

---

Planungsbericht

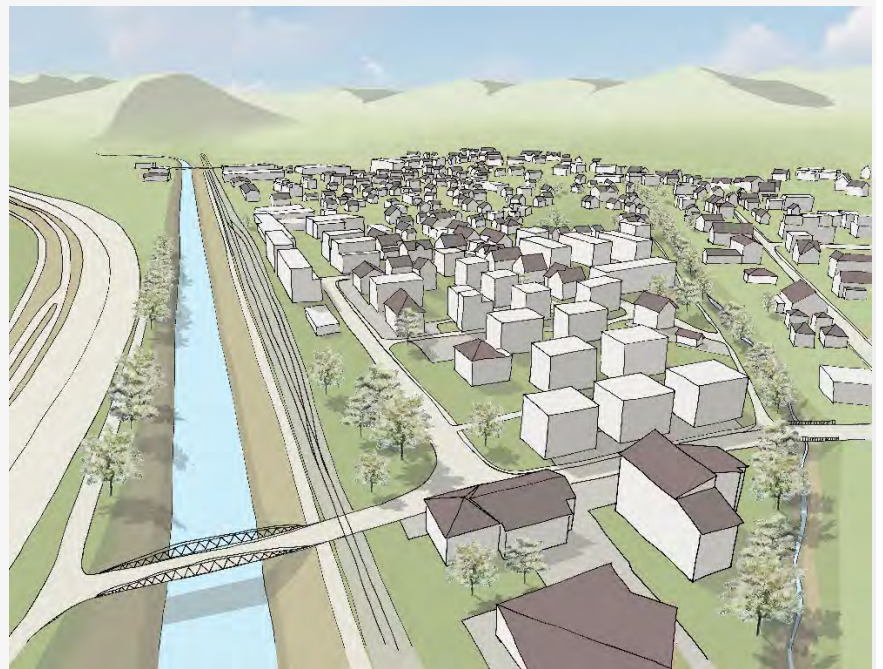
---

15. April 2024

---

Mitwirkung

# Raumkonzept & Richtplan Bahnhof Au



---

ERR Raumplaner AG  
Teufener Strasse 19  
9001 St.Gallen

T: +41 71 227 62 62

info@err.ch  
www.err.ch

Projektleitung Strittmatter Partner AG (bis Juni 2023)  
Balz Bodenmann  
dipl. Arch. ETH SIA | Arch. REG A  
dipl. Raumplaner NDS ETH  
Raumplaner FSU | Dr. sc. ETH

Projektleitung ERR Raumplaner AG (ab Sept. 2023)  
Manuel Rey  
BSc FHO in Raumplanung

Red\_final\_mk\_211019  
421\004\300\04\011\_PB\_BhfAu\_240104\_berVP  
Projekt Nr. 011.2.003.05

# Inhaltsverzeichnis

---

Gemeinde Au

---

Raumkonzept & Richtplan Bahnhof Au

---

Planungsbericht

---

1	Ausgangslage	4
1.1	Sachverhalt	4
2	Analyse und Strategie	6
2.1	Grundlagen	6
2.2	Analyse	18
3	Variantenvergleich	31
3.1	Prämissen	31
3.2	Bahnhofstrasse – Webergasse	32
3.3	Webergasse – Rheinstrasse	33
3.4	Bahnhof Nord	34
3.5	Bahnhof	35
3.6	Industriestrasse – Hollandiaweg	36
3.7	Bahnhofstrasse West	37
4	Konzept	38
4.1	Struktur   Dichte	38
4.2	Strassenräume	41
4.3	Beschäftigte / Bewohnende im Jahr 2030	48
4.4	Instrumente	50
5	Erläuterungen Richtplan	52
5.1	Allgemeines	52
5.2	Bebauung	53
5.3	Nutzung	53
5.4	Umgebung	54
5.5	Erschliessung	55
5.6	Ver- und Entsorgung	57
6	Verfahren	59
6.1	Erarbeitungsphase	59
6.2	Vorprüfungsphase	59
6.3	Mitwirkung und Information	59
6.4	Rechtsverfahren	60
	Beilage	61

# 1 Ausgangslage

---

## 1.1 Sachverhalt

### 1.1.1 Planungsanlass

Die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Au ist für die Gemeinde Au von zentraler Bedeutung. Es ist eines der beiden Umstrukturierungsgebiete gemäss Richtplan auf dem Gemeindegebiet. Der Planungsperimeter wird heute durch eine heterogene Bebauung aus verschiedensten Zeitepochen geprägt. Bezüglich des baulichen Zustands gibt es grosse Unterschiede und attraktive Freiräume sind praktisch keine vorhanden. Von den über 20 Grundeigentümern möchten mehrere ihre Areale neu bebauen und entwickeln. Das Gebiet soll aufgewertet, belebt und in der Attraktivität gesteigert werden, um langfristig den Bedürfnissen der Gemeinde Au und ihrer Bevölkerung zu entsprechen.

### 1.1.2 Planungsgebiet

Der Planungsperimeter liegt im Ortsteil Au unmittelbar beim Bahnhof. Die nahezu ebene Fläche von ca. 50'000 m<sup>2</sup> ist eingeschlossen zwischen Rhein und Littenbach bzw. zwischen Bahnlinie und Hauptstrasse. Umfasst wird der Bahnhof Au, die gesamte Bahnhofstrasse sowie ein Quartier mit Wohn- und Gewerbebauten.

---

Abb. 1 Orthofoto o. M., geoportal.ch,  
Stand: Juli 2021



### **1.1.3 Planungsziele**

Es ist Ziel des Richtplans, eine gesamthafte Strategie für das Gebiet zu finden und die relevanten Rahmenbedingungen zu definieren. Im Vordergrund stehen folgende Zielsetzungen:

- Nachhaltige, zukunftsgerichtete Gebietsentwicklung von hoher städtebaulicher, architektonischer und freiräumlicher Qualität
- Schaffen von Wohnraum mit der Möglichkeit für kleine publikumsorientierte Einrichtungen in den Erdgeschossen
- Ersatz alter Bauten und Schaffung attraktiver Freiräume
- Belebung des Bahnhofsquartiers und insbesondere der Bahnhofstrasse erhöhen

# 2 Analyse und Strategie

## 2.1 Grundlagen

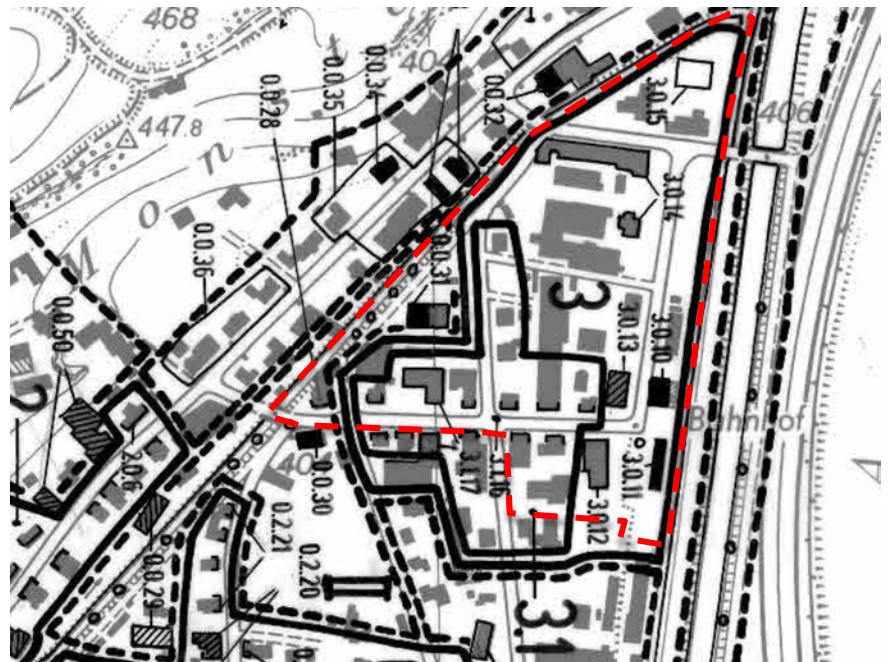
### 2.1.1 Übergeordnete Planungsgrundlagen

Die Planungsgrundlagen von Bund, Kanton und Region / Agglomeration sind in den kommunalen Planungsinstrumenten grundsätzlich umgesetzt worden. Folgende übergeordneten Grundlagen sind zusätzlich zu beachten:

#### Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Das ISOS-Inventar aus dem Jahr 1993 beschreibt Gebiete, Baugruppen und Einzelobjekte von kommunaler Bedeutung. Fast auf dem gesamten Planungserimeter wird das Erhaltungsziel C «Erhalten des ganzheitlichen Charakters» vorgesehen. Die erweiterte Bahnhofsachse (Gebiet 3.1) ist als Erhaltungsziel B «Erhalten der Struktur» erfasst. Bei den Einzelobjekten Bahnhofsgebäude und Güterschuppen soll nach ISOS die Substanz erhalten werden.

Abb. 2 Ausschnitt ISOS Inventarblatt o. M., Stand: Oktober 1993











### Kantonale Richtplanung

Der Planungsperimeter liegt grösstenteils im Siedlungsgebiet für Wohnnutzung. Fast die Hälfte davon befindet sich heute in einer Wohn-Gewerbezone. Ansonsten ist der Teil Siedlung in der Nutzungsplanung umgesetzt.

Auf der Bahnlinie entlang des Planungsperimeters ist die Erstellung eines Kreuzungsgleises vorgesehen.

Die im Richtplan vermerkte Strassennetzergänzung wurde nicht in der Nähe des Planungsperimeters geplant und ist daher nicht relevant.

