



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



Projekt Nr. 1.007.3.035

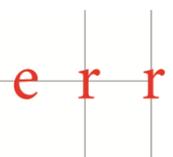
13. November 2018

# Teilzonenplan Bahnhof und Ergänzung Baureglement

Planungsbericht

ERR Raumplaner AG

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



---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>2</b>
1.1	Einleitung .....	2
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b> .....	<b>3</b>
2.1	Teilrichtplan Bahnhof .....	3
2.2	Zonenplan rechtskräftig.....	3
2.3	Eisenbahnrechtliche Bestimmungen .....	4
<b>3</b>	<b>Wichtige thematische Aspekte</b> .....	<b>4</b>
3.1	Naturgefahren .....	4
3.2	Belastete Standorte.....	5
3.3	Lärmbelastung .....	6
3.4	Nicht ionisierende Strahlung .....	6
3.5	Gewässerschutz.....	7
3.6	Erschliessung.....	7
3.6.1	Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr .....	7
3.6.2	Motorisierter Verkehr .....	9
3.7	Wald.....	9
<b>4</b>	<b>Änderung der Nutzungsplanung</b> .....	<b>10</b>
4.1	Änderung Baureglement .....	10
4.2	Zonenänderung.....	10
4.3	Quartierplanpflicht .....	12
4.4	Rodungsgesuch .....	12
<b>5</b>	<b>Interessenabwägung</b> .....	<b>13</b>
5.1	Zonenplankapazität.....	13
5.2	Waldrodung.....	13
<b>6</b>	<b>Information und Mitwirkung</b> .....	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>Vorprüfung</b> .....	<b>14</b>
<b>8</b>	<b>Verfahren</b> .....	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>15</b>
9.1	Skizze Gebäude- und Firsthöhen.....	16
9.2	Übersicht Ein-, Aus- und Umzonungen Teilzonenplan .....	17
9.3	Kapazität Teilzonen- und Teilrichtplan .....	18

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Einleitung

Dem Bahnhofgebiet kommt im ortsbaulichen und wirtschaftlichen Kontext eine hohe Bedeutung zu. Die Gemeinde Herisau bemüht sich bereits seit geraumer Zeit, das Areal einer Entwicklung zuzuführen und den Bahnhof Herisau als intermodale Verkehrsdrehscheibe zu stärken und aufzuwerten. Ende 2012 unterzeichneten die direkt betroffenen Grundeigentümer, der Kanton und die Gemeinde eine Absichtserklärung für die Umsetzung des gemeinsam erarbeiteten Arealentwicklungsplans. Gestützt auf diese Absichtserklärung führten die Partner im Jahr 2014 für die Arealentwicklung einen Studienauftrag nach WTO durch. Das Ergebnis des Studienauftrags wurde in einem von allen Partnern getragenen und unterzeichneten Entwicklungskonzept festgehalten. Dieses verankert die Grundregeln für die Entwicklung der Bereiche Städtebau, Verkehr, Landschaft und Nutzung. Die raumplanerische Implementierung der Bahnhofsentwicklung in Herisau erfolgt in zwei Teilen:

- Mit dem «Teilrichtplan Bahnhof» wurden für die angestrebte Entwicklung und erforderlichen Infrastrukturanlagen die behördenverbindlichen Rahmenbedingungen geschaffen und bestehende Konflikte aufgezeigt.
- Die grundeigentümergebundene Umsetzung erfolgt mit vorliegendem Teilzonenplan und der Ergänzung des Baureglements, welche die planungs- und baurechtlichen Rahmenbedingungen für die angestrebte Entwicklung des Areals und der Realisierung der notwendigen Infrastrukturanlagen schaffen.



Abb. 1 Orthofoto, [www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch)

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Teilrichtplan Bahnhof

Der Teilrichtplan Bahnhof setzt als Koordinationsinstrument die Rahmenbedingungen für die grundeigentümergebundene sowie planungs- und baurechtliche Umsetzung des von allen direkt betroffenen Grundeigentümern, der Gemeinde und dem Kanton getragenen Entwicklungskonzepts.

### 2.2 Zonenplan rechtskräftig

Der rechtskräftige Zonenplan weist den westlichen Teil des Planungsgebiets der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zu. In diesem Bereich befinden sich mit dem Bahnhofgebäude, der Post, dem Parkhaus und der Werkstatt der Appenzeller Bahnen die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen des Bahnhofs. Abweichend vom Baureglement gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 der Lärmschutz-Verordnung. Der östliche Teil des Planungsgebiets ist der Gewerbezone GE3 zugewiesen. In diesem Bereich sind die Güterumschlagplätze und die Busgarage der RegioBus / Verkehrsbetriebe Herisau angeordnet.

Angrenzend an das Bahnhofareal liegen im Norden die Gewerbebezonen GE4 und GE5 sowie die Wohn- und Gewerbezone WG3. Südlich bilden die Nagelfluhwand und die Waldinsel den Übergang zum Ortszentrum.



Abb. 2 Zonenplan rechtskräftig, www.geoportal

### 2.3 Eisenbahnrechtliche Bestimmungen

Die Realisierung des Busbahnhofs sowie die nordöstlich daran anschliessende Bebauung erfordert die Verlegung der Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen zum bereits 2013 realisierten Mittelperron. Änderungen am Eisenbahnbetrieb bzw. an der Eisenbahninfrastruktur unterstehen dem Eisenbahngesetz (EBG, 20.12.1957, SR 742.101). Für die erforderlichen Umbauten an Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen, führt die Appenzeller Bahnen ein Plangenehmigungsverfahren durch (Projekt eingabe beim BAV April 2018). Da die vorliegende Zonenplanänderung noch keine baulichen oder betrieblichen Änderungen nach sich zieht, findet das Eisenbahnrecht im Teilzonenplanverfahren keine Anwendung.

