

Gossau
Teilzonenplan Bahnhofplatz

Planungsbericht

St.Gallen, 15. April 2014

061.3.030

Ingress

Zur besseren Lesbarkeit wird generell nur die männliche Schreibweise verwendet. Selbstverständlich sind damit auch weibliche Personen angesprochen und eingeschlossen.

ERR Raumplaner AG
Kirchgasse 16
9004 St.Gallen

www.err.ch
st.gallen@err.ch
Telefon +41(0)71 227 62 62
Fax +41(0)71 227 62 63

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Ziel und Anlass der Planung	4
1.2	Planerische Rahmenbedingungen	4
1.3	Ortsplanerische Gesamtüberlegungen	6
2	Teilzonenplan	6
3	Schutzverordnung	7
4	Teilstrassenplan	8
5	Diverses	8
5.3.1	Gewässer	8
5.3.2	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	9
5.3.3	Lärm	10
5.3.4	Naturgefahren	10
6	Mitwirkung und Information der Bevölkerung	11
7	Vorprüfung	11
8	Verfahren	11

1 Ausgangslage

1.1 Ziel und Anlass der Planung

Das Planungsgebiet liegt am Bahnhof Gossau und umfasst das Bahnhofsgebiet nördlich der Gleisanlagen zwischen Herisauer- und Lindenwiesstrasse. Das Gebiet ist Teil der Parzelle 5676 und ist im rechtskräftigen Zonenplan als Verkehrsfläche ausgewiesen. Anlass der Planung stellt der Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 16. Dezember 2010 dar. Mit besagtem Entscheid weist das Gericht die Verweigerung einer Baubewilligung für den Neubau eines Verkaufspavillons auf dem als „Verkehrsfläche“ bezeichneten Areal westlich des Bahnhofsgebäudes zurück und fordert die Stadt Gossau dazu auf, ihrer Planungspflicht im strittigen Gebiet nachzukommen. Im Rahmen der vorliegenden Planung soll der Aufforderung nun Rechnung getragen werden und die Nutzungssituation auf dem Bahnhofareal geklärt und mittels Zonenplanverfahren planerisch umgesetzt werden. Seitens der SBB besteht im Weiteren die Absicht, die Nutzung im Bereich der Bestandsbauten neu zu organisieren. Neu- und Erweiterungsbauten sind nicht vorgesehen. Mittelfristig beabsichtigt die Stadt Gossau eine Erweiterung und Optimierung des bestehenden Bushofs. Mit der vorliegenden Planung sollen die Voraussetzungen für die verschiedenen Vorhaben geschaffen werden.

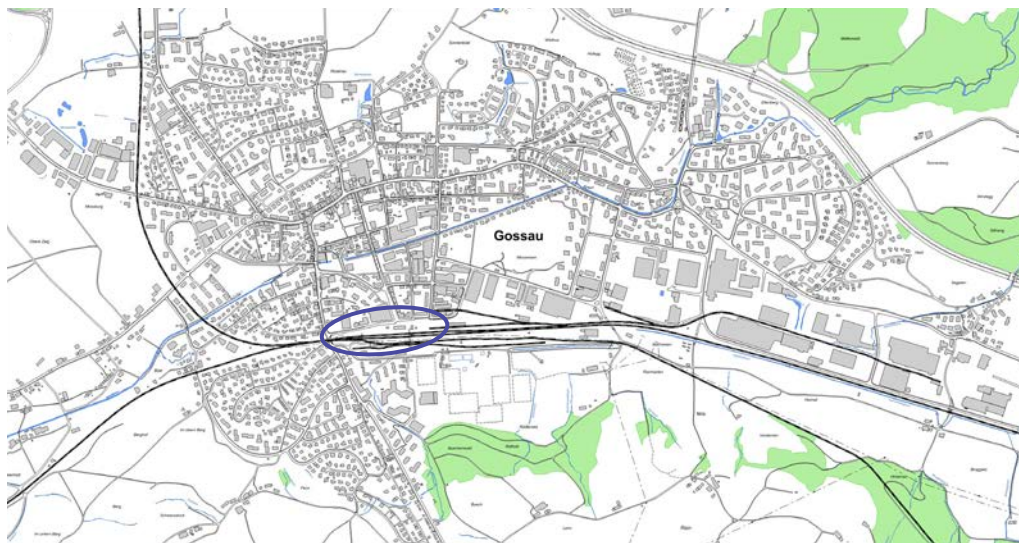


Abbildung 1: Übersichtsplan, www.geoportal.ch

1.2 Planerische Rahmenbedingungen

Die bestehenden Entwicklungsgebiete rund um das Bahnhofareal werden sowohl im kantonalen als auch im kommunalen Richtplan als wichtige Siedlungsreserve erachtet. Eine bessere Nutzung der bestehenden Nutzungsreserven wird als prioritär eingestuft. Die künftige Siedlungsentwicklung

