



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



Projekt Nr. 1.007.3.035

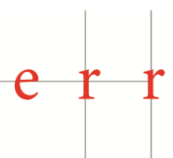
13. November 2018

Teilrichtplan Bahnhof

Planungsbericht

ERR Raumplaner AG

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



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
1.1	Anlass	2
1.2	Situation	2
1.3	Planungsinstrument	3
1.4	Zweck.....	3
2	Richtkonzept Areal Bahnhof Herisau	3
3	Rahmenbedingungen	6
3.1	Richtplan Kanton Appenzell Ausserrhoden	6
3.2	Agglomerationsprogramm Region St.Gallen	6
3.3	Zentrumsentwicklungskonzept	7
4	Wichtige thematische Aspekte	8
4.1	Naturgefahren	8
4.2	Belastete Standorte.....	8
4.3	Lärmbelastung	9
4.4	Nicht ionisierende Strahlung	10
4.5	Gewässerschutz.....	10
4.6	Erschliessung.....	11
4.7	Wald.....	13
5	Richtplan	14
5.1	Verbindlichkeit.....	14
5.2	Zeithorizont	15
6	Information und Mitwirkung	15
7	Vorprüfung	16
8	Verfahren	16
9	Anhang	16
9.1	Kapazität Teilzonen- und Teilrichtplan	17

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Dem Bahnhofgebiet kommt im stadträumlichen und wirtschaftlichen Kontext eine hohe Bedeutung zu. Deswegen führte die Gemeinde Herisau im Jahr 2014 partnerschaftlich mit dem Kanton und den betroffenen Grundeigentümern einen Studienauftrag für die Arealentwicklung durch. Das Ergebnis des Studienauftrags wurde in einem Entwicklungskonzept festgehalten, dessen Umsetzung die Partner mit der Unterzeichnung vereinbarten. Darin sind die Grundregeln für die Entwicklung in den Bereichen Städtebau, Verkehr, Landschaft und Nutzung verankert. Die bauliche Umsetzung des Entwicklungskonzepts erfolgt in einem ersten Schritt mit dem «Teilrichtplan Bahnhof», der die langfristige Entwicklung des Gebietes aufzeigt und die Rahmenbedingungen setzt. Die nachfolgende grundeigentümergebundene Umsetzung erfolgt mit der Anpassung des Zonenplans und Baureglements, allfälligen qualifizierten Variantenstudien oder Varianzverfahren sowie Sondernutzungsplänen respektive Baugesuchverfahren.

1.2 Situation

Das Bahnhofgebiet (745 m ü. M.) liegt in einer Talsohle nördlich des Zentrums von Herisau (770 m ü. M.). Im Norden angrenzend liegt ein Gewerbegebiet und im Süden trennt ein Nagelfluhhang das Gebiet vom dörflichen Zentrum. Das Bahnhofareal ist bestens in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden. Durch die Südostbahn AG (SOB), die Appenzeller Bahnen AG (AB) sowie den Regiobus ist es Ankunfts- und Abfahrtsort für Reisende und somit Tor zum Appenzellerland.



Abb. 1 Orthofoto, www.geoportal.ch

1.3 Planungsinstrument

Gesetzliche Grundlage für den Teilrichtplan Bahnhof bildet Artikel 17 Baugesetz des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Der Gemeinderichtplan zeigt in den Grundzügen als Planungsziel, wie sich das Gemeindegebiet längerfristig räumlich entwickeln soll. Richtpläne sind Grundlage für die übrigen Planungsmassnahmen der Gemeinde. Sie sind behördenverbindlich und haben keine eigentumsbeschränkende Wirkung.

Der Teilrichtplan Bahnhof:

- ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument,
- legt die Planungsabsichten und -massnahmen fest,
- ist für die Behörden verbindlich,
- hat keine eigentumsbeschränkende Wirkung,
- setzt das partnerschaftlich vereinbarte räumliche Entwicklungskonzept „Areal Bahnhof Herisau“ vom 14. Dezember 2015 behördenverbindlich um,
- setzt den Rahmen für die darauf basierenden Planungsmassnahmen.

Der Teilrichtplan Bahnhof setzt sich zusammen aus:

- dem Richtplantext;
- der Richtplankarte;
- und dem Richtkonzept.

