



G E M E I N D E H E R I S A U



Richtkonzept

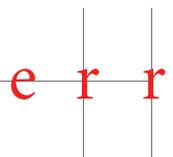
Bahnhofareal Herisau



13. November 2018

ERR Raumplaner AG

Teufener Strasse 19 | 9001 St.Gallen | T +41 (0)71 227 62 62 | info@err.ch | www.err.ch





Vorwort

Herisau zieht als Hauptort des Kantons Appenzell Ausserrhoden Besucher und Arbeitskräfte aus der ganzen Region an. Mit den zwei privaten Bahnen – der Südostbahn SOB und den Appenzellerbahnen AB – und Bushaltestellen der Verkehrsbetriebe Herisau, RegioBus und Postauto ist das Bahnhofareal bestens in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden. Hinsichtlich ortsbaulicher Gestaltung und Nutzung hingegen ist das Areal Bahnhof Herisau schwach entwickelt und dem Ansehen des Standortes eher abträglich. Das Areal weist ein hohes Entwicklungspotenzial auf.

Im Bewusstsein dieser Tatsachen hat die Gemeinde im Jahr 2008 erste konzeptuelle und planerische Überlegungen für die Entwicklung des Bahnhofareals angestellt (Räumliches Leitbild Entwicklung Bahnhofareal, yellow z urbanism architecture, Zürich, 12/2008). In der Folge sind im Jahr 2011 Gespräche mit den Grundeigentümern erfolgt. In einer Entwicklungsvereinbarung einigten sich die Parteien über die Entwicklungsziele sowie über die gemeinsame Finanzierung der weiteren Verfahrensschritte der Arealentwicklung.

Die weitere Entwicklung im Hinblick auf die ortsbaulichen und verkehrsbetrieblichen Aspekte und auf die Nutzungsverteilung wurden im Rahmen eines Studienauftrages mit Präqualifikation ermittelt. Das zur Weiterbearbeitung empfohlene Projekt (Hosoya Schaefer Architects AG) bildet eine wesentliche Grundlage für das vorliegende Richtkonzept.

Nach Abschluss des Studienauftrages wurden die städtebaulichen und freiräumlichen Spielregeln für die Arealentwicklung in einem Entwicklungskonzept festgehalten. Das Entwicklungskonzept wurde von den Grundeigentümern unterschrieben und hat einen bindenden Charakter. Es löst die Entwicklungsvereinbarung von 2011 ab.

Im Spätjahr 2016 begann die Gemeinde Herisau in Zusammenarbeit mit dem Büro ERR Raumplaner AG mit der raumplanerischen Umsetzung des Entwicklungskonzepts. Dazu gehört der Teilrichtplan Bahnhof und der Teilzonenplan Bahnhof.

Das Richtkonzept ist Bestandteil des Teilrichtplans Bahnhof und hat einen richtungsweisenden Charakter. Es koordiniert insbesondere die drei wichtigen Aspekte Bebauung, Freiraum und Verkehr. Die zu schaffenden städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten werden auf der Grundlage des Siegerprojekts des Studienauftrages, sowie des darauf basierenden Entwicklungskonzepts festgelegt. Das Richtkonzept ist nicht abschliessend, sondern wird im weiteren Planungsprozess fortgeschrieben.





Ausgangslage

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts band die Appenzellerbahn mit der Realisierung der Strecke Herisau–Winkeln die Gemeinde erstmals an das Schienennetz an. Die Bahn wurde 1875 eröffnet und führte damals bis ins Zentrum. Der Bahnhof (dessen Areal 1880-1881 fertig gestellt wurde) befand sich an der in diesem Zuge ebenfalls realisierten Bahnhofstrasse, etwa im Bereich des heutigen Areals Wiesental (Bahnhofstrasse 12). Zu Beginn des 20. Jahrhunderts baute die Bodensee Toggenburg Bahn die Bahnlinie St.Gallen–Wattwil. Aufgrund der Linienführung der Bahnstrecke St.Gallen–Wattwil konnte das Dorfzentrum nicht mehr direkt erschlossen werden. Es musste ein neues Bahnareal zwischen dem Ebnet und der Wachtenegg geschaffen werden. Die neue Bahnhofanlage bedingte die Teilabgrabung des Ebnet-Hügels und hatte die völlige Verwandlung der anschliessenden Talsenke zur Folge. Diese Situation ist bis heute erhalten geblieben, mit weittragenden Folgen für die Entwicklung und die Identität dieses Gebiets.

Die Gemeinde Herisau wird von zwei Bahnbetrieben bedient: der Südostbahn SOB und der Appenzellerbahn AB. Beide betreiben eine eigene Bahnhaltestelle in paralleler Lage zueinander, jeweils rechts und links der Güterstrasse. Unter der Park+Ride-Anlage befindet sich der Busbahnhof. Dieser ist nicht hindernisfrei und kann aufgrund der sehr beengten Situation auch nicht so ausgebaut werden, dass er die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen könnte. Darüber hinaus erschweren die eingekesselte Lage und der Doppelbahnhof die räumliche Orientierung und den Bezug zum Zentrum. Die Ankunft in Herisau ist bildhaft geprägt von der schroffen Nagelfluhwand des Ebnet-Hügels und der Abwesenheit eines erkennbaren angrenzenden urbanen Quartiers. Der Bahnhof ist Ankunftsort für viele Reisende; entsprechend wichtig ist dessen Erscheinungsbild, nicht nur als Empfangsraum und Vermittler ins weitere Gemeindegebiet, sondern auch als Visitenkarte der Gemeinde.

