

VERGLEICH

zwischen

Verkehrsclub der Schweiz (VCS),

Postfach, 3003 Bern

vertreten durch:

Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion St.Gallen/Appenzell,

Postfach, 9004 St.Gallen

vertreten durch:

Peter Jans, Rechtsanwalt, Poststrasse 18, 9000 St.Gallen

Rekurrent

und

Stadion St.Gallen AG,

St.Jakob-Strasse 89, 9000 St.Gallen

vertreten durch:

Dr. Rudolf Schwager, Rechtsanwalt, Poststrasse 23, 9001 St.Gallen

Rekursgegnerin

und

Stadtrat St.Gallen,

9001 St.Gallen

Vorinstanz

sowie

Amt für Raumentwicklung,

Lämmli brunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen

mit Ermächtigung des Baudepartementes des Kantons St.Gallen

Genehmigungsinstanz

betreffend

Zonenplanänderung und Überbauungsplan "Stadion St.Gallen"

in dem vor der Regierung des Kantons St.Gallen
hängigen Rekursverfahren (001-2003-025).

Der Rekurrent, die Rekursgegnerin, die Vorinstanz und die Genehmigungsinstanz schliessen unter der Leitung des Baudepartementes den im Folgenden abschliessend festgelegten Vergleich zur endgültigen Erledigung des vor der Regierung des Kantons St.Gallen hängigen Rekursverfahrens 001-2003-025 betreffend Zonenplanänderung und Überbauungsplan "Stadion St.Gallen" ab.

0. Definitionen

Zur Vereinfachung der Formulierungen in diesem Vergleich werden die Begriffe wie folgt verwendet:

Genehmigungsverfahren	Genehmigungsverfahren betreffend Zonenplanänderung und Überbauungsplan "Stadion St.Gallen"
Genehmigungsverfügung	Genehmigungsverfügung betreffend Zonenplanänderung und Überbauungsplan "Stadion St.Gallen"
Projekt	Auf der Zonenplanänderung und dem Überbauungsplan "Stadion St.Gallen" aufbauendes Projekt Einkaufszentrum/Stadion
Rekursverfahren	Rekursverfahren betreffend Zonenplanänderung und Überbauungsplan "Stadion St.Gallen"
Überbauungsplan	Überbauungsplan "Stadion St.Gallen"
Umweltverträglichkeitsbericht	Umweltverträglichkeitsbericht vom 28. November 2002 zum Überbauungsplan "Stadion St.Gallen"
Zonenplanänderung	Zonenplanänderung "Stadion St.Gallen"

1. Anpassungen der Unterlagen zum Überbauungsplan

Der Rekurrent, die Rekursgegnerin, die Vorinstanz sowie die Genehmigungsinstanz vereinbaren, dass zusätzlich zu den vorhandenen aber abweichend von den allenfalls zu ersetzenden Unterlagen für das Genehmigungsverfahren und die abschliessende Genehmigungsverfügung die folgenden Unterlagen gelten:

1. Beurteilung der Leistungsfähigkeit auf der Zürcherstrasse vom 28. Januar 2004

Diese Berechnungen gelten als Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichtes.

2. Beilagepläne vom 13. November 2003 zum Überbauungsplan (samt Flächenangaben):
- Grundriss 2. Untergeschoss 1:1000
 - Grundriss 1. Untergeschoss 1:1000
 - Grundriss Erdgeschoss 1:1000
 - Grundriss Zwischengeschoss 1:1000
 - Grundriss 1. Obergeschoss 1:1000
 - Grundriss 2. Obergeschoss 1:1000
 - Grundriss 3. Obergeschoss 1:1000
 - Grundriss 4. Obergeschoss 1:1000
 - Grundriss 5. Obergeschoss 1:1000
 - Schnitte 1:1000
 - Fassaden 1:1000

Diese Pläne ersetzen die entsprechenden Beilagepläne vom 28. November 2002 / 14. April 2003 zum Überbauungsplan.

2. Regelungen in der Genehmigungsverfügung

Die Rekursgegnerin, die Vorinstanz sowie die Genehmigungsinstanz vereinbaren, dass von der Genehmigungsinstanz die folgenden Punkte in das Dispositiv der Genehmigungsverfügung aufzunehmen sind:

1. Im Baubewilligungsverfahren ist mittels Auflagen sicherzustellen, dass die Abstandsvorschriften für Bepflanzungen entlang der Strassen eingehalten werden.
2. Im Baubewilligungsverfahren ist mittels Auflagen sicherzustellen, dass mit baulichen Massnahmen der Zutritt auf die an das Überbauungsplangebiet angrenzenden Strassenflächen in den unerwünschten Bereichen verunmöglicht wird.
3. Im Baubewilligungsverfahren ist mittels Auflagen sicherzustellen, dass im Bereich der Nordfassade die in den besonderen Vorschriften zum Überbauungsplan festgelegte Auskragung zwischen dem 3. und 5. Obergeschoss nicht überschritten wird.
4. Im Baubewilligungsverfahren ist mittels Auflagen sicherzustellen, dass die westliche Passerelle über die Autobahn die neue Ausfahrtsspur mit genügendem Lichtraumprofil überquert.
5. Im Baubewilligungsverfahren ist mittels Auflagen sicherzustellen, dass während der Bauphase die angrenzenden Quartiere so wenig wie möglich belastet werden. Zu diesem Zweck sind insbesondere folgende Massnahmen erforderlich:
 - Der Bau des Projekts Einkaufszentrum/Stadion ist mit dem Ausbau der umgebenden Strassen zu koordinieren.
 - Die Baustellenkoordination und die Bauabläufe sind so auszugestalten, dass für den Baustellenverkehr die Wohnquartiere südlich der Zürcher Strasse nicht in Anspruch genommen werden und dass die Achse Zürcher Strasse (insbesondere der Knoten Zürcher Strasse / Appenzeller Strasse) durch den Baustellenverkehr nicht blockiert wird.
 - Der Bau des Projekts Einkaufszentrum/Stadion ist durch eine ökologische Baubegleitung zu unterstützen. Die ökologische Baubegleitung erfolgt durch eine externe Fachstelle, welche auch die Funktion einer Anlaufstelle für Anliegen der Anwohner zu übernehmen hat.