1.4 Zweck

Der vorliegende Teilrichtplan Bahnhof hat zum Ziel, die künftige Entwicklung des Bahnhof Areals der Gemeinde Herisau gemäss dem vereinbarten Entwicklungskonzept „Areal Bahnhof Herisau“ vom 14. Dezember 2015 festzulegen. Er übernimmt dabei eine Leitfunktion bezüglich Nutzung, Verkehr, Erschliessung und Gestaltung. Wichtigste Ziele sind die Verankerung des Umbaus des Verkehrsknotenpunkts zur intermodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz/Busbahnhof mit optimalen Umsteigebeziehungen zu einem neuen regionalen Zentrum für den öffentlichen Verkehr als Tor zum Appenzellerland sowie die dazu erforderliche Anpassung der Strasseninfrastruktur (Kreisverkehrsplatz Bahnhofstrasse/ Mühlestrasse/ Güterstrasse). Gleichzeitig werden die Voraussetzungen für ein neues Quartier mit gemischten Nutzungen an zentraler Lage geschaffen.

2 Richtkonzept Areal Bahnhof Herisau

Unter der Federführung der Gemeinde Herisau erarbeiteten die Grundeigentümer des Areals und der Kanton Appenzell Ausserrhoden das Entwicklungskonzept vom 14. Dezember 2015. Das Entwicklungskonzept basiert auf einer Studie aus dem Jahr 2008 zur Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes (yellow z urbanism architecture) und dem im Rahmen eines Studienauftrags weiterentwickelten städtebaulichen Konzept aus dem Jahr 2014 (Hosoya Schäfer AG). Es enthält vertiefte Aussagen zu den Aspekten Nutzungsverteilung, Zentralität und verkehrli-

che Abwicklung. Ausserdem wird der Koordinationsbedarf, die prozessuale Konzeptumsetzung sowie Qualitätssicherung geregelt.

In der Zwischenzeit wurde das Konzept weiterentwickelt. Neue Erkenntnisse und Machbarkeitsstudien führten zu Konkretisierungen und Anpassungen des ursprünglichen Konzeptes. Auf dieser Grundlage wurde ein Richtkonzept erarbeitet, welches die Grundkonzeption der Arealentwicklung festhält. Das Richtkonzept ist Bestandteil des Teilrichtplans und dient der Beurteilung der ortsbaulichen Qualität bei der Entwicklung der einzelnen Baufelder. Inklusiver aller langfristigen Optionen können in den Baufeldern ca. 43'000 m² Bruttogeschossfläche für rund 970 Raumnutzer (Einwohner und Beschäftigte) geschaffen werden.



Abb. 2 Situationsplan Richtkonzept, Hosoya Schäfer Architects AG

Im Baubereich A2 (Haus am Platz) wurde die städtebauliche Situation um den Bahnhofplatz mit der Weiterbearbeitung des Busbahnhofs intensiv geprüft und weiterentwickelt, was zu Abweichungen vom Entwicklungskonzept führte. Aufgrund städtebaulicher Überlegungen soll das Haus am Platz als markanter Solitärbau den Bahnhofplatz fassen und einen Orientierungspunkt bilden. Der Absetzung dieses Gebäudes zu den angrenzenden Gebäuden der Baubereiche A3 (4 Geschosse), A5 (5 Geschosse) und A6 (Post, 5 Geschosse) kommt aus städtebaulicher Sicht eine hohe Bedeutung zu. Aufgrund der Höhendifferenz zwischen den Ebenen und dem Bahnhofareal führt das hohe Gebäude zu keinerlei Beeinträchtigungen der Nachbarschaft.