Ziele

Das Bahnhofareal soll in den nächsten Jahren zu einem einladenden Tor zum Dorf Herisau und dem Appenzellerland werden.

Unter anderem werden bei der künftigen Entwicklung des Bahnhofareals folgende Ziele angestrebt:

- Die Schaffung einer urbanen und verdichteten Überbauung mit attraktiven Freiräumen,
- gute und sichere Fuss- und Veloverbindungen in das Zentrum und umliegenden Quartiere,
- eine hohe Funktionalität der verkehrsbetrieblichen Abläufen,
- sowie ein behindertengerechter Busbahnhof (RegioBus und Postauto) und Bahnhaltestellen (SOB und AB).

Konzeptidee

Hosoya Schaefer Architects AG, Studio Vulkan Landschaftsarchitekten GmbH und Halter AG haben 2014 den Studienauftrag für die “Arealentwicklung Bahnhof Herisau” sowie für den darin liegenden Projektperimeter “Bahnhofplatz mit Bushof” gewonnen. Das Siegerprojekt gliedert das Areal in drei langgezogene Bänder in Richtung der Geleise. Die markante Geländekante im Süden wird ergänzt durch ein Rückgrat von Bauten in der Verlängerung des historischen Bahnhofgebäudes und der Post. In diesem klaren Rahmen bietet das mittlere Band eine vielfältige Abfolge von Räumen und Nutzungen (vgl. Abb. 1).

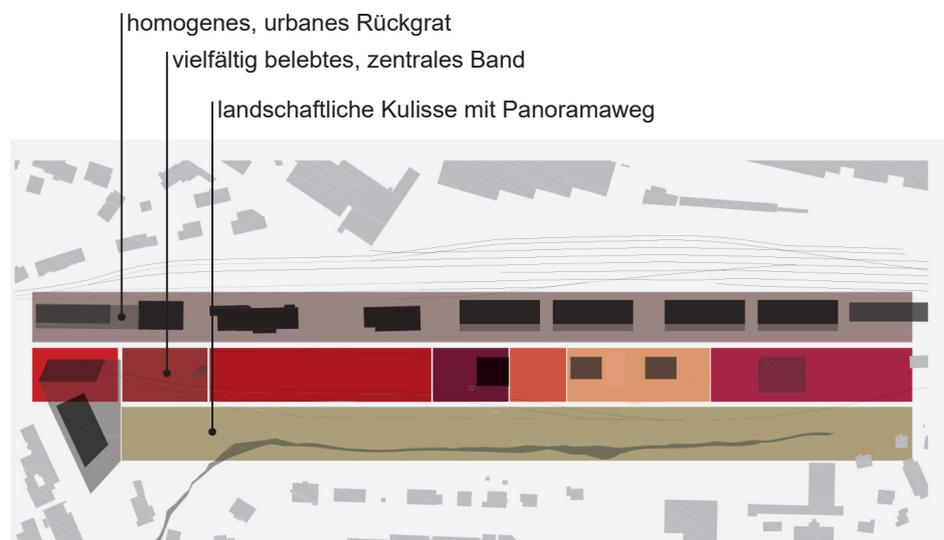


Abb. 1 Konzeptidee



Konzept motorisierter/ruhender Verkehr

Für den motorisierten Individualverkehr wird auf den Verkehrsachsen ein auf den Bedarf ausgerichtetes, beruhigtes und sicheres Verkehrsnetz bereitgestellt. Ziel- und Quellverkehr werden innerhalb des Siedlungsgebiets zielgerichtet geführt und verträglich mit den Hauptverkehrsachsen verbunden. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden umgesetzt. Bestehende Knotenpunkte werden in Abhängigkeit mit der Arealentwicklung so umgestaltet, dass die Leistungsfähigkeit gewährleistet wird. Wichtige Massnahmen sind das Kreiselpunkt Güter-/Bahnhofstrasse sowie die Betriebs- und Gestaltungskonzepte Güterstrasse/Bahnhofstrasse.

Beim Bahnhof stehen genügend öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Mit organisatorischen Massnahmen soll der vorhandene Parkraum einem breiten Personenkreis zugänglich gemacht werden. Kundenparkplätze können während der Nacht den Anwohnern oder während des Abends Besuchern von Restaurants oder Veranstaltungen zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund der optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lage (öV-Güteklasse A) wird die Anzahl der erforderlichen Parkplätze reduziert. Bestehende Park+Ride-Parkplätze bleiben erhalten und Kurzzeitparkplätze werden bedarfsgerecht entlang der Güterstrasse angeordnet.

