
Planungsbericht

7. April 2022

Raumkonzept Bahnhof Au

Strittmatter Partner AG

Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43
F: +41 71 222 26 09

info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung

Balz Bodenmann

dipl. Arch. ETH SIA | Arch. REG A
dipl. Raumplaner NDS ETH
Raumplaner FSU | Dr. sc. ETH

Fachbearbeitung

Alex Christel

Zeichner Fachrichtung Architektur EFZ

Red_final_mk_211019
421\004\230\04\PB_Raumkonzept_220407.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Sachverhalt	4
2	Analyse und Strategie	6
2.1	Grundlagen	6
2.2	Analyse	17
3	Variantenvergleich	30
3.1	Prämissen	30
3.2	Bahnhofstrasse – Webergasse	31
3.3	Webergasse – Rheinstrasse	32
3.4	Bahnhof Nord	33
3.5	Bahnhof	34
3.6	Industriestrasse – Hollandiaweg	35
3.7	Bahnhofstrasse West	36
4	Konzept	37
4.1	Struktur Dichte	37
4.2	Strassenräume	38
4.3	Beschäftigte / Bewohner im Jahr 2030	43
4.4	Instrumente	45
	Beilage	47

1 Ausgangslage

1.1 Sachverhalt

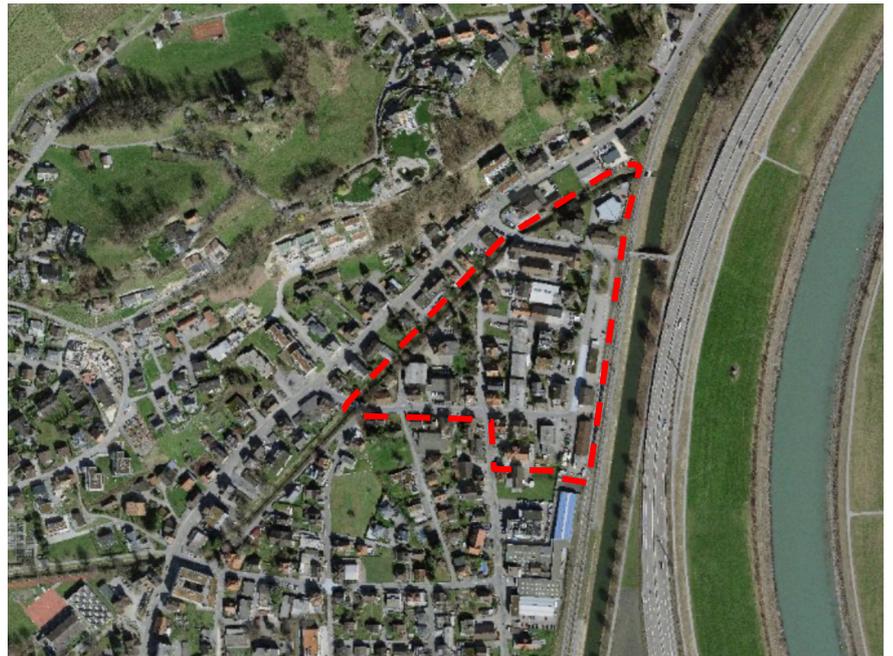
1.1.1 Planungsanlass

Die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Au ist für die Gemeinde 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 südlichen Siedlungsgebiet der Gemeinde Au. Die praktisch ebene Fläche von ca. 50'000 m² 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 Raumkonzeptes, 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

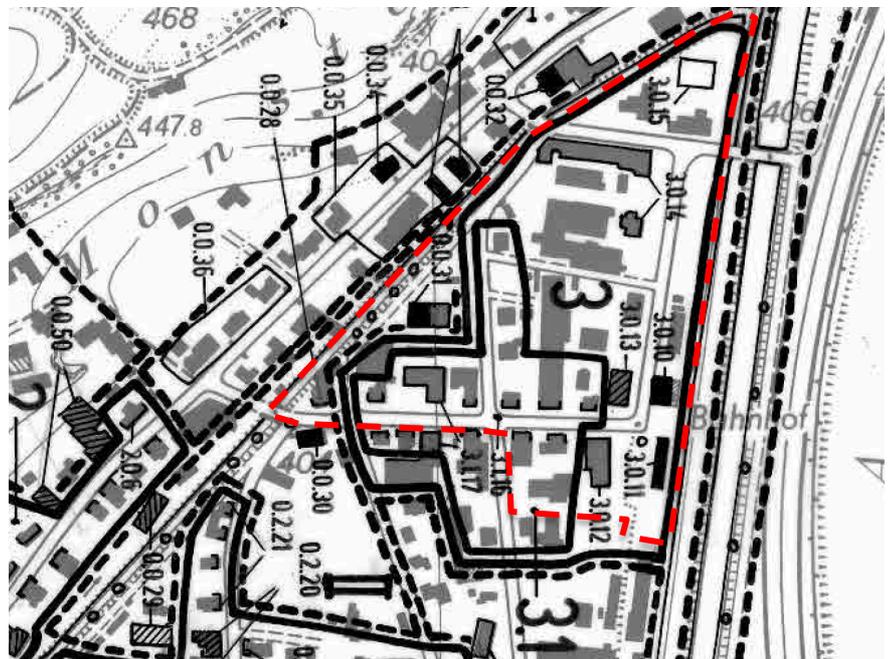
2.1.1 Übergeordnete Planungsgrundlagen

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 Planungsperimeter 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., geoport.al.ch, Stand: Juli 2021

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



2.1.2 Kommunale Richtplanung

Aufgrund der laufenden Ortsplanungsrevision sind die Richtpläne noch nicht rechtskräftig. Es wird der Stand der Vorprüfung verwendet.

Siedlung / Landschaft

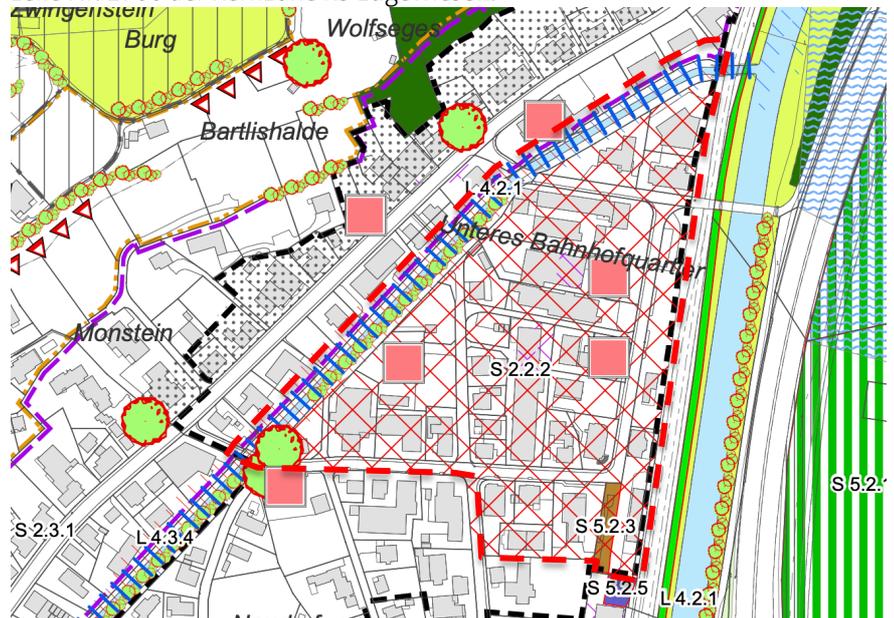
Der gesamte Planungsperimeter liegt im Umstrukturierungsgebiet Bahnhof Au. Es wird eine typologische Neuinterpretation des Areals und die Schaffung neuer Strukturen respektive Nutzungsformen angestrebt. Alte Bauten sollen ersetzt und attraktive Freiräume geschaffen werden.

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

Entsprechend der umliegenden Zonen wird der südwestliche Teil der Parzelle Nr. 1766 der Kernzone K3 zugewiesen.

Abb. 4 Ausschnitt Gemeinderichtplan Au Siedlung / Landschaft o. M., Stand: Vernehmlassung, 11. Februar 2020

	S 2.2	Umstrukturierungsgebiet
	S 5.2	Kerngebiet
	S 6.1	Kulturobjekt
	S 7.2	Begrenzung Siedlungsgebiet
	L 2.2	Einzelbaum geschützt
	L 2.2	Hecke / Allee geschützt
	L 4.2	Aufwertung Gewässer



Verkehr / Infrastruktur

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

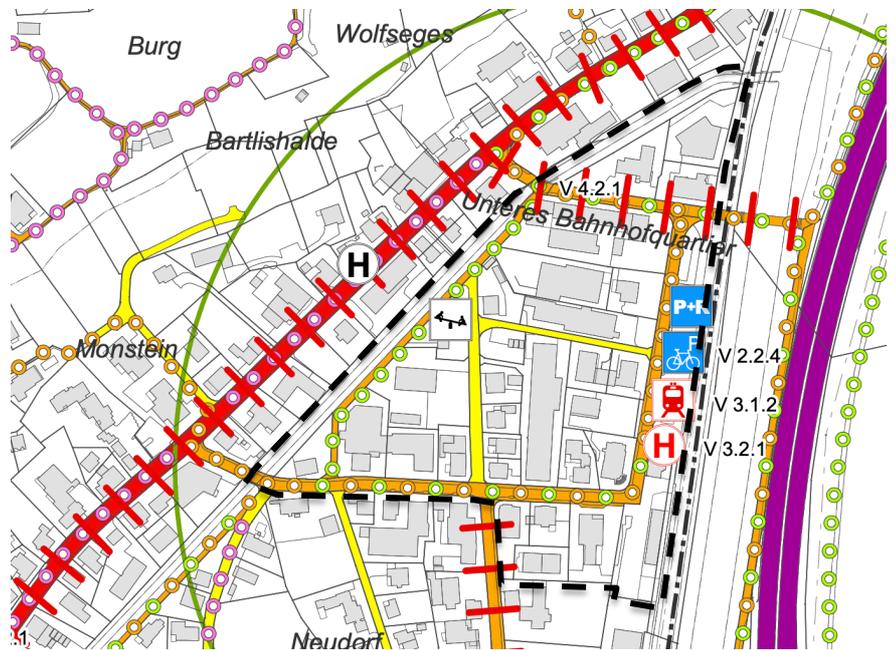
Für Fahrräder sind genügend attraktive Abstellplätze zur Verfügung zu stellen. Diese sollen gedeckt, oberirdisch und gut zugänglich sein.

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

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

Abb. 5 Ausschnitt Gemeinderichtplan Au Verkehr / Infrastruktur o. M., Stand: Vernehmlassung, 11. Februar 2020

- | | |
|---|-------------------------------|
|  | Hochleistungsstrasse |
|  | Hauptverkehrsstrasse |
|  | Sammelstrasse |
|  | V 1.1 Erschliessungsstrasse |
|  | V 2.1 Wanderweg |
|  | V 2.1 Fussweg |
|  | V 2.2 Veloweg |
|  | Bahnlinie |
|  | V 3.1 Bahnhof |
|  | V 3.2 Bushaltestelle |
|  | ÖV - Güteklasse C |
|  | ÖV - Güteklasse D |
|  | Park + Ride |
|  | Parkplatz |
|  | Velounterstand |
|  | V 4.2 Aufwertung Strassenraum |
|  | Spielplatz |



2.1.3 Zonenplan & Baureglement

Es liegt noch kein Entwurf der Nutzungsplanungsrevision 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 ¹ / 0.75 ²	---
Vollgeschosszahl	3	3
Gebäudehöhe (m)	11.50	11.00
Firsthöhe (m)	15.50	15.00
Gebäuelänge (m)	40.00 ³	40.00
Gebäudetiefe (m)	---	OG: 17.50
Kleiner Grenzabstand (m)	5.00	3.00
Grosser Grenzabstand (m)⁴	7.50 ⁵	3.00
Empfindlichkeitsstufe	III	III

¹ Max. zulässige Ausnützungsziffer für reine Wohnzwecke resp. reine gewerbliche Zwecke.

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

³ 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.

⁴ Der grosse Grenzabstand ist auf der gegen die südliche Hemisphäre 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.

⁵ 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., geoport.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. Der Schutzstatus wird im Zuge der Ortsplanungsrevision neu evaluiert. 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



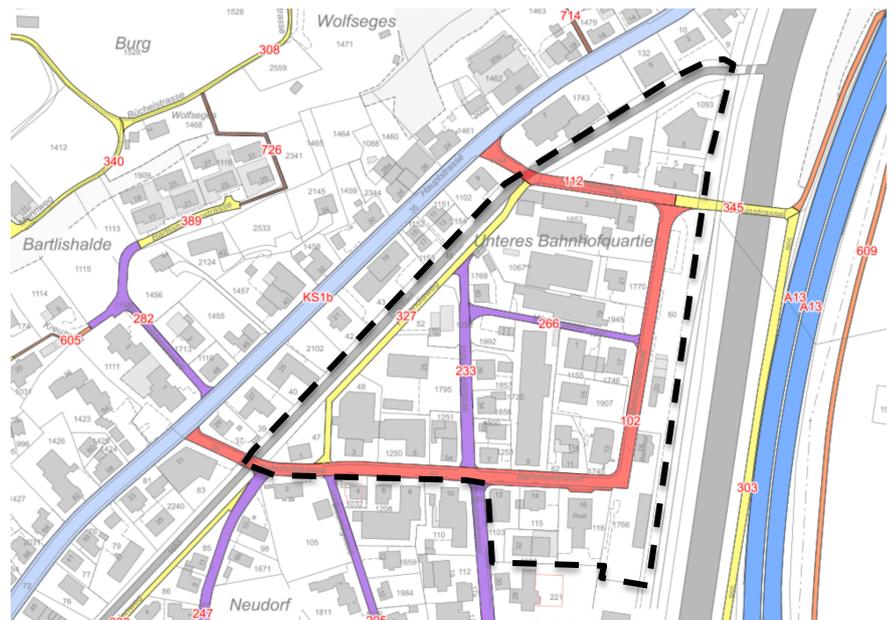
2.1.6 Weiteres

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 dem Littenbach entlang 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 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. unten).

Hochwasserschutzprojekt Littenbach

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

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



2.2 Analyse

2.2.1 Historische Entwicklung

Die Gemeinde Au war ursprünglich ein Strassendorf. Die Bebauung erstreckte sich entlang der heutigen Hauptstrasse. Die Bahnlinie und damit auch der Bahnhof befinden sich abseits der damaligen Bebauung entlang des Rheins. Mit einer orthogonalen Strasse, der heutigen Bahnhofstrasse, wurde die bestehende Bebauung mit dem Bahnhof verbunden. Im Norden verläuft parallel eine weitere Strasse zwischen Hauptstrasse und Zollbrücke. Die drei Strassen sowie die 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

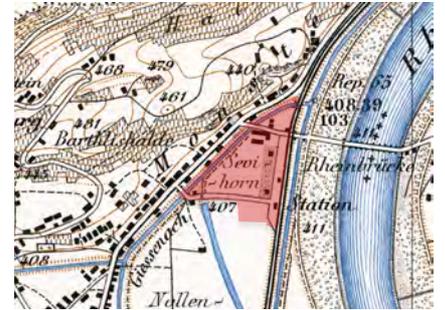


Abb. 15 Karte von 1909 und 1937 o. M.,
map.geo.admin.ch



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
(gestempelt 1903), the.collectr.eu



Abb. 19 Aufnahme Bahnhofsquartier, 1934,
the.collectr.eu



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



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

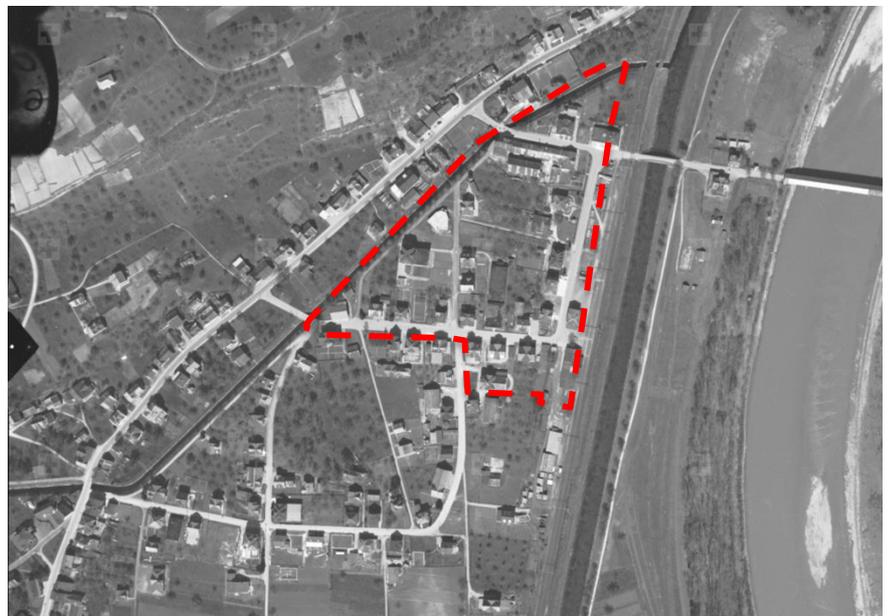


Abb. 22 Aufnahme Au, 1980, the.collectr.eu



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



Der Planungsperimeter ist mit unterschiedlichen Höhen und Geschossigkeiten durchmisch. Viele der reinen Gewerbebauten sind eingeschossig. Bei Misch- oder Wohnnutzung weisen die Gebäude meist zwei bis drei Geschosse, maximal vier Geschosse, auf.

Die Dachlandschaft wird zu einem grossen Teil geprägt von unterschiedlich ausgerichteten Steildächern, die verschiedene Neigungswinkel aufweisen. Meist sind es Satteldächer, teilweise mit Gauben. Dazu kommen einige Bauten mit Walmdächern. Einzelne Gewerbebauten haben Flachdächer.

Abb. 25 Gebietsanalyse Raumkanten | Geschosse
o. M., 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

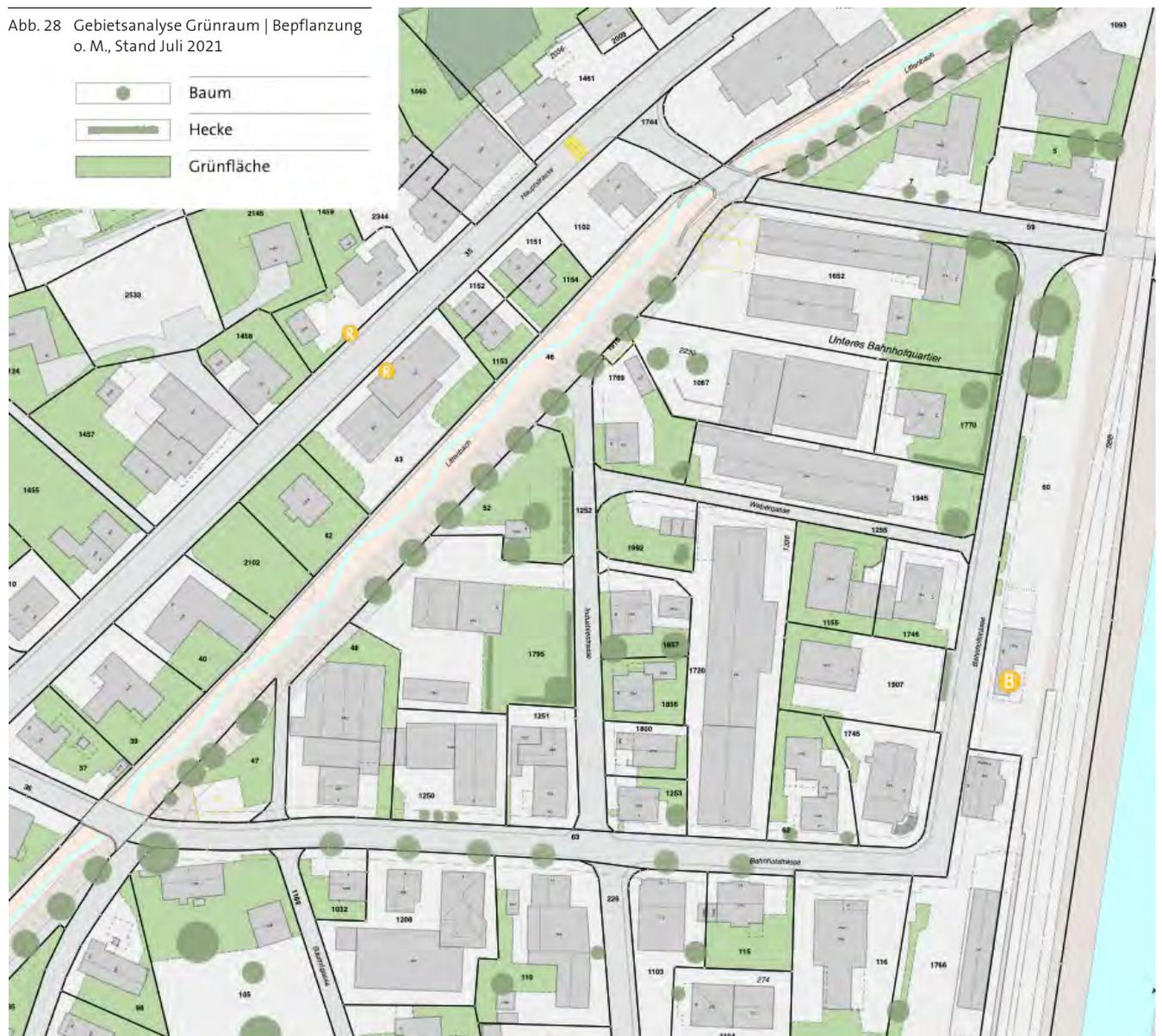
Die fehlenden Freiräume stellen einen Schwachpunkt des Quartiers dar. An öffentlichen Räumen besteht neben dem Strassenraum nur ein Spielplatz sowie das Bahnhofsareal, bei dem es aber kaum attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten gibt. Im Normalfall sind die Bereiche von den Strassen bis zu den Gebäudezugängen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

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



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. Dadurch sind auch Vorgärten nur noch vereinzelt vorhanden. Bäume und Hecken verteilen sich über das gesamte Gebiet, während der Spielplatz eine «grüne Oase» darstellt. Entlang der Bahnhofstrasse (Ost-West) befindet sich eine einseitige Baumreihe direkt am Strassenrand.

Abb. 28 Gebietsanalyse Grünraum | Bepflanzung o. M., Stand Juli 2021



Öffentliche Auto- und Veloabstellplätze befinden sich ausschliesslich beim Bahnhof. Kundenparkplätze sind direkt bei den jeweiligen Gewerbebetrieben vorhanden. Die Parkierung findet zu einem grossen Teil oberirdisch und direkt am Strassenrand oder zwischen den Gebäuden statt.

Die Erschliessung erfolgt jeweils direkt von den klassierten Strassen. Eine Feinerschliessung wird meist nicht benötigt.

Abb. 29 Gebietsanalyse PP | Erschliessung o. M.,
Stand Juli 2021



2.2.3 Verkehrskonzept Einbahn-Verkehrsführung

Mit der Entwicklung des Bahnhofsgiebets 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 Bahnhof am besten. Für diese Lösung wird eine Wendemöglichkeit am Bahnhof benötigt. Eines der Ziele lautet den motorisierten Verkehr vor dem Bahnhof zu verringern, was nicht erreicht wird. Zudem müssten für Kiss & Ride bzw. dem Parkieren am Bahnhof 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 behalten werden. Dazu wird auch der Platz für eine Wendeanlage am Bahnhof gesichert.

Bushaltestelle am Bahnhof

Eine Verlegung der Bushaltestelle Monstein an den Bahnhof Au gestaltet sich im aktuellen Fahrplan sehr schwierig und bringt keine ausreichenden Vorteile gegenüber der heutigen Situation. 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 Industrie- strasse 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 Hotspots 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 Isebähnli.

Abb. 31 Hotspots Strassenraum und Grünräume

■ Hotspot 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.

Die Varianten sind im folgenden 3-D-Modell visualisiert:

<https://strittmatter.maps.arcgis.com/apps/CEWebViewer/viewer.html?3dWebScene=888c3c34af5a4c23903118963ce81480>

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 Entschied, ob ein Objekt aus der Schutzverordnung entlassen wird und damit abgebrochen werden könnte erfolgt auf Grundlage einer Interessensabwägung. Bei einem Abbruch entsteht grosses Potential 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 Bauchaussweitung zu erstellen.

Aufgrund der Beurteilung durch die Denkmalpflege kann nicht direkt von einem Abbruch ausgegangen werden, weshalb das Raumkonzept bei einem Erhalt funktionieren muss. Eine Abklärung, ob es realistisch ist das Gebäude zu Renovieren und zu einem Wohngebäude umzunutzen steht noch aus.

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



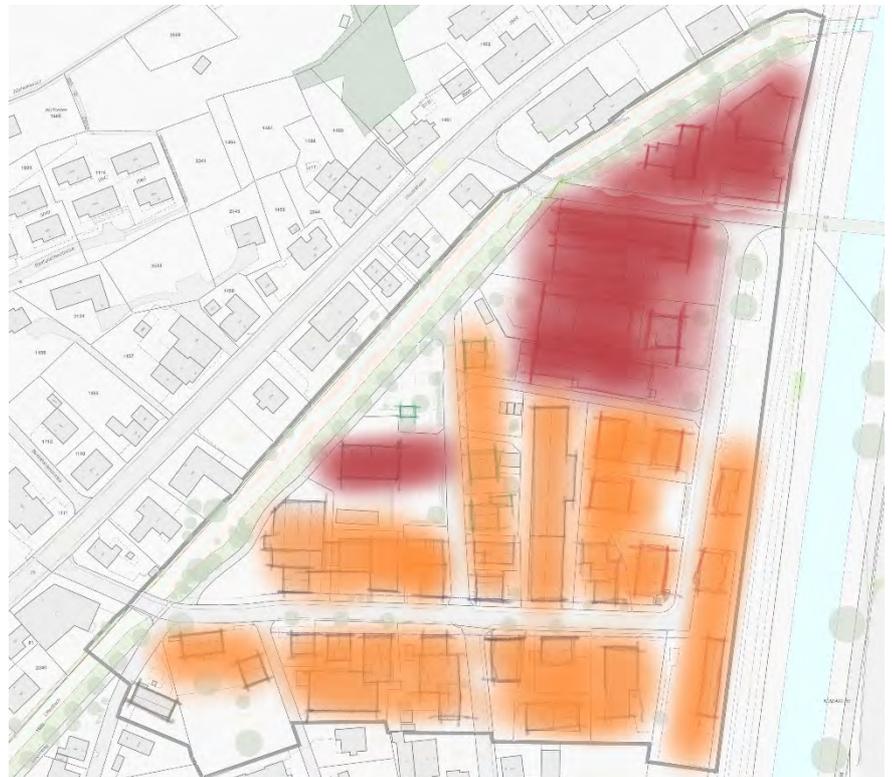
4 Konzept

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 – 6 Stockwerken denkbar.

Abb. 38 Gebäudehöhen und -dichten

-  Moderate Erhöhung
-  Hohe Dichte möglich



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, das beibehalten werden soll.

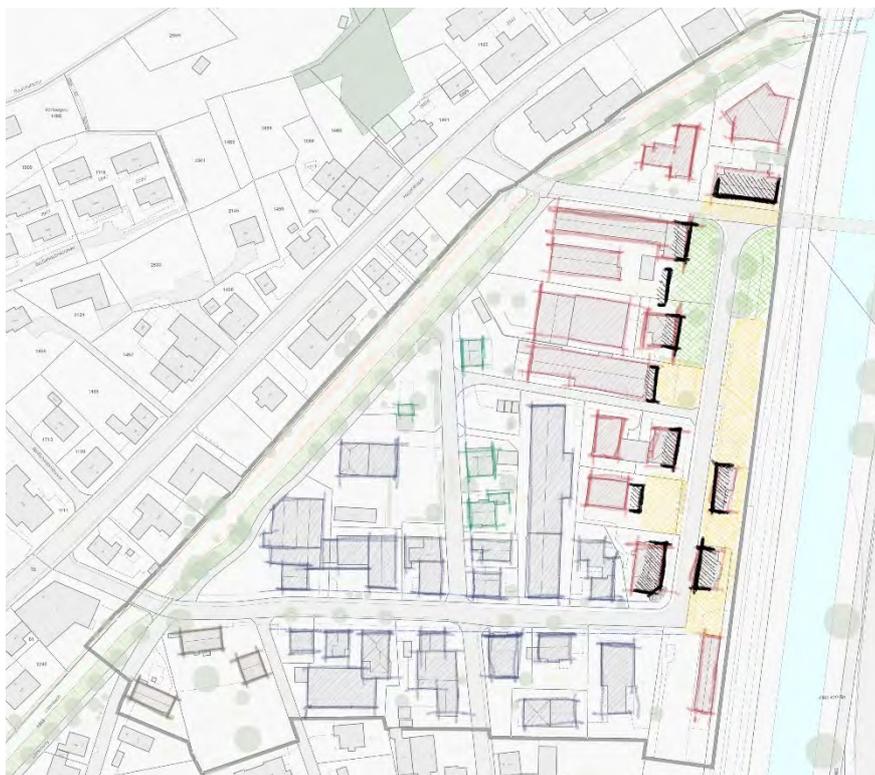
Abb. 39 Strassenraum Bahnhofstrasse West



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. 40 Strassenraum Bahnhofstrasse Nord



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. 41 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. 42 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. 43 Strassenraum Rheinstrasse