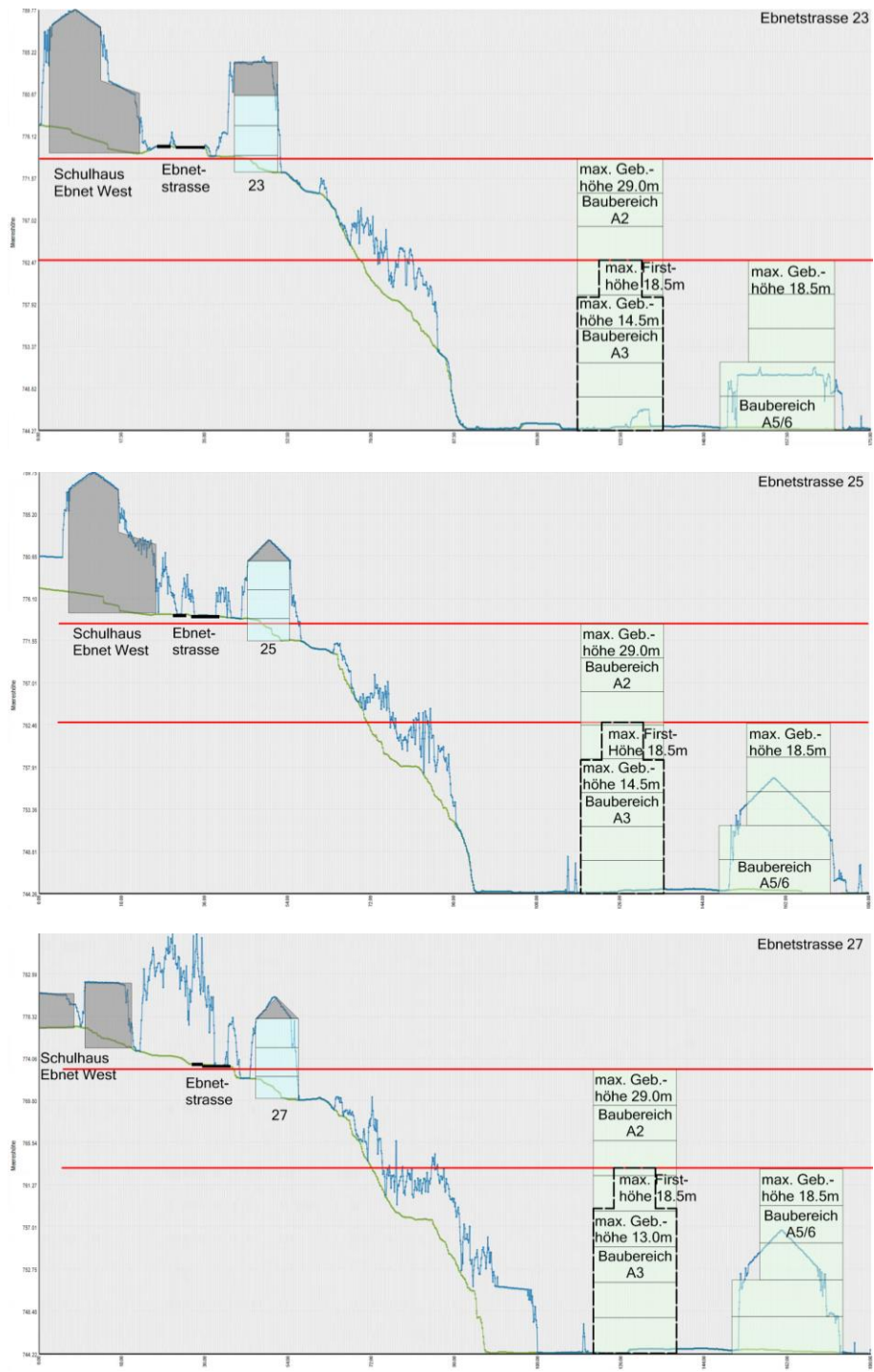


Abb. 3 Querprofile Ebnetstrasse 23/25/27

3 Rahmenbedingungen

3.1 Richtplan Kanton Appenzell Ausserrhoden

Der kantonale Richtplan weist das Entwicklungsareal Bahnhof dem Siedlungsgebiet zu. Im östlichen Teilgebiet ist eine Trassensicherung für den öffentlichen Verkehr verzeichnet. Ansonsten enthält der kantonale Richtplan für das Planungsgebiet keine weiteren Festlegungen.



Abb. 4 Richtplan Kanton AR, www.ar.ch

Der kantonale Richtplan wird in Abstimmung mit der Baugesetzrevision nachgeführt. In dieser Nachführung wird das Bahnhofgebiet als Entwicklungsschwerpunkt festgelegt.