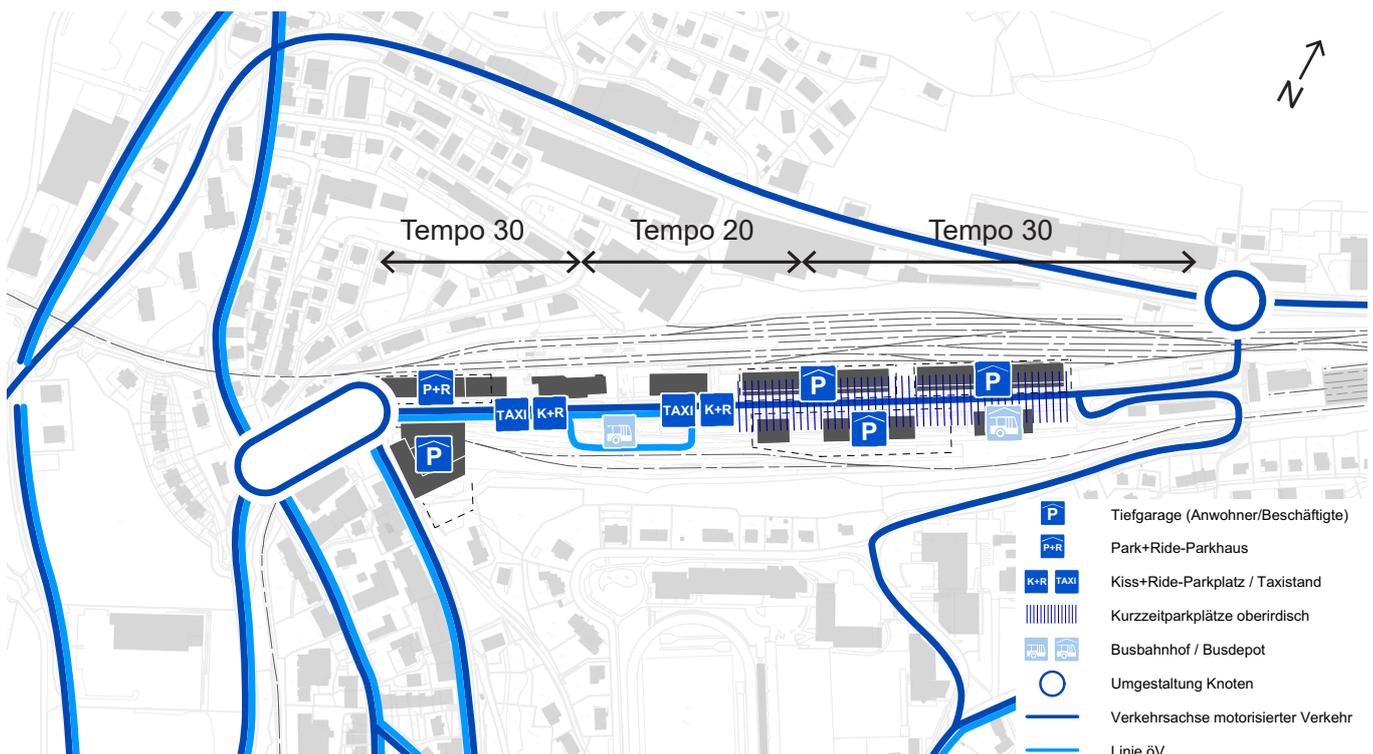


Abb. 2 Konzept motorisierter/ruhender Verkehr



Konzept Langsamverkehr

Mehrere Massnahmen stellen die bessere Einbindung des Bahnhofareals in das Langsamverkehrsnetz der umliegenden Quartiere sicher. Dazu gehören die behindertengerechte Höhenüberwindung vom Bahnhof zum Ebnet mittels Personenlift, neue Abstellanlagen für Velos an den wichtigsten Zugängen zum Bahnhof sowie der geplante Fussgänger- und Velosteg entlang dem SOB-Viadukt zu den westlich des Glattals gelegenen Wohn- und Arbeitsquartieren.

Konzept öffentlicher Verkehr

Der zwischen der Appenzellerbahn und der Südostbahn gelegene Bushof mit Bahnhofplatz bildet das Zentrum des Bahnhofareals. Dem Bahnhofplatz sind publikumsorientierte Nutzungen zugeordnet, die diesen beleben und aufwerten. Die den Bushof und den Hauptzugang zur SOB bzw. AB überspannenden zwei Dächer sorgen für eine optimale Benutzerfreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs und stiften Identität. Der Bushof bietet für acht Busse Standmöglichkeiten mit unabhängigen Ein- und Ausfahrten. Dies erlaubt den Taktausgleich am Bushof. Zudem erhöht dies die Fahrplanstabilität und Flexibilität zur Gewährung der Bahnanschlüsse.