Der Rekurrent, die Rekursgegnerin, die Vorinstanz sowie die Genehmigungsinstanz vereinbaren, dass von der Genehmigungsinstanz der folgende Punkt in das Dispositiv der Genehmigungsverfügung aufzunehmen ist:

6. Die folgenden verkehrlichen Schutzmassnahmen sind spätestens auf den Baubeginn des Projekts Einkaufszentrum/Stadion in Kraft zu setzen:
- Sperren mit mechanischer Unterstützung:
 - Einmündung Kräzernstrasse / Zürcher Strasse;
 - Herisauer Strasse, nördlich der Einmündung Bildweiherstrasse.
 - Erweiterte Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung (Montag bis und mit Samstag):
 - Wohngebiet Russen / Sturzenegg inklusive Kräzernstrasse ab Kräzernstrasse 43.
 - Parkuhren mit Gebührenpflicht (Montag bis und mit Samstag mindestens während den Öffnungszeiten des Projekts Einkaufszentrum/Stadion; Höchstparkzeit 5 Stunden; Mindestgebühr soweit rechtlich zulässig höher als im Projekt Einkaufszentrum/Stadion):
 - Industriegebiet Geissberg;
 - Industriegebiet Breitfeldstrasse;
 - Industriegebiet Mövenstrasse;
 - Industriegebiet Herisauer Strasse Nord, südlich der Einmündung Bildweiherstrasse;
 - Industriegebiet Industriestrasse;
 - Östlicher Teil der Letzistrasse, Parkplätze beim Restaurant "Kreuz" und auf dem "Dorfplatz".

3. Anpassungen der besonderen Vorschriften zum Überbauungsplan

Der Rekurrent, die Rekursgegnerin, die Vorinstanz sowie die Genehmigungsinstanz vereinbaren, dass von der Genehmigungsinstanz die besonderen Vorschriften des Überbauungsplans über die Genehmigungsverfügung durch die nachfolgenden Bestimmungen ergänzt beziehungsweise geändert werden (die Änderungen sind unterstrichen hervorgehoben).

Der Umstand, dass die nachstehenden Punkte im Vergleich mit dem Rekurrenten festgelegt werden, ändert am rechtlichen Charakter der einzelnen Regelungen sowie an den Voraussetzungen und Verfahren für allfällige spätere Änderungen nichts. Insbesondere werden damit keine vertraglichen Ansprüche des Rekurrenten begründet.

Art. 3 Erschliessung

⁶ Ausgehend von den im Plan bezeichneten Richtungspunkten sind Möglichkeiten zur Erstellung von Strassenüberführungen (Passerellen) für Fussgänger mit nachfolgenden Durchgangsbreiten frei zu halten:

- | | |
|------------------------------------|---------------|
| - Überführungen Nationalstrasse | mind. 10.80 m |
| - Überführung Zürcher Strasse West | mind. 7.20 m |
| - Überführung Zürcher Strasse Ost | mind. 9.00 m |

Im Baubewilligungsverfahren kann von den im Plan bezeichneten Richtungspunkten, soweit daraus eine Verbesserung erzielt wird, kleinräumlich abgewichen werden.

Art. 4 Parkierung

¹ Innerhalb des Überbauungsplangebietes dürfen insgesamt maximal 1'250 Parkplätze für Personenwagen erstellt werden. Davon sind 50 Parkplätze für das Betriebspersonal des Stadions (inkl. Fussballclub) und 100 baulich abgetrennte Parkplätze für das übrige Personal zu reservieren. Die übrigen 1'100 Parkplätze dienen den Besuchern und sind in einer Tiefgarage anzuordnen. Sämtliche Parkplätze sind zu bewirtschaften, wobei für die Besucherparkplätze ein Tarif festzulegen ist, welcher sich an vergleichbaren Anlagen in der Umgebung orientiert und nicht tiefer als Fr. 1.-/Stunde angesetzt werden darf. Die Bewirtschaftung erfolgt ab Parkierungsbeginn (wobei für die erste angefangene Stunde der volle Stundentarif zu entrichten ist) und ohne selektive Rückerstattung der Gebühr an die Leistenden. Das eingesetzte Bewirtschaftungssystem (Schranken) muss jederzeit betriebsicher und manipulationsresistent sein.

² Zusätzlich zu den innerhalb des Überbauungsplangebietes realisierbaren Parkplätzen sind für das Einkaufszentrum ausschliesslich an Samstagen maximal 200 Parkplätze in der näheren Umgebung sowie für den Stadionbetrieb 3'000 Parkplätze in zusammenhängenden Gebieten möglichst konzentriert in Gehdistanz oder von wo aus ein Shuttle-Betrieb organisiert werden kann bereitzustellen. Die Parkplätze und deren Erschliessung (Zufahrt) sind so zu wählen, dass die Wohngebiete südlich der Zürcher Strasse nicht betroffen werden. Über die Bewirtschaftung und den Betrieb ist mit dem Baugesuch für das Stadion ein Nachweis zu erbringen. Durch zweckmässige bauliche Einrichtungen (Absperrung) ist die Nutzung der an Samstagen für das Einkaufszentrum bereitgestellten Parkplätze durch Besucher des Einkaufszentrums an den übrigen Wochentagen zu verhindern. Durch ein jederzeit betriebsicheres und manipulationsresistentes Bewirtschaftungssystem (Schranken) ist die entgeltliche Bewirtschaftung der an Samstagen für das Einkaufszentrum bereitgestellten Parkplätze sicherzustellen; für die entgeltliche Bewirtschaftung gelten die gleichen Grundsätze wie für die innerhalb des Überbauungsplangebietes gelegenen Besucherparkplätze.

Art. 5 Öffentlicher Verkehr

¹ Das Planungsgebiet muss mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sein. Die erforderliche Qualität der Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln richtet sich nach den im Umweltverträglichkeitsbericht vorgesehenen und im Entscheid über die Umweltverträglichkeit angeordneten Massnahmen. Die Betreiber des Stadions und des Einkaufszentrums beteiligen sich in angemessener Weise an den entstehenden Kosten für die notwendigen Ausbauten und den Betrieb. Einzelheiten (wie Finanzierung, Fahrplandichte etc.) sind in einer separaten Vereinbarung unter Miteinbezug der betroffenen Gemeinden zu regeln.

² Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr muss das folgende Angebot aufweisen:

- Richtung St.Gallen:
 - Linie A (Gossau - Stadion - St.Gallen HB) im 20-Minutentakt
 - Linie B (Stadion - St.Gallen HB) im 20-Minutentakt
 - VBSG-Linie 1 (St.Gallen - Westcenter - Winkeln) im 12-Minutentakt
- Richtung Gossau:
 - Linie A (Gossau - Stadion - St.Gallen HB) im 20-Minutentakt
 - Linie C (Gossau - Stadion - Abtwil) im 30-Minutentakt

- _ Richtung Abtwil:
 - Linie C (Gossau - Stadion - Abtwil) im 30-Minutentakt
 - Linie D (Herisau - Stadion - Abtwil) im 30-Minutentakt
- _ Richtung Herisau:
 - Linie D (Herisau - Stadion - Abtwil) im 30-Minutentakt

Aus linientechnischen Gründen sind Anpassungen zulässig, sofern insgesamt ein gleichwertiges Angebot sichergestellt bleibt.

³ Bei der lokalen Anbindung an den öffentlichen Verkehr muss für die Benutzer ein grösstmöglicher Komfort erreicht werden. Insbesondere sind die folgenden Massnahmen umzusetzen:

- Ein elektronisches Informationssystem mit Angabe der nächsten Abfahrtszeiten und Abfahrtsorte ist an den wichtigsten Verkehrspunkten im und angrenzend an das Überbauungsplangebiet (Mall, Ausgang Fachmarkt, Vorplatz und Haltestellen) einzurichten.
- Im Überbauungsplangebiet sind an den wichtigsten Verkehrspunkten Informationstafeln mit Busfahrplänen und einer Übersicht über die Lage der Bushaltestellen sowie ein elektronisches Ausgabesystem für Tür-zu-Tür-Fahrpläne einzurichten.
- Die Bushaltestellen sowie deren Zugänge sind einheitlich, klar ablesbar und gut sichtbar auszuschildern.
- Die östliche Passerelle über die Zürcher Strasse ist beidseitig mit aufwärts führenden Rolltreppen und rollstuhlgängigen Liften sowie insgesamt mit einer Überdachung zu versehen.
- An jeder Haltestelle sind ein überdachter und witterungsgeschützter Warteraum sowie eine Abstellmöglichkeit für Einkaufswagen einzurichten.

Art. 6 Baulinien

Im Plan sind die Baulinien als Hinweis bezeichnet. Die Baulinie darf durch die Notzufahrt Feuerwehr um das eingezeichnete Mass, höchstens jedoch bis 3,50 m überschritten werden. Im festgelegten Baubereich C₂ (Stadion, Haupttribünenteil 3.-5. OG) sowie für die eingezeichnete Umgrenzung Stadionsdach ist über die Baulinie hinaus ein Auskragen des 3. bis 5. Obergeschosses als auch des Stadionsdaches bis höchstens 2,50 m zulässig.

Art. 8 Baubereich A (Sockel)

¹ Der Baubereich A dient der Erstellung eines eingeschossigen Sockels (Erdgeschoss) als Plattform für das Stadion sowie für einen Fachmarkt. Der Sockel ist entsprechend seiner Funktion in Sichtbeton (im Bereich des Fachmarktes bis zu einer Höhe von 1.10 m gemessen ab Niveau Notzufahrt Feuerwehr) respektive Glas (im Überkragungsbereich) zu gestalten. Die Abdeckung des Sockels darf die Umgrenzung des Baubereiches A bis zur eingetragenen Linie "Auskragung Sockelebene" überkragen.

² Im Baubereich A dürfen höchstens zwei Untergeschosse erstellt werden. In den Untergeschossen sind Zwischengeschosse für die Parkierung oder für Verkaufs- oder Lagerflächen nicht zulässig.

Art. 10 Baubereiche C₁, C₂ und C₃ (Stadion)

¹ Der Baubereich C₁ (Stadion-Tribünen) über dem westlichen Teil des Sockels umschreibt die maximale Ausdehnung von abgestellten, festen und geschlossenen Bauteilen (inkl. Haupttribünenenteil 1. bis 5. Obergeschoss) des Stadions. Der Baubereich C₂ umschreibt die maximale Auskragung des 3. bis 5. Obergeschosses beim Haupttribünenenteil; zulässig ist ein Auskragen des 3. bis 5. Obergeschosses bis zur maximalen Umgrenzung des Stadionsdaches. Der Baubereich C₃ (Stadion-Verglasung) darf bis unter die darüber auskragende Tribüne verglast werden. Konstruktiv bedingte Anlagen (Fluchttreppen, Abspannungen, Stützen, Träger u.dgl.) dürfen die Baubereiche auch überschreiten. Konstruktionsteile des Stadions sind in Sichtbeton, Verkleidungen und Fassadenelemente beim Haupttribünenenteil (nordseitige Längsfassade) in Glas auszuführen. (Vergleiche auch Skizzen bei Art. 7.)

Art. 14 Nutzung

¹ Innerhalb der im Plan bezeichneten Baubereiche A, B und D sowie den Untergeschossen gilt eine maximale Netto-Nutzfläche (ohne Lager) von insgesamt 44'100 m². Diese setzt sich wie folgt zusammen:

- Verkauf:		
- Warenhaus / Grossverteiler Lebensmittel	max.	12'500 m ²
- Fachmarkt	max.	13'500 m ²
- Kleine und mittlere Läden	max.	11'000 m ²
- Restaurants:	max.	2'000 m ²
- Freizeitbereich:	max.	4'900 m ²
- Büros und Verwaltungen:	max.	200 m ²

² Der Nutzung Verkauf werden alle Flächen (inkl. Einrichtungen, wie Regale, Kassen usw.) zu 100 Prozent angerechnet, welche für Kunden zugänglich sind. Zu 100 Prozent angerechnet werden ebenfalls Aussenverkaufsflächen oder Aktionsflächen in der Mall oder in anderen den Kunden zugänglichen Bereichen, welche dauernd oder vorübergehend für den Verkauf genutzt werden. Ausschliesslich im Fachmarkt können gemischte Nutzungen von Verkauf und Lager (Selbstbedienungslager) zu 50 Prozent angerechnet werden, wenn eine konstruktive, funktionale und optische Abgrenzung zu den übrigen Verkaufs- und Lagerflächen besteht, wenn die Einrichtung konstruktiv, funktional und optisch als Lager ausgestaltet ist und wenn sich die Verkaufstätigkeit mit den zugehörigen baulichen Einrichtungen auf eine Unterstützung der Kunden beim Auffinden und Bestellen der Produkte beschränkt.

