



Departement Bau und Volkswirtschaft, 9102 Herisau

Gemeinde Herisau
Hochbau / Ortsplanung
Postfach 1160
9102 Herisau

Dölf Biasotto
Regierungsrat

Herisau, 26. September 2018

**Gemeinde Herisau
Teilzonenplan Bahnhof und Ergänzung Baureglement
Vorprüfung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben oben erwähnte Instrumente zur Vorprüfung gemäss Art. 45 BauG eingereicht.

Wir haben ein verwaltungsinternes Mitberichtsverfahren durchgeführt. Die Vorprüfung bezweckt die allfällig notwendige Bereinigung der Planungsinstrumente vor dem Genehmigungsverfahren. Gemäss Art. 49 Abs. 2 BauG wird die Genehmigung von Nutzungsplänen erteilt, wenn sie den gesetzlichen Vorschriften und der übergeordneten Planung entsprechen und nicht als unzweckmässig erscheinen. Daher wird die Recht- und Zweckmässigkeitsprüfung bereits im Vorprüfungsverfahren durchgeführt. Kriterien für die Zweckmässigkeitsprüfung bilden die Grundsätze in Art. 5 BauG, nach welchen sich die mit der Planung betrauten Behörden zu richten haben.

A. Ausgangslage

1. Allgemeines und Rahmenbedingungen

Dem Bahnhofgebiet kommt im ortsbaulichen und wirtschaftlichen Kontext eine hohe Bedeutung zu. Seit geraumer Zeit sind seitens der Gemeinde Bestrebungen im Gange, das Areal einer Entwicklung zuzuführen und den Bahnhof Herisau als intermodale Verkehrsdrehscheibe zu stärken und aufzuwerten. Ende 2012 haben die direkt betroffenen Grundeigentümer, die Gemeinde und der Kanton eine Absichtserklärung für die Umsetzung des gemeinsam erarbeiteten Arealentwicklungsplanes unterzeichnet. Gestützt auf die Absichtserklärung wurde für die Arealentwicklung ein Studienauftrag durchgeführt. Das Ergebnis des Studienauftrages wurde in einem von allen Parteien unterzeichneten Entwicklungskonzept festgehalten. Im Entwicklungskonzept sind die Grundregeln für die Entwicklung der Bereiche Städtebau, Verkehr, Landschaft und Nutzung festgehalten. Die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes erfolgt aus raumplanerischer Sicht in zwei Schritten. Mit dem Teilrichtplan Bahnhof wird die angestrebte räumliche Entwicklung und die erforderlichen Infrastrukturanlagen sowie der



Koordinationsbedarf und die Handlungsfelder behördenverbindlich aufgezeigt. In diesem Zusammenhang wird auf den Vorprüfungsbericht vom 3. September 2018 zum Teilrichtplan Bahnhof verwiesen. Die grundeigentü-merverbindliche Umsetzung erfolgt mit vorliegendem Teilzonenplan und der erforderlichen Ergänzung des Baureglementes. Mit den erwähnten Instrumenten werden die planungs- und baurechtlichen Rahmenbedin-gungen für die Umsetzung der angestrebten Entwicklung des Areals geschaffen.

Die Realisierung des Busbahnhofes sowie die nordöstlich daran anschliessende Bebauung erfordert die Verle-gung der Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen zum bereits 2013 realisierten Mittelperron. Änderungen am Eisenbahnbetrieb bzw. an der Eisenbahninfrastruktur unterliegen dem Eisenbahnrecht. Dem Planungsbericht kann entnommen werden, dass die Appenzeller Bahnen für die erforderlichen Umbauten an Bauten und Anla-gen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen dienen, ein Plangenehmigungsverfah-ren durchführt. Das entsprechende Projekt wurde im April 2018 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einge-reicht. Da mit der vorliegenden Zonenplanänderung noch keine bauliche oder betriebliche Änderung verbun-den ist, findet das Eisenbahnrecht im vorliegenden Teilzonenplanverfahren keine Anwendung. Entsprechend sind zum heutigen Zeitpunkt in Anwendung der verschiedenen Verfahren keine Konflikte ersichtlich.