soll damit verstärkt auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden. Das Gebiet der ehemaligen Butterzentrale nördlich des Bahnhofs ist im kantonalen Richtplan zudem als potentieller Standort zur Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen ausgewiesen. Der kommunale Richtplan sieht nördlich der Stadtbühlstrasse ebenfalls eine verstärkte Zentrumsbildung vor. Die künftige Nutzung des Bahnhofareals soll in sinnvoller Ergänzung und nicht in Konkurrenz zu den Planungsvorhaben nördlich der Stadtbühlstrasse stehen. Das bestehende Bahnhofgebäude ist im kommunalen Richtplan des Weiteren als potentiell schützenswertes Kulturobjekt aufgeführt (Prüfung der Unterschutzstellung erforderlich). Im Rahmen der kommunalen Inventarisierung wurden neben dem Aufnahmegebäude auch die Bahnsteige, die Perrondächer, der Güterschuppen, die Postkarrenremise sowie das WC-Häuschen als schützenswert eingestuft.

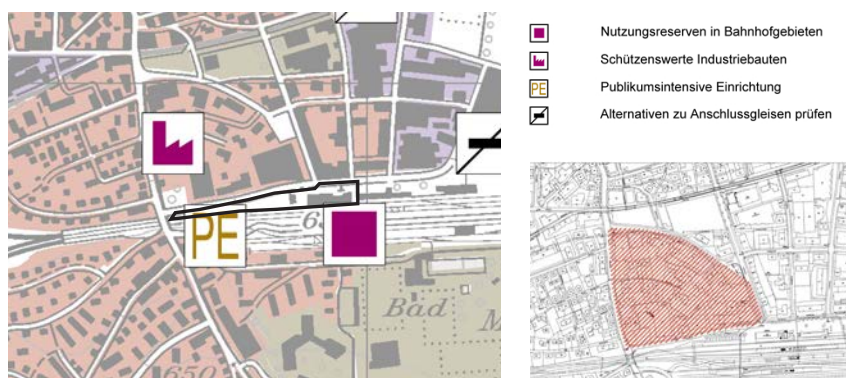


Abbildung 2: Kantonaler Richtplan (links) mit Detailstandort für publikumsintensive Einrichtungen (rechts), www.geoportal.ch; www.sg.ch

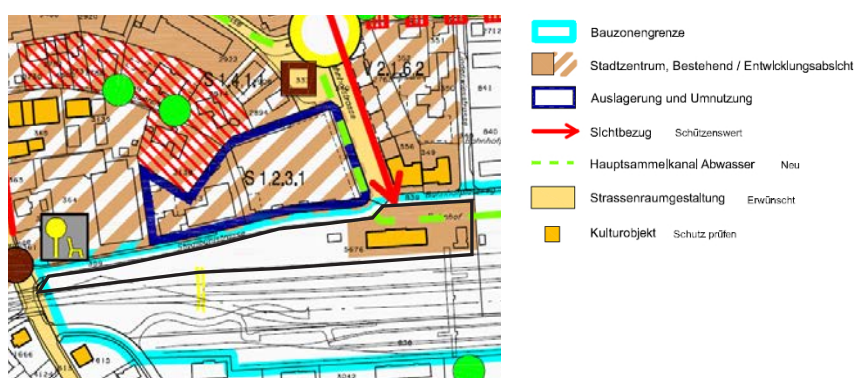


Abbildung 3: Kommunaler Richtplan

Im rechtskräftigen Zonenplan ist das gesamte Bahnhofareal der Verkehrsfläche zugeordnet. Im Süden wird das Gebiet durch die Gleisanlagen begrenzt, nördlich schliessen Wohn- und Gewerbebezonen der Bauklasse 3 sowie eine Kernzone und eine Grünzone an das Gebiet an. Im Planungsgebiet ist heute eine gemischte Nutzung mit öffentlichen und gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen und einer Wohnnutzung im Obergeschoss des Aufnahmegebäudes anzutreffen. Im Bereich des Bushofs befindet sich eine geschützte Baumreihe, die es im Rahmen künftiger Planungen zu erhalten oder zu ersetzen gilt.