³ In den Baubereichen C (Stadion) dürfen nebst den notwendigen Stadion-Räumlichkeiten (wie Garderoben, Medienräume, Logen, Verpflegungsräume, Toiletten und Unterhaltsräume etc.) lediglich Räume für Nutzungszwecke, welche in einem engeren Zusammenhang mit dem Stadionbetrieb stehen (wie Büroräume Fussballclub, Imbiss- und Verpflegungsstände, Kiosk etc.) erstellt werden.

⁴ Im Stadion sind Grossanlässe (exklusive Fussball) ab 4'000 erwarteten Besuchern an höchstens zehn Tagen pro Kalenderjahr zulässig.

Art. 20 Überprüfung Verkehrsaufkommen

¹ Die Entwicklung der verkehrlichen Kennzahlen des Einkaufszentrums/Stadions (insbesondere Fahrtenzahl, Modalsplit, Verkehrsqualität und Verkehrsbelastung) ist unter der Leitung der Fachstellen der Stadt und des Kantons ständig zu überprüfen.

² Als Ausgangsgrößen für die Überprüfung der verkehrlichen Kennzahlen gelten die Berechnungen des verkehrstechnischen Berichtes (Beilage zum Bericht über die Umweltverträglichkeit).

³ Die Beurteilung der verkehrlichen Kennzahlen wird im Anhang geregelt. Alle erhobenen Werte werden quartalsweise und innert zehn Arbeitstagen ab Quartalsende von der zuständigen Fachstelle der Stadt dem Grundeigentümer (Fahrtenzahlen und Durchfahrtszeiten) beziehungsweise vom Grundeigentümer der zuständigen Fachstelle der Stadt (Besucherzahlen und Kontrollerhebungen) schriftlich oder (nach Absprache) elektronisch zugestellt und sind auch der zuständigen Fachstelle des Kantons zugänglich zu machen. Die zuständige Fachstelle der Stadt ist für die Gewährung der Akteneinsicht in die erhobenen Werte zuständig.

⁴ Für die Beurteilung der verkehrlichen Kennzahlen gelten folgende Regeln:

- a) Überschreitungen der Fahrtenzahlen oder der Durchfahrtszeiten gelten am Ende eines Semesters (Stichtag: 30. Juni) zwischen 10 und 20 Prozent als leicht und über 20 Prozent als schwer.
- b) Überschreitungen der Fahrtenzahlen oder der Durchfahrtszeiten gelten am Ende eines Jahres (Stichtag: 31. Dezember) unter 10 Prozent als leicht und über 10 Prozent als schwer.
- c) Lagen am Ende eines Jahres Überschreitungen der Fahrtenzahlen zwischen 3 und 10 Prozent vor, so gelten am Ende des folgenden Jahres Überschreitungen der Fahrtenzahlen zwischen 3 und 10 Prozent als schwer.
- d) Unterschreitungen des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit (ohne gleichzeitige Überschreitung der Fahrtenzahlen über 3 Prozent) gelten am Ende eines Jahres über 10 Prozent als leicht. Liegt am Ende eines Jahres eine Überschreitung der Fahrtenzahlen über 3 Prozent vor, gelten Unterschreitungen des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit über 10 Prozent als schwer.

Überschreitungen der Fahrtenzahlen oder der Durchfahrtszeiten sowie Unterschreitungen des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit werden semesterweise und innert zwanzig Arbeitstagen ab Semester- oder Jahresende von der zuständigen Fachstelle der Stadt dem Grundeigentümer per eingeschriebenen Brief und der zuständigen Fachstelle des Kantons mitgeteilt.

⁵ Bei jeder leichten Überschreitung der Fahrtenzahlen oder der Durchfahrtszeiten sowie bei jeder leichten Unterschreitung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit trifft der Grundeigentümer auf den 1. September (Semesterwerte) oder den 1. März (Jahreswerte) die geeigneten und erforderlichen Massnahmen zur Einhaltung der vorgegebenen Werte. Als Massnahmen kommen insbesondere die Information der Öffentlichkeit über die Verkehrsbelastung, die Werbung für den öffentlichen Verkehr, besondere Anreize für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Einführung eines Shuttle-Betriebs, die Reduktion frequenzsteigernder Aktionen, die Einrichtung eines Gratis-Hauslieferdienstes oder die - allenfalls zeitlich differenzierte - Erhöhung des Tarifs für Besucherparkplätze in Betracht. Der Grundeigentümer teilt die zu treffenden Massnahmen auf den 15. August (Semesterwerte) oder den

15. Februar (Jahreswerte) der zuständigen Fachstelle der Stadt per eingeschriebenen Brief und der zuständigen Fachstelle des Kantons mit.

⁶ Schwere Überschreitungen der Fahrtenzahlen oder Durchfahrtszeiten sowie schwere Unterschreitungen des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit führen zu folgenden Massnahmen:

- a) Bei jeder schweren Überschreitung der Fahrtenzahlen gilt auf den 1. September (Semesterwerte) oder den 1. März (Jahreswerte) ein gegenüber dem am Semester- oder Jahresende geltenden Minimaltarif um jeweils Fr. 0.50/Stunde erhöhter Minimaltarif für Besucherparkplätze innerhalb und ausserhalb des Überbauungsplangebietes.
- b) Bei jeder schweren Überschreitung der Durchfahrtszeiten gilt während den Spitzenzeiten, die zu Überschreitungen der Durchfahrtszeiten führen, auf den 1. September (Semesterwerte) oder den 1. März (Jahreswerte) ein gegenüber dem am Semester- oder Jahresende geltenden Minimaltarif um jeweils Fr. 0.50/Stunde erhöhter minimaler Spitzentarif für Besucherparkplätze innerhalb und ausserhalb des Überbauungsplangebietes. Der am Semester- oder Jahresende geltende Grundtarif für Besucherparkplätze innerhalb und ausserhalb des Überbauungsplangebietes bleibt unverändert.
- c) Bei jeder schweren Unterschreitung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit gilt auf den 1. März ein gegenüber dem am Jahresende geltenden Minimaltarif um jeweils Fr. 0.50/Stunde erhöhter Minimaltarif für Besucherparkplätze innerhalb und ausserhalb des Überbauungsplangebietes.
- d) Liegen gleichzeitig schwere Überschreitungen der Fahrtenzahlen oder Durchfahrtszeiten oder schwere Unterschreitungen des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit vor, erfolgt eine einfache und nicht eine kumulative Erhöhung des Parkiertarifs.