3.2 Agglomerationsprogramm Region St.Gallen

Das Agglomerationsprogramm der 2. Generation bezeichnet das Bahnhofareal als Entwicklungsschwerpunkt. Ziel ist es, das optimal erschlossene Bahnhofareal zu einem dicht bebauten und genutzten Quartier zu entwickeln. Gestützt auf das städtebauliche Konzept wird das Bahnhofareal ein zukunftsorientiertes, attraktives Quartier mit gemischter Nutzung an zentraler Lage (50'000-60'000 m² Bruttonutzfläche). Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation weist die Infrastrukturmassnahmen zur Stärkung der intermodalen Verkehrsdrehscheibe als A-Massnahmen aus. Die Verkehrsflächen werden neu organisiert und die Verkehrsströme optimiert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofs Herisau sind folgende Teilmassnahmen vorgesehen:

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

Massnahmen Ae (Eigenleistung, nicht mitfinanziert vom Bund):

- 3230.2.055: 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)

3.2.2 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)

3.3 Zentrumsentwicklungskonzept

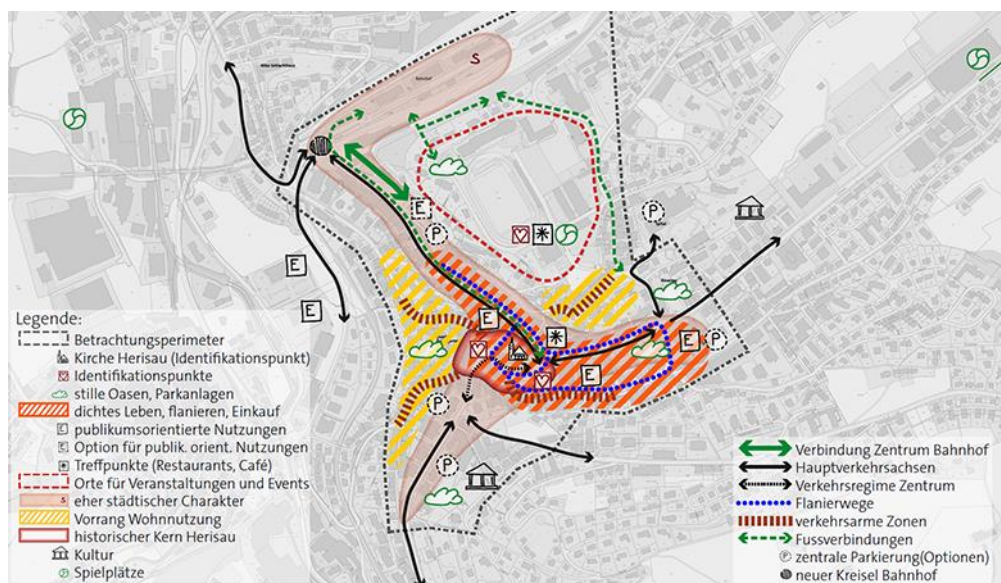


Abb. 5 Zentrumsentwicklungskonzept, Strittmatter Partner AG

Im Jahr 2016 erarbeiteten Zentrumsentwicklungskonzept der Gemeinde Herisau ist die Bahnhofplanung eingearbeitet. Mit neuen Fussverbindungen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs von den angrenzenden Quartieren und insbesondere vom Zentrum verbessert. Das Bahnhofgebiet gehört zum erweiterten Zentrum mit städtischem Charakter. Mit dem neuen Kreisverkehrsplatz an der Bahnhofstrasse wird der Bahnhofplatz entlastet und der Strassenverkehr der Umfahrung Herisau vorbeigeführt. Die Bahnhofstrasse soll als Hauptstrassenzugang zum Ortszentrum aufgewertet und das Zentrum gestärkt werden.

4 Wichtige thematische Aspekte

4.1 Naturgefahren

Vom Nagelfluhhang im Süden (blau) geht eine Hangrutsch- und Steinschlaggefahr mittlerer 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).