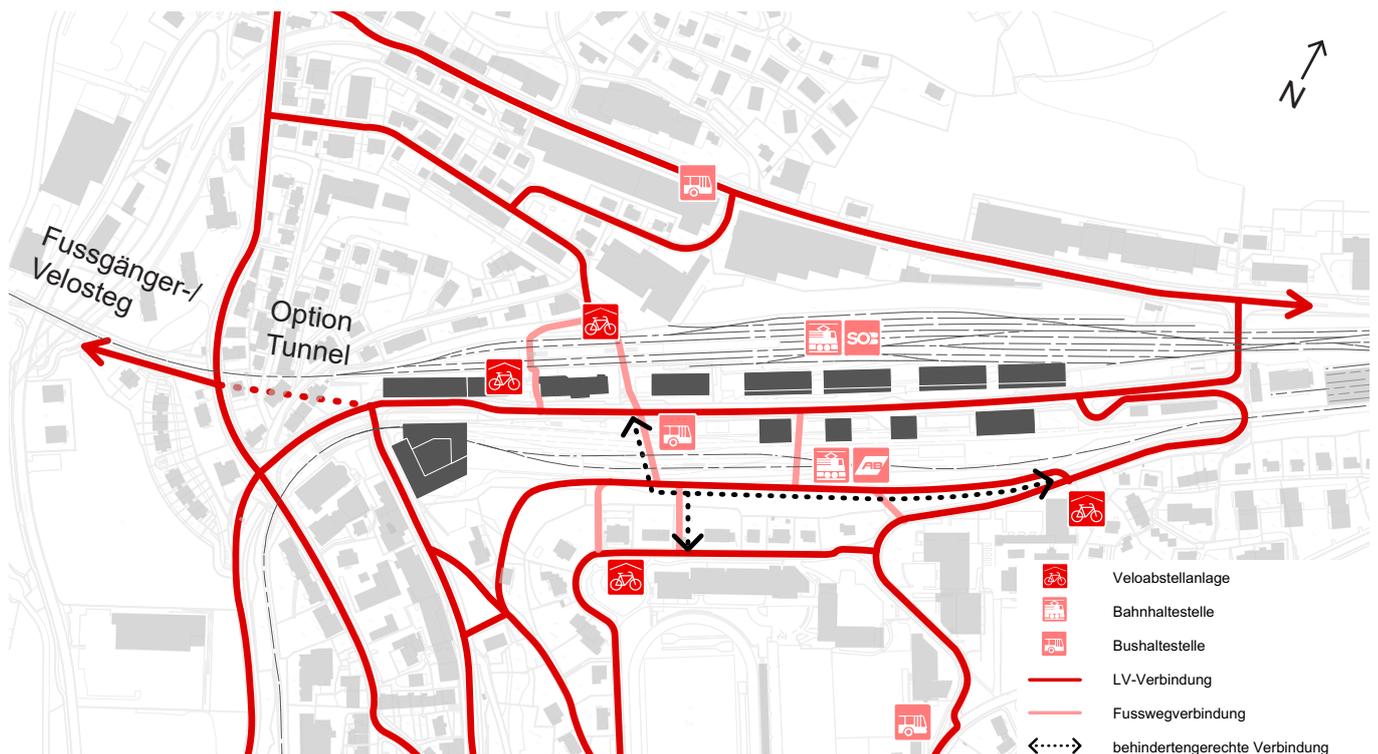


Abb. 4 Konzept Langsamverkehr/öV



Konzept Bebauung

Das Baukonzept bezweckt die Realisierung von ortsbaulich differenzierten Räumen, welche durch eine präzise Setzung und Ausgestaltung der Baukörper zu einer Raumabfolge verbunden werden. Der Auftakt bildet der östliche Abschnitt der Güterstrasse. Mit fünfgeschossigen Zeilenbauten auf der Nordseite der Güterstrasse wird ein urbanes und homogenes Rückgrat geschaffen. Durch eine Beschränkung der Gebäudelänge werden wichtige Sichtbezüge auf die landschaftliche Kulisse zum gegenüberliegenden Hang sichergestellt.

Auf den homogenen Strassenraum der Güterstrasse folgt der neue Bahnhofplatz. Ein sieben- bis achtgeschossiges Punkthaus schliesst den Bahnhofplatz nach Osten hin ab. Mit einer angestrebten publikumsorientierten Erdgeschossnutzung (z. B. Café, Laden) soll der Bahnhofplatz belebt werden. Das nördlich vom Bahnhofplatz gelegene historische Bahnhofgebäude bleibt erhalten und bildet die Ankunftskulisse des Bahnhofs. Nach Westen schliesst ein markanter Kopfbau den Bahnhofplatz ab. Zur Bahnhofstrasse soll dieser mit maximal vier Geschossen in Erscheinung treten und den Strassenraum der Bahnhofstrasse aufwerten. Durch die sorgfältige Höhenstaffelung und dem Fassadenrücksprung zum Kreisel hin wird die Umgebung der katholischen Kirche gefasst und aufgewertet.