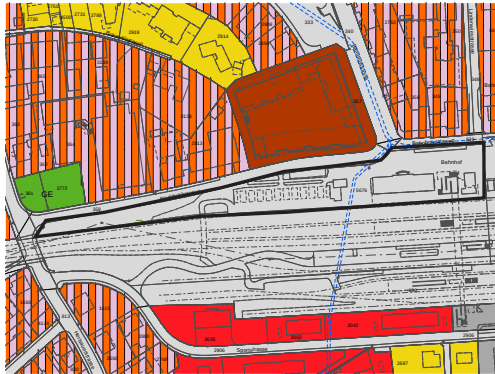


Abbildung 4: Rechtskräftiger Zonenplan



Abbildung 5: Kommunale Schutzverordnung

1.3 Ortsplanerische Gesamtüberlegungen

Die angestrebten Entwicklungs- und Verdichtungsabsichten rund um das Bahnhofsbereich werfen insbesondere auch für das Entwicklungsgebiet „Bahnhof Nord“ östlich des Planungsperimeters die Frage bezüglich der Zweckmässigkeit der heutigen Zonierung auf. Für die Einzonung des besagten Entwicklungsgebiets bestehen derzeit keine hinreichenden Planungsgrundlagen. Eine Einzonung ist nach Erarbeitung der erforderlichen Grundlagen mittels Studien ebenfalls zu prüfen.

2 Teilzonenplan

Mit dem Teilzonenplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die weitere Nutzung des Bahnhofsbereichs geschaffen. Das gesamte Gebiet zwischen Herisauer- und Lindenwiesstrasse soll einer zweckmässigen Nutzungszone zugeordnet werden. Im östlichen Teil ist heute eine Mischnutzung anzutreffen. In Anbetracht der heutigen Nutzungen soll das Gebiet zwischen WC-Häuschen und Postkarrenremise in die Kernzone überführt werden. Eine Zuordnung zur Kernzone ermöglicht in Bezug auf eine bedürfnisorientierte Nutzung der Bauten ein hohes Mass an Flexibilität. Eine sinnvolle und zweckmässige Nutzung der bestehenden Bauten steht im öffentlichen Interesse. Im Gebiet zwischen Postkarrenremise und Böschung sind heute Abstellanlagen für Zweiräder angeordnet. Eine bauliche Entwicklung ist hier nicht erwünscht, stattdessen soll das Gebiet auch weiterhin für die Anordnung von öffentlichen Abstellanlagen zur Verfügung stehen. Die Ausscheidung einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ist aus diesem Grund vorgesehen. Die Böschung im westlichen Teil des Planungsgebiets soll zwecks Freihaltung vor Überbauung in die Grünzone überführt werden. Die geplante Einzonung tangiert das Konzept der Ortsplanung nicht und hat auf die Kapazität des Zonenplans keine Auswirkungen.