Abb. 3 Richtplankarte Kantonal o. M.,  
geportal.ch, Stand: Juli 2021

-  Siedlungsgebiet Wohnnutzung
-  Siedlungsgebiet Arbeitsnutzung
-  Siedlungsgebiet Sonstige Nutzung
-  Gemeinde mit definitivem Siedlungsgebiet
-  Netzergänzungen - Strassen
-  Ausbauvorhaben Bahnlinien



**2.1.2 Kommunale Richtplanung**

Der kommunale Richtplan der Gemeinde Au wurde revidiert und ist am 22. November 2021 vom Gemeinderat erlassen worden.



**Themenbereich Siedlung / Landschaft**

Der gesamte Planungsperimeter liegt gemäss dem kommunalen Richtplan im Umstrukturierungsgebiet Bahnhof Au. Es wird eine typologische Neuinterpretation des Areals und die Schaffung neuer Strukturen respektive Nutzungsformen angestrebt. Alte Bauten sollen ersetzt und attraktive Freiräume geschaffen werden.

Die Aufwertung des Gewässers erfolgt durch das Hochwasserschutzprojekt Littenbach (vgl. Kap. 2.1.6 , «Hochwasserschutzprojekt Littenbach»).

Entsprechend der umliegenden Zonen ist vorgesehen den südwestlichen Teil der Parzelle Nr. 1766 der Kernzone K3 zuzuweisen.

Abb. 4 Ausschnitt Gemeinderichtplan Au Siedlung / Landschaft o. M., Stand: 22. November 2021

-  S 3.2 Umstrukturierungsgebiet
-  S 4.2/S 6.3 Kerngebiet





**Themenbereich Verkehr / Infrastruktur**

Die Attraktivität des Bahnhofs Au für den öffentlichen Verkehr wird im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofsbereichs nachhaltig erhöht. Dabei soll der Fokus insbesondere auf die Aufenthaltsqualität gelegt werden. Im Zuge der Arealentwicklung Bahnhof Au soll eine Busverbindung zum Bahnhof Au geprüft werden.

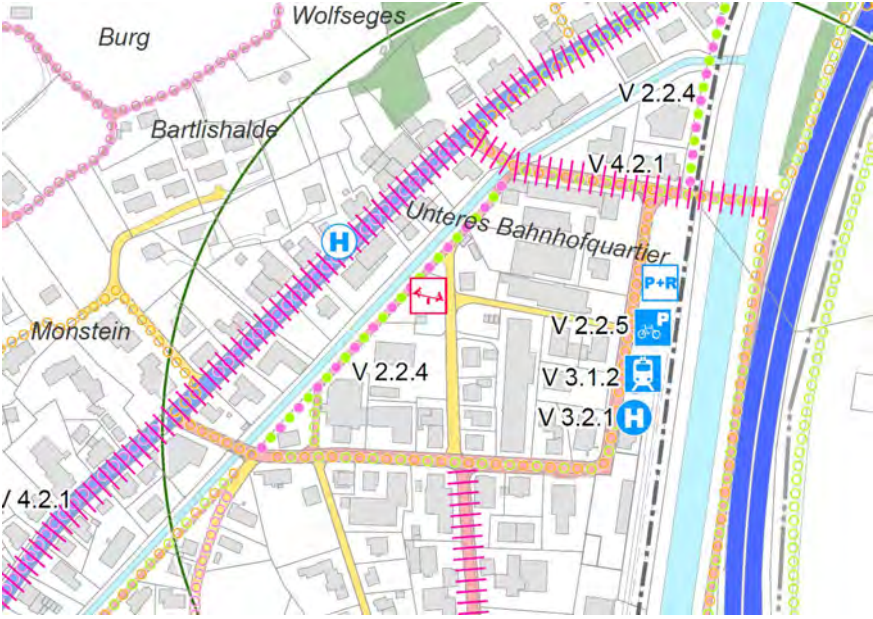
Für Fahrräder sind genügend attraktive Abstellplätze zur Verfügung zu stellen. Diese sollen gedeckt, oberirdisch und gut zugänglich sein.

Unter anderem, entlang der Rheinstrasse, soll der Strassenraum mit der Pflanzung von Einzelbäumen, Baumreihen und Allen aufgewertet und durchgrünt werden.

Der Planungsperimeter liegt in der ÖV-Gütekategorie C (mittelmässige Erschliessung). Im Halbstundentakt verkehren Züge nach Altstätten und Nesslau-Neu St. Johann, sowie nach Uznach und Sargans.

Abb. 5 Ausschnitt Gemeinderichtplan Au Verkehr / Infrastruktur o. M., Stand: 22. November 2021

-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Sammelstrasse
-  V 1.1 Erschliessungsstrasse
-  V 2.1 Fussweg
-  V 2.2 Veloweg
-  Bahnlinie
-  V 3.1 Bahnhof
-  V 3.2 Bushaltestelle
-  Park + Ride
-  Parkplatz
-  V 2.2 Veloparkierung
-  V 4.1 Ortseinfahrt
-  V 4.2 Aufwertung Strassenraum









### 2.1.3 Zonenplan & Baureglement

Die Rahmennutzungsplanung, bestehend aus Zonenplan und Baureglement, befindet sich derzeit in Überarbeitung. Ein Entwurf liegt derzeit noch nicht vor. Die folgenden Angaben beruhen auf den rechtskräftigen Unterlagen.

Der nördliche Teil des Planungsperimeters befindet sich in der Wohn-Gewerbezone WG3, während sich südlich die Kernzone K3 befindet. Der Spielplatz und südliche Teil des Bahnhofareals liegen in der Zone für öffentlichen Bauten und Anlagen OeBa. Der Littenbach befindet sich in der Grünzone, während die Strassen dem übrigen Gemeindegebiet UeG zugewiesen sind. Gleiches gilt für den südwestlichen Teil der Parzelle Nr. 1766, um die Erschliessung der südlichen Parzellen zu sichern.

Abb. 6 Zonenplan o. M., geoportal.ch, Stand: Juli 2021

-  Wohn-Gewerbezone WG3
-  Kernzone K3
-  Zone für öffentliche Bauten und Anlagen OeBa
-  Grünzone (vor II Nachtrag)
-  Übriges Gemeindegebiet ueG, ueG B, ueG BL, ueG RF, ueG S
-  Hinweis Gewässer



Gemäss dem Baureglement der Gemeinde Au vom 19. Januar 2007 gelten folgende Regelbauvorschriften.

Tab. 1 Angaben gemäss Baureglement

	Wohn- Gewerbezone WG3	Kernzone K3
Ausnützungsziffer	0.65 <sup>1</sup> / 0.75 <sup>2</sup>	---
Vollgeschosszahl	3	3
Gebäudehöhe (m)	11.50	11.00
Firsthöhe (m)	15.50	15.00
Gebäuelänge (m)	40.00 <sup>3</sup>	40.00
Gebäudetiefe (m)	---	OG: 17.50
Kleiner Grenzabstand (m)	5.00	3.00
Grosser Grenzabstand (m) <sup>4</sup>	7.50 <sup>5</sup>	3.00
Empfindlichkeitsstufe	III	III

<sup>1</sup> Max. zulässige Ausnützungsziffer für reine Wohnzwecke resp. reine gewerbliche Zwecke.

<sup>2</sup> Max. zulässige Gesamtausnützung bei gemischter Nutzung (Zweitnutzung muss mindestens der Mehrnutzung gegenüber einer reinen Wohn- oder Gewerbenutzung entsprechen).

<sup>3</sup> Für Bauten mit Gewerbenutzung im Erdgeschoss ist die doppelte Länge zulässig, sofern eine Unterteilung mit einem eingeschossigen, gestalterisch deutlich abgesetzten Zwischenbau (max. Gebäudehöhe 6.0 m, min. Gebäuelänge 5.0 m) erfolgt und die Hauptbauten die Gebäuelänge einhalten. Wird bei Wohnbauten dadurch der ordentliche Gebäudeabstand unterschritten, so dürfen auf den sich gegenüberliegenden Fassaden keine nach Art. 11 erforderlichen Fensterflächen angeordnet werden.


<sup>4</sup> Der grosse Grenzabstand ist auf der gegen die südliche Himmelshälfte orientierten Hauptwohnseite einzuhalten. Weist eine Baute annähernd gleichwertige Hauptwohnseiten auf, so kann die Aufteilung der Summe des grossen und kleinen Grenzabstandes auf die entsprechenden Fassaden gestattet werden.

<sup>5</sup> Sofern das Erdgeschoss gewerblich genutzt wird, gilt allseitig der kleine Grenzabstand.

### 2.1.4 Planungszone

Die Planungszone bezweckt eine langfristig ausgerichtete Umstrukturierung des unteren Bahnhofquartiers. Innerhalb der Planungszone dürfen während der Geltungsfrist keine Bauvorhaben mehr bewilligt werden, die dem angestrebten zukünftigen Zustand des Gebietes nicht entsprechen. Hängende Baugesuche, welche das Erreichen des festgelegten Planungszwecks erschweren, sind zu sistieren. Damit wird die Entscheidungsfreiheit der Planungsbehörden gesichert.

Abb. 7 Planungszone kommunal o. M.,  
geoportal.ch, Stand: Juli 2021

 Planungszone kommunal



### 2.1.5 Schutzverordnung

Auf dem Planungsperimeter befinden sich drei Gebäude, die als Kulturobjekte geschützt sind. Das Fabrikgebäude auf der Parzelle Nr. 1795 befindet sich in schlechtem Zustand. Nach vertieften Untersuchungen seitens der Denkmalpflege (Schreiben vom 04. Juli 2023) wurde festgestellt, dass aufgrund erheblicher struktureller Schäden und eines dringenden Bedarfs an Renovierungsarbeiten für den aktuellen Eigentümer eine wirtschaftlich tragbare Restaurierung nicht mehr realisierbar ist. Die Denkmalpflege beabsichtigt daher, Optionen zur Erhaltung zu prüfen oder, falls dies nicht möglich ist, eine mögliche Aufhebung des Denkmalschutzes in Erwägung zu ziehen, sofern eine städtebaulich überzeugende Neubualternative vorliegt. Die Birkenallee entlang des Littenbachs befindet sich ebenfalls unter Schutz. Genauso wie die geschützte Linde und Baumgruppe im Südwesten.