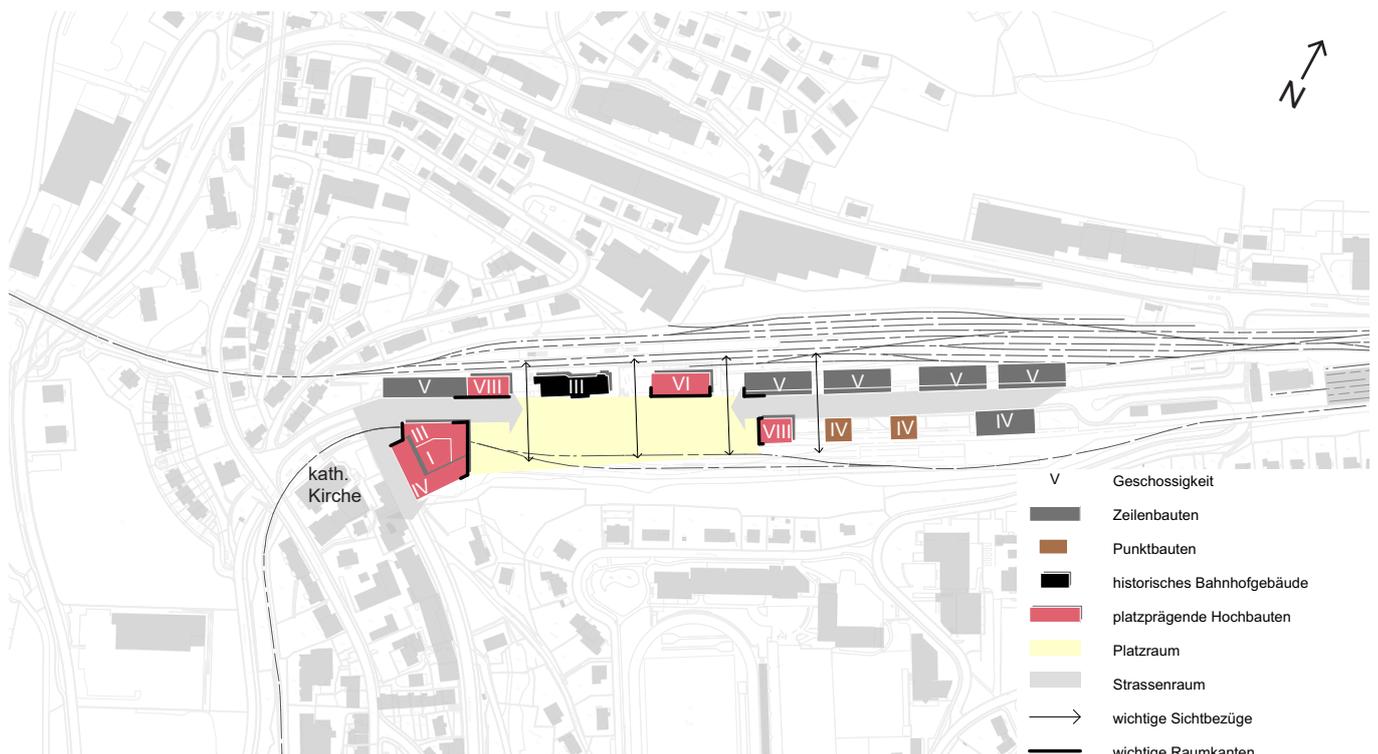


Abb. 5 Konzept Bebauung



Konzept Freiraum

Qualitativ hochstehende Landschaftselemente (Grünzug, Nagelfluhhang) und attraktiv gestaltete Freiräume gewährleisten eine hohe Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität. Sie sind die Visitenkarte des Bahnhofquartiers sowie Ort der Identität, Begegnung, Bewegung und Erholung.

Aufenthaltsplätze befinden sich bei den Ankunftsbereichen östlich und westlich des Busdaches. Sie sind mit Sitzgelegenheiten, Baumdächern (vgl. Abb. 5) und weiteren Elementen (z.B. Kiosk, vgl. Abb. 6) ausgestattet.

Zwischen den Aufenthaltsplätzen liegt der überdachte Bahnhofplatz. Er zeichnet sich in erster Linie durch eine hohe Funktionalität im verkehrsbetrieblichen Ablauf aus und ist befestigt.

Die halböffentlichen Aussenräume der Zeilenbauten sowie der Park werden mit hochstämmigen Solitäräumen ausgestattet. Als identitätstiftendes Landschaftselement wird der Nagelfluhhang in Szene gesetzt (vgl. Abb. 8).