2. Rechtskräftiger Zonenplan

Gemäss rechtskräftigem Zonenplan ist der westliche Teil des Planungsgebietes der Zone für öffentliche Bau-ten und Anlagen zugewiesen. In diesem Bereich befinden sich mit dem Bahnhofgebäude, der Post, dem Park-haus und der Werkstatt der Appenzeller Bahnen die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen des Bahnhofs. Ab-weichend 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 Gü-terumschlagplätze und die Busgarage der RegioBus / Verkehrsbetriebe Herisau angeordnet. Angrenzend an das Bahnhofareal liegen im Norden die Gewerbezone GE4 und GE5 sowie die Wohn- und Gewerbezone WG3. Südlich bilden die Nagelfluhwand und ein Waldstreifen den Übergang zum Ortszentrum.

B. Übergeordnete Rahmenbedingungen

1. Kantonaler Richtplan

Zur Unterstreichung der Bedeutung wurde das Areal „Bahnhof Herisau“ in der Nachführung 2015 des kantona-len Richtplanes (vom Kantonsrat genehmigt am 30. Oktober 2017) als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt. Entsprechend unterstützt der Kanton die federführende Gemeinde bei der Aufbereitung des Entwick-lungsschwerpunkts durch Beratung. Damit unterstreicht der Kanton Appenzell Ausserrhoden die Bedeutung des Projektes zusätzlich.

2. Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee

Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist das Bahnhofareal als Entwicklungsschwerpunkt (A-Massnahme) aufgeführt. Ziel ist es, das optimal an den öffentlichen Verkehr angebundene Bahnhofareal zu einem zukunftsorientierten, attraktiven Quartier mit gemischter Nutzung (50'000 – 60'000m² Bruttonutzfläche) an zentraler Lage zu entwickeln. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofareals Herisau sind ge-mäss Agglomerationsprogramm folgende Teilmassnahmen vorgesehen:

Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon/Rorschach, 2. Generation 2015-2018

Massnahmen Ae (Eigenleistung, nicht mitfinanziert vom Bund)

- 3203.2.055: Agglomerationszentrum / Nebenzentrum: Bike-Sharing



- 3203.2.100: Standards für Veloabstellanlagen
- 3203.2.144: Flächendeckende Niedrigtempogebiete (Herisau)

Massnahmen A (Mitfinanzierung Bund):

- 3203.2.076: Ergänzung SOB-Viadukt mit Fussgänger-Velosteg
- 3203.2.075: Langsamverkehrsverbindung Bahnhof – angrenzende Quartiere (Obstmarkt, Ebnet – Bahnhof)

Agglomerationsprogramm St.Gallen – Bodensee, 3. Generation 2019-2022

Massnahmen Ae (Eigenleistung, nicht mitfinanziert vom Bund)

- Entwicklung der Bahnhofgebiete (städtebauliche Erneuerung und Entwicklung)
- Tieftempogebiete Agglomerationskern, Nebenzentren
- Tempo-20-Zonen, Begegnungszonen

Massnahmen A (Mitfinanzierung Bund):

- 3203.3.0110: Paket LV A-Liste
- 3203.3.059: Bahnhofplatz und Bushof

Massnahmen B (vorerst keine Mitfinanzierung Bund):

- 3203.3.023: BGK Bahnhofstrasse
- 3203.3.075: Langsamverkehrsverbindung Bahnhof – angrenzende Quartiere (Obstmarkt, Ebnet – Bahnhof)

3. Das kantonale Tiefbauamt weist darauf hin, dass die vorgesehenen Umzonungen nicht zur Folge haben dürfen, dass für die Infrastrukturprojekte Kreisel und Umgestaltung Güterstrasse höhere Preise für den Landerwerb bezahlt werden müssen. Allfällige Landerwerbskosten für die Infrastrukturen werden nach der heutigen, rechtskräftigen Zonierung entschädigt. Der Planungsbericht bedarf diesbezüglich einer Anpassung.