Abb. 8 Schutzverordnung o. M., geoportal.ch, Stand: Juli 2021

- Geschütztes Kulturobjekt (Gebäude)
- Geschütztes Ortsbild
- Geschützte Baumreihe, Baumallee
- Geschützte Hecke, Feld- und Ufergehölze
- Geschützter Einzelbaum / Baumgruppe






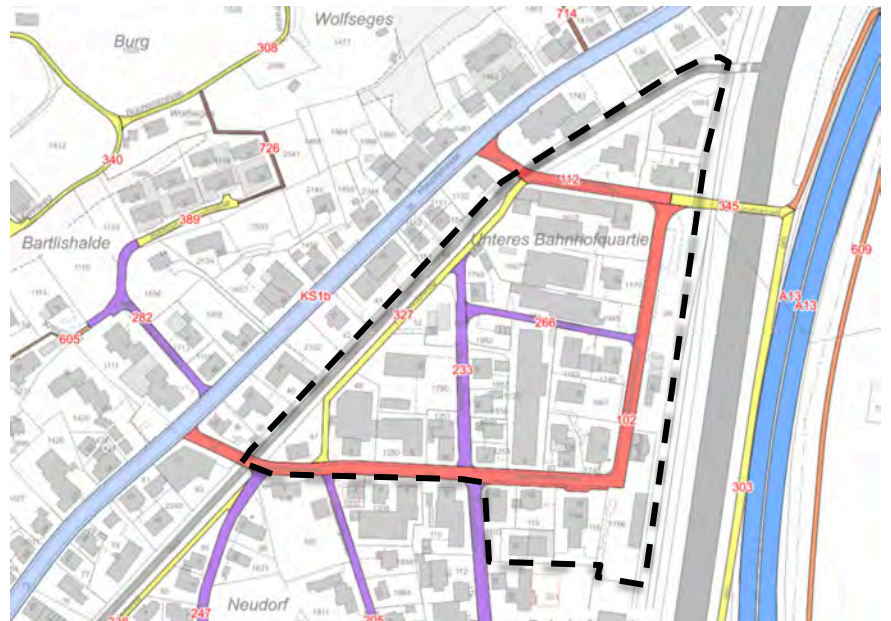
### 2.1.6 Weiteres

#### Strassenklassierung

Die Schleife von der Hauptstrasse zum Bahnhof ist eine Gemeindestrasse 1. Klasse. Die Industriestrasse und Webergasse sind Gemeindestrassen 2. Klasse. Die Strecke entlang des Littenbachs ist klassiert als Gemeindestrasse 3. Klasse. Im Zuge des Bachprojektes wird diese auch südwestlich vollständig entlang des Littenbachs geführt werden.

Abb. 9 Strassenklassierung o. M., geoportal.ch, Stand: Juli 2021

-  Nationalstrasse (Bund)
-  Kantonsstrasse (Kanton)
-  Gemeindestrasse 1. Klasse
-  Gemeindestrasse 2. Klasse
-  Gemeindestrasse 3. Klasse
-  Weg 1. Klasse





### Lärm

Im östlichen und nördlichen Gebiet des Planungsperimeters sind Neu- und Umbauten derzeit nur mit einem Lärmnachweis möglich. Mit beidseitigen Lärmschutzwänden werden auf der Autobahn derzeit Lärmschutzmassnahmen umgesetzt.

Abb. 10 Strassenlärmbelastungskataster o. M.,  
geoportal.ch, Stand: Juli 2021

-  Lärmnachweis erforderlich (Art. 31 LSV)
-  Grenzwert eingehalten
-  Planungswert eingehalten
-  Immissionsgrenzwert überschritten
-  Strasseneigentümer: Kanton (Tiefbauamt)
-  Strasseneigentümer: Gemeinde
-  Strasseneigentümer: Bund (Bundesamt für Strassen)



### Belastete Standorte

Bei den beiden belasteten Standorten (Reg.-Nr. 3231 B0041 und 3231 B0047) auf dem Planungsperimeter sind keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Massnahmen sind erst bei Vorliegen eines Bauvorhabens durchzuführen.

Abb. 11 Kataster der belasteten Standorte o. M.,  
geoportal.ch, Stand: Juli 2021

 KbS - Belastete Standorte



### Naturgefahren

Ausser einer Überflutungsgefahr durch den Littenbach gibt es auf dem Planungsperimeter keine Naturgefahren zu beachten. Durch das Hochwasserschutzprojekt Littenbach wird sich die Gefahr durch Wasser grundlegend verändern (vgl. nachfolgende Seite).

Bezüglich dem Oberflächenabfluss bestehen im Planungsperimeter einzelne Gefahrenbereiche. Bei der Planung in gefährdeten Bereichen ist der Leitfaden für Vorsorge und Schutz bezüglich der gravitativen Naturgefahren des Kantons St.Gallen zu berücksichtigen und entsprechende Massnahmen zu treffen.

**Hochwasserschutzprojekt Littenbach**

Der Littenbach verläuft heute kanalisiert. Die Planung zur Revitalisierung und zum Ausbau, sodass ein 100-jährliches Hochwasser ohne Schäden abgeleitet werden kann, ist zurzeit im Gange. Die Gewässerräume werden auf das Projekt abgestimmt.

Abb. 12 Gesamtausschnitt Situation Littenbach – Ausbauprojekt und Bepflanzung, Stand: Vorprüfung: 31. Oktober 2020



Abb. 13 Detailausschnitt Situation Littenbach – Ausbauprojekt und Bepflanzung, Stand: Vorprüfung: 31. Oktober 2020

- Gewässerachse
- Grünstreifen  
Uferböschung
- neue Ufermauer
- neuer Damm
- Niederwasserrinne
- Kiesbank
- projektierte Wege mit Schwarzbelag



**Störfallvorsorge**

Die Störfallvorsorge hat zum Ziel, die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen zu schützen. Die östlichen Teilgebiete des vorliegenden Planungsgebietes befinden sich im Konsultationsradius der Nationalstrasse. Für die betroffenen Gebiete sind entsprechende Schutzmassnahmen zu prüfen. Das Ziel der Schutzmassnahmen besteht darin, das Ausmass der infolge eines Störfalls entstehenden Einwirkungen auf die Bevölkerung mit Massnahmen planerischer oder baulicher Art auf den Grundstücken in der Umgebung der Störfallanlagen zu minimieren. Bei der weiteren Planung ist die Planungshilfe "Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge" des Eidgenössischen Departements UVEK zu berücksichtigen.



## 2.2 Analyse

### 2.2.1 Historische Entwicklung

Die Gemeinde Au war ursprünglich ein Strassendorf, dessen Bebauung entlang der heutigen Hauptstrasse verlief. Die Bahnlinie und folglich der Bahnhof lagen abseits dieser historischen Bebauung entlang des Rheins. Um die Verbindung zwischen der bestehenden Bebauung und dem Bahnhof herzustellen, wurde die Bahnhofstrasse errichtet, die im rechten Winkel zur Bahnlinie verläuft. Im Norden erstreckt sich parallel eine weitere Strasse zwischen der Hauptstrasse und der Zollbrücke. Diese drei Strassen, zusammen mit der Bahnlinie, umschliessen das heutige Bahnhofsareal.

Neue Bauten wurden danach mehrheitlich entlang der Bahnhofstrasse und in Form von Stickerhäusern erstellt. Rechtwinklig zur Bahnhofstrasse verläuft die heutige Industriestrasse. Auch auf diese konzentrierte sich die neue Bebauung. Nach und nach wurde dann das ganze Areal erschlossen und bebaut.

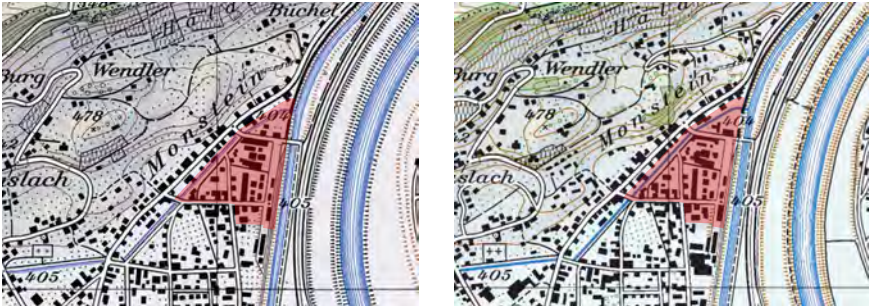
Abb. 14 Karte von 1866 und 1888 o. M., map.geo.admin.ch



Abb. 15 Karte von 1909 und 1937 o. M., map.geo.admin.ch



Abb. 16 Karte von 1967 und 1996 o. M., map.geo.admin.ch



---

Abb. 17 Karte von 2021 o. M.,  
map.geo.admin.ch



---

Abb. 18 Aufnahme Bahnhofsquartier, vor 1900 (ge-  
stempelt 1903), the.collectr.eu