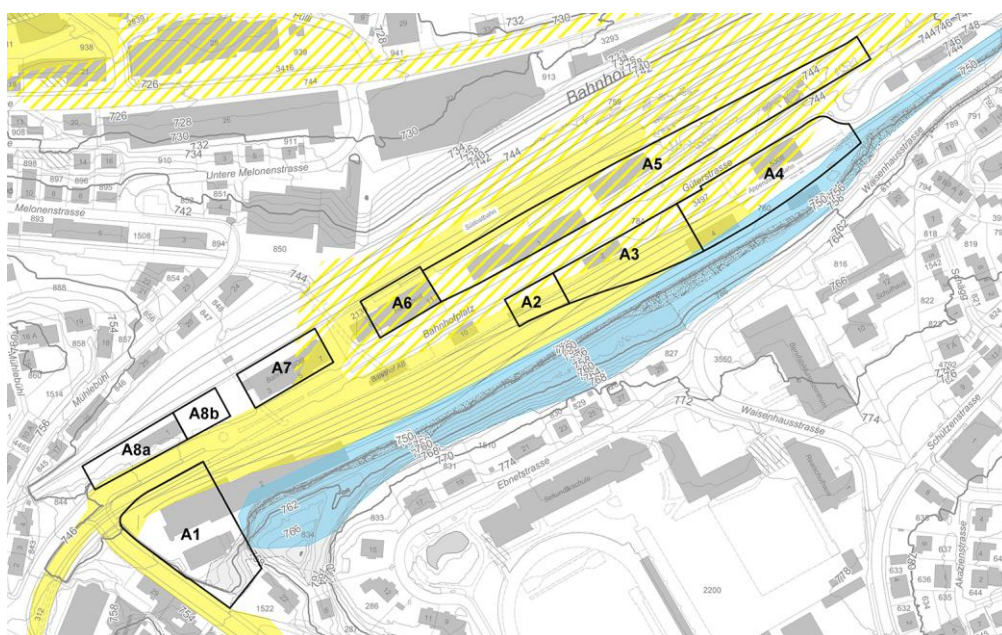


Abb. 6 Naturgefahrenkarte, www.geoportal.ch

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 Restgefahr bezüglich Hochwasser auszugehen. Mit einzelnen Objektschutzmassnahmen ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf die Hochwassersituation zu reagieren.¹

4.2 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

¹ Beurteilung Hochwasserschutz Bahnhof Herisau, Wälli AG, 29.8.2017

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. 7 Kataster der belasteten Standorte Bereich ÖV, www.map.geo.admin.ch

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

4.3 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 Lärmbeurteilung² 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_r 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) überschrit-

² Beurteilung der Lärmimmissionen Bahnhof Herisau vom 11.7.2018, ERR Raumplaner AG

ten. 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.

4.4 Nicht ionisierende Strahlung

Die Sachverständigen der SOB 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.



Abb. 8 Massgebender NIS-Abstand 15 m, SOB

Die Appenzeller Bahnen betreiben ihre Züge mit 1'000 V Gleichstrom. Damit entsprechen diese Züge einem städtischen Tram und sind gemäss Aussage der AB 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).

4.5 Gewässerschutz

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine oberirdischen Gewässer. Der Brülbachkanal verläuft als eingedoltes Gewässer vom Zentrum durch das Planungsgebiet. Für das

eingedolte Gewässer ist eine Umleitung über den Entlastungsstollen Wiesental – Cilander / Glatt geplant. Nach der Umleitung befindet sich kein Gewässer mehr im Planungsgebiet.³ Der Kanton Appenzell Ausserrhoden und die Gemeinde Herisau erarbeiten zurzeit einen Kostenteiler für das Bauprojekt. Bei einer allfälligen Überbauung der Baubereiche A7 (Bahnhof) und A8 (Parkhaus) ist die Führung des Mischwasserkanals zu prüfen. Im oder angrenzend an das Planungsgebiet befinden sich keine Grundwasserschutzzonen.