4. Kommunales Zentrumsentwicklungskonzept

Im 2016 erarbeiteten Zentrumsentwicklungskonzept der Gemeinde Herisau ist die Bahnhofsplanung eingearbeitet. Dabei soll mit neuen Fusswegverbindungen die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert werden. Im Zentrumsentwicklungskonzept wird aufgezeigt, dass das Bahnhofsgebiet dem erweiterten Zentrum mit städtischem Charakter zugeordnet wird. Der neue Kreisverkehrsknoten wird den Bahnhofplatz entlasten. Dies ermöglicht, die Bahnhofstrasse als Hauptstrassenzugang zum historisch gewachsenen Zentrum zu stärken und gleichzeitig eine Anbindung der beiden Ortsteile herzustellen.

5. Naturgefahren

Gestützt auf die Gefahrenkarte 1:5'000, Blatt Herisau, April 2008 wird festgestellt, dass der südliche Rand des gesamten Bahnhofareals sowohl in einem Gebiet mit mittlerer Gefährdung durch Rutschungen und Hangmuren (HM2, blau) als auch in einem Gebiet mit mittlerer Gefährdung durch Stein- und Blockschlag (SS3, blau) liegt. Es handelt sich beim Anriss- bzw. beim Startgebiet um eine Nagelfluhwand, die im oberen Teil von einem Waldareal bestockt ist. Die bestehende Gefährdung ändert sich mit der vorgesehenen Umzonung nicht wesentlich, da bei einem allfälligen Rutsch- oder Sturzereignis insbesondere die Gleisanlage der Appenzeller Bahnen betroffen ist. Mit einer gezielten Bewirtschaftung des Schutzwaldes auf der Nagelfluhwand, kann das Risiko von Schäden durch Steinschlag an der Bahntrasse wesentlich vermindert werden. Gemäss Naturgefahrenkarte ist im übrigen Bahnhofgebiet zudem von einer geringen Hochwassergefährdung auszugehen (gelb). Mit dem Neubau des Kreisverkehrs, der damit verbundenen Anhebung der Mühlestrasse sowie der Realisierung des Entlastungstollens für den Brüelbach wird die Hochwassersituation beeinflusst.



Das kantonale Tiefbauamt prüft die Auswirkung der Anhebung der Mühlestrasse auf die Gefährdungssituation. Das Büro Wälli AG hat eine erste Beurteilung des Hochwasserschutzes vorgenommen. Nach der Realisierung der beiden Bauwerke ist von einer geringfügigen Restgefährdung auszugehen. Das kantonale Tiefbauamt weist zudem darauf hin, dass der Begriff „Brüelbach“ konsequent durch den Begriff „Brüelbachkanal“ ersetzt werden muss.

6. Walderhaltung

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Teilzonenplan soll der südwestliche Ausläufer des festgelegten Waldareals (Parzellen Nrn. 760 / 1522) verschiedenen Nutzungszonen (Kernzone, Grünzone) zugewiesen werden. Nach Art. 12 des Bundesgesetzes über den Wald (WaG) bedarf die Zuweisung von Wald zu einer Nutzungszone einer Rodungsbewilligung. Rodungen sind gemäss Art. 5 Abs. 1 WaG verboten. Eine Ausnahmebewilligung kann nur erteilt werden, wenn nachgewiesen wird, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse der Walderhaltung überwiegen. Das Werk, für das gerodet werden soll, muss zudem auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein und die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllen. Ausserdem darf die Rodung zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen. Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen, wie die möglichst einträgliche Nutzung des Bodens oder die billige Beschaffung von Land für nicht forstliche Zwecke.