## 3 Wichtige thematische Aspekte

### 3.1 Naturgefahren

Vom Nagelfluhhang im Süden (blau) geht eine mittlere Hangrutsch- und Steinschlaggefahr Gefährdung aus. Mit einer gezielten Bewirtschaftung des Schutzwaldes auf der Nagelfluhwand kann das Risiko von Schäden durch Steinschlag am Bahntrassee wesentlich vermindert werden. Im übrigen Bahnhofgebiet ist von einer geringen Hochwassergefährdung auszugehen (gelb).

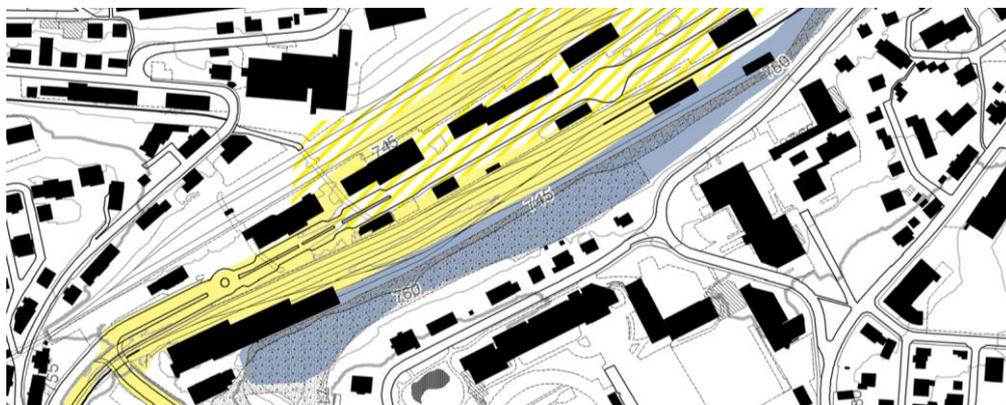


Abb. 3 Gefahrenkarte, [www.geoportal.ch](http://www.geoportal.ch)

Mit dem Neubau des Kreisverkehrsplatzes und der Realisierung des Entlastungstollens für den Brüelbachkanal wird die Gefährdungssituation verändert. Im Bahnhofgebiet ist auch nach

der Realisierung von beiden Bauwerken von einer geringen Gefährdung oder einer Restgefährdung bezüglich Hochwasser auszugehen. Mit einzelnen Objektschutzmassnahmen ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf die Hochwassersituation zu reagieren.<sup>1</sup>

### 3.2 Belastete Standorte

Im kantonalen Kataster der belasteten Standorte sind keine Einträge für den Perimeter des Teilrichtplans vorhanden, da der Vollzug für die Bahnanlagen beim Bundesamt für Verkehr liegt. Im Kataster der belasteten Standorte im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind nach dem heutigen Stand des Wissens zwei Betriebsstandorte verzeichnet:

- B70050 Werkstätten AB: belastet, keine schädlichen Einwirkungen erwartet
- B70053 rund um Remise: belastet, keine schädlichen Einwirkungen erwartet



Abb. 4 Kataster der belasteten Standorte Bereich ÖV, [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

Bei einem Bauvorhaben ist Art. 3 AltIV zu beachten und Der Aushub ist fachgerecht zu entsorgen. Aufgrund der verschiedenen bisherigen Nutzungen im Bahnhofareal kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei Bauarbeiten auf weitere Belastungen gestossen wird.

<sup>1</sup> Beurteilung Hochwasserschutz Bahnhof Herisau, Wälli Ingenieure AG, 29.8.2017

### 3.3 Lärmbelastung

Das Planungsgebiet ist sowohl durch die Güterstrasse als auch durch die Bahnlinien der SOB im Norden und der Appenzeller Bahnen im Süden lärmbelastet. Aufgrund dessen ist eine umfassende Lärmbeurteilung<sup>2</sup> basierend auf dem Berechnungsprogramm «CadnA» erstellt worden.

Die Ermittlung des Eisenbahnlärms hat aufgezeigt, dass sowohl der Planungs- als auch der Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe III (Kernzone) eingehalten werden können. Bezüglich der Bahnlärm-Immissionen sind keine speziellen Vorkehrungen zu treffen.

Massgebend für die Beurteilung des Strassenverkehrslärms war der Zustand 2030 mit dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof und dem Temporegime 30 km/h. Aufgrund der Abstände der vorgesehenen Neubauten ab Strassenachse und den zu erwartenden Reflexionen liegen die Beurteilungspegel L<sub>r</sub> an den zur Strasse orientierten Fassaden im Erdgeschoss-Bereich zwischen 65 und 67 dB(A). Somit ist der massgebende Belastungsgrenzwert, der Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe III von 65 dB(A) am Tag um bis zu 2 dB(A) überschritten. Für Betriebsräume gelten gemäss Art. 42 LSV um 5 dB(A) höhere Immissionsgrenzwerte. Folglich sind folgende Massnahmen vorzusehen:

- Gewerbliche oder Dienstleistungsnutzung im Erd- und 1. Obergeschoss.
- Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h.
- Rückversatz der Geschosse mit Wohnnutzungen bei den Gebäuden des Baubereichs A5.
- Optimierte Grundrisse bezüglich des Lärmschutzes mit möglichst geringer Fassadenlänge zur Strasse bei den Gebäuden des Baubereichs A2 und A3.
- Keine Fenster von lärmempfindlichen Räumen auf die Strasse orientieren.
- Minimierung der Anzahl der Parkfelder und somit Reduktion des induzierten Verkehrs durch die Neubauten.