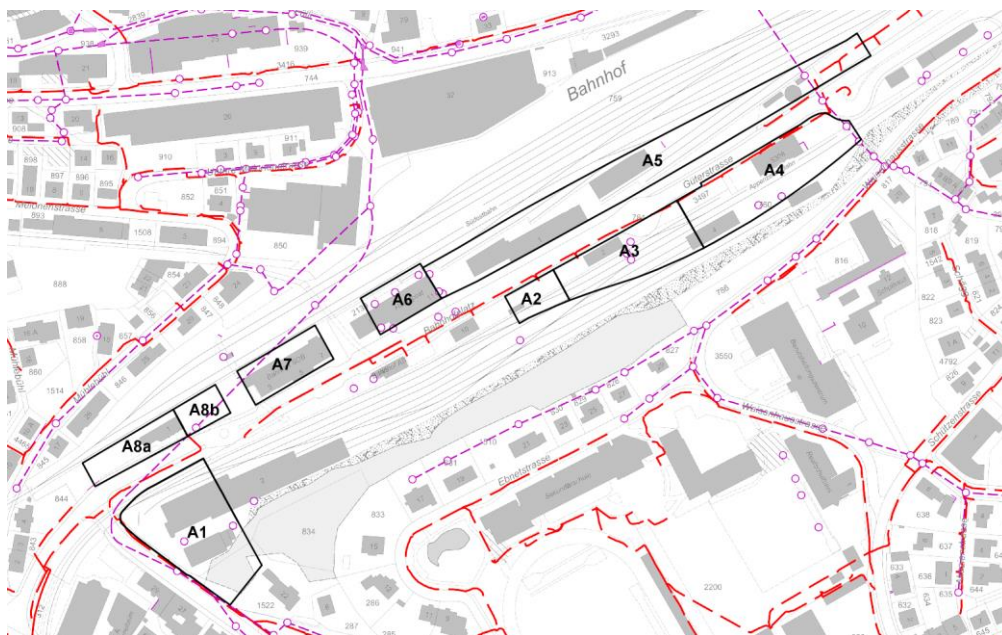


Abb. 9 Leitungskataster, www.geoportal.ch

4.6 Erschliessung

4.6.1 Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

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

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 (Schulareal, kommunale und kantonale Verwaltung, Dienstleistungen, Handel, Spital, 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. Gene-

³ Beurteilung Hochwasserschutz Bahnhof Herisau, Wälli AG, 29.8.2017

ration) wird zudem der Bahnhof besser an die westlichen Ortsteile Krombach, Obere Hueb und Tiefenau angeschlossen.

4.6.2 Motorisierter Verkehr

Im Rahmen der Arealentwicklung Bahnhof Herisau wird die Verkehrserschliessung neu geordnet. Wichtige Bestandteile sind die Knotenumgestaltung Bahnhof-/Gossauerstrasse, der Busbahnhof, die Verbreiterung der Güterstrasse sowie die neuen Fusswegverbindungen Richtung Ebnet. Das Strassenprojekt ist in den Teilrichtplan eingearbeitet worden.