Abb. 5 Baumdach



Abb. 6 Kiosk



Abb. 7 Lift zum Ebnet

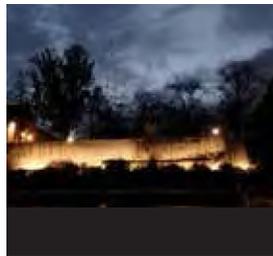


Abb. 8 Nagelfluhhang

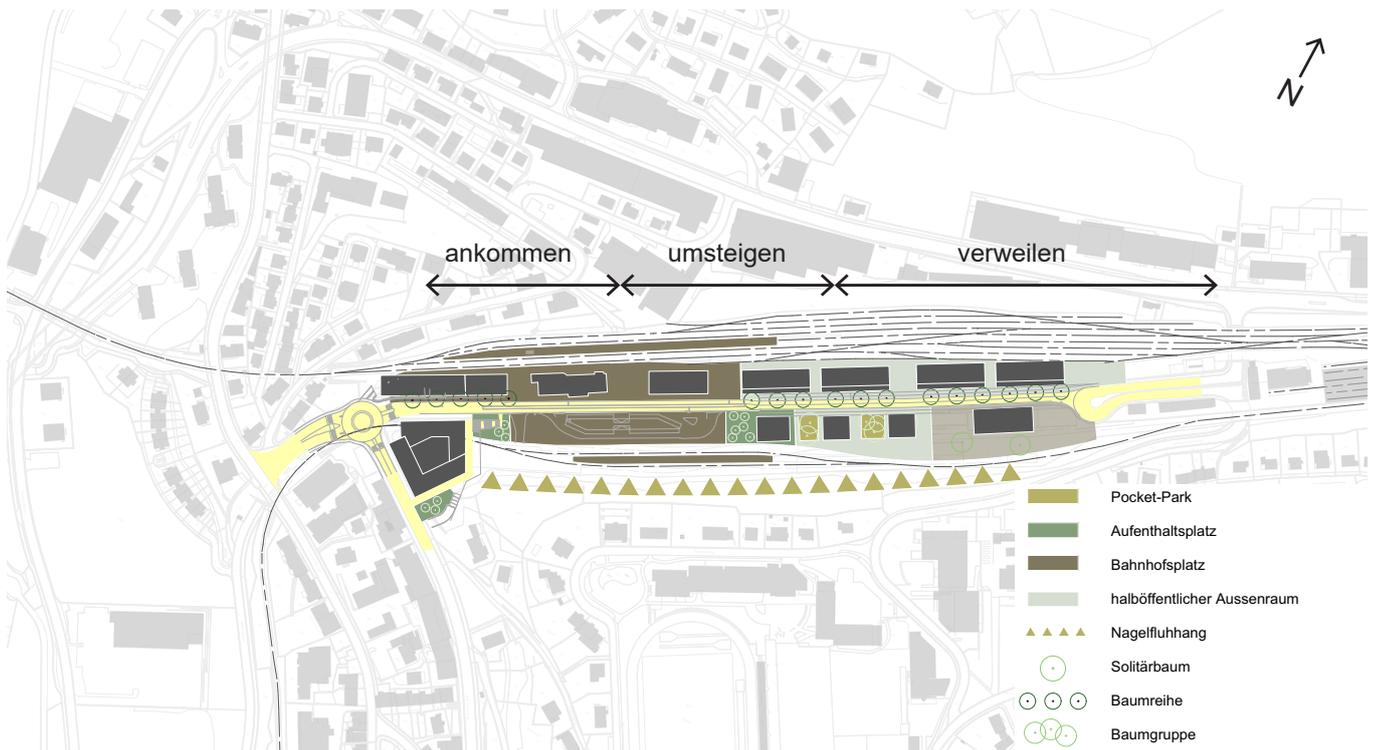


Abb. 9 Konzept Freiraum



Abb. 13 Situation /
Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich

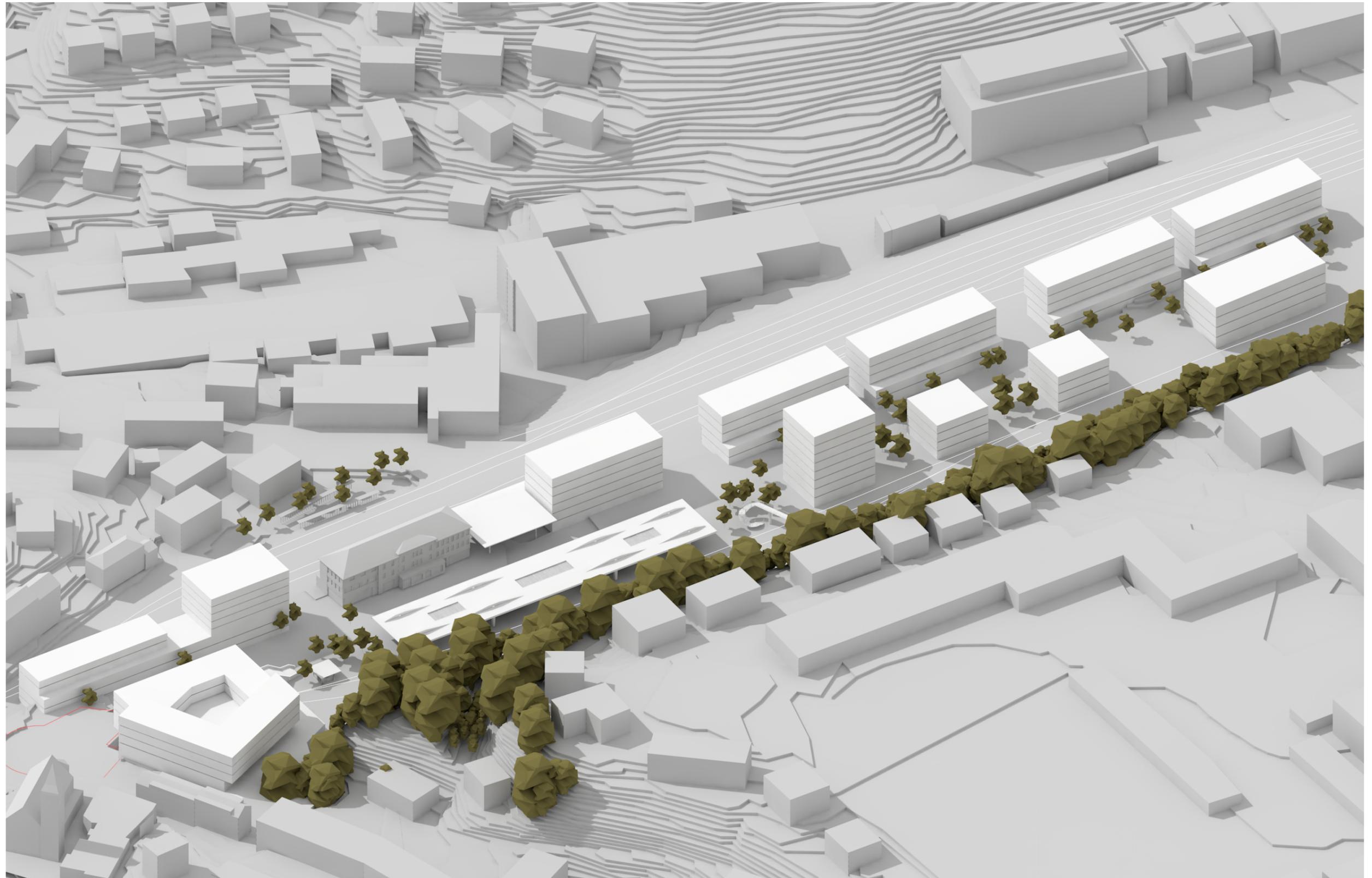


Abb. 14 Visualisierung



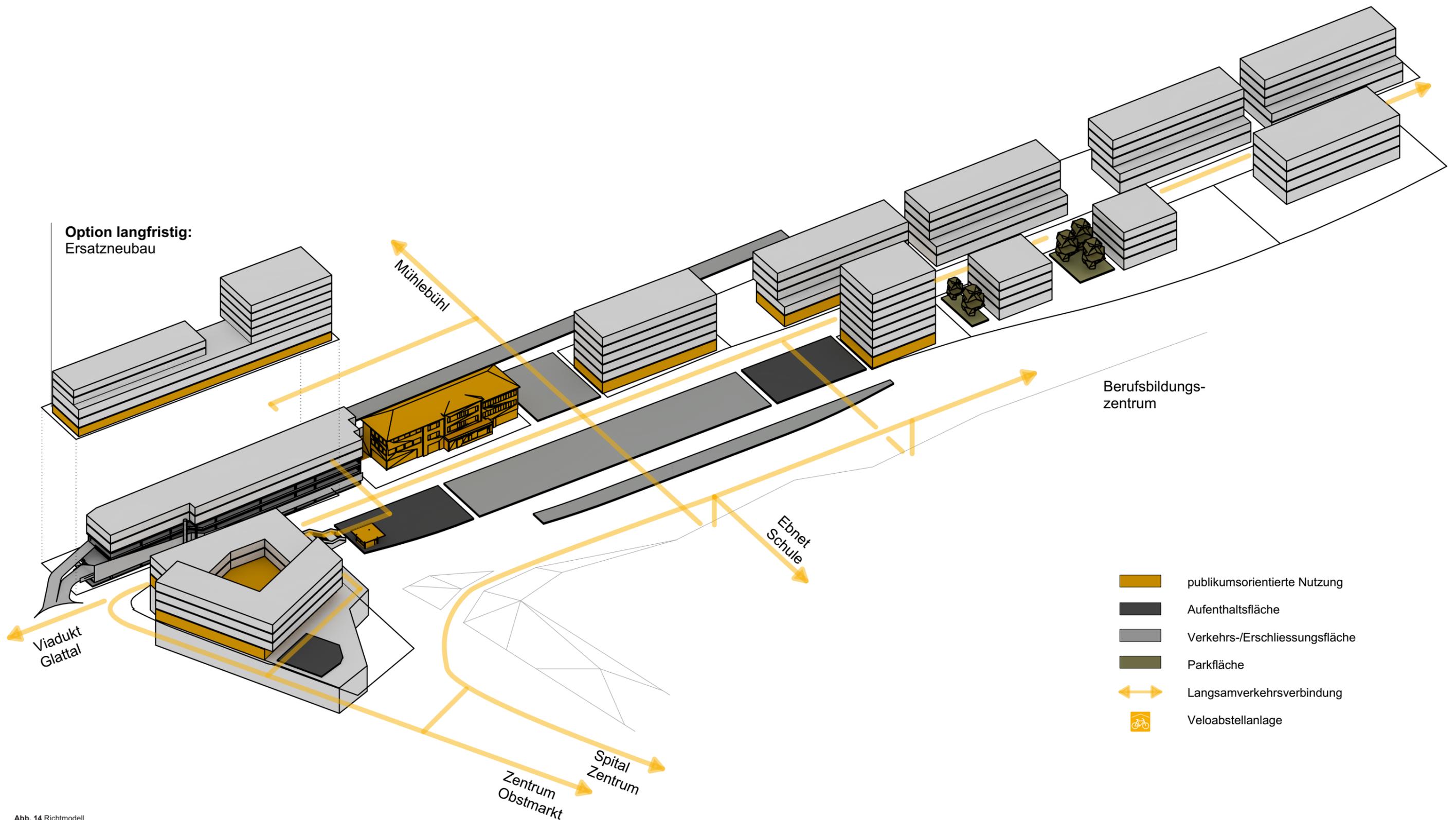
Nutzung

Auf dem Bahnhofareal ist eine gemischte Nutzung von Arbeiten und Wohnen vorgesehen. Dabei findet die Wohnnutzung in der Regel erst auf Höhe des dritten Geschosses statt. Die unteren Geschosse beherbergen grösstenteils Büroräume und Verkaufsf lächen. In den Erdgeschossen der an den Bahnhofplatz angrenzenden Bauten sollen publikumsorientierte Nutzungen wie Gastronomie und Detailhandel den öffentlichen Raum beleben.

Für das Parkhaus besteht die langfristige Option für einen achtgeschossigen Ersatzneubau mit dreigeschossigem Sockel. Abhängig vom Bedarf sind in dessen Erdgeschoss Verkaufsf lächen für einen grösseren Detailhändler vorstellbar.

Dichte

Die grosszügigen Fussabdrücke und Höhenausdehnung der Bauten ermöglichen eine hohe bauliche Dichte, welche sich durch die Lagegunst des Bahnhofareals rechtfertigt. Gesamthaft kann das Gebiet Raum für rund 840 Raumnutzer (Einwohner und Arbeitsplätze) bieten. Zusätzlich wird bei der Option eines Ersatzneubaus beim bestehenden Parkhaus weiterer Raum für rund 130 Raumnutzer geschaffen.