### 3.4 Nicht ionisierende Strahlung

Die Sachverständigen der Südostbahn gelangen zum Schluss, dass für die NIS-Immissionen aufgrund der Fahrleitungsstromes ein Abstand von 15 m massgebend ist. Diese Immissionen können durch geeignete Massnahmen am Gebäude auf das zulässige Mass reduziert werden. Die Massnahmen sind im Rahmen der konkreten Projektierung zu evaluieren. Der Bereich östlich des Postgebäudes (Assekuranz Nr. 2994) liegt ausserhalb des massgebenden Abstands und weist deshalb keine relevanten NIS-Immissionsbelastungen auf. Ab dem Postgebäude in westlicher Richtung ist davon auszugehen, dass Massnahmen erforderlich sein könnten. Da dieser Bereich jedoch bereits weitgehend überbaut ist und derzeit nicht davon auszugehen ist, dass hier in absehbarer Zeit über den Bestand hinausgehende empfindliche Nutzungen entstehen werden, wird vorerst auf die Erarbeitung eines Gutachtens verzichtet.

---

<sup>2</sup> Beurteilung der Lärmimmissionen Bahnhof Herisau vom 11.7.2018, ERR Raumplaner AG



Abb. 5 Massgebender NIS-Abstand 15 m, Südostbahn AG

Die Appenzeller Bahnen betreiben ihre Züge mit 1'000 V Gleichstrom. Damit entsprechen diese Züge einem städtischen Tram und sind gemäss Aussage der Appenzeller Bahnen bezüglich der NIS-Verordnung nicht relevant. Neben den Fahrleitungen der SOB und AB befinden sich im Planungsgebiet zwei Antennenstandorte (Bahnhofgebäude SOB, Assek. Nr. 1132 und Postgebäude, Assek. Nr. 2994).

### 3.5 Gewässerschutz

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine oberirdischen Gewässer. Der Brüelbachkanal verläuft als eingedoltes Gewässer vom Zentrum durch das Planungsgebiet. Für das eingedolte Gewässer ist eine Umleitung über den Entlastungsstollen Wiesental – Cilander / Glatt in die Glatt geplant. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden und die Gemeinde Herisau sind zurzeit an der Erarbeitung eines Kostenteilers für das Bauprojekt.

### 3.6 Erschliessung

#### 3.6.1 Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

Das Bahnhofgebiet ist ausgezeichnet mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (ARE ÖV-Güteklasse A). Der Bahnhof wird von den Bahnbetrieben Südostbahn AG und Appenzeller Bahnen AG sowie den Busbetrieben Postauto und RegioBus/ Verkehrsbetriebe Herisau direkt erschlossen.

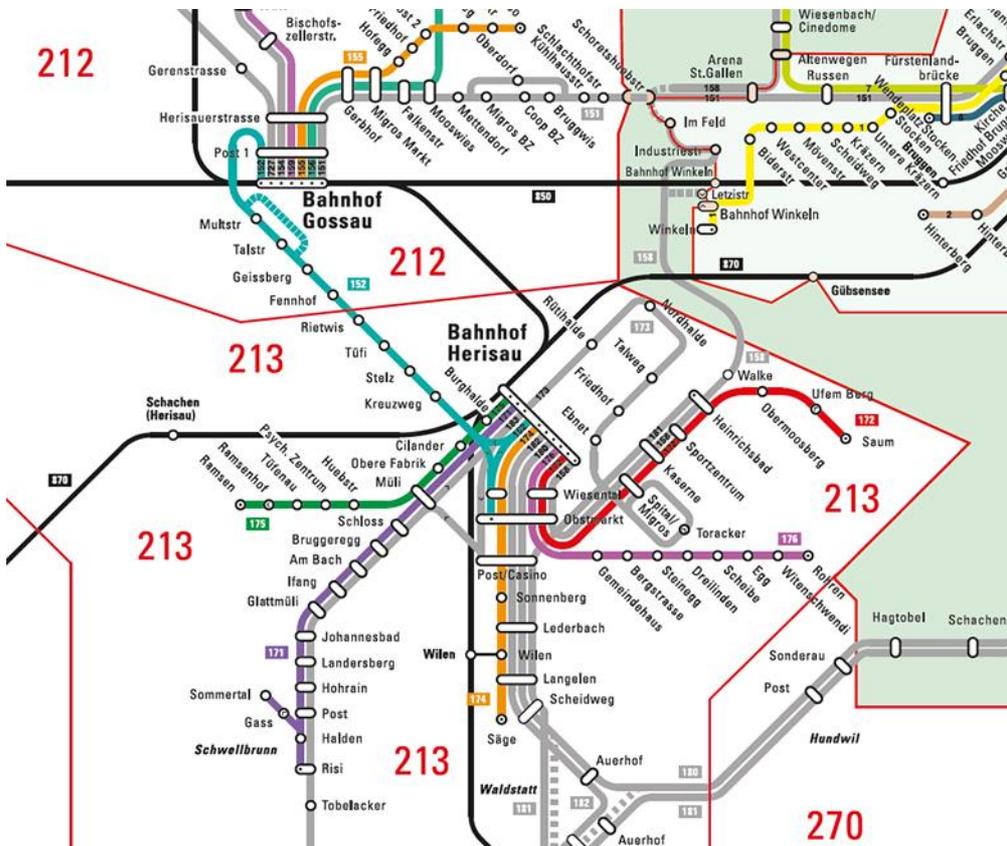


Abb. 6 ÖV-Liniennetz, Ostwind

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr ist nicht optimal. Es fehlen wichtige Langsamverkehrsverbindungen zu den angrenzenden Quartieren. Insbesondere die fussläufige Verbindung zum Ebnet (Berufsschulhaus, Verwaltung, Dorfzentrum) ist mangelhaft.