Der neue Kopfbau, der aus städtebaulicher Sicht von zentraler Bedeutung ist, kann aufgrund der bestehenden Gleisführung der Appenzeller Bahnen nur von der Bahnhofstrasse erschlossen werden. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens muss zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Kreisels die neue Zufahrt soweit als möglich südlich vom geplanten Bahnhofskreiselliege entfernt liegen. Diese Forderung vom kantonalen Tiefbauamt lässt sich nur unter Inanspruchnahme von Wald bewerkstelligen. Damit ist das für die Rodung erforderliche überwiegende öffentliche Interesse gegeben und die Zuweisung der Rodungsfläche zu einer Bauzone (Kernzone K7 und K3) sachgerecht.

Zusammen mit dem im Teilrichtplan Bahnhof definierten Baubereich A1 wird aber nur ein Teil der Rodungsfläche mit einer Quartierplanpflicht überlagert. Im südöstlichen Bereich wird die Rodungsfläche, die neu der Kernzone K3 zugewiesen wird, von der Quartierplanpflicht ausgenommen. Es ist zwingend notwendig, dass die gesamte Rodungsfläche mit einer Quartierplanpflicht überlagert wird. Im Rahmen des erforderlichen Sondernutzungsplanes muss sichergestellt werden, dass auf der Teilfläche, die heute bewaldet ist und künftig der Erschliessung dienen soll, nur Erschliessungsanlagen erstellt werden. Vorbehalten bleiben Ausnahmen, für die übergeordnete Interessen geltend gemacht werden können. Dabei könnte es sich um konkrete Hochbauprojektierungen handeln, die die bedeutende Situation zwischen Bahnhofstrasse und neuem Bahnhofareal klären und eine Innenentwicklung bewirken. Diese Nachweise müssen im Quartierplanverfahren erbracht werden.

7. Belastete Standorte

Im Planungsbericht wird darauf hingewiesen, dass im Perimeter des Teilrichtplanes keine Einträge im kantonalen Kataster der belasteten Standorte vorhanden sind. Dies ist korrekt. Gleichzeitig wird aber auch darauf hingewiesen, dass für die Bahnanlagen der Vollzug beim Bundesamt für Verkehr (BAV) liegt. Im Kataster der belasteten Standorte im Bereich des öffentlichen Verkehrs (KbS BAV) sind zwei Standorte eingetragen:

- B70050 Werkstätten AB: belastete, keine schädlichen Einwirkungen erwartet
- B70053 rund um Remise (Geb. Nr. 1742): belastet, keine schädlichen Einwirkungen erwartet.

Im Planungsbericht wird darauf hingewiesen, dass bei Bauvorhaben Art. 3 AltIV zu beachten ist. Im Weiteren wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass aufgrund der verschiedenen Nutzungen in den vergangenen Jahren im Bahnhofareal nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei Bauarbeiten auf weitere Belastungen gestossen wird.



8. Lärmbelastung

Aufgrund der Besprechungen vom 25. April 2018 und 26. Juni 2018 zwischen dem Amt für Umwelt, dem kantonalen Tiefbauamt, der Gemeinde und der Abteilung Raumentwicklung wurden die Planungsinstrumente bezüglich der Lärmproblematik ergänzt. Die vorgenommenen Ergänzungen zum „Teilrichtplan und Teilzonenplan Bahnhof Herisau, Ermittlung und Beurteilung Lärmimmissionen (dat. 11. Juli 2018)“ zeigen die Problemstellungen hinsichtlich des prognostizierten Strassenverkehrslärms auf und formulieren Anweisungen / Massnahmen zuhanden des Teilrichtplanes Bahnhofes, welche die Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherstellen. Unter anderem dürfen im Erd- und im 1. Obergeschoss lediglich Gewerbe- und /oder Dienstleistungsnutzungen angeordnet werden. Zudem ist bei den Gebäuden des Baufeldes A7 ein Rückversatz der Geschosse mit Wohnnutzung zwingend erforderlich. Auch ist eine Reduktion des Temporegimes auf 30km/h unumgänglich. Im Richtplangentext sind pro Baufeld sämtliche zwingend notwendigen Massnahmen formuliert. Im vorliegenden Teilzonenplan wurden entsprechend Zonen mit Quartierplanpflicht (Zonenüberlagerung) ausgeschieden. In den zu erarbeitenden Sondernutzungsplänen gilt es die im Richtplangentext formulierten Vorgaben umzusetzen. Kapitel 3.3 des vorliegenden Planungsberichtes (dat. 23. März 2018) korrespondiert noch nicht mit der eingangs erwähnten Ergänzung „Teilrichtplan und Teilzonenplan Bahnhof Herisau, Ermittlung und Beurteilung Lärmimmissionen (dat. 11. Juli 2018)“. Das erwähnte Kapitel bedarf noch einer inhaltlichen Anpassung.