---

Abb. 19 Aufnahme Bahnhofsquartier, 1934, the.col-  
lectr.eu

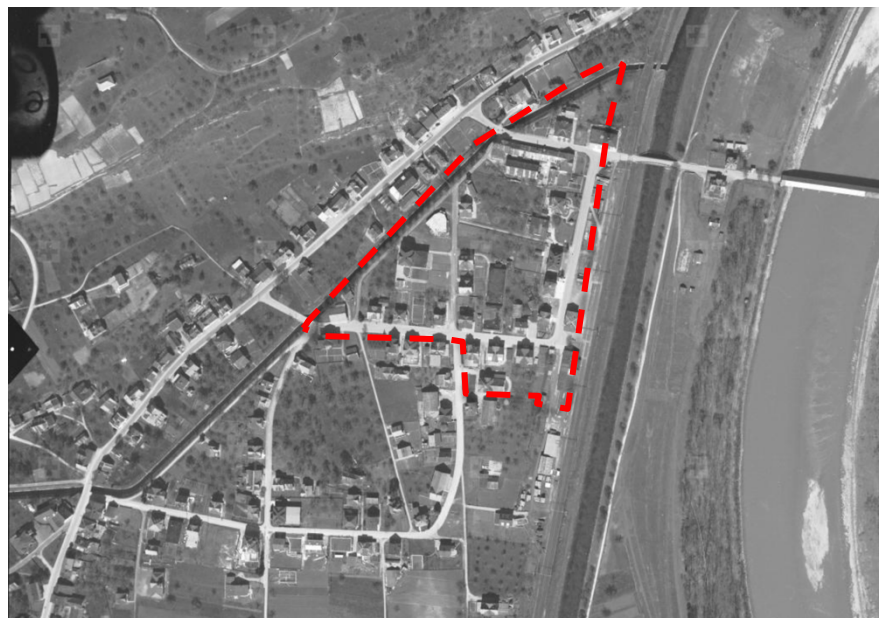




Abb. 20 Aufnahme Bahnhofstrasse (Blickrichtung Bahnhof), 1940, swiss.nailizakon.com



Abb. 21 Luftbild von 1947 o. M., map.geo.admin.ch





---

Abb. 22 Aufnahme Au, 1980, the.collectr.eu



### 2.2.2 Gebietsanalyse

#### Nutzung

Die Durchmischung von Wohn- und Gewerbenutzung zieht sich über den gesamten Planungsperimeter. In einzelnen Bereichen überwiegen die Gewerbebetriebe.

Entlang dem Ost-West verlaufenden Teil der Bahnhofstrasse befinden sich häufig verschiedene Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen, während in den Obergeschossen gewohnt wird. Eine Verpflegungsmöglichkeit wird lediglich vom Restaurant an der Webergasse geboten.

Die Wohnbauten sind mehrheitlich mittelgrosse Mehrfamilienhäuser, während sich entlang der Industriestrasse einige Einfamilienhäuser befinden.

Abb. 23 Gebietsanalyse Nutzung o. M.,  
Stand Juli 2021



### Bebauungsstruktur | Geschossigkeiten

Der Planungsperimeter ist zu den Strassen hin von offener Bauweise geprägt. Die heterogene Bebauung zeigt sich durch einzelne Wohnhäuser sowie grosse Gewerbebauten. Im Bereich entlang der südlichen Bahnhofstrasse und der dazu rechtwinkligen Industriestrasse sind die Strassenabstände einheitlich. Die Gebäude definieren dadurch klare Raumkanten entlang der Bahnhofstrasse (Ost-West) und der Industriestrasse.

---

Abb. 24 Schwarzplan o. M., geoportal.ch,  
Stand: Juli 2021







Auch bei den Gebäudezuständen ist das Gebiet durchmisch. Nur vereinzelte Bauten wurden neu erstellt oder kürzlich renoviert. Bei vielen Gebäuden wurden die Fassaden länger nicht mehr gestrichen bzw. renoviert, wodurch die Gebäudezustände etwas schlechter erscheinen. Gerade bei den Gewerbebauten gibt es einige, die bereits etwas älter sind und bei denen bauliche Massnahmen angebracht sind. Nur bei einzelnen Gebäuden ist der bauliche Zustand mangelhaft.

Abb. 26 Gebietsanalyse Gebäudezustand  
o. M., Stand Juli 2021





**Aussenraum**

Die fehlenden Freiräume stellen einen Schwachpunkt des Quartiers dar. An öffentlichen Räumen besteht neben dem Strassenraum nur ein Spielplatz sowie das Bahnhofsareal, bei dem es aber kaum attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten gibt. Im Normalfall sind die Bereiche von den Strassen bis zu den Gebäudezugängen sowie die Vorplätze halböffentlich. Die restlichen Flächen sind tendenziell abgetrennt und privat.

Abb. 27 Gebietsanalyse privat / öffentlich o. M., Stand Juli 2021











### **2.2.3 Verkehrskonzept Einbahn-Verkehrsführung**

Mit der Entwicklung des Bahnhofsgebiets Au, soll die Attraktivität für den öffentlichen Verkehr gesteigert werden. Zudem ist der Einlenker von der Rheinstrasse in die Hauptstrasse verkehrssicherheitstechnisch möglichst zu verbessern. Um diese Ziele zu erreichen, stellt sich die Frage, ob auf der Bahnhofstrasse eine Einbahn-Verkehrsführung eingeführt werden soll oder ob ein anderer Lösungsansatz besteht.

Das Verkehrskonzept ist im Anhang beigelegt.

#### **Einbahnverkehr**

Die aufgezeigte Analyse der Flussmodelle zeigt auf, wie sich der Verkehr in drei verschiedenen Einbahnvarianten verhält. Um die Verkehrsbelastung im Gebiet und insbesondere auf der Bahnhofstrasse möglichst gering zu halten, eignet sich eine Einbahnführung auf der Bahnhofstrasse (Achse Süden-Norden) zwischen der Rheinstrasse und dem Bahnhof am besten. Für diese Lösung wird eine Wendemöglichkeit am Bahnhof oder im Kreuzungsbereich Rheinstrasse / Bahnhofstrasse benötigt. Die Lage der Wendemöglichkeit hängt dabei davon ab, in welche Richtung die Einbahn auf besagter Achse geführt werden soll (Nord-Süd-Richtung oder Süd-Nord-Richtung). Eines der Ziele lautet den motorisierten Verkehr vor dem Bahnhof zu verringern, was nicht erreicht wird. Zudem müssten für Kiss & Ride bzw. dem Parkieren in Bahnhofsnähe zwei verschiedene Zufahrten in Kauf genommen werden.

Die verschiedenen Varianten stehen zur Diskussion. Ein spezifisches Verkehrsregime wird zurzeit noch nicht festgelegt. Stattdessen sollen mehrere Möglichkeiten offen gehalten werden. Dazu wird auch der Platz für eine Wendeanlage in Bahnhofsnähe gesichert.

#### **Bushaltestelle am Bahnhof**

Eine Verlegung der Bushaltestelle Monstein an den Bahnhof Au gestaltet sich im aktuellen Fahrplan sehr schwierig. Im Raumkonzept wird keine Verlegung der Bushaltestelle vorgesehen. Langfristig soll dies aber das Ziel sein, sofern dadurch zukünftig eine Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr entsteht.

### **Fahrbahnbreite**

Die Gestaltung der Fahrbahnbreite ist stark von der Busverbindung abhängig. Da die Buslinie kurzfristig nicht zum Bahnhof geführt wird, lässt sich eine Einbahnstrasse von 4.00 bis 4.50 Metern realisieren. Wichtig ist die Möglichkeit, einer zukünftigen Buslinie auf der Strasse zu erhalten. Dafür ist eine Fahrbahnbreite von 5.20 bis 5.70 Metern nötig, damit der Begegnungsfall PW und Bus sichergestellt ist. Punktuell muss die Fahrbahnbreite bis zu 6.20 Metern gesichert werden, so dass der Begegnungsfall Bus und Bus sichergestellt ist.

# 3 Variantenvergleich

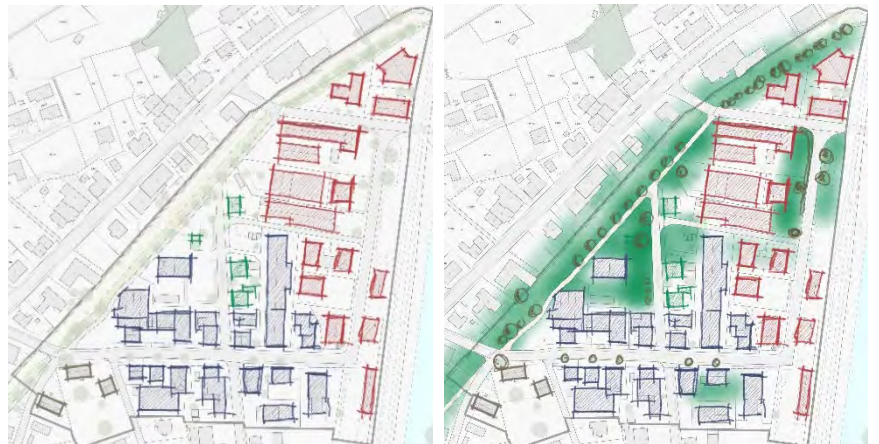
## 3.1 Prämissen

Das ehemalige Bahnhofsquartier zeichnete sich durch die lockere Baustruktur mit grösseren Fabrikantenhäusern aus. Damit entstand ein repräsentatives und durchgrüntes Quartier. Da dieses Bild sich mit den wesentlichen Planungszielen eines attraktiven und wohnlichen Quartiers deckt, wird in der Planung auf dieses Zielbild hingearbeitet.

Die Geometrien der Eisenbahn, der Bahnhofstrasse und der Industriestrasse ergeben eine unterschiedliche Ausrichtung der heutigen und künftigen Bauten. Nur im westlichen Teil der Bahnhofstrasse stehen einige Bauten ausserhalb dieser vorgegebenen Geometrie.

Abb. 30 Bestand Gebäudestrukturen und Grünräume

■ Grünraum bestehend



Auf Grundlage der Analysen ergeben sich verschiedene Begegnungsräume für die weitere Planung: einerseits ist dies der Strassenraum der Bahnhofstrasse, andererseits die Endpunkte der Bahnhofstrasse mit dem heutigen Freiraum beim Bahnhof und dem Restaurant "Isebähkli".