Durch bauliche Massnahmen werden bestehende Verbindungen aufgewertet (Bahnhofunterführung, Mühlestrasse) und neue geschaffen (Personenlift Ebnet, LV-Trasse SOB-Viadukt). Weiter sollen an allen wichtigen Zugängen zum Bahnhofareal Veloabstellplätze errichtet werden. Mit dem Fussgängersteg SOB-Viadukt (Massnahme Agglomerationsprogramm 2. Generation) wird zudem der Bahnhof besser an die westlichen Ortsteile Krombach, Obere Hueb und Tiefenau angeschlossen.

### 3.6.2 Motorisierter Verkehr

Das Bahnhofareal wird über die Güterstrasse (Kantonsstrasse) erschlossen. Diese soll gemäss dem Entwurf des kantonalen Richtplans 2015 aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und zur Gemeindestrasse umklassiert werden.

Damit die Leistungsfähigkeit der Güterstrasse als künftige Gemeindestrasse nicht überschritten wird, soll der Anteil des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs erhöht und der durch den motorisierten Individualverkehr verursachte Mehrverkehr reduziert werden. Dafür werden gemäss Teilrichtplan Bahnhof verschiedenen Massnahmen (Mobilitätskonzept, 2'000 Watt-Areal) getroffen und die maximal zulässige Parkplatzzahl begrenzt. Dies soll im Rahmen von Sondernutzungsplänen sowie im Rahmen der Baubewilligungen sichergestellt werden.

Der angrenzende Knoten Güter-/St.Gallerstrasse stösst bereits heute an die Kapazitätsgrenze. Die zu erwartende Verkehrsmenge wird zu noch längeren Wartezeiten und Rückstaulängen führen. Für die Gewährleistung des geordneten Verkehrsablaufs sind flankierende Massnahmen nötig (Aufhebung Linksabbieger von der Güter- in die St.Gallerstrasse, Knotenumbau)<sup>3</sup>. Da noch unklar ist, in welchem Zeitraum die einzelnen Baubereiche realisiert werden, können zum jetzigen Zeitpunkt keine genaueren Prognosen gemacht werden, wann die Massnahmen zu realisieren sind. Der Nachweis für die Kapazität der Güterstrasse und der umliegenden Knoten ist daher jeweils bei der Realisierung grösserer Bauvorhaben respektive im Rahmen der Sondernutzungsplanung zu erbringen.

### 3.7 Wald

Im Süden grenzt ein Wald an das Planungsgebiet. Eine Rodung des Waldes ist aufgrund des Waldgesetzes grundsätzlich verbot. Sie kann als Ausnahme bewilligt werden, wenn sie von öffentlichem Interesse und in diesem Bereich zwingend nötig ist (Standortgebundenheit).

---

<sup>3</sup> Studie zur Analyse des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Herisau vom 20. März 2018, Wälli AG

## 4 Änderung der Nutzungsplanung

### 4.1 Änderung Baureglement

Das Baureglement der Gemeinde Herisau hat in Art. 32 (Tabelle der Regelbauvorschriften) eine Kernzone K4 mit maximal 4 Vollgeschossen als höchste Zone vorgesehen. Die Entwicklung im Bahnhofgebiet sieht nun Bauvolumen mit bis zu 8 Vollgeschossen vor. Nebst dem Zonenplan ist mit der Anpassung die Einführung der Regelbauvorschriften für die neuen Kernzonen K5, K6, K7 und K8 notwendig.

	BauR rechtskräftig		BauR Rev. OP		BauR Ergänzung			
	K3	K4	K3	K4	K5	K6	K7	K8
Ausnützungsziffer, max.	-	-	-	-	-	-	-	-
Anzahl Vollgeschosse, max.	3	4	3	4	5	6	7	8
Talseitig sichtbare Geschosse	-	-	-	-	-	-	-	-
Gebäudehöhe, max. (m)	10.5	13.0	11.5	14.5	19.5	22.5	26.0	29.5
Firsthöhe, max. (m)	14.5	17.0	15.5	18.5	22.5	22.5	26.0	29.5
Gebäuelänge, max. (m)	-	-	-	-	-	-	-	-
Grenzabstand klein, min. (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Grenzabstand gross, min. (m)	-	-	-	-	-	-	-	-
Mehrlängenzuschlag	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Lärmempfindlichkeitsstufe	III	III	III	III	III	III	III	III

\*Das Baureglement der letzten Ortsplanungsrevision befindet sich im Rechtsverfahren und ist noch nicht rechtskräftig

Tab. 1 Tabelle der Regelbauvorschriften

In den Kernzonen K6, K7 und K8 ist der Ausbau eines Attikageschosses nicht zulässig. Folglich ist die Firsthöhe der Gebäudehöhe gleichgesetzt worden. In der Kernzone K5 ist der Ausbau eines Attikageschosses erlaubt und es werden 3.0 m für die Firsthöhe zugeschlagen. Für die Festlegung der Gebäudehöhen wurden folgende Annahmen getroffen (erläuternde Skizze im Anhang):

- 4.5 m für das Erdgeschoss
- 3.5 m je Obergeschoss
- 1.0 m Zuschlag für die Brüstung bei einem Attikageschoss (Kernzone K5)
- 0.5 m Zuschlag für den Dachabschluss ohne Attikageschoss (Kernzonen K6, K7, K8)

### 4.2 Zonenänderung

Mit dem Teilzonenplan werden verschiedene Ein-, Aus- und Umzonungen vorgenommen. Gesamthaft werden 4'786 m<sup>2</sup> ausgezont und rund 6'066 m<sup>2</sup> eingezont. Dies führt zu einer Erweiterung der Bauzone der Gemeinde Herisau um 1'280 m<sup>2</sup>. Darüber hinaus werden insgesamt ca. 14'090 m<sup>2</sup> von einer nicht einwohnerrelevanten Bauzone zu einer einwohnerrelevanten

Bauzone (Wohn-, Misch- und Kernzone) umgezont. Durch die Zonenänderung wird am Bahnhof die Kapazität für ca. 685 Beschäftigte und 103 Einwohner geschaffen. (vgl. Kapazitätsberechnung im Anhang).