9. Gewässer und Grundwasserschutz

Gemäss kantonalem Tiefbauamt handelt es sich bei der Brüelbacheindolung nicht um ein öffentliches Gewässer. Entsprechend soll der Begriff „Brüelbach“ konsequent durch den Begriff „Brüelbachkanal“ ersetzt werden. Heute ist die Röhre nicht Bestandteil des Gewässernetzes und wird wasserbaupolizeilich nicht behandelt. Es ist korrekt, dass ein Entlastungsstollen geplant ist. Die Gemeinde geht nicht davon aus, dass der Brüelbachkanal aufgrund allfälliger Bauvorhaben in den neu geschaffenen Bauzonen verlegt werden müsste. Seitens des kommunalen Ressorts Tiefbau / Umweltschutz wird jedoch geprüft, ob allenfalls vorsorgliche Massnahmen erforderlich sind.

10. Erschliessung / Infrastruktur

Bezüglich Erschliessung / Infrastruktur wird auf die Ausführungen des Vorprüfungsberichtes zum Teilrichtplan Bahnhof verwiesen.

C. Teilzonenplan / Übergeordnete Gesetzgebung

1. Aufgrund der per 1. Mai 2014 in Kraft gesetzten RPG-Revision sind die Kantone verpflichtet, ihre Richtpläne anzupassen. Gemäss Art. 38a RPG dürfen die Kantone bis zur Genehmigung dieser Anpassung die Fläche der rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzone insgesamt nicht vergrössern. Mit Schreiben vom 27. Januar 2016 wurden die Gemeinden bezüglich der Übergangs-Regeln bis zur Inkraftsetzung des kantonalen Richtplans informiert.

2. Der vorliegende Teilzonenplan basiert auf dem gleichzeitig zur Vorprüfung eingereichten Teilrichtplan Bahnhof. Mit dem Teilzonenplan werden verschiedene Ein-, Aus- und Umzonungen vorgenommen. Gesamthaft werden 4786m² ausgezont und 6066m² eingezont. Dadurch vergrössert sich die Bauzonenfläche der Gemeinde Herisau um 1280m². Zudem werden durch Umzonung ca. 14'090m² neu von einer nicht einwohnerrelevanten Bauzone zu einer einwohnerrelevanten Bauzone zugewiesen. Dadurch ergeben sich bei einem Vollausbau ca. 685 Beschäftigte und 103 Einwohner. Es kann festgestellt werden, dass mit dem Teilzonenplan, der auf



dem kommunalen Teilrichtplan basiert, im Bahnhofareal langfristig die Planungssicherheit sichergestellt werden kann.

3. Die Umsetzung der im Teilrichtplan festgehaltenen Arealentwicklung soll etappiert werden. Entsprechend wird zum jetzigen Zeitpunkt darauf verzichtet, das bestehende Parkhaus für P+R Parkplätze (Baubereiche A8a und A8b) sowie das Bahnhofgebäude der SOB (Baubereich A7), die heute der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen sind, neu der Kernzone zuzuweisen. Langfristig ist in erwähnten Baubereichen ein Ersatzneubau mit einer fünf bis achtgeschossigen Baute möglich. Diese Entwicklung übersteigt jedoch den Zonenplanhorizont deutlich. Zudem besteht seitens der Grundeigentümer keine Absicht, in diesem Bereich in ansehbarer Zeit eine Entwicklung anzustreben. Unter Berücksichtigung, dass sich der Bereich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befindet, ist die langfristige Planungssicherheit gegeben. Zusätzliche planungssichernde Massnahmen sind nicht erforderlich. Mit dem Verzicht auf die Umzonung im erwähnten Bereich wird die Gesamtentwicklung des Bahnhofareals nicht in Frage gestellt.