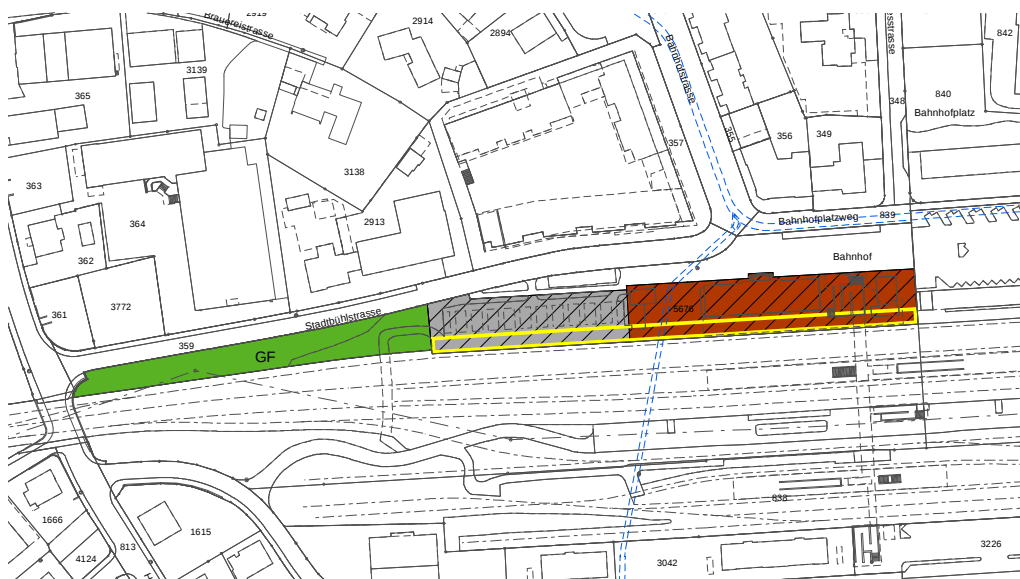


Abbildung 6: Zonenplanänderung

3 Schutzverordnung

Mit der Umzonung des östlichen Teilgebiets in die Kernzone wird in Bezug auf die künftigen Nutzungsmöglichkeiten hohes Mass an Flexibilität gewährleistet. Mit der Unterschutzstellung des Gebäudeensembles „Aufnahmegebäude“, „Postkarrenremise“, „WC-Häuschen“ und „Perrondächer“ soll der Erhalt des baulichen Erbes am Bahnhof Gossau sichergestellt werden. Die ausgeprägt harmonische und ortsbildprägende Bahnhofsanlage mit Einflüssen des Schweizerischen Heimatstils sowie des einheimischen Barocks wurde im Jahr 1913 erbaut und widerspiegelt den Zeitstil und die lokale Bautradition um die Jahrhundertwende. Mit der Unterschutzstellung sollen die Absichten des ISOS und des kommunalen Inventars nun planerisch umgesetzt und die Rahmenbedingungen für den künftigen Umgang mit besagten Bauten abgesteckt werden. Auf eine Unterschutzstellung der übrigen inventarisierten Objekte (Bahnsteigen) wird verzichtet. Eine allfällige Aufnahme des Güterschuppens in die kommunale Schutzverordnung soll im Rahmen der Planungsarbeiten zur Entwicklung des Gebiets „Bahnhof Nord“ geprüft werden. Im Zuge künftiger Umnutzungs- und Restaurierungsvorhaben sind die Fachstellen von Bund und Kanton frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen.

4 Teilstrassenplan

Die Freifläche vor dem Bahnhofsgebäude dient den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen rund um den Bahn- und Busbetrieb (Bushalt, Fussverbindungen, Kiss-and-Ride etc.). Die Zugänglichkeit und Freihaltung dieses Bereichs soll mittels Klassierung (Gemeindestrasse 1. Klasse) planerisch gesichert werden. Im Hinblick auf einen künftigen Um- und Ausbau des Bushofs ist eine Erweiterung der klassierten Fläche in Richtung Osten denkbar. Die Planungsarbeiten für die Neuorganisation des Bushofs sind in Gang. Betreffend Lage und Ausmass der benötigten Flächen besteht jedoch noch Unsicherheit. Eine allfällige Erweiterung des klassierten Bereichs soll daher erst im Rahmen der Projektierung erfolgen.

5 Diverses

5.3.1 Gewässer

Das Planungsgebiet wird von zwei eingedolten Fliessgewässern durchquert. Der Oberdorfbach-Kanal passiert die Gleisanlagen östlich des Plangebiets, fliesst via Bahnhofplatzweg, Bahnhofstrasse und Poststrasse in Richtung Nordwesten und mündet schliesslich in den Dorfbach. Der aus Süden kommende Bädlibach durchquert das Bahnhofareal unmittelbar westlich des Aufnahmegebäudes und mündet im Bereich der Bahnhofstrasse in den Oberdorfbach-Kanal. Eine Bachoffenlegung ist in Anbetracht des Funktionserhalts von Bus- und Bahnhof nicht möglich.

Die Gewässerräume sowie die Zugangsräume zu den Gewässern sind bis Ende 2018 durch den Kanton grundeigentümergebunden festzulegen. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die Übergangsbestimmungen der Gewässerschutzverordnung. Da eine Offenlegung im vorliegenden Fall jedoch nicht möglich ist, muss hier nur die Zugänglichkeit zum Gewässer für künftige Unterhalts- und allfällige Ausbaumassnahmen am Gerinne (Hochwasserschutz) mittels Festlegung eines technischen Abstands sichergestellt werden. Durch die bestehende Bestimmung des Baureglements zum Abstand von eingedolten Gewässern ist diese Zugänglichkeit gewährleistet.

Gemäss Gewässerschutzkarte liegt das Plangebiet im Einflussbereich eines Grundwasserstroms und ist dem Gewässerschutzbereich A_u zugeordnet. Im östlichen Teil wird dieser durch den Gewässerschutzbereich A_o überlagert (oberirdische Gewässer). Das Areal liegt damit in einem besonders gefährdeten Bereich. In besonders gefährdeten Bereichen bedürfen die Erstellung und die Änderung von Bauten und Anlagen sowie Grabungen, Erdbewegungen und ähnliche Arbeiten, welche die Gewässer gefährden können, einer kantonalen Bewilligung. Dazu zählen u.a. Lageranlagen und Umschlagplätze für wassergefährdende Flüssigkeiten, Bohrungen oder Anlagen, welche die Deckschicht oder Grundwasserstauer verletzen (siehe auch Art. 32 Abs. 2 GSchV). Die Zuständig-

keiten für die Erteilung dieser Bewilligung sind in Art. 28 des Vollzugsgesetzes zur eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung geregelt. Das Merkblatt AFU173 „Bauten und Anlagen im Grundwassergebieten“ ist zu beachten.