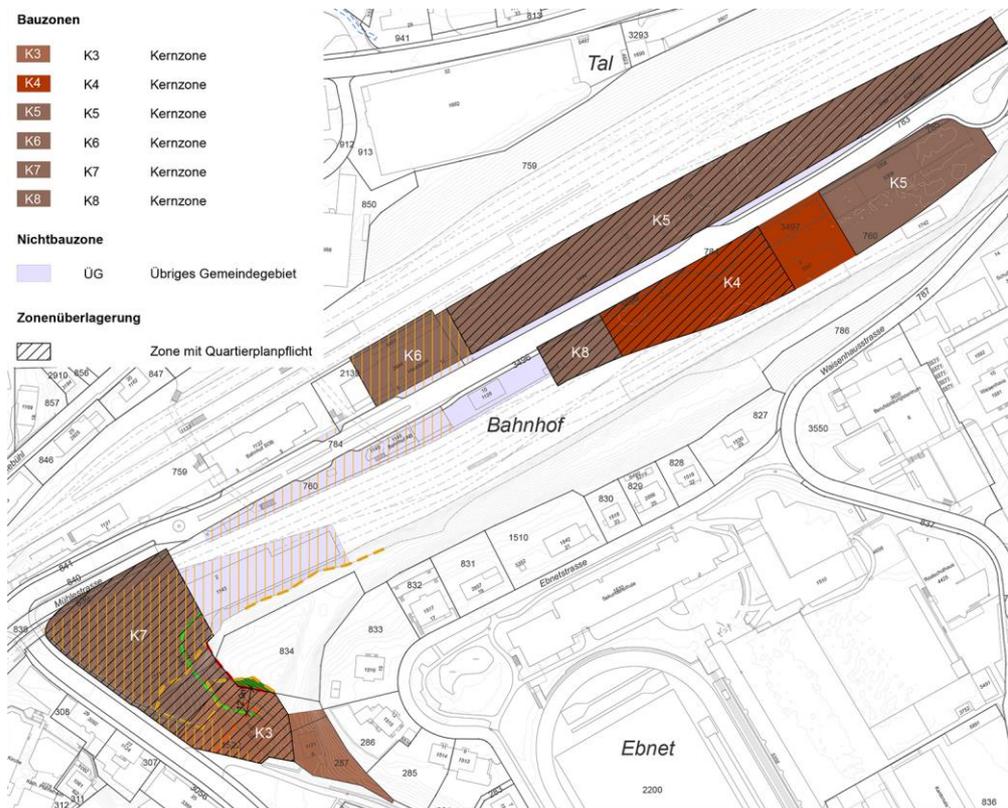


Abb. 7 Ausschnitt Teilzonenplan, ERR Raumplaner AG

Die Ausscheidung der Verkehrsfläche erfolgt im Rahmen einer Gesamtschau in der bevorstehenden Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde Herisau. Zum jetzigen Zeitpunkt werden die Verkehrsflächen dem übrigen Gemeindegebiet zugeschrieben. Entlang des Waldrandes wird keine Grünzone ausgeschieden, da es dafür in den dicht besiedelten Gebieten in Herisau keine Praxis gibt. Ausserdem verfügt das rechtskräftige Baureglement der Gemeinde noch über keine Zweckbestimmung für Grünzonen. Die Ausscheidung der Waldabstandsfläche in die Grünzone wird im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision zusammen mit der Einführung der Zweckbestimmung gesamtheitlich geprüft.

Die Umsetzung der im Teilrichtplan beabsichtigten Arealentwicklung soll etappiert werden. Das bestehende Parkhaus für P+R-Parkplätze sowie das Bahnhofsgebäude der SOB bleiben in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Gemäss Richtkonzept resp. Teilrichtplan (Baubereich A8a und A8b) ist langfristig als Option auch ein Ersatzneubau mit einer fünf- bis achtgeschossigen Baute möglich. Diese Entwicklung übersteigt jedoch den Zonenplanhorizont. Zudem besteht vonseiten der Grundeigentümerin (Südostbahn AG) keine Absicht, in diesem Bereich in absehbarer Zeit eine Entwicklung anzustreben. Vielmehr soll zumindest mittelfristig an der bestehenden P+R-Anlage festgehalten werden. Da sich die Baubereiche in der

Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befinden, sind keine planungssichernden Massnahmen notwendig.

Für die Infrastrukturprojekte Kreisel und Umgestaltung Güterstrasse ist ein Landerwerb notwendig. Die vorgesehenen Umzonungen haben nicht zur Folge, dass die Landerwerbskosten aufgrund der neuen Nutzungszonen steigen. Die allfälligen Landerwerbskosten für die Infrastrukturen sollen nach der heute rechtskräftigen Zonierung entschädigt werden.

