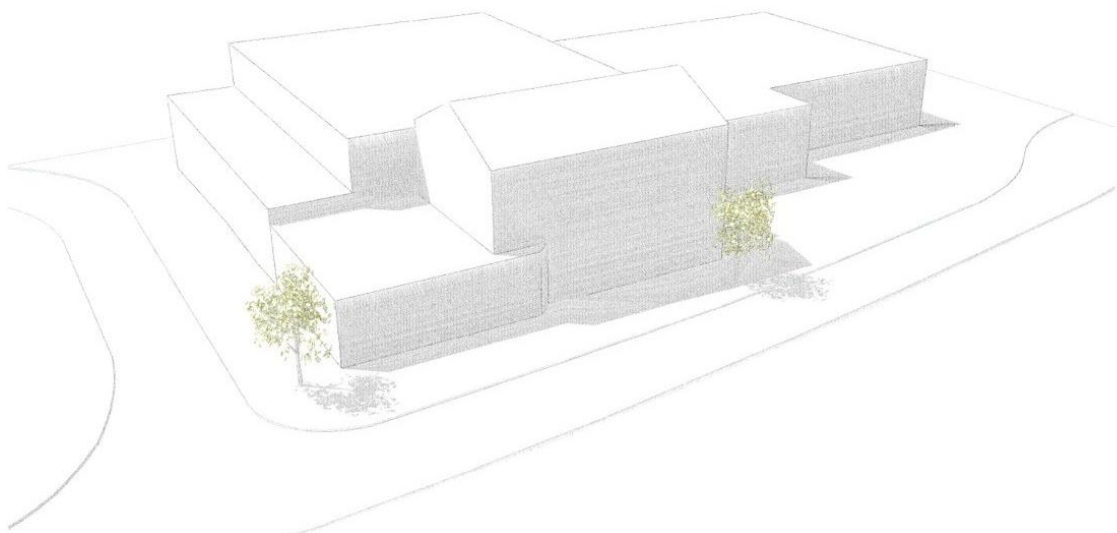


Abb. 17: Baumpflanzung an der Tannenstrasse 9

## 8.2 Fassadenbegrünung

Bei der Ausarbeitung des Sondernutzungsplans wurde untersucht, ob mit einer teilweisen Fassadenbegrünung ein ökologischer Beitrag geleistet werden kann. Die Überlegungen zur Fassadengestaltung gehen aus Ziffer 7.2 hervor. Die *verkürzte Ostfassade* steht grundsätzlich für Begrünungszwecke zur Verfügung. Dort kann ein Bereich auf einer Länge von ca. 10 m und einer Höhe von ca. 6 m grossflächig begrünt werden. Denkbar ist, dass dafür eine der Fassade vorgelagerte von vertikalen und horizontalen Seilen gebildete, relativ weitmaschige Rankstruktur montiert wird, welche den Pflanzen genügend Entfaltungsraum für das Höhenwachstum geben. Offen ist beim derzeitigen Stand des Projektes, ob in diesem Bereich eine Treppe zum UG (Technikräume, Trafostation für Elektromobilität) und/oder eine Fluchtwegtreppe zu OG erstellt werden muss. Dadurch könnten sich Einschränkungen bei der Begrünungsmöglichkeit ergeben. Die *Ostfassade in der Hallenverlängerung* kann dagegen wegen der verkehrlichen Situation einfahrender Busse nicht begrünt werden. Bei einer Begrünung müsste die Anlage auf der gesamten Länge um ca. 0,5 m verbreitert werden. Durch die erforderliche Verschiebung des Gebäudes würde die Durchfahrt auf der Westseite zu schmal. Auch der Winterdienst, welche grossflächig geräumte Flächen erfordert, spricht gegen eine Fassadenbegrünung in diesem Bereich. Die *Westfassade* der Halle wird zur Versorgung mit natürlichem Tageslicht durch grosszügige Fensterflächen unterbrochen. Die Durchfahrtsbreite für einen Begrünungsträger würde in diesem Bereich ebenfalls um mindestens 0,5 m eingeschränkt, was die Durchfahrt erschwerte und an der breitesten Stelle das Abstellen eines Busses verunmöglichte.