Abb. 31 Begegnungsräume  
Strassenraum und Grünräume

■ Begegnungsraum | Strassenraum  
■ Grünraum





Das Gebiet ist für eine einzige Planung zu gross und unübersichtlich. Im Folgenden werden deshalb Entwicklungsvarianten für verschiedene Gebiete mit Handlungspotenzial verglichen. Diese sind konzeptionell und fixieren nicht die zukünftigen Bebauungen.

---

### 3.2 Bahnhofstrasse – Webergasse

Im Bereich zwischen Bahnhofstrasse und Webergasse geht es vor allem um die Entwicklung des Gewerbegebäudes auf Parz. Nr. 1720. Ein linienförmiger Ersatzbau scheint wenig passend für das Quartier. Es werden deshalb nur Punktbauten dargestellt. Das Technikgebäude der Post (Parz. Nr. 1907) könnte auch direkt an der Bahnhofstrasse liegen. Um dem Bahnhof aber die städtebaulich notwendige Präsenz zu ermöglichen, wird der bestehende Vorplatz indes vorgezogen.

---

Abb. 32 Varianten Bahnhofstrasse – Webergasse





### 3.3 Webergasse – Rheinstrasse

Im Bereich zwischen Webergasse und Rheinstrasse sind grundsätzlich verschiedenste Entwicklungsformen denkbar. Vorstellbar sind die Ansätze Zeile und Punkte.

Punkt- und Zeilenbauten könnten an diesem Ort eine gewisse Dichte und Höhe erhalten. Weiterverfolgt werden Punktbauten, wobei ein Riegel entlang der Rheinstrasse entsprechend der bestehenden Bebauung denkbar ist.

Der Grünraum in Form von privaten/halbprivaten Vorgärten gegenüber der Bahnhofstrasse ist eine grosse Qualität des Ortes und damit beizubehalten. Der Raum zum Littenbach hin kann indes freier gestaltet werden. Es wird vorgeschlagen, die bestehende Gebäudekante mit der neuen Bebauung aufzugreifen.

Abb. 33 Varianten Webergasse – Rheinstrasse



---

### 3.4 Bahnhof Nord

Zwischen dem Wohnquartier Webergasse – Rheinstrasse und der Bahn wäre gerade auch aus lärmtechnischen Überlegungen ein Riegelbau denkbar. Allerdings ist der Bereich zwischen Bahnhofstrasse und Bahnlinie sehr schmal. Die Baute könnte zudem nur für Arbeitsnutzung verwendet werden. Mit einem Riegelbau an dieser Stelle geht räumlich die Grosszügigkeit in diesem Bereich der Bahnhofstrasse etwas verloren – umso wichtiger wäre deshalb der Erhalt des Grünbereichs der Vorgärten der Bahnhofstrasse 21 und 23. Der Riegel müsste städtebaulich eher kurz bleiben – dafür evtl. etwas höher (3 – 4 Geschosse).

Aufgrund der Umstände um die Platzverhältnisse zwischen Bahn und Bahnhofstrasse wird von einem Riegelbau abgesehen. Da eine zukünftige Busverbindung ermöglicht werden soll, ist eine Verbreiterung des Baubereichs auf Kosten der Strasse nicht möglich.

---

Abb. 34 Varianten Bahnhof Nord



### 3.5 Bahnhof

Das Gebiet um den Bahnhof ist der prominenteste Ort im Quartier und ist mit einer entsprechenden Planung genauer zu definieren. Der Raum der Bahnhofstrasse in Richtung Westen dürfte ebenfalls mit einer Punktbaute abgeschlossen werden.

Grundsätzlich sind für die Endsituation zu den Bahngleisen hin zwei Optionen möglich: einerseits ein öffentlicher Freiraum, der entsprechend als Bahnhofplatz gestaltet wird – oder andererseits ein repräsentativer Kopfbau, der den Bahnhof markiert. Ein Gebäude, das in den Freiraum hineinreicht, kann der Situation hingegen kaum gerecht werden.

Abb. 35 Varianten Bahnhof





### 3.6 Industriestrasse – Hollandiaweg

Das Gebäude auf Parzelle Nr. 1795 ist ein Schutzobjekt von kantonaler Bedeutung. Allerdings befindet es sich in einem baulich schlechten Zustand. Die Denkmalpflege hat das Gebäude neu beurteilt und dabei die kantonale Bedeutung bestätigt. Eine Schutzentlassung wurde damit abgelehnt.

Der Entscheid, ob ein Objekt aus der Schutzverordnung entlassen wird und damit abgebrochen werden könnte, erfolgt auf Grundlage einer Interessensabwägung. Bei einem Abbruch entsteht grosses Potenzial für eine Neuentwicklung. Die Fläche kann durch einen Zeilenbau, zwei Punktbauten oder einem L-förmigen Bau bespielt werden. Bezüglich Organisation und Gestaltung ist die Berücksichtigung des angrenzenden Spielplatzes bzw. der Begegnungszone von zentraler Bedeutung. Bei einem Abbruch des Gebäudes bietet sich auch die Möglichkeit durch einen Landabtausch eine Bauchaussparung zu erstellen.

Gemäss dem Schreiben der Denkmalpflege vom 04. Juli 2023 könnte der Denkmalschutz für das Gebäude mit der Assekuranz-Nr. 253 aufgehoben werden, vorausgesetzt, es liegt eine städtebaulich überzeugende Neubauvariante vor.

Abb. 36 Varianten Industriestrasse - Hollandiaweg





---

### 3.7 Bahnhofstrasse West

Entlang des westlichen Teils der Bahnhofstrasse stehen zurzeit ebenfalls tendenziell unternutzte Wohn- und Gewerbebauten. Im Zusammenspiel mit dem vorhergehend beschriebenen Perimeter Industriestrasse-Hollandiaweg wären verschiedene Bebauungsmöglichkeiten denkbar.

Die Studien zeigen, dass der heutige freie Raum zwischen den Gewerbebauten Bahnhofstrasse 3 und 5 wichtig für das Strassenbild ist. Bei einer Neuüberbauung ist deshalb ein Gebäude bzw. Gebäudeteil leicht von der Strasse abzusetzen. Denkbar wäre dafür, dass in einer solchen Anordnung im Perimeter Industriestrasse-Hollandiaweg nur eine Punktbaute entsteht – dafür etwas höher.

---

Abb. 37 Varianten Bahnhofstrasse West





# 4 Konzept

## 4.1 Struktur | Dichte

Die Gebäudestrukturen orientieren sich gemäss den einführenden Prämissen an den Geometrien der Strassenzüge. Generell können die Gebäudehöhen moderat erhöht werden (< 1 Stockwerk). Einzig im nördlichen Bereich des Perimeters und entlang des Spielplatzes sind Gebäude von 5 bis 6 Stockwerken denkbar.

Abb. 38 Gebäudehöhen und -dichten

-  Moderate Erhöhung
-  Hohe Dichte möglich



Die nachfolgenden Abbildungen zeigen einen möglichen Situationsplan sowie eine mögliche Sicht aus der Vogelperspektive. Die verschiedenen Bebauungstypologie und die neu geschaffenen Grün- und Verweilräume sind dabei deutlich erkennbar. Das Bahnhofsquartier Au wird urbaner.

Abb. 39 Mögliche Situation





Der Blick aus der Vogelperspektive zeigt das Bahnhofsquartier mit Blick gegen Südwesten.

Abb. 40 Blick aus der Vogelperspektive



---

## 4.2 Strassenräume

### 4.2.1 Bahnhofstrasse West

Der westliche Teil der Bahnhofstrasse wird von Punktbauten dominiert, längere Fassadenabschnitte sind zurückversetzt. Durch die linearen Strassenabstände entsteht ein einheitliches Erscheinungsbild, welches beibehalten werden soll.

---

Abb. 41 Strassenraum Bahnhofstrasse West



Auf der nachfolgenden Abbildung ist eine mögliche Bebauung aus der Fussgängerperspektive visualisiert. Der Betrachter befindet sich an der Bahnhofstrasse auf der Brücke über den Littenbach mit Blick Richtung Osten.

---

Abb. 42 Strassenraum Bahnhofstrasse mit Blick Richtung Osten



#### 4.2.2 Bahnhofstrasse Nord

Der nördliche Teil der Bahnhofstrasse entlang der Bahn wird durch eine grosszügige Gestaltung geprägt. Die an die Strasse stossenden Gebäudeseiten haben einen punktförmigen Charakter (Punktgebäude und/oder Kopfseite von Zeilenbauten). Im nördlichen Teil nimmt der Grünanteil überhand und die Bauten sind weiter zurückgesetzt.

Abb. 43 Strassenraum Bahnhofstrasse Nord



Eine mögliche Variante einer Bebauung des Gebiets Bahnhofstrasse Nord ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Diese Abbildung zeigt den Blick nach Norden entlang der neu gestalteten Bahnhofstrasse.

---

Abb. 44 Strassenraum Bahnhofstrasse mit Blick Richtung Norden



#### 4.2.3 Industriestrasse

Die Industriestrasse wird ebenfalls von Punktbauten dominiert. Zudem ist der Strassenraum durch verschiedene Grünbereiche begrenzt. Ausser einer mässigen Verdichtung wird sich am Strassenbild wenig verändern.

---

Abb. 45 Strassenraum Industriestrasse





#### 4.2.4 Webergasse

Die Südseite der Webergasse wird sich voraussichtlich visuell wenig verändern. Im Norden ist hingegen eine Verdichtung angedacht und dementsprechend der Strassenabstand der Bauten – je nach Ausgestaltung in Punkt- oder Zeilenbauten – noch in einem Sondernutzungsplan festzulegen.