Der Grundeigentümer teilt die Umsetzung der Tariferhöhung auf den 15. August (Semesterwerte) oder den 15. Februar (Jahreswerte) der zuständigen Fachstelle der Stadt per eingeschriebenen Brief und der zuständigen Fachstelle des Kantons mit.

⁷ Bei jeder schweren Überschreitung der Fahrtenzahlen oder der Durchfahrtszeiten sowie bei jeder schweren Unterschreitung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit trifft die zuständige Fachstelle der Stadt auf Kosten des Grundeigentümers auf den 1. September (Semesterwerte) oder den 1. März (Jahreswerte) eine oder mehrere der folgenden Massnahmen:

- Information der Öffentlichkeit über die verkehrliche Situation mit einer Aufforderung zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel über regionale Medien (Presse, Radio oder Fernsehen);
- Anpassung bzw. Ergänzung der verkehrlichen Schutzmassnahmen in den angrenzenden Quartieren;
- Erhöhung der Kontrolldichte betreffend Einhaltung der verkehrlichen Schutzmassnahmen in den angrenzenden Quartieren.

Die zuständige Fachstelle der Stadt teilt die zu treffenden Massnahmen auf den 15. August (Semesterwerte) oder den 15. Februar (Jahreswerte) dem Grundeigentümer per eingeschriebenen Brief und der zuständigen Fachstelle des Kantons mit. Die Kosten der getroffenen Massnahmen sind vom Grundeigentümer zu tragen. Sie sind von der zuständigen Fachstelle der Stadt detailliert aufzulisten und beim Grundeigentümer einzufordern.

Die zuständige Fachstelle der Stadt wirkt zudem auf eine Anpassung der Parkiertarife in vergleichbaren Anlagen auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen an die im Einkaufszentrum/Stadion heraufgesetzten Minimaltarife hin.

⁸ Wurden nach einer schweren Überschreitung der Fahrtenzahlen oder der Durchfahrtszeiten oder nach einer schweren Unterschreitung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit während eines Jahres die Fahrtenzahlen um mindestens 5 Prozent unterschritten bzw. die Durchfahrtszeiten eingehalten bzw. der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit um mindestens 5 Prozent überboten, gilt auf den 1. September (Semesterwerte) oder den 1. März (Jahreswerte) ein gegenüber dem am Semester- oder Jahresende geltenden Minimaltarif oder minimalen Spitzentarif um Fr. 0.50/Stunde reduzierter Minimaltarif oder minimaler Spitzentarif für Besucherparkplätze innerhalb und ausserhalb des Überbauungsplangebietes. Die Reduktion des Parkiertarifs kann nur durch die Erfüllung der Voraussetzung für das Kriterium, welches die Erhöhung ausgelöst hat, herbeigeführt werden.

Die Reduktion des Minimaltarifs für Besucherparkplätze um jeweils Fr. 0.50/Stunde ist solange zulässig, als in den folgenden Jahren die vorne angeführten Voraussetzungen eingehalten sind. Eine Herabsetzung des Minimaltarifs für Besucherparkplätze von Fr. 1.-/Stunde oder eine Unterschreitung des in vergleichbaren Anlagen in der Umgebung geltenden Tarifs sind jedoch ausgeschlossen.

Die zuständige Fachstelle der Stadt teilt die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Tarifreduktion innert zwanzig Arbeitstagen ab Semesterende dem Grundeigentümer per eingeschriebenen Brief und der zuständigen Fachstelle des Kantons mit. Der Grundeigentümer teilt die allfällige Umsetzung der Tarifreduktion auf den 15. August (Semesterwerte) oder den 15. Februar (Jahreswerte) der zuständigen Fachstelle per eingeschriebenen Brief und der zuständigen Fachstelle des Kantons mit.

Anhang zu Art. 20 (Überprüfung Verkehrsaufkommen)

1. Fahrtenzahlen des Einkaufszentrums/Stadions

¹ Als Vorgabewert für die Fahrtenzahlen des Einkaufszentrums/Stadions dient der im verkehrstechnischen Bericht ausgewiesene durchschnittliche tägliche Verkehr von 16'044 Fahrten bezogen auf ein Kalenderjahr, wovon 5'475'000 Fahrten den 1'100 Besucherparkplätzen im Überbauungsplangebiet und den 200 für die Samstage vorbehaltenen Besucherparkplätzen ausserhalb des Überbauungsplangebiets zugerechnet werden. Auf Grund der Erfahrung mit vergleichbaren Anlagen werden die Fahrtenzahlen auf Quartale aufgeteilt. Sobald zuverlässige Quartalszahlen aus dem Betrieb des Einkaufszentrums/Stadions vorliegen, werden diese zur Kalibrierung der Vorgabewerte beigezogen.

² Beurteilungsbasis für die Überprüfung der Fahrtenzahlen bilden die von den zuständigen Fachstellen der Stadt und des Kantons ständig zu erhebenden Zu- und Wegfahrten der 1'100 Besucherparkplätze im Überbauungsplangebiet und der 200 für die Samstage vorbehaltenen Besucherparkplätze ausserhalb des Überbauungsplangebiets. Die erhobenen Fahrtenzahlen werden jeweils zu Quartalswerten zusammengefasst.

³ Für die Beurteilung der Fahrtenzahlen des Einkaufszentrums/Stadions werden die erhobenen Quartalswerte mit den Vorgabewerten verglichen.