#### **4.3 Quartierplanpflicht**

An einige Teilgebiete des Bahnhofareals werden hinsichtlich der Erschliessung und der Bauweise besondere Anforderungen gestellt. Aus diesem Grund wird für diese Arealteile eine Quartierplanpflicht festgelegt. Die Quartierplanpflicht basiert jeweils auf dem Ergebnis eines qualifizierenden Verfahrens. Sie wird aufgrund der komplexen Anforderungen für folgende Bereiche ausgedehnt:

##### **Kopfbereich (Bahnhofstrasse/Güterstrasse)**

Neben der gewerblichen Erschliessung über die Bahnlinie hinweg ist insbesondere die Bauweise des markanten Kopfbaus im Quartierplan zu regeln. Weiterer Regelungsbedarf besteht aufgrund des angrenzenden Waldes, allfällige nicht ionisierende Strahlung und der Lärmsituation. Auf der Nordseite der Güterstrasse, südlich der Bahnlinie der Südostbahn ist eine verdichtete Bauweise vorgesehen.

##### **SOB-Güterschuppen (zwischen Güterstrasse und Bahntrasse Südostbahn)**

Regelungsinhalt der Quartierplanung ist mindestens die Erschliessung und nach Möglichkeit die gemeinsame, zentrale Parkierung sowie die qualitativ hochwertige Bebauung. Der Gestaltung der Aussenräume, insbesondere vor den Gebäuden zur Güterstrasse sowie zwischen den Gebäuden ist von besonderer Bedeutung für das gesamte Areal.

##### **Busbahnhof/Busdepot (zwischen Güterstrasse und Bahntrasse Appenzeller Bahnen)**

Neben der gemeinsamen Parkierung ist die ortsbauliche und architektonische Qualität zu sichern. Die Abgrenzung der Quartierplanpflicht und der Kernzone K4 sind nicht kongruent, da die Kernzone K4 in die Verkehrsfläche des Busdepots hineinragt. Damit wird sichergestellt, dass bei einer allfälligen Überbauung der Verkehrsfläche die Bestimmungen der Kernzone K4 für eine weniger dichte Bebauung gelten und damit eine städtebauliche Zäsur zum Busdepot/Verwaltungsbau der RegioBus bzw. der Appenzeller Bahnen geschaffen wird.

#### **4.4 Rodungsgesuch**

Für die Erschliessung des Kopfbaus mit einer Tiefgaragenrampe ist die Rodung von insgesamt 720 m<sup>2</sup> Waldfläche notwendig. Die Rodung ist aufgrund der Standortgebundenheit der Erschliessung des Baubereichs zwingend erforderlich und von hohem öffentlichem Interesse. Die neue Waldgrenze wird auf die bestehende Parzellengrenze der Parzelle Nr. 834 abgestimmt. Diese Begradigung hat zur Folge, dass auf der Parzelle Nr. 1522 gleichzeitig eine 69 m<sup>2</sup> grosse Teilfläche aufgeforstet wird. Die bestehende Waldabstandslinie wird aufgehoben und durch eine neue Waldabstandslinie im Abstand von 12.0 m zur Waldgrenze ersetzt.

Das Rodungsvorhaben wird in einem dicht besiedelten Gebiet durchgeführt. In derselben Gegend Realersatz zu leisten ist daher nicht möglich. Im Gebiet Schachen wird durch eine Waldaufforstung eine Ersatzmassnahme zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes geleistet.

---

## 5 Interessenabwägung

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz fordert die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen. Das zentral gelegene und optimal erschlossene Bahnhofareal eignet sich ausserordentlich gut zur baulichen Entwicklung und Erreichung dieses Anliegens. Die Baureglement- und Zonenplanänderung ist kongruent mit den übergeordneten Planungen und führt zu deren Umsetzung auf kommunaler Ebene. Die Gemeinde Herisau wird ihrer Aufgabe als Zentrums-gemeinde gerecht, indem die Entwicklung auf dem Areal stattfindet, das im ganzen Kanton Appenzell Ausserrhoden die besten Voraussetzungen für eine Innenentwicklung aufweist.

### 5.1 Zonenplankapazität

Aufgrund der seit Inkrafttreten des Bauzonenmoratoriums genehmigten Teilzonenplänen verfügt die Gemeinde Herisau über das notwendige Flächenkontingent für die Bauzonenerweiterung. Die Zonenplanänderung zieht eine Erhöhung der Einwohnerkapazität nach sich, welche den 15-Jahres-Bedarf der Gemeinde übersteigt. Die Entwicklung des Bahnhofareals wird jedoch als Innenentwicklungsprojekt von regionalem und kantonalem Interesse betrachtet und die geschaffene Kapazität auf drei Zonenplanhorizonte verteilt. Demnach wird lediglich ein Drittel der Einwohnerkapazität in der laufenden Planungsperiode angerechnet.

### 5.2 Waldrodung

Der Kopfbau hat städtebaulich eine zentrale Bedeutung. Aufgrund der bestehenden Gleisführung der Appenzeller Bahnen kann dieser nur von der Bahnhofstrasse erschlossen werden. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhof-/Mühlestrasse muss die neue Zufahrt soweit als möglich südlich vom geplanten Kreisverkehrsplatzes entfernt liegen. Diese Forderung des kantonalen Tiefbauamtes lässt sich nur durch die Inanspruchnahme der Waldfläche realisieren. Damit ist das überwiegende öffentliche Interesse an der erforderlichen Rodung und die Standortgebundenheit für die Ausweisung der Kernzone gegeben.