---

Abb. 46 Strassenraum Webergasse



#### 4.2.5 Rheinstrasse

Die Rheinstrasse wird heute im Süden durch einen langen Bau begrenzt. Entsprechend der Entwicklung im Areal in Richtung Punktbauten, soll auch hier die Struktur geöffnet werden – auch wenn an dieser Stelle ein Riegelbau denkbar ist.

---

Abb. 47 Strassenraum Rheinstrasse



### 4.3 Beschäftigte / Bewohnende im Jahr 2030

Da das Gebiet heute unternutzt wird, sind die derzeitigen Bewohnenden und Beschäftigten nicht aussagekräftig für die zukünftige Gesamtanzahl an Personen, die auf dem Areal wohnen oder arbeiten werden. Daher wird auf Grundlage einer realistischen zukünftigen Bebauung modelliert, wie sich die Bevölkerungszahlen entwickeln werden. Für die bestehenden Gebäude, welche in absehbarer Zeit voraussichtlich keine grösseren Entwicklungen erleben, wird mit dem aktuellen Bestand der Beschäftigten und Bewohnende gerechnet. Für die neuen Bebauungen wird grundsätzlich von vier Vollgeschossen ausgegangen. Entlang der Bahnhofstrasse wird im Erdgeschoss mit Gewerbe gerechnet. Um die Auswirkungen auf die Verkehrssituation abschätzen zu können, werden im Planungsgebiet elf einzelne Gebiete betrachtet.

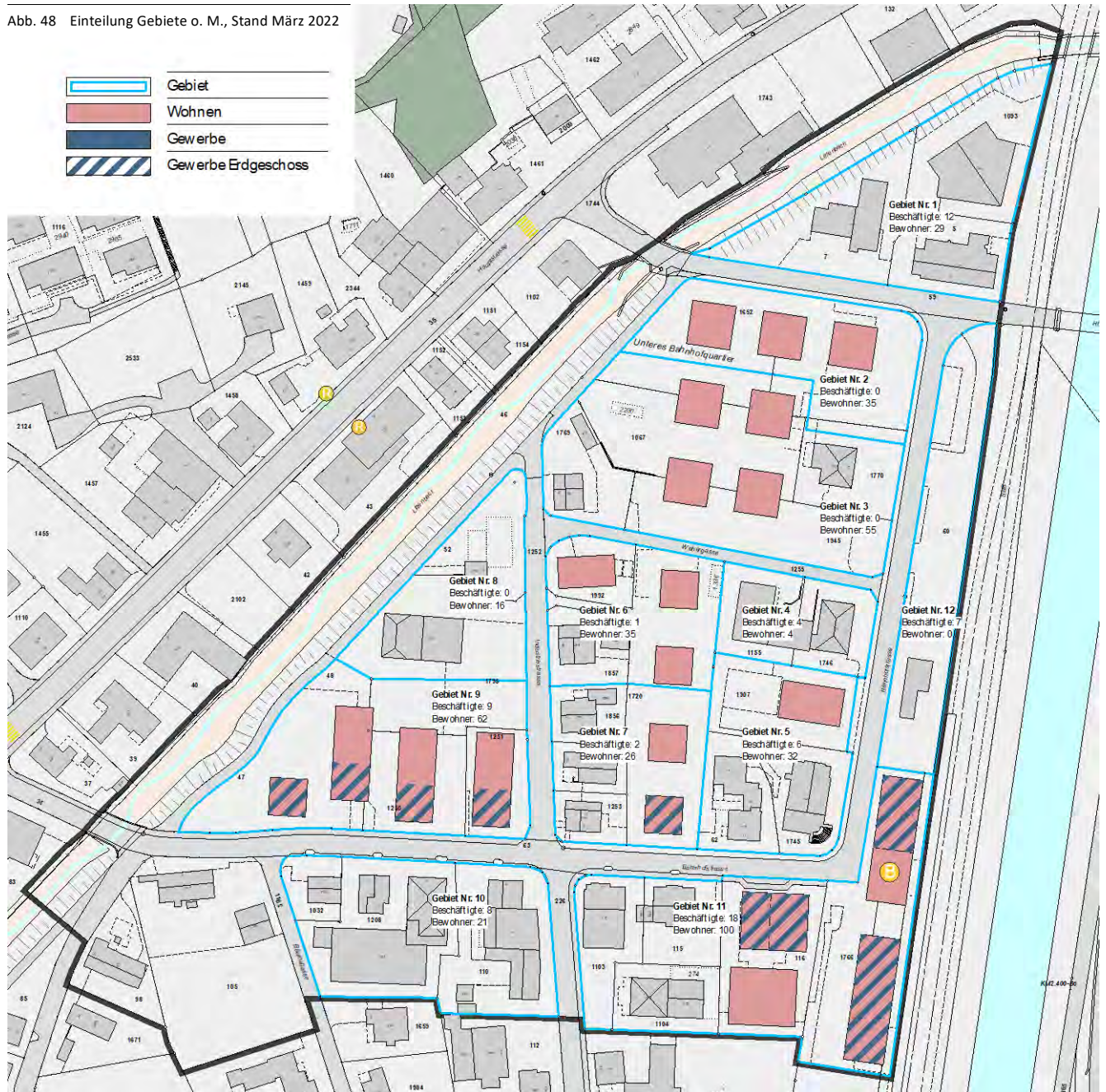
Tab. 2 Beschäftigte / Bewohnende Modell 2030,  
Stand März 2022

Fläche pro Beschäftigter: 62 m2  
Fläche pro Bewohner: 51 m2  
Faktor Geschossfläche / Wohnfläche: 0.76

Gebiet Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Heute:													
Beschäftigte	12	6	18	4	6	6	5	7	27	8	1	7	107
Bewohner	29	6	8	4	18	7	13	0	4	21	20	0	130
Keine Veränderung:													
Beschäftigte	12	0	0	4	6	1	0	0	0	8	1	7	39
Bewohner	29	0	8	4	18	7	12	0	0	21	20	0	119
Neu:													
Geschossfläche [m2]	0	588	784	0	240	469	288	359	1226	0	1816	0	5770
alle Geschosse [m2]	0	2352	3136	0	960	1876	1152	1077	4904	0	7264	0	22721
Wohn/Gewerbefl. [m2]	0	1788	2383	0	730	1426	876	819	3727	0	5137	0	16884
Gewerbefläche [m2]	0	0	0	0	0	0	144	0	576	0	1042	0	1762
Beschäftigte	0	0	0	0	0	0	2	0	9	0	17	0	28
Wohnfläche [m2]	0	1788	2383	0	730	1426	732	819	3151	0	4095	0	15122
Bewohner	0	35	47	0	14	28	14	16	62	0	80	0	297
Total Beschäftigte	12	0	0	4	6	1	2	0	9	8	18	7	67
Total Bewohner	29	35	55	4	32	35	26	16	62	21	100	0	416



Abb. 48 Einteilung Gebiete o. M., Stand März 2022



---

## 4.4 Instrumente

Zur Umsetzung des Konzepts werden verschiedene Instrumente vorgeschlagen:

### **Sondernutzungspläne**

Der Strassenraum ist für das Erscheinungsbild des Quartiers zentral- Entsprechend soll der Strassenraum mit Baulinien gesichert werden.



In den Bereichen «Bahnhofstrasse – Webergasse», «Webergasse – Rheinstrasse», «Bahnhof», «Industriestrasse – Hollandiaweg» und «Bahnhofstrasse West» wird eine Pflicht zur Erstellung von Sondernutzungsplänen vorgeschlagen.

Im Rahmen der Ausarbeitung der Sondernutzungspläne müssen die städtebauliche Setzung, die Nutzungen und Erschliessung genauer betrachtet werden (z. B. mit einem Wettbewerb oder einer Studie). Im Gegenzug ist eine Verdichtung möglich.

### **Beratung Grundeigentümer**

Die Entwicklung eines adäquaten Kopfbaus bei der Rheinstrasse Nr. 3 ist für einen Sondernutzungsplan zu klein. Mit einer Beratung der Grundeigentümer wäre an dieser Stelle eine passende Lösung zu finden.

Abb. 49 Instrumente

-  Sondernutzungsplan
-  Strassenraumgestaltung





# 5 Erläuterungen Richtplan

---

## 5.1 Allgemeines

### 5.1.1 Richtplanbestandteile und deren Verbindlichkeit

Die Festsetzungen gemäss Richtplantext enthalten die minimalen Vorschriften, welche bei allen baulichen Massnahmen zwingend in der beschriebenen Form einzuhalten sind. Der Planungsbericht erläutert Sinn und Absicht hinter den Festsetzungen. Diese Erläuterungen sind wegleitend bei der Beurteilung baulicher Vorhaben. Teilweise geht der Planungsbericht inhaltlich weiter als der Richtplantext und zeigt, wie die Festsetzungen im Detail umgesetzt werden könnten oder sollten. Somit ist auch der Planungsbericht bei der Beurteilung von Bauvorhaben zu berücksichtigen.

Der Richtplantext ist der Verständnis halber pro raumplanerisch relevantem Themenbereich (z. B. Bebauung, Erschliessung, Umgebung usw.) nach Ausgangslage, Zielsetzung und Festsetzung gegliedert. Diese Gliederung soll ein besseres Verständnis über die geplanten Ziele und die daraus abgeleiteten, behördenverbindlichen Festsetzungen schaffen und dem Leser als roter Faden dienen.

Die Koordinationsstände unterscheiden sich hinsichtlich der bereits erfolgten Interessensabwägung der Inhalte des Richtplans Bahnhof Au und orientieren sich an der Begrifflichkeit der Raumplanungsverordnung (Art. 5 RPV).