⁴ Zur Unterstützung bei der Wahl der zu treffenden Massnahmen im Fall einer leichten Überschreitung der Fahrtenzahlen können die Detailzahlen beigezogen werden.

2. Modalsplit des Einkaufszentrums/Stadions

¹ Als Vorgabewert für die Beurteilung des Modalsplits des Einkaufszentrums/Stadions dient der im verkehrstechnischen Bericht ausgewiesene Anteil des öffentlichen Verkehrs von 15 Prozent am Modalsplit. Die festgelegten prozentualen Abweichungen beziehen sich auf diesen Wert.

² Beurteilungsbasis für die Überprüfung des Modalsplits bilden erstens die vom Grundeigentümer bei den Haupteingängen mit elektronischen Mitteln ständig zu erhebenden Zahlen der Besucher, welche das Einkaufszentrum/Stadion oberirdisch erreichen. Die erhobenen Besucherzahlen werden jeweils zu Quartalszahlen zusammengefasst.

³ Beurteilungsbasis für die Überprüfung des Modalsplits bilden zweitens die vom Grundeigentümer mit eigenen Mitteln semesterweise durchzuführenden manuellen Erhebungen zur Ermittlung und Überprüfung des Modalsplits.

⁴ Beurteilungsbasis für die Überprüfung des Modalsplits bilden drittens die durch eine externe Fachstelle und auf Kosten des Grundeigentümers in den ersten drei Jahren nach Eröffnung des Einkaufszentrums/Stadions jährlich durchzuführenden manuellen Erhebungen zur Ermittlung, Kalibrierung und Überprüfung des Modalsplits.

⁵ Die vom Grundeigentümer anzuwendenden Methoden zur Ermittlung des Modalsplits sind vorgängig von der zuständigen Fachstelle der Stadt zu genehmigen. Den zuständigen Fachstellen der Stadt und des Kantons ist jederzeit Zugang zu den ermittelten Detailzahlen zu gewähren.

⁶ Für die Beurteilung des Modalsplits des Einkaufszentrums/Stadions werden die aus den Erhebungen ermittelten Quartalszahlen mit dem Vorgabewert verglichen.

⁷ Zur Unterstützung bei der Wahl der zu treffenden Massnahmen im Fall einer leichten Unterschreitung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit können die Detailzahlen beigezogen werden.

3. Verkehrsqualität auf der Zürcher Strasse

¹ Als Vorgabewerte für die Ermittlung der Verkehrsqualität auf der Zürcher Strasse dienen die von den zuständigen Fachstellen der Stadt und des Kantons vor der Eröffnung des Einkaufszentrums/Stadions pro Knoten zu ermittelnden durchschnittlichen Durchfahrtszeiten zwischen Anmelde- und Abmeldeschleife des öffentlichen Verkehrs auf den massgebenden Knoten der Zürcher Strasse. Als massgebend gelten die drei Knoten:

- Zürcher Strasse / Hafnersbergstrasse;
- Zürcher Strasse / Herisauer Strasse;
- Zürcher Strasse / Appenzeller Strasse.

² Beurteilungsbasis für die Überprüfung der Verkehrsqualität bilden erstens die von den zuständigen Fachstellen der Stadt und des Kantons nach der Eröffnung des Einkaufszentrums/Stadions ständig zu erhebenden Durchfahrtszeiten des öffentlichen Verkehrs auf den massgebenden Knoten. Die erhobenen Durchfahrtszeiten werden zu pro Knoten gemittelten Quartalswerten zusammengefasst.

³ Beurteilungsbasis für die Überprüfung der Verkehrsqualität bildet zweitens die von den zuständigen Fachstellen der Stadt und des Kantons ständig zu erhebende Verkehrsbelastung auf der Zürcher Strasse.

⁴ Für die Beurteilung der Verkehrsqualität werden die erhobenen Quartalswerte unter Berücksichtigung des nicht durch das Einkaufszentrum/Stadion generierten Verkehrs mit den Vorgabewerten verglichen. Unbeachtlich bleiben Verlustzeiten, die durch die übrige, nicht dem Einkaufszentrum/Stadion anzulastende Verkehrsbelastung verursacht werden.

⁵ Zur Unterstützung bei der Wahl der zu treffenden Massnahmen im Fall einer leichten Überschreitung der Durchfahrtszeiten können die Detailzahlen beigezogen werden.

4. Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität auf dem angrenzenden Strassennetz

¹ Als Ziele für die Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität auf dem angrenzenden Strassennetz gelten die Verhinderung der Umfahrung einzelner Knoten der Zürcher Strasse und die Abhaltung von Durchgangs- oder Schleichverkehr auf den Quartierstrassen.

² Als Vorgabewert für die Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität gelten die von der zuständigen Fachstelle der Stadt ständig zu erhebenden Verkehrsmengen auf der Bildweiherstrasse, wenn weder die Autobahn noch die Zürcher Strasse von Staus betroffen sind. Die erhobenen Verkehrsmengen werden jeweils zu Quartalswerten zusammengefasst.

³ Als Beurteilungsbasis für die Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität gelten die von der zuständigen Fachstelle der Stadt ständig zu erhebenden Verkehrsmengen auf der Bildweiherstrasse wenn die Autobahn oder die Zürcher Strasse von Staus betroffen sind. Die erhobenen Verkehrsmengen werden jeweils zu Quartalswerten zusammengefasst.

⁴ Für die Beurteilung der Verkehrsbelastung und Verkehrsqualität werden die erhobenen Quartalswerte mit den Vorgabewerten verglichen.

⁵ Liegt eine relevante Überschreitung der Vorgabewerte vor, sind die verkehrlichen Schutzmassnahmen in den angrenzenden Quartieren zu überprüfen.