5.3.2 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Das Planungsgebiet liegt im Nahbereich der Fahrleitungen der Bahn und somit im Emissionsbereich der nichtionisierenden Strahlung (NIS). Aufgrund der von der SBB durchgeführten Berechnungen ist im südlichen Teil des Planungsperimeters über die gesamte Länge mit NIS zu rechnen. Im östlichen Teil liegt die 1 μ T Grenzlinie bei 8m ab Gleisachse bzw. 4.5m ab Mast. Im westlichen Bereich bei 8.5m ab Gleisachse bzw. 5m ab Mast. In diesen Bereichen ist mit einer Nutzungseinschränkung für Orte mit empfindlicher Nutzung zu rechnen. Entlang der Bahnstrecke verläuft zusätzlich eine Übertragungsleitung der SBB, welche vom Unterwerk Gossau nach Winterthur Grütze führt. Orte mit empfindlicher Nutzung haben gegenüber der Übertragungsleitung einen Mindestabstand von 27 m einzuhalten. Als Orte mit empfindlicher Nutzung (OmeN) gelten „Räume in Gebäuden, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten“ und „öffentliche oder private, raumplanungsrechtlich festgesetzte Kinderspielflächen“. Das Aufnahmegebäude der SBB liegt gemäss Berechnungen ausserhalb des Emissionsbereich der NIS. Kleinere Anbauten sind teilweise betroffen. In der Grünzone (GF) sind keine Bauten zulässig. Eine Nutzungsbeschränkung ist somit nicht erforderlich.

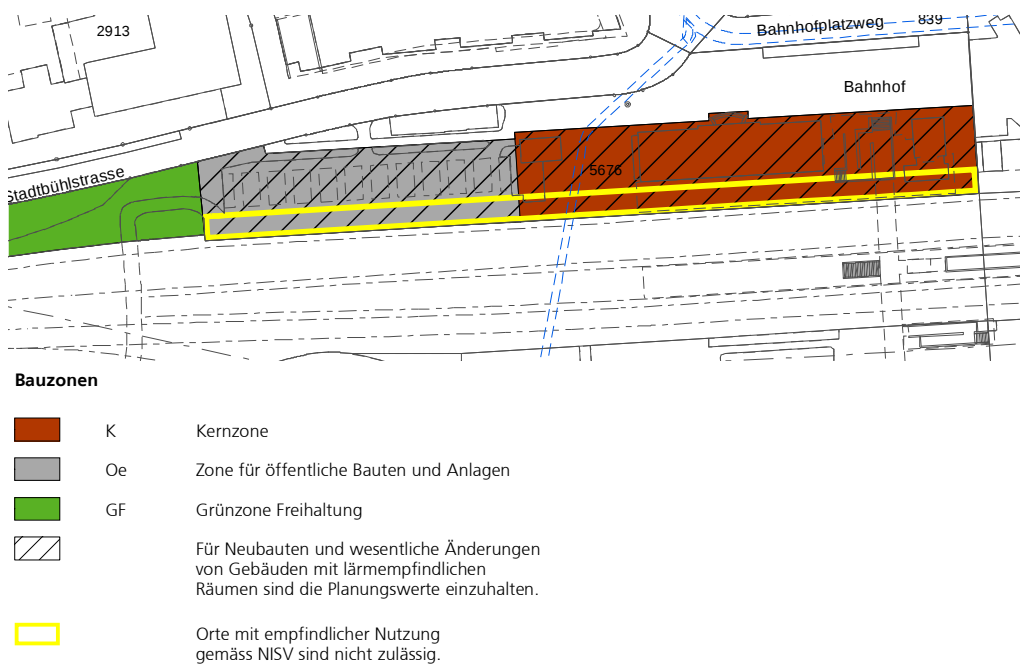


Abbildung 7: NIS-Beeinträchtigung im Planungsgebiet

5.3.3 Lärm

Das Planungsgebiet grenzt unmittelbar an das Gleisareal von SBB und Appenzeller Bahnen. Aufgrund der bestehenden Lärmvorbelastung durch den Personen- und Güterverkehr sind die Belastungsgrenzwerte im Planungsgebiet möglicherweise überschritten. Gemäss Art. 29 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung sind bei Neubauten und wesentlichen Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen in neu ausgeschiedenen Bauzonen die Planungswerte einzuhalten. Um dies planerisch sicherzustellen, wird im Teilzonenplan der Vermerk zur Einhaltung der Planungswerte bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen von Neubauten mit lärmempfindlichen Räumen angebracht. Für die bestehenden Nutzungen gilt die Bestandesgarantie.