### 5.1.2 Rechtliche Umsetzung

#### Baubewilligungsverfahren

Die sachgerechte Umsetzung der Richtplaninhalte erfolgt in der Regel im Baubewilligungsverfahren, wobei die zu bewilligende Behörde das Bauprojekt auch auf die Berücksichtigung des Richtplanes hin überprüft.

#### Sondernutzungsplan

Für die bauliche Entwicklung zusammenhängender Gebiete oder einzelner Parzellen besteht die Möglichkeit, grundeigentümergebundene Sondernutzungspläne nach Art. 23ff PBG auszuarbeiten. Diese regeln die Erschliessung, Bebauung und Umgebungsgestaltung im Sinne des Richtplanes und erlauben notwendige Abweichungen zur Regelbauweise im Interesse einer ortsbaulich positiven Entwicklung. Sondernutzungspläne sind insbesondere angezeigt bei:

- Abweichungen zum vorliegenden Richtplan, sofern dieser nicht angepasst wird;
- Abweichungen zum Baureglement (z. B. Bauten mit Mehrhöhen);
- Den bezeichneten Gebieten mit Sondernutzungsplanpflicht (vgl. Kap. 5.2.2)

---

## 5.2 Bebauung

### 5.2.1 Baulinie Strassenraum

Mit der Definition der Baulinien an den prägenden Strassenzügen wird auf die bestehende Bastruktur im Quartier reagiert. Der typische Strassenraum wird so gesichert. Bei der Entwicklung des Raumkonzepts wurde der Strassenraum als prägendes Element identifiziert (vgl. Kap. 2-4). Die Baulinien sind zeitnah umzusetzen.

### 5.2.2 Strassenraumbebauung

Im Richtplan wird die Bebauungsstruktur entlang der Strassen präzise festgelegt. Ein konkretes Beispiel hierfür ist die Bahnhofstrasse West, entlang derer die Gebäude so geplant werden müssen, dass ihre Stirnseiten zur Strasse hin ausgerichtet sind. Diese Planung gewährleistet nicht nur eine harmonische ortsbauliche Gestaltung, sondern auch eine optimale Nutzung des verfügbaren Raumangebots und trägt zur Schaffung eines attraktiven und funktionalen Quartiers bei.

### 5.2.3 Sondernutzungsplanpflicht

In den Bereichen «Bahnhofstrasse – Webergasse», «Webergasse – Rheinstrasse», «Bahnhof», «Industriestrasse – Hollandiaweg» und «Bahnhofstrasse West» soll ein zusammenhängende, konzeptionell abgestimmte Gesamtentwicklung erreicht werden. Hier zu dient die Sondernutzungsplanpflicht.

Im Rahmen der Ausarbeitung der Sondernutzungspläne müssen die städtebauliche Setzung, die Nutzungen, die Freiraumgestaltung und Erschliessung / Parkierung genauer betrachtet werden (z. B. mit einem Wettbewerb oder einer Studie). Im Gegenzug ist eine Verdichtung möglich.

---

## 5.3 Nutzung

### 5.3.1 Nutzung

Die Durchmischung von Wohn- und Gewerbenutzung zieht sich über den gesamten Planungsperimeter. In einzelnen Bereichen überwiegen die Gewerbebetriebe. Insbesondere das Schaffen von Wohnraum mit der Möglichkeit für kleine publikumsorientierte Einrichtungen, namentlich entlang der Bahnhofstrasse West, in den Erdgeschossen soll gefördert werden.

### 5.3.2 Ausnützung

Aktuell ist das Gebiet unternutzt und soll in Zukunft entwickelt und aufgewertet werden. Dies bedingt eine Verdichtung.

Auf der heutigen Parzelle 1795 befindet sich ein geschütztes Gebäude, welches eine höhere Gebäudehöhe aufweist als die umliegenden Gebäude. In der

zukünftigen Entwicklung des Gebietes kann dieses prägende Element übernommen werden. Daher soll, unter Berücksichtigung einer qualitativ hochwertigen Bebauungsvorschlag, in diesem Bereich das Erstellen eines höheren Hauses möglich sein.

### **5.3.3 Begegnungsräume**

Im Richtplan werden Begegnungsräume als wesentliche Orientierungs- und Knotenpunkte im Quartier hervorgehoben. Diese Räume sind von grosser Wichtigkeit, da sie nicht nur als Treffpunkte dienen, sondern auch soziale Aktivitäten und Interaktionen fördern. Es ist zentral, diese Begegnungsräume sorgfältig zu pflegen und weiterzuentwickeln. Dies geschieht mit dem Ziel, die Lebensqualität im Quartier zu steigern und sicherzustellen, dass sie ihre zentrale Rolle als soziale und kulturelle Brennpunkte erfüllen können.

Begegnungsraum am Bahnhof:

Der Begegnungsraum am Bahnhof wird als zentraler Treffpunkt und Schwerpunkt für soziale Aktivitäten betrachtet. Hier soll besonderes Augenmerk auf die Gestaltung gelegt werden, um sicherzustellen, dass er den vielfältigen Anforderungen gerecht wird.

Begegnungsraum an der Bahnhofstrasse Nord:

Der Begegnungsraum an der Bahnhofstrasse Nord erfüllt ebenfalls wichtige Funktionen im Quartier. Hier ist es von grosser Bedeutung, die Gestaltung so auszurichten, dass sie den Anforderungen eines Veloknotens und eines Einstiegspunkts für Gummibootfahrende entspricht. Darüber hinaus sollte dieser Raum auch als eine bedeutende Grünfläche im Quartier entwickelt werden. Dies trägt zur Verbesserung des Wohnumfelds bei und bietet den Bewohnern eine attraktive Umgebung für Erholung und Freizeitaktivitäten. Es ist auch zu erwägen, diesen Raum gegebenenfalls durch ein Aussencafé zu ergänzen, um die Nutzungsmöglichkeiten und die Attraktivität weiter zu steigern.

---

## **5.4 Umgebung**

### **5.4.1 Aufenthalt / Spielplatz**

Die fehlenden Freiräume stellen einen Schwachpunkt des Quartiers dar. An öffentlichen Räumen besteht neben dem Strassenraum nur ein Spielplatz sowie das Bahnhofsareal, bei dem es aber kaum attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten gibt. Aus diesem Grund ist es wichtig den Spielplatz zu erhalten und attraktiv zu gestalten.



#### 5.4.2 Oberflächengestaltung

Neben den Freiräumen sind auch Grünflächen, vor allem entlang der Strassen, nur begrenzt vorhanden. Allgemein wird das Gebiet von den Parkplätzen geprägt, die sich zwischen Strassen und Gebäuden befinden. Bäume und Hecken verteilen sich über das gesamte Gebiet, während der Spielplatz eine «grüne Oase» darstellt.

---

## 5.5 Erschliessung

#### 5.5.1 Fuss- und Veloverkehr

Im Gebiet Webergasse-Rheinstrasse ist geplant, eine zusätzliche Fuss- und Veloverkehrsverbindung durch das Quartier zu schaffen. Die Hauptabsicht dabei ist, eine direkte und praktische Verbindung zum Bahnhof herzustellen. Diese Massnahme soll es den Bewohnenden ermöglichen, den Bahnhof bequem und sicher zu erreichen, insbesondere für Fussgänger und Velofahrende. Eine solche Verbindung trägt zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs bei und kann die Abhängigkeit vom Auto verringern, was insbesondere in städtischen Gebieten von grosser Bedeutung ist.

Es ist erwähnenswert, dass entlang des Littenbachs bereits eine neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung im kommunalen Richtplan festgelegt wurde. Dies bedeutet, dass in diesem Bereich bereits Pläne existieren, um eine sichere und effiziente Verbindung für Fussgänger und Velofahrer zu schaffen. Der kommunale Richtplan ist ein Instrument zur Steuerung der räumlichen Entwicklung und gibt vor, wie das Gebiet genutzt und entwickelt werden soll. Die Festlegung einer Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang des Littenbachs zeigt das Bestreben, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Mobilität im Quartier zu verbessern.

#### 5.5.2 Öffentlicher Verkehr

Die Idee, die Bushaltestelle Monstein unmittelbar am Bahnhof Au zu verlegen, verdient eine gründliche Prüfung, um die potenziellen Vorteile und Auswirkungen dieser Massnahme zu analysieren. Die Verlagerung würde es den Fahrgästen erleichtern, zwischen dem Bus- und Bahnverkehr umzusteigen, was insbesondere in urbanen Gebieten die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs erhöhen kann. Dies könnte dazu führen, dass mehr Menschen den öffentlichen Nahverkehr nutzen, was wiederum zu einer Reduzierung des Autoverkehrs und zu einer besseren Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur beitragen kann. Bei der Planung und Prüfung der Verlegung der Bushaltestelle Monstein ist es entscheidend, die Zusammenarbeit und Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Dies schliesst die RTB Rheintal Bus und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB mit ein, da diese Organisationen eine zentrale Rolle in der Bereitstellung von Bus- und Bahnverbindungen spielen. Die Einbeziehung dieser Akteure

ist entscheidend, um sicherzustellen, dass die geplante Verlegung reibungslos umgesetzt werden kann und den Fahrgästen einen nahtlosen Übergang zwischen Bus und Bahn ermöglicht.

### **5.5.3 Motorisierter Individualverkehr**

Das Planungsgebiet verfügt bereits über eine solide Verkehrsinfrastruktur, wodurch der Bedarf für neue Strassenverbindungen entfällt. Allerdings besteht Raum für gestalterische Verbesserungen, insbesondere entlang der Bahnhofstrasse.