Zur Sicherstellung der öffentlichen Interessen ist diese Rodungsfläche zusammen mit dem im Teilrichtplan definierten Baubereich A1 mit einer Quartierplanpflicht überlagert. Im Rahmen der Sondernutzungsplanung ist sicherzustellen, dass auf der Teilfläche, welche heute bewaldet ist und künftig der Erschliessung dienen soll, nur Erschliessungsanlagen erstellt werden. Vorbehalten können Ausnahmen im Rahmen von konkreten Hochbauprojektierungen bleiben, die auf den Standort angewiesen sind und bei denen andere übergeordnete Interessen wie z.B. die innere Verdichtung geltend gemacht werden können. Letzteres wird aus dem Varianzverfahren hervorgehen respektive im Quartierplanverfahren zu begründen sein.

Für die Waldrodung wird gemäss Art. 7 Abs. 2 eine Ersatzmassnahme zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes getroffen.

---

## 6 Information und Mitwirkung

Am 20. November 2017 wurde eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, bei welcher die Bevölkerung sowie die Anstösser über das Vorhaben und den Stand der Planung informiert und zur Mitwirkung eingeladen wurden. Innert der Mitwirkungsfrist bis am 15. Dezember 2017 gingen insgesamt 13 schriftliche Eingaben ein.

Aufgrund der Eingaben der Bevölkerung wurde die Zonierung im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Konzept im Bereich Parkhaus überprüft. Auf die Umzonung des Bereichs des bestehenden Bahnhofgebäudes und des Parkhauses wird, auch aufgrund des mangelnden Interessens der Grundeigentümerin an einer baulichen Entwicklung, verzichtet. Dieser Bereich verbleibt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

---

## 7 Vorprüfung

Im Zusammenhang mit der Vorprüfung des Teilrichtplans Bahnhof ist der Teilzonenplan sowie die Ergänzung des Baureglements bereits zu einer ersten Vernehmlassung dem Departement Bau und Volkswirtschaft zugestellt worden. Anschliessend wurden die Unterlagen durch das Departement Bau und Volkswirtschaft vorgeprüft. Die Anmerkungen sind in der weiteren Bearbeitung eingeflossen.

---

## 8 Verfahren

Für den Teilzonenplan sowie die Baureglementänderung wird das ordentliche Verfahren gemäss Art. 45 ff. BauG durchgeführt. Nach der öffentlichen Planaufgabe (30 Tage) und der Behandlung allfälliger Einsprachen muss der Teilzonenplan durch den Einwohnerrat angenommen werden. Dieser Entscheid untersteht dem fakultativen Referendum.

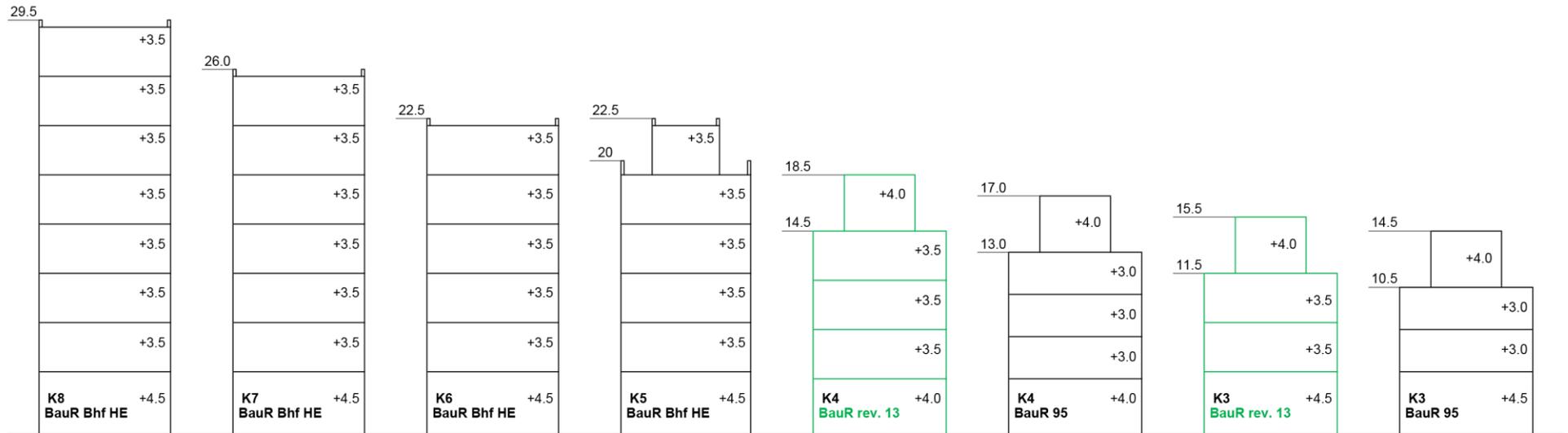
Das Teilzonenplanverfahren sowie das Rodungsgesuch wird mit dem Teilrichtplanverfahren Bahnhof Herisau koordiniert.