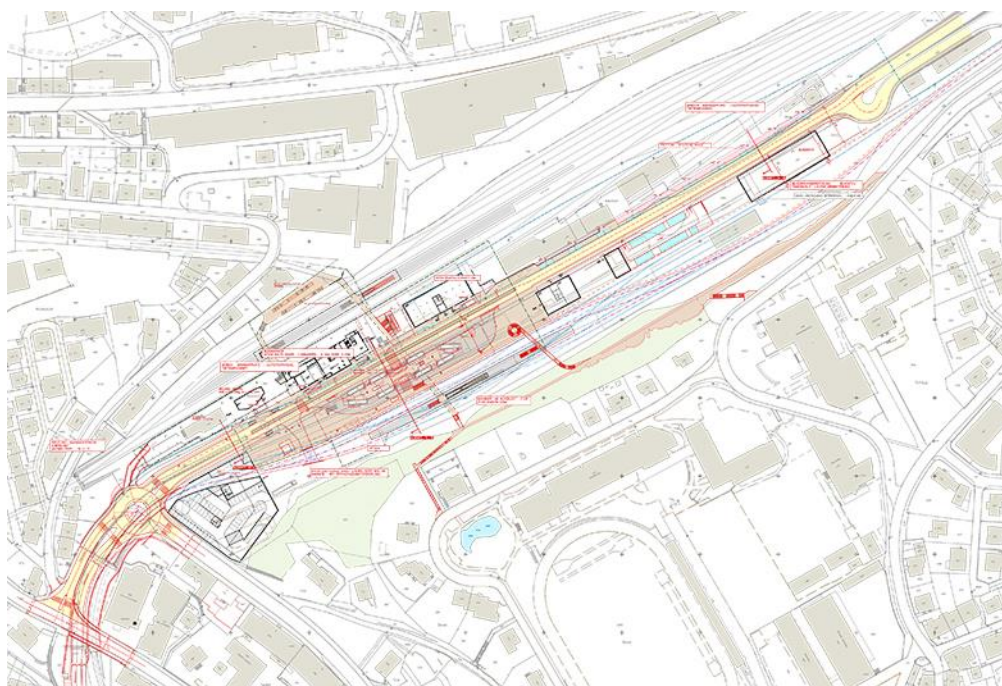


Abb. 10 Erschliessung Bahnhofplatz / Güterstrasse, IBV Hüsler AG

Das Büro Wälli AG hat in einer Studie das Verkehrsaufkommen im Zentrum von Herisau analysiert. Unter anderem befasst sich die Studie mit den Auswirkungen der Verkehrszunahme durch den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof auf die umliegenden Verkehrsknoten. Die Verkehrszunahme führt dazu, dass die Wartezeiten und Rückstaulängen beim angrenzenden Knoten Güter-/St.Gallerstrasse weiter zunehmen. Bereits heute ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens ungenügend. Als mögliche Massnahmen ist der Linksabbieger aus der Güterstrasse in die St.Gallerstrasse allenfalls aufzuheben.⁴ Langfristig wird der Knoten Güter-/St.Gallerstrasse ausgebaut werden müssen. Da noch unklar ist, in welchem Zeitraum die einzelnen Baubereiche realisiert werden, können zum jetzigen Zeitpunkt keine genaueren Prognosen gemacht werden, wann ein Ausbau erforderlich sein wird. Der Nachweis für die Kapazität der Güterstrasse und der umliegenden Knoten ist deshalb jeweils bei der Realisierung der einzelnen Baubereiche zu erbringen.

⁴ Studie zur Analyse des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Herisau vom 20. März 2018, Wälli AG

Weiter haben die Untersuchungen hinsichtlich des ruhenden Verkehrs im Bahnhofgebiet zu folgenden Erkenntnissen geführt:

- Die Erstellung aller gemäss Baureglement der Gemeinde Herisau vorgeschriebenen Parkplätze ist aufgrund der ausgezeichneten ÖV-Erschliessung nicht zweckmässig bzw. realisierbar und würde zu einer massiven Verkehrszunahme auf der Güterstrasse führen.
- In den Machbarkeitsstudien vom 27. Dezember 2015 wird mit den nachgewiesenen Parkplätzen der Parkplatzbedarf nach Baureglement der Gemeinde Herisau bereits deutlich unterschritten.

Für die Begrenzung der maximalen Parkplatzanzahl auf dem Areal wird der berechnete Parkplatzbedarf aufgrund der optimalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklasse A) um 60 % reduziert⁵. Mit zusätzlichen Massnahmen (z. B. Mobilitätskonzept, 2'000 Watt-Areal) soll der Anteil des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs im Bahnhofareal erhöht und der durch den motorisierten Individualverkehr verursachte Mehrverkehr reduziert werden. Dies entspricht dem Entwurf der Nachführung des kantonalen Richtplans 2015, wonach die Güterstrasse aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und zur Gemeindestrasse umklassiert werden soll.

Die bestehenden Park+Ride-Parkplätzen sollen erhalten bleiben. Gemäss dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist der P+R-Standort Herisau nicht ausgelastet, weshalb vorerst auf einen Ausbau des Angebots verzichtet wird.

4.7 Wald

Im Süden grenzt ein Wald an das Planungsgebiet. Der Übergang vom Wald zur Bebauung ist im Bereich der Bahnhofstrasse zu prüfen. Allenfalls ist der Verlauf des Waldes mit dem Siedlungsübergang zu optimieren. Sofern nachgewiesen werden kann, dass die Erschliessung des Kopfbaus auf den Waldbereich angewiesen und daher standortgebunden ist und diese ein wesentliches öffentliches Interesse darstellt, kann eine Ausnahme vom Rodungsverbot erteilt werden. Eine allfällige Überbauung des gerodeten Bereichs mit Hochbauten ist möglich, falls dafür übergeordnetes Interessen (z.B. Innenentwicklung) geltend gemacht werden können. Die Interessenabwägung erfolgt im Rahmen eines Rodungsgesuches bzw. Projektes.

⁵ Reduktionsfaktor Standorttyp B nach VSS SN 640 281

5 Richtplan

5.1 Verbindlichkeit

Der Richtplan gliedert sich in folgende Teile:

5.1.1 Ausgangslage

Die Ausgangslage gibt Aufschluss über vorgegebene Ziele sowie über räumliche und sachliche Zusammenhänge, insbesondere über bestehende Infrastrukturen, Bauten und Anlagen sowie geltende Pläne und Vorschriften über die Nutzung des Bodens, soweit dies für das Verständnis der festgesetzten und angestrebten Abstimmung erforderlich ist.