Um die Verkehrsbelastung im Quartier, insbesondere auf der Bahnhofstrasse, effektiv zu reduzieren, ist es ratsam, sorgfältig zu prüfen, ob die Einführung von Einbahnstrassenregelungen in bestimmten, noch zu definierenden Teilbereichen in Erwägung gezogen werden kann. Das Tiefbauamt des Kantons weist darauf hin, dass ein Einbahnsystem oftmals zu höheren Geschwindigkeiten und damit verbunden zu höheren Lärmemissionen führen kann. Vor einer solchen Einführung muss deshalb zwingend in einem technischen Bericht die Lärmthematik bezüglich der wahrnehmbaren Veränderung behandelt werden.

Gleichzeitig sollte auch die Verkehrssicherheit beim Abbiegen von der Rheinstrasse auf die Hauptstrasse eingehend untersucht und bei Bedarf verbessert werden.

Mit der Entwicklung des Bahnhofsgebiets Au, soll die Attraktivität für den öffentlichen Verkehr gesteigert werden. Dies hat jedoch direkten Einfluss auf das Verkehrskonzept im Quartier. Verschiedene Ansätze sind in einem Verkehrskonzept analysiert worden (siehe Beilage).

### **5.5.4 Parkierung | Sammelgaragen**

Die Anzahl der erforderlichen Parkplätze wird gemäss den Bestimmungen des Baureglements festgelegt. Das Baureglement enthält rechtliche Vorschriften, die die Mindestanforderungen an die Parkierung in Neubauten und Entwicklungsprojekten festlegen. Dies gewährleistet, dass die Parkierungsnormen den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und die Bedürfnisse der Bewohner und Nutzer des Gebiets angemessen berücksichtigen.

Bei Neuüberbauungen wird betont, dass die Parkierung für Bewohnende vorrangig in unterirdischen Sammelgaragen untergebracht werden sollte, sofern dies technisch realisierbar und wirtschaftlich vertretbar ist. Dies hat den Vorteil, dass oberirdische Flächen für andere Zwecke genutzt werden können und die Landschaftsgestaltung verbessert wird. Unterirdische Garagen bieten zudem Schutz vor Witterungseinflüssen.

Der Richtplangentext fordert, dass offene Abstellplätze in geringer Anzahl gehalten werden sollten und dass sie nicht versiegelt sein sollen. Dies ist wichtig, um die Durchlässigkeit des Bodens zu erhalten und das Regenwasser auf natürliche Weise

versickern zu lassen. Gering versiegelte Flächen tragen zur Reduzierung von Oberflächenabfluss und somit zur Verringerung von Umweltauswirkungen bei.

### 5.5.5 Bahnhofsareal

Im bezeichneten Bereich des Bahnhofsareals ist geplant, weiterhin oberirdische Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Dies bedeutet, dass Autofahrende die Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge im Freien zu parken. Die Aufrechterhaltung oberirdischer Parkmöglichkeiten ist wichtig, da sie den Bedarf an Parkraum für Pendler und Besuchende deckt. Dies kann die Erreichbarkeit des Bahnhofs erleichtern und den öffentlichen Nahverkehr als Verkehrsoption attraktiver gestalten.

Zusätzlich zur oberirdischen Parkierung ist geplant, das Angebot an Veloabstellplätzen auszubauen. Dies trägt zur Förderung der Nutzung von Fahrrädern als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel bei. Mit ausreichenden und sicheren Veloabstellplätzen am Bahnhof werden mehr Menschen dazu ermutigt, mit dem Velo zum Bahnhof zu gelangen. Dies fördert die nachhaltige Mobilität und kann zur Reduzierung von Verkehrsstaus und Umweltauswirkungen beitragen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Schaffung eines Mobilitätshubs am Bahnhof. Ein Mobilitätshub ist ein öffentlich zugänglicher Knotenpunkt, an dem gemeinsam genutzte Fortbewegungsmittel wie Velos, Elektrofahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge und andere Verkehrsmittel rund um die Uhr zur Verfügung stehen. Dieser Knotenpunkt zielt darauf ab, die Mobilität der Menschen in der Region zu optimieren und nachhaltige Verkehrsoptionen zu fördern. Ein Mobilitätshub bietet die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel zu integrieren und erleichtert den Umstieg zwischen diesen Verkehrsoptionen.

---

## 5.6 Ver- und Entsorgung

Die Politische Gemeinde Au hat sich bereits seit dem Jahr 2010 das Ziel gesetzt, eine nachhaltige Energiepolitik zu verfolgen. Dies bedeutet, dass die Gemeinde bestrebt ist, ökologisch verträgliche Energielösungen zu entwickeln. Dabei liegt der Fokus auf erneuerbaren Energien, die als Schlüssel zur Schaffung einer energieeffizienten und nachhaltigen Zukunft betrachtet werden. Diese Bemühungen sollen nicht nur ökologische Vorteile bringen, sondern auch wirtschaftliche, komfortbezogene und lebensqualitätssteigernde Aspekte berücksichtigen.

Die Gemeinde hat konkrete Ziele formuliert, die in diesem Zusammenhang verfolgt werden. Eines dieser Ziele ist die Optimierung der Hauskehrichtentsorgung. Dabei soll der Abfallentsorgungsprozess effizienter gestaltet werden. Ein weiteres Ziel besteht darin, die Nutzung erneuerbarer Ressourcen zu fördern. Hierbei spielt



der SNBS-Areal-Standard eine wichtige Rolle. Dieser Standard legt Anforderungen an die Nachhaltigkeit von Bau- und Arealentwicklungen fest und soll in den Planungen berücksichtigt werden.

#### **5.6.1 Abfallentsorgung**

Im Hinblick auf die Abfallentsorgung gibt es konkrete Festsetzungen. Es wird gefordert, dass die Abfallentsorgung auf jedem Baufeld zentral erfolgen muss. Dies soll durch die Verwendung von Unterflurbehältern sichergestellt werden. Dies zeigt das Bestreben, die Abfallentsorgung effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

#### **5.6.2 Energie**

Die festgehaltenen Zwischenergebnisse des Energie- und Nachhaltigkeitsplans der Gemeinde betonen die Bedeutung der Nutzung erneuerbarer Ressourcen und nachhaltiger Energiequellen. Dabei ist der SNBS-Areal-Standard von hoher Bedeutung und sollte in den Planungen der einzelnen Baufelder berücksichtigt werden. Der SNBS-Areal-Standard bezieht sich auf Nachhaltigkeitsaspekte im Bauwesen und der Nutzung von Arealen.

Es wird auch die Möglichkeit einer zentralen Energiegewinnungsanlage für das gesamte Gebiet gefordert, um die Versorgung mit nachhaltiger Energie zu optimieren. Alternativ soll die Einrichtung von gebündelten Energiegewinnungsanlagen in den Sondernutzungsplänen der einzelnen Bereiche angestrebt werden. Dies zeigt das Engagement der Gemeinde für die nachhaltige Energiegewinnung.

Des Weiteren wird in den Zwischenergebnissen betont, dass die Gewinnung von Sonnenenergie, insbesondere durch Solaranlagen, gefördert werden soll. Hierbei ist es wichtig, die Installation solcher Anlagen so zu planen, dass sie sich harmonisch in die Umgebung einfügen, um städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen.

# 6 Verfahren

---

## 6.1 Erarbeitungsphase

Der Richtplan wurde im Zeitraum von ... bis ... in enger Zusammenarbeit zwischen den Planungsbehörden und der Strittmatter Partner AG erarbeitet. Die ERR Raumplaner AG war bis Ende Juni 2023 als Berater teilweise beteiligt. Ab September 2023 übernahm die ERR Raumplaner AG das Projekt vollständig von der Strittmatter Partner AG.

---

## 6.2 Vorprüfungsphase

Mit dem Schreiben vom 11. Dezember 2023 hat das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation der Gemeinde Au das Ergebnis der Vorprüfung eröffnet. Die Vorbehalte und Hinweise wurden in der Bereinigung wie folgt berücksichtigt:

- Der in Revision befindliche Zonenplan der Gemeinde wird bezüglich der ausgeschiedenen Sondernutzungsplanpflichten angepasst.
- Auf die Erarbeitung einer vertieften städtebaulichen Studie wird verzichtet.
- Neu wird offengehalten, in welcher Form die Einbahnführung auf der Bahnhofstrasse umgesetzt werden soll.
- Kapitel bezüglich Störfallvorsorge aufgrund der Autobahnnähe wurde aufgenommen.

---

## 6.3 Mitwirkung und Information

### Orientierung Quartierbevölkerung

Im Juni 2021 wurde die Quartierbevölkerung und die Grundeigentümer zu einem Quartierworkshop eingeladen. Es wurde hier über die Planungsabsichten der Gemeinde Au und das Ergebnis der städtebaulichen Analyse informiert. Die Quartierbevölkerung konnte hier ihre Vorstellungen und Wünsche anbringen. Zudem wurden die Bedürfnisse, Anregungen und Gedanken der Grundeigentümer mit einem Fragebogen abgeholt.

Im April 2022 wurde anschliessend das erarbeitete Raumkonzept an einer Infoveranstaltung der Quartierbevölkerung und den Grundeigentümern vorgestellt.

### Mitwirkung

Der Richtplan wurde am ... vom Gemeinderat Au verabschiedet und zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben.

Die öffentliche Mitwirkung des Richtplans erfolgte während 30 Tagen vom ... bis ...

---

## 6.4 Rechtsverfahren

### **Erlass Gemeinderat**

Der Richtplan wurde am ... vom Gemeinderat Au erlassen und zur Kenntnisnahme an das kantonale Amt für Raumentwicklung und Geoinformation weitergeleitet.

### **Kenntnisnahme AREG**

Das kantonale Amt für Raumentwicklung und Geoinformation hat den Richtplan mit Schreiben vom ... zur Kenntnis genommen.

# Beilage

---

Gemeinde Au

---

Raumkonzept & Richtplan Bahnhof Au

---

Planungsbericht

---

---

B1 Verkehrskonzept, 07. April 2022