---

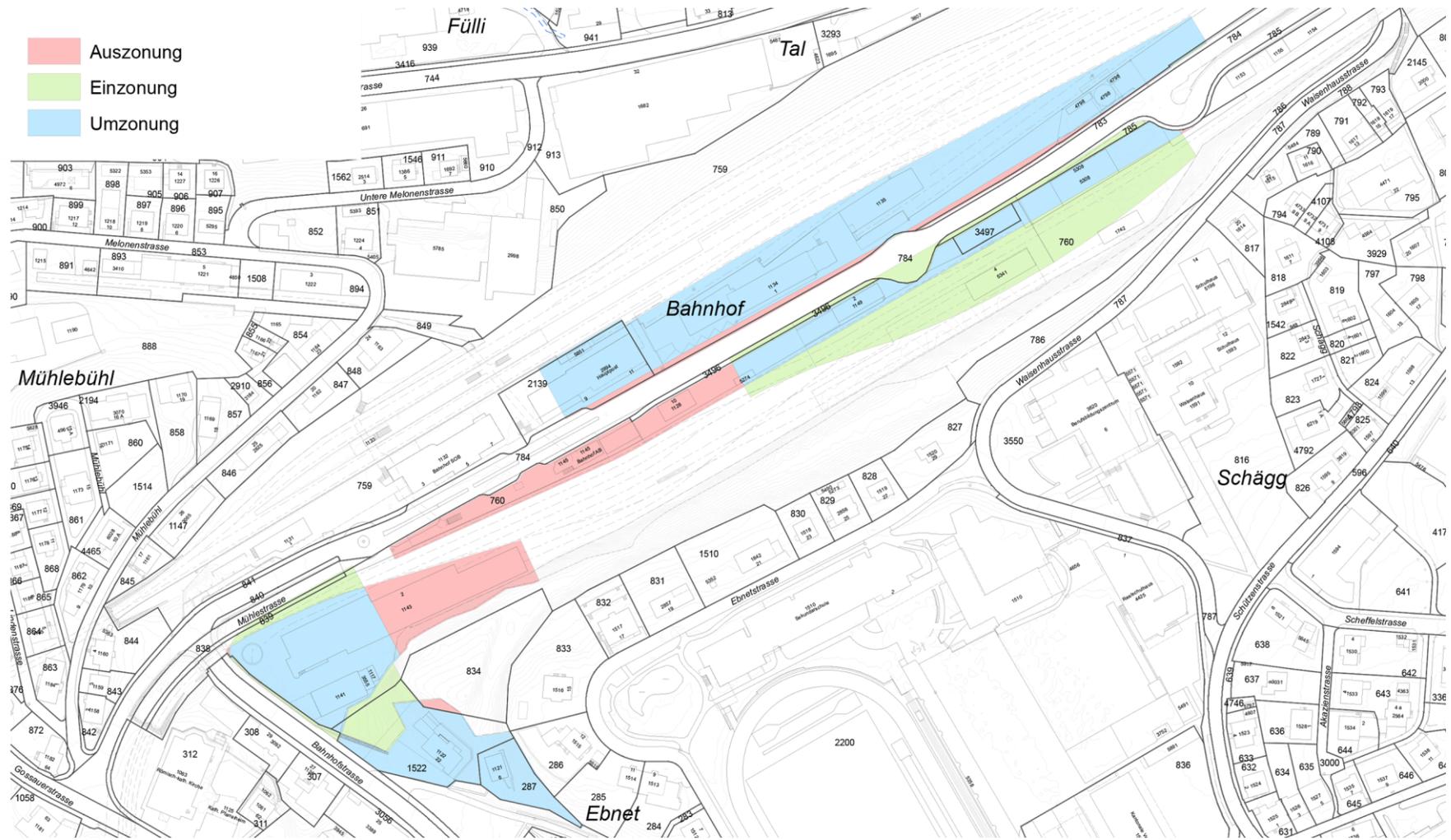
## 9 Anhang

- Skizze Gebäude- und Firsthöhen
- Übersicht Ein-, Aus- und Umzonungen
- Kapazität Teilzonen- und Teilrichtplan

9.1 Skizze Gebäude- und Firsthöhen



### 9.2 Übersicht Ein-, Aus- und Umzonungen Teilzonenplan



9.3 Kapazität Teilzonen- und Teilrichtplan

Baubereich	Wohnen		Dienstleistung		Detailhandel		Gastronomie		Hallen, Lager		Übriges Gewerbe		Total		
	aBGF	Einw.	aBGF	Besch.	aBGF	Besch.	aBGF	Besch.	aBGF	Besch.	aBGF	Besch.	Einw.	Besch.	Raum- nutzer
	[m2]	55 m <sup>2</sup> pro Einw. [E]	[m2]	35 m <sup>2</sup> pro Besch. [B]	[m2]	80 m <sup>2</sup> pro Besch. [B]	[m2]	60 m <sup>2</sup> pro Besch. [B]	[m2]	150 m <sup>2</sup> pro Besch. [B]	[m2]	80 m <sup>2</sup> pro Besch. [B]	[E]	[B]	[RN]
A1	0	0	4'175	119	1'254	16	0	0	0	0	0	0	0	135	135
A2	0	0	2'832	81	0	0	559	9	0	0	0	0	0	90	90
A3	0	0	2'608	75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	75
A4	0	0	2'381	68	0	0	0	0	1'088	7	0	0	0	75	75
A5	5'684	103	5'684	162	0	0	0	0	0	0	3'136	39	103	202	305
A6	0	0	3'489	100	677	8	0	0	0	0	0	0	0	108	108
<b>Subtotal (Teilzonenplan)</b>	<b>5'684</b>	<b>103</b>	<b>21'169</b>	<b>605</b>	<b>1'931</b>	<b>24</b>	<b>559</b>	<b>9</b>	<b>1'088</b>	<b>7</b>	<b>3'136</b>	<b>39</b>	<b>103</b>	<b>685</b>	<b>788</b>
A7	0	0	1'568	45	760	10	0	0	0	0	0	0	0	54	54
A8 <sup>1</sup>	3'807	69	1'382	39	1'606	20	0	0	0	0	0	0	69	60	129
<b>Total (Teilrichtplan)</b>	<b>9'491</b>	<b>173</b>	<b>24'119</b>	<b>689</b>	<b>4'297</b>	<b>54</b>	<b>559</b>	<b>9</b>	<b>1'088</b>	<b>7</b>	<b>3'136</b>	<b>39</b>	<b>173</b>	<b>799</b>	<b>971</b>

1 Option Ersatzneubau