Wirkung:

Die Behörden informieren sich gegenseitig über Änderungen der Ausgangslage, wenn diese die Richtplanung beeinflussen.

5.1.2 Planungsgrundsätze

Planungsgrundsätze zeigen, worauf die Planung auszurichten ist. Sie umschreiben den Rahmen des Ermessens.

Wirkung:

Planungsgrundsätze sind bindender Beurteilungsmaßstab der raumwirksamen Tätigkeiten. Entgegengesetzte Grundsätze sind nach pflichtgemäßem Ermessen gegeneinander abzuwägen (Interessenabwägung).

5.1.3 Festsetzungen

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Sie legen räumliche Interessen von übergeordneter Bedeutung fest.

Wirkung:

Die Behörden haben sich an die Festsetzung zu halten. Bauliche Massnahmen haben sich an die getroffenen Festlegungen zu halten. Massgebliche Abweichungen bedingen eine Anpassung des Richtplanes.

5.1.4 Zwischenergebnis

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind.

Wirkung:

Die Behörden ordnen zeitgerecht die nötigen Schritte an, um das Vorhaben auf die Stufe Festsetzung zu bringen.

5.1.5 Vororientierung

Vororientierungen zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Planung haben können.

Wirkung:

Die Behörden informieren sich gegenseitig, wenn sich an der Sachlage etwas ändert.

5.1.6 Richtkonzept

Im Richtkonzept werden wichtige Konzeptaussagen zu den Aspekten Bebauung, Freiraum und Verkehr festgehalten. Das Richtkonzept hat einen richtungsweisenden Charakter und soll dem Gestaltungsbeirat bei Varianz-, Sondernutzungsplan- und Baubewilligungsverfahren als Grundlage für die Beurteilung dienen. Das Richtkonzept wird im weiteren Planungsprozess bei neuen Erkenntnissen oder einer geänderten Ausgangslage fortlaufend weiterentwickelt.

5.2 Zeithorizont

Zu jeder Massnahme im Richtplantext wird ein Realisierungs-/Zeithorizont wie folgt definiert:

- kurzfristig: 0 - 5 Jahre
- mittelfristig: 5 - 15 Jahre
- langfristig: ab 15 Jahren

6 Information und Mitwirkung

Das Entwicklungskonzept Areal Bahnhof Herisau wurde unter der partnerschaftlichen Mitwirkung des Kantons, der Gemeinde und den Grundeigentümern des Areals erarbeitet und vereinbart.

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

7 Vorprüfung

Der Teilrichtplan Bahnhof wurde dem Departement Bau und Volkswirtschaft des Kantons Appenzell Ausserrhoden zur Vorprüfung zugestellt. Die Anmerkungen sind in der weiteren Bearbeitung eingeflossen.

8 Verfahren

Das Planungsverfahren für den Teilrichtplan Bahnhof richtet sich nach Art. 43 BauG. Gleichzeitig wird das Verfahren für die 1. Etappe der Änderung des Zonenplans durchgeführt. Da die SOB auf absehbare Zeit kein Bedarf bezüglich der Realisierung von Bauvorhaben in den Baubereichen A7 (Bahnhof) und A8 (Parkhaus) haben, werden auf die Umzonung dieser zwei Baubereiche vorerst verzichtet.

Der Teilrichtplan tritt mit der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

9 Anhang

- Kapazität Teilzonen- und Teilrichtplan

9.1 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
		55 m ² pro Einw.		35 m ² pro Besch.		80 m ² pro Besch.		60 m ² pro Besch.		150 m ² pro Besch.		80 m ² pro Besch.			
	[m2]	[E]	[m2]	[B]	[m2]	[B]	[m2]	[B]	[m2]	[B]	[m2]	[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
Subtotal (Teilzonenplan)	5'684	103	21'169	605	1'931	24	559	9	1'088	7	3'136	39	103	685	788
A7	0	0	1'568	45	760	10	0	0	0	0	0	0	0	54	54
A8 ¹	3'807	69	1'382	39	1'606	20	0	0	0	0	0	0	69	60	129
Total (Teilrichtplan)	9'491	173	24'119	689	4'297	54	559	9	1'088	7	3'136	39	173	799	971

1 Option Ersatzneubau