4. Gemäss Planungsbericht wird die Ausscheidung der Verkehrsflächen im Rahmen der bevorstehenden Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde vorgenommen. Entsprechend ist es sachgerecht, dass die Verkehrsflächen zum jetzigen Zeitpunkt dem übrigen Gemeindegebiet zugewiesen werden.

5. Die Entwicklung des Bahnhofareals ist sowohl für die Gemeinde als auch für den Kanton von grosser Bedeutung. Das Departement Bau und Volkswirtschaft stellt sich auf den Standpunkt, dass es sich bei der Entwicklung des Bahnhofareals um eine langfristige, qualifizierte Verdichtungsmassnahme mit überregionaler Ausstrahlung handelt. Entsprechend ist es legitim, die mit der Entwicklung des Bahnhofareals rein planerisch zusätzlich geschaffenen Kapazitäten aufgrund des langfristigen Realisierungshorizontes auf drei Planungsperioden aufzuteilen.

6. Die Anordnung der verschiedenen Kernzonen orientiert sich an den im Rahmen des Teilrichtplanes ausgewiesenen Baufeldern. Mit Ausnahme von Baubereich A4 entsprechen die Geschossigkeiten dem Richtkonzept, das dem Teilrichtplan Bahnhof zu Grunde liegt. Aufgrund der Überhöhe des für die Busgarage benötigten Garagengeschosses (5.6m) sowie drei Obergeschossen ist das Ausscheiden einer Kernzone K5 jedoch vertretbar. Nur so kann sichergestellt werden, dass das Gebäude bezüglich der Gebäudehöhe im Rahmen der Regelbauvorschriften realisiert werden kann. Die Gebäudehöhen sind auf die im Teilrichtplan verwendeten Gebäudehöhen abgestimmt.

7. Es wird ausdrücklich begrüsst, dass für die verschiedenen Baufelder eine Quartierplanpflicht festgelegt wird. Davon ausgenommen werden lediglich Baufelder, für die aufgrund ihrer Abmessung kein Spielraum besteht (Baubereich A6: Postgebäude), bzw. bereits ein Vorprojekt besteht (Baubereich A4: Busgarage mit Verwaltung AB). Dies entspricht auch den Vorgaben des Teilrichtplans Bahnhof. Für die beiden erwähnten Baufelder müssen die qualitativen Anforderungen aber im Rahmen der Projektentwicklung erbracht werden.

D. Baureglement

Mit der Ergänzung der Regelbauvorschriften wird die rechtliche Grundlage für das Ausscheiden der neuen Kernzonen geschaffen. Aufgrund der Überprüfung der Machbarkeitsstudie mit dem Entwicklungskonzept wur-



den die Gebäudehöhen angepasst und im Teilrichtplan Bahnhof umgesetzt. Die definierten Gebäudehöhen erweisen sich als zweckmässig.

E. Verfahren

Die von der Aus- resp. Um- und Einzonung betroffene Fläche beträgt rund 25'000 m². Aufgrund der betroffenen Fläche wird die Zonenplanänderung im ordentlichen Verfahren durchgeführt. Die Zonenplanänderung untersteht dem fakultativen Referendum und wird durch den Regierungsrat genehmigt.

F. Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass aufgrund der uns vorliegenden Akten dem vorgesehenen Teilzonenplan und der Ergänzung des Baureglements ein Antrag auf Genehmigung in Aussicht gestellt werden kann. Die Zonierung und die Regelbauvorschriften der neu vorgesehenen Kernzonen sind auf den Teilrichtplan Bahnhof abgestimmt.

Freundliche Grüsse

Dölf Biasotto, Regierungsrat

Kopie an:

- ERR Raumplaner AG, Kirchgasse 16, 9004 St.Gallen

Ø DBV, ARE

5000.2017-0033