5.3.4 Naturgefahren

Im westlichen Teil des Planungsgebiets besteht eine geringe Gefährdung (gelb) durch Hochwasser. Im Ereignisfall können der Bädlibach sowie der Oberdorfbach-Kanal eine Überschwemmung des Gleisareals verursachen. Die Wassermassen können dabei auf den westlichen Teil des Bahnhofsbereichs gelangen. Bei seltenen und sehr seltenen Ereignissen ist örtlich mit einer Überflutung bis zu einer Fliesstiefe von 50 cm zu rechnen. Bei häufigen Ereignissen treten keine Überschwemmungen auf. Eine Pflicht zur Ausführung von Schutzmassnahmen besteht angesichts des vorliegenden Gefahrenpotentials (geringe Gefährdung) und der geplanten Nutzungen nicht. Bei künftigen Bau- bewilligungsverfahren ist jedoch zu prüfen, ob allfällig Objektschutzmassnahmen sinnvoll sind.

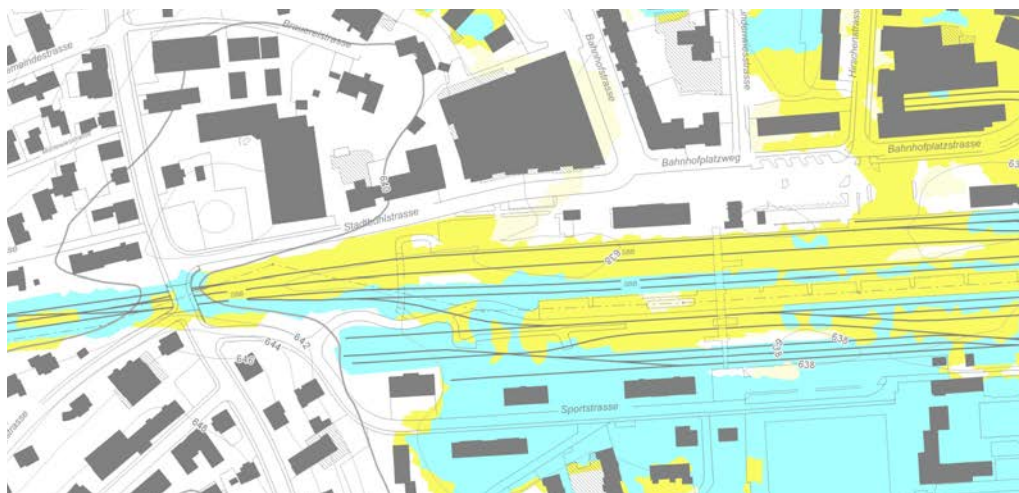


Abbildung 8: Gefahrenkarte, www.geoportal.ch

6 Mitwirkung und Information der Bevölkerung

Die Planungsinstrumente wurden in Zusammenarbeit mit der SBB als Eigentümerin des Areals erarbeitet. Die Öffentlichkeit und die angrenzenden Grundeigentümer werden im Rahmen einer Orientierungsveranstaltung während der öffentlichen Auflage über das Planungsvorhaben informiert.

7 Vorprüfung

Der Teilzonenplan, die Schutzverordnung sowie der Teilstrassenplan wurden vom Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) und durch das kantonale Tiefbauamt vorgeprüft. Die wesentlichen daraus resultierenden Anpassungen sind nachfolgend aufgeführt:

- Formelle Anpassung des Teilzonenplans und Schutzverordnung (Legende)
- Präzisierung / Ergänzung der Beschriebe „Gewässer“ und „Naturgefahren“
- Ausweitung des Bereichs mit erhöhten Lärmschutzanforderungen von der öffentlichen Zone auf die Kernzone (Planungswerte)

8 Verfahren

Das Rechtsverfahren ist noch ausstehend.