5. Übersichtstabellen zur Beurteilung der verkehrlichen Kennzahlen

Beurteilung der Abweichungen von den verkehrlichen Kennzahlen				
Vorgabewerte	Fahrtenzahl	Durchfahrtszeiten	Modalsplit	Abweichungen
	5'475'000 Fahrten = 100%	zu ermittelnde Zeiten = 100%	15% öV-Anteil = 100%	gelten als
Abweichungen Semesterende	über +10% bis +20%	über +10% bis +20%		leicht
	über +20%	über +20%		schwer
Abweichungen Jahresende	unter +10%	unter +10%	über -10% (Fahrtenzahl: unter +3%)	leicht
	über +10%	über +10%	über -10% (Fahrtenzahl: über +3%)	schwer
Abweichungen Folgejahr	über +3% bis 10% (Vorjahr: über +3% bis 10%)			schwer

Massnahmen bei Abweichungen von den verkehrlichen Kennzahlen		
Abweichung	Kriterium	Auswirkung
leichte Abweichungen	Fahrtenzahl	freiwillige Massnahmen des Grundeigentümers
	Durchfahrtszeiten	freiwillige Massnahmen des Grundeigentümers
	Modalsplit	freiwillige Massnahmen des Grundeigentümers
schwere Abweichungen	Fahrtenzahl	zwingende Erhöhung Minimaltarif +Fr. 0.50 erforderliche Massnahmen der Fachstelle der Stadt
	Durchfahrtszeiten	zwingende Erhöhung minimaler Spitzentarif +Fr. 0.50 erforderliche Massnahmen der Fachstelle der Stadt
	Modalsplit	zwingende Erhöhung Minimaltarif +Fr. 0.50 erforderliche Massnahmen der Fachstelle der Stadt
qualifizierte Abweichungen nach schweren Abweichungen verbunden mit einer Erhöhung des Parkiertarifs	Fahrtenzahl über -5%	freiwillige Reduktion Minimaltarif -Fr. 0.50
	Durchfahrtszeiten gleich 0%	freiwillige Reduktion minimaler Spitzentarif -Fr. 0.50
	Modalsplit über +5%	freiwillige Reduktion Minimaltarif -Fr. 0.50

4. Verkehrliche Schutzmassnahmen

Der Rekurrent, die Vorinstanz sowie die Genehmigungsinstanz treffen hinsichtlich der verkehrlichen Schutzmassnahmen die unten angeführte, abschliessende Regelung.

4.1. Ziele

Als Ziele für die verkehrlichen Schutzmassnahmen gelten folgende Wirkungen:

- Verhinderung der Umfahrung einzelner Knoten der Zürcher Strasse;
- Abhaltung von Durchgangs- oder Schleichverkehr in den angrenzenden Quartieren;
- Unterbindung von Suchverkehr für Parkplätze in den angrenzenden Quartieren;
- Verhinderung einer übermässigen Belegung der öffentlichen Parkplätze in den angrenzenden Quartieren durch quartierfremde Nutzer;
- Ausschluss einer übermässigen Belegung der öffentlichen Parkplätze in den angrenzenden Quartieren durch Kunden und Mitarbeiter des Projekts.

4.2. Erforderliche Massnahmen

Die Vorinstanz setzt - abgestuft nach festgelegter Priorität - die folgenden verkehrlichen Schutzmassnahmen um:

1. Als verkehrliche Schutzmassnahmen erster Priorität gelten:
 - _ Sperren mit mechanischer Unterstützung:
 - Einmündung Kräzernstrasse / Zürcher Strasse;
 - Herisauer Strasse, nördlich der Einmündung Bildweierstrasse.
 - _ Erweiterte Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung (Montag bis und mit Samstag):
 - Wohngebiet Russen / Sturzenegg inklusive Kräzernstrasse ab Kräzernstrasse 43.
 - _ Parkuhren mit Gebührenpflicht (Montag bis und mit Samstag mindestens während den Öffnungszeiten des Projekts; Höchstparkzeit 5 Stunden; Mindestgebühr soweit rechtlich zulässig höher als der geltende Grundtarif im Projekt):
 - Industriegebiet Geissberg;
 - Industriegebiet Breifeldstrasse;
 - Industriegebiet Mövenstrasse;
 - Industriegebiet Herisauer Strasse Nord, südlich der Einmündung Bildweierstrasse;
 - Industriegebiet Industriestrasse;
 - Östlicher Teil der Letzistrasse, Parkplätze beim Restaurant "Kreuz" und auf dem "Dorfplatz".
2. Als verkehrliche Schutzmassnahme zweiter Priorität gilt:
 - _ Parkuhren mit Gebührenpflicht (365 Tage im Jahr mindestens während den Öffnungszeiten des Projekts; Höchstparkzeit den Bedürfnissen der Sportanlage angepasst; Mindestgebühr analog geltender Grundtarif im Projekt):
 - Naherholungsgebiet Breifeld / Gründenmoos.

3. Als verkehrliche Schutzmassnahmen dritter Priorität gelten:
- Sperren mit mechanischer Unterstützung, falls der zugehörige Durchgangsverkehr innert 6 Monaten nach Eröffnung des Projekts nicht abgenommen hat:
 - Übergang Edisonstrasse / Alte Bildstrasse;
 - Gründenstrasse im Bereich der Stadtgrenze (allenfalls ersetzt durch eine Einbahnregelung).
 - Ausdehnung der Anwohnerbevorzugung in der Erweiterten Blauen Zone auf 365 Tage im Jahr, falls an den Sonntagen eine übermässige Belegung der öffentlichen Parkplätze durch quartierfremde Nutzer stattfindet:
 - Wohngebiet Russen / Sturzenegg inklusive Kräzernstrasse ab Kräzernstrasse 43.
 - Ausdehnung der Gebührenpflicht auf 365 Tage im Jahr, falls an den Sonntagen eine übermässige Belegung der öffentlichen Parkplätze durch quartierfremde Nutzer stattfindet:
 - Industriegebiet Breitfeldstrasse;
 - Industriegebiet Geissberg;
 - Industriegebiet Mövenstrasse;
 - Industriegebiet Herisauer Strasse Nord, südlich der Einmündung Bildweiherstrasse;
 - Industriegebiet Industriestrasse;
 - Östlicher Teil der Letzistrasse, Parkplätze beim Restaurant "Kreuz" und "Dorfplatz".
 - Herabsetzung der Höchstparkzeit oder Erhöhung der Parkiergebühr, falls der Druck auf die Parkplätze zu gross wird:
 - Industriegebiet Breitfeldstrasse;
 - Industriegebiet Geissberg;
 - Industriegebiet Mövenstrasse;
 - Industriegebiet Herisauer Strasse Nord, südlich der Einmündung Bildweiherstrasse;
 - Industriegebiet Industriestrasse;
 - Östlicher Teil der Letzistrasse, Parkplätze beim Restaurant "Kreuz" und "Dorfplatz".
 - Erweiterte Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung (Montag bis und mit Samstag), falls eine übermässige Belegung der öffentlichen Parkplätze durch quartierfremde Nutzer stattfindet:
 - Wohngebiet Winkeln Süd.
4. Als verkehrliche Schutzmassnahmen vierter Priorität gelten:
- Sperren mit mechanischer Unterstützung, falls der Durchgangsverkehr innert 6 Monaten nach Eröffnung des Projekts wesentlich zugenommen hat:
 - Letzistrasse, zwischen Industriezone und Wohn-Gewerbe-Zone;
 - Industriestrasse, etwa 50 m westlich der Einmündung in die Herisauer Strasse.
 - Ausdehnung der Anwohnerbevorzugung in der Erweiterten Blauen Zone auf 365 Tage im Jahr, falls an den Sonntagen eine übermässige Belegung der öffentlichen Parkplätze durch quartierfremde Nutzer stattfindet:
 - Wohngebiet Winkeln Süd.