## 8.3 Dachbegrünung

In Art. 14 Abs. 2 der BesV wird für den gesamten Perimeter für Neubauten generell eine extensive Dachbegrünung vorgeschrieben. Ziel einer Extensivbegrünung ist die naturnah angelegte Vegetation mit geringen Flächenlasten und minimalem Pflegebedarf. Grundsätzlich orientiert sich die Festlegung der Substrathöhe an der Norm SIA 312. Im Raum St.Gallen beträgt die Normniederschlagsmenge über die Referenzperiode 1980 – 2010 gemäss Meteo Schweiz 1'442 mm pro Jahr. In solchen Gebieten beträgt gemäss SIA die minimale Substrathöhe für Dachbegrünungen 8 cm. Ab Substrathöhen von 12 cm kann gem. Ziffer 2.4 der Norm bereits von intensiver Begrünung gesprochen werden, was sich bei der Planung auf die Statik und im Betrieb durch einen höheren Pflegeaufwand auswirkt. Bei der Dimensionierung der Substrathöhe ist unter anderem auch eine allfällige Ausrüstung des Flachdaches mit einer Photovoltaik-Anlage (PVA) zu berücksichtigen. Dabei können Zielkonflikte zwischen optimaler Ausrüstung von Flachdächern mit PV-Anlagen und der aus Umweltgründen erwünschten Dachbegrünung entstehen. Nach Art. 18 Abs. 1 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) bedürfen

genügend angepasste Solaranlagen keiner Baubewilligung. In Art. 32a Abs. 1 der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1) sind die Bedingungen für bewilligungsfreie Solaranlagen festgelegt. Die Regiobus AG wird im Rahmen der E-Bus-Strategie des Kantons St.Gallen bis zum Jahr 2030 die gesamte Busflotte auf Elektromobilität umstellen (Ziffer 6.5). Es wird deshalb erwartet, dass das Unternehmen auf der neuen Einstellhalle so viel eigenen Strom herstellt wie möglich. Im einstöckigen Bereich der Einstellhalle ist aus wirtschaftlichen Gründen auf ein angemessenes Verhältnis der notwendigen Dachzusatzlasten für die Begrünung ( $\text{Kn/m}^2$ ) und die PVA zu achten. Ohne Beeinträchtigung der Möglichkeiten der PV-Anlage sollen einzelne Dachbereiche ausgeschieden werden, welche nach Möglichkeit mit kleineren „Hügeln“ mit einer höheren Substratschicht zur Bepflanzung mit intensiveren Kleinstrukturen ergänzt werden könnten. Nach derzeitigem Planungsstand kann vermutlich der in den BesV gegen intensive Begrünung tendierende geforderte Flächenanteil mit höherer Substratstärke nicht vollumfänglich erfüllt werden. In Abhängigkeit des Bauprojekts setzt sich die Regiobus AG für gezielte Massnahmen für eine möglichst hohe Substrathöhe ein. Die Regiobus AG geht davon aus, dass für die unterschiedlichen Ansprüche von Begrünung und Photovoltaik, welche beide im ökologischen Interesse liegen, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Interessenausgleich gefunden werden kann, welcher ausgewogene Lösungen ermöglicht.

### *Bilanz*

Die Art des Betriebs eines Busdepots mit erforderlichem Manövrierraum für schwere bis zu 20 m lange Fahrzeuge bedingt grössere befestigte Flächen. Die Möglichkeiten für Begrünungen im Umfeld einer solchen Anlage auf eigenem Terrain sind beschränkt. Mit der Überbauung wird die befestigte Fläche gegenüber dem Vorzustand nicht erhöht. Mit der Dachbegrünung wird dazu ein gewisser Ausgleich geschaffen. Die Regiobus AG wird auch ohne Vorschriften alle verhältnismässigen Massnahmen für einem möglichst hohen Grünanteil im Umfeld der Anlage treffen. Unabhängig davon kann darauf verwiesen werden, dass das grossflächige ökologische Rückgrat «Grünraum Böschung» auch zur Kompensation der in den gewerblichen Bereichen nur begrenzt möglichen ökologischen Ausgleichsmassnahmen dient.

Gossau, 20. April 2021



Bruno Huber  
Geschäftsführer