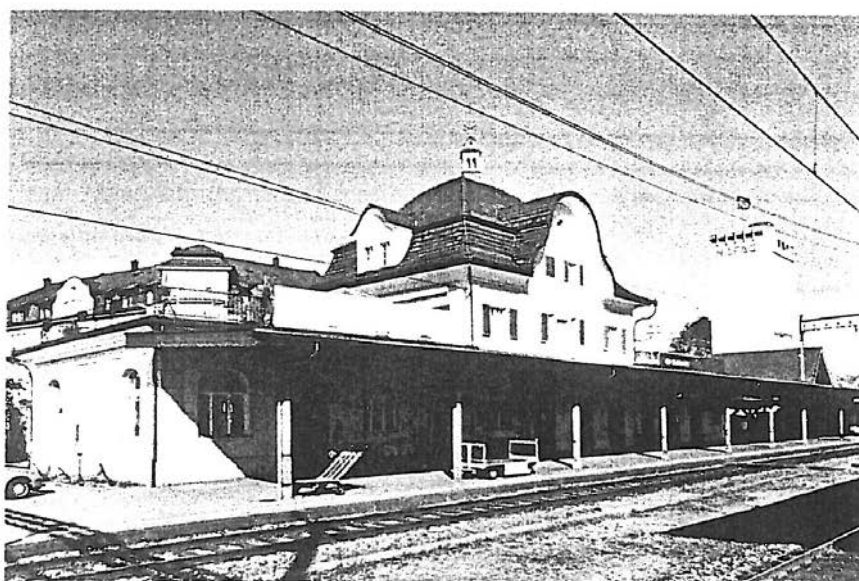
Anhang

Auszug kommunales Inventar

NIS-Berechnung

Auszug kommunales Inventar

<i>Strasse / Situation</i>		<i>Funktion / Name</i>	
Bahnhofplatz		Bahnhof mit Aufnahmegebäude	
<i>Assekuranznummer(n)</i>		<i>Parzellennummer(n)</i>	
2069		5676	
<i>Eigentümer(in)</i>			
Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern			
<i>Datierung</i>		<i>Bauherrschaft</i>	<i>Baumeister / Arch.</i>
Erbaut 1913		SBB	Anonymus
<i>Wertung</i>		<i>Objektnummer</i>	
Kategorie 1 (schützenswert gemäss Art. 98)		103	
<i>Begründung</i>			
Ausgesprochen harmonische und ortsbildprägende Bahnhofanlage mit Einflüssen des Schweizerischen Heimatstils sowie des einheimischen Barocks. Schützenswert sind Aufnahmegebäude, Bahnsteigen, Perrondächern, Güterschuppen, Postkarrenremise und WC-Häuschen.			
<i>Erhaltungsziele / Denkmalpflegerische Hinweise</i>			
Zwischen 1990 und 1992 fand eine Gesamtrestaurierung unter Aufsicht der kantonalen Denkmalpflege statt, so dass sich keine weiteren Massnahmen aufdrängen.			



Auszug kommunales Inventar

Baudaten / Geschichte

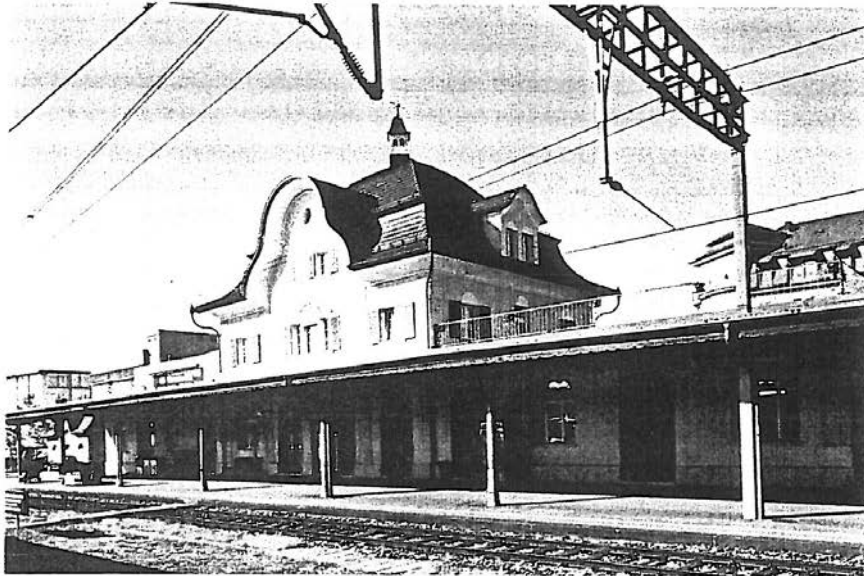
Die heutige Bahnhofanlage, bestehend aus Aufnahmegebäude, Bahnsteigen, Per-rondächern, Güterschuppen, Postkarrenremise und WC-Häuschen, wurde 1913, also rund 50 Jahre nach der Eröffnung der Linie Zürich - St.Gallen (1856) neu gebaut und erhielt den Impuls von der 1907 erteilten Konzession der Schmalspurbahn Gossau - Herisau.

Beschreibung

Die Bahnhofgebäude der Jahrhundertwende widerspiegeln häufig den Zeitstil und die lokale Bautradition, was auch in Gossau spürbar ist. Schwungvoller, dem St.Galler Herrschaftsbau entlehener Barock bestimmt den Baukörper und den innenausbau. Das anspruchsvolle Raumgefüge, umfassend Diensträume, Schalterhalle, salonarti-ge Wartesäle, Gepäckraum und Wohnung, ist im aufragenden Hauptbau und den seitlichen Terrassenflügeln untergebracht. Die neubarocke Formensprache geht mit dem spielerischen Jugendstil eine harmonische Verbindung ein, besonders deutlich am Haupteingang mit dem muschelartigen Portikus. Die weichen Linien der Archi-tektur bestimmen aber auch das ehem. Aborthaus auf der Ostseite wie auch die als Gegenstück gedachte Postkarrenremise, ein wahres Kleinod in Holzbauweise. Be-merkenswert sind zudem die Perronbedachungen. Sie gelten als frühes und seltenes Beispiel der sog. Hetzer-Technik: eine freitragende, verklebte Holzkonstruktion nach Otto Hetzer.

Archivhinweise / Literatur

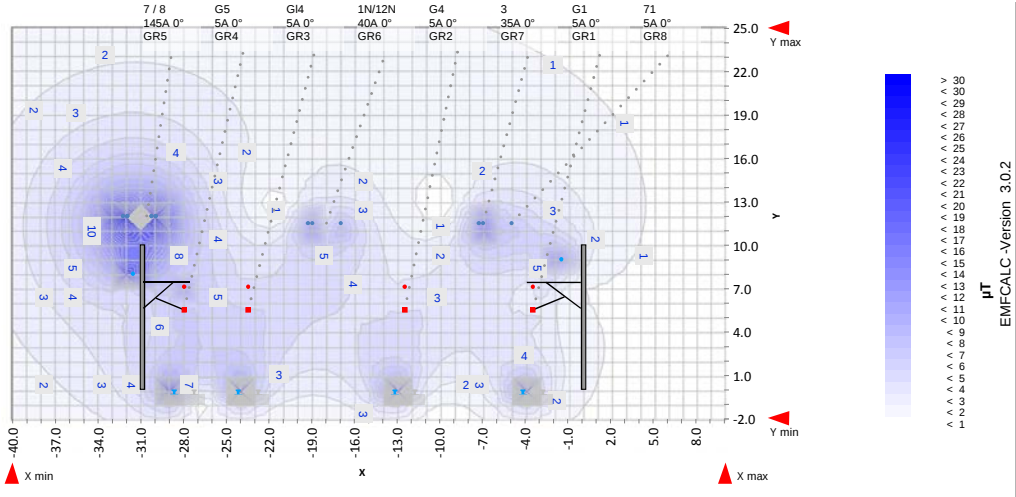
Handschriftliche Einträge in den Lagerbüchern der kantonalen Brandversicherung im Staatsarchiv St.Gallen unter der Nummer 2069 (1913 - 1932). - Denkmalpflege und Archäologie im Kanton St.Gallen 1986 - 1996, mit Beiträgen von Pierre Hatz, Bern-hard Anderes, Irmgard Grüninger, Astrid Haller-Vogel und Michèle Müller, St.Gallen 1999, S. 83/84.



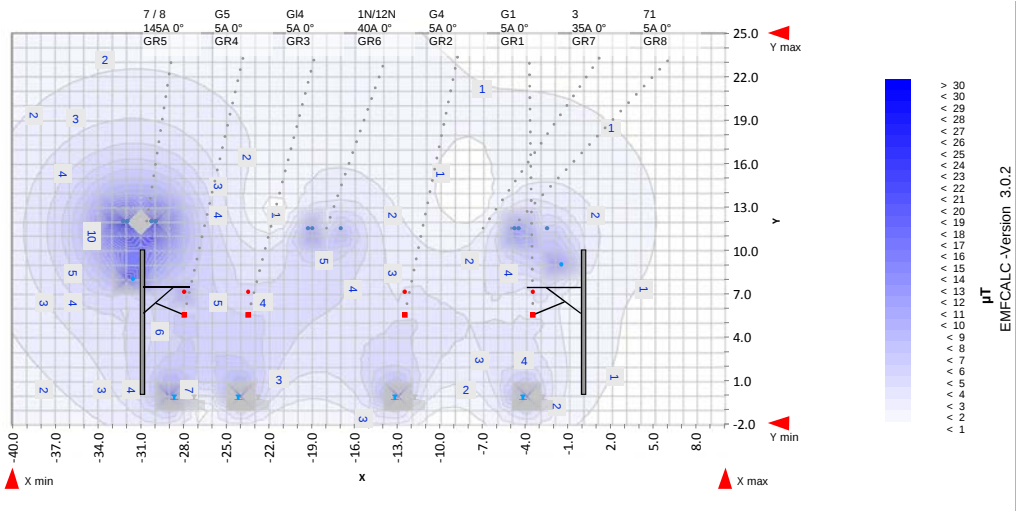
Das Aufnahmegebäude weist viele Einflüsse des Schweizerischen Heimatstils sowie des einheimischen Barocks auf (man beachte z.B. den geschweiften Quergiebel).

NIS-Berechnung

Fahrleitungen Ost



Fahrleitungen West



Übertragungsleitung