4.3. Umsetzung der Massnahmen

Die Vorinstanz und die Genehmigungsinstanz leiten ohne Verzug die folgenden Schritte zur Umsetzung der erforderlichen verkehrlichen Schutzmassnahmen ein:

1. Die Vorinstanz leitet das oder die Verfahren zum Erlass der verkehrlichen Schutzmassnahmen erster und zweiter Priorität ein.
2. Der Rekurrent, die Rekursgegnerin und die Vorinstanz nehmen zur Kenntnis, dass eine positive Genehmigungsverfügung durch die Genehmigungsinstanz erst möglich ist, wenn die verkehrlichen Schutzmassnahmen erster Priorität in Rechtskraft erwachsen sind.
3. Die Genehmigungsinstanz nimmt die Inkraftsetzung des rechtskräftigen Ergebnisses des oder der Verfahren zum Erlass der verkehrlichen Schutzmassnahmen erster Priorität als Voraussetzung für den Baubeginn des Projekts in die Genehmigungsverfügung auf.
4. Die Vorinstanz setzt die rechtskräftigen verkehrlichen Schutzmassnahmen sobald zweckmässig, jedoch spätestens auf den Baubeginn des Projekts in Kraft. Der Baubeginn wird der Vorinstanz von der Rekursgegnerin mindestens einen Monat vorher per eingeschriebenen Brief mitgeteilt. Die Rekursgegnerin nimmt zur Kenntnis, dass der Baubeginn erst möglich ist, wenn die verkehrlichen Schutzmassnahmen erster Priorität umgesetzt sind.
5. Die Vorinstanz kontrolliert die Einhaltung der verkehrlichen Schutzmassnahmen ab Inkraftsetzung, soweit dies für die Erreichung der mit dem Erlass der verkehrlichen Schutzmassnahmen verfolgten Ziele erforderlich ist. Die Kontrollintensität soll einerseits mindestens derjenigen von anderen, vergleichbaren Quartieren in der Stadt St.Gallen entsprechen. Andererseits hat die Kontrollintensität den besonderen Umständen im Quartier (unmittelbare Nähe zu verkehrsintensiven Anlagen mit bewirtschafteten Parkplätzen, beschränktes Parkplatzangebot in den angrenzenden Wohngebieten, erhöhte Missbrauchsgefahr während den Öffnungszeiten des Projekts oder bei Grossanlässen im Projekt) Rechnung zu tragen. Gegen festgestellte Verstösse sind die erforderlichen Massnahmen einzuleiten.
6. Die Vorinstanz erarbeitet die Unterlagen zur Einleitung des oder der Verfahren zum Erlass der verkehrlichen Schutzmassnahmen dritter und vierter Priorität bis zur Eröffnung des Projekts.
7. Die Vorinstanz leitet das oder die Verfahren zum Erlass der verkehrlichen Schutzmassnahmen dritter und vierter Priorität spätestens dann ein, falls auf Grund der Kontrollen die Erfüllung der zugehörigen Voraussetzungen festgestellt wird. Die Vorinstanz kann das oder die Verfahren zum Erlass der verkehrlichen Schutzmassnahmen dritter und vierter Priorität auch einleiten, falls berechnete Reklamationen der Anwohner eingehen oder falls ein entsprechender Antrag des Quartiervereins vorliegt.

5. Akteneinsicht betreffend verkehrliche Kennzahlen

Die Vorinstanz übermittelt dem Rekurrenten alle Vorgabe- und Semesterwerte auf erstes Verlangen innert zehn Arbeitstagen ab Semesterende schriftlich oder (nach Absprache) elektronisch.

Die Rekursgegnerin stimmt der Akteneinsicht in die verkehrlichen Kennzahlen durch den Rekurrenten unwiderruflich zu. Die Rekursgegnerin überbindet die Verpflichtung zur Zustimmung allen allfälligen Rechtsnachfolgern.

Der Rekurrent gibt die ihm übermittelten Werte nicht an Dritte weiter.

6. Erledigung des Rekursverfahrens

Der Rekurrent und die Rekursgegnerin treffen zur Erledigung des Rekursverfahrens die unten angeführte, abschliessende Regelung.

6.3. Rekursverfahren

Mit der allseitigen Unterzeichnung dieses Vergleichs gilt der vor der Regierung hängige Rekurs 001-2003-025 betreffend Zonenplanänderung und Überbauungsplan "Stadion St.Gallen" als zurückgezogen.

Für den Rekurrenten:

.....
(Ort und Datum)

.....
(Unterschrift)

Für die Rekursgegnerin:

.....
(Ort und Datum)

.....
(Unterschrift)

Für die Vorinstanz:

.....
(Ort und Datum)

.....
(Unterschriften)

Für die Genehmigungsinstanz:

.....
(Ort und Datum)

.....
(Unterschrift)

Beilage:

Zonen- und Überbauungsplan Stadion St.Gallen, Flankierende Massnahmen