Etappierung

Die Überbauung kann flexibel etappiert und den Möglichkeiten und Absichten von Eigentümern und Investoren angepasst werden. Die Infrastrukturprojekte Kreisverkehr und Bushof werden zuerst erstellt. Zur Fassung des Raumes sollte das sieben- bis achtgeschossige Gebäude östlich des Bushofes frühzeitig realisiert werden. Anschliessend kann der Kopfbau erstellt und so der Übergang von der Bahnhofstrasse zum Bahnhofareal ortsbaulich aufgewertet werden. Die Parkgarage auf dem SOB Gelände kann beliebig lange stehen bleiben. Langfristig kann sie durch einen neuen Zeilenbau mit Hochhaus ersetzt werden, was den Eingang zum Areal und die neue Situation um den Kreisel klärt und aufwertet.

Umsetzung

Die Realisierung der Infrastrukturmassnahmen Kreisverkehrsplatz, Verlegung Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen AG und Busbahnhof ermöglicht die Schaffung einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe. Diese ist Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des regional bedeutsamen Entwicklungsschwerpunkts "Bahnhofareal Herisau". Die optimale Arealerschliessung, insbesondere durch den öffentlichen Verkehr, ermöglicht die Ansiedlung überörtlicher Funktionen und Nutzungen und stärkt damit die Gemeinde. Die Bebauungspotenziale in dem von allen Partnern (Grundeigentümern) getragenen und mitunterzeichneten Entwicklungskonzept wurden in Machbarkeitsstudien überprüft und als dem Ort entsprechend beurteilt. Durch die gesamtheitliche Entwicklung des Bahnhofareals und insbesondere durch den geplanten neuen "Bahnhofplatz mit Bushof" sowie dem neuen Kreisel wird eine hochwertige Adresse mit regionaler Ausstrahlung geschaffen.

Das Richtkonzept verknüpft die Aspekte Städtebau, Freiraum und Verkehr im Kontext des Gesamtareals. Das Richtkonzept ist nicht abschliessend und wird im laufenden Planungsprozess ergänzt bzw. fortgeführt. Es ist ein begleitender Bestandteil des Teilrichtplans und dient insbesondere bei der Entwicklung der einzelnen Baufelder als Massstab für die Bewertung der städtebaulichen Qualität in Varianz-, Sondernutzungsplan- und Baubewilligungsverfahren.

Fazit

Der neue Bahnhofplatz mit Bushof ist ein Generationenprojekt für Herisau, zusammen mit der Entwicklung des restlichen Bahnhofareals wohl das grösste seit dem Bau des Bahnhofs 1910. Entsprechend gross ist deshalb der Aufwand, sowohl in planerischer wie auch in finanzieller Hinsicht. Angesichts der derzeitigen unklaren Situation und der Mängel bei der Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Behindertengerechtigkeit ist dieser Aufwand aber nachhaltig und gerechtfertigt. Diese grosse Investition, die über Jahrzehnte der breiten Bevölkerung zugutekommt, ist notwendig – umso mehr als der Bund namhafte Beträge beisteuert und die Investitionen in mehrfacher Höhe ausgelöst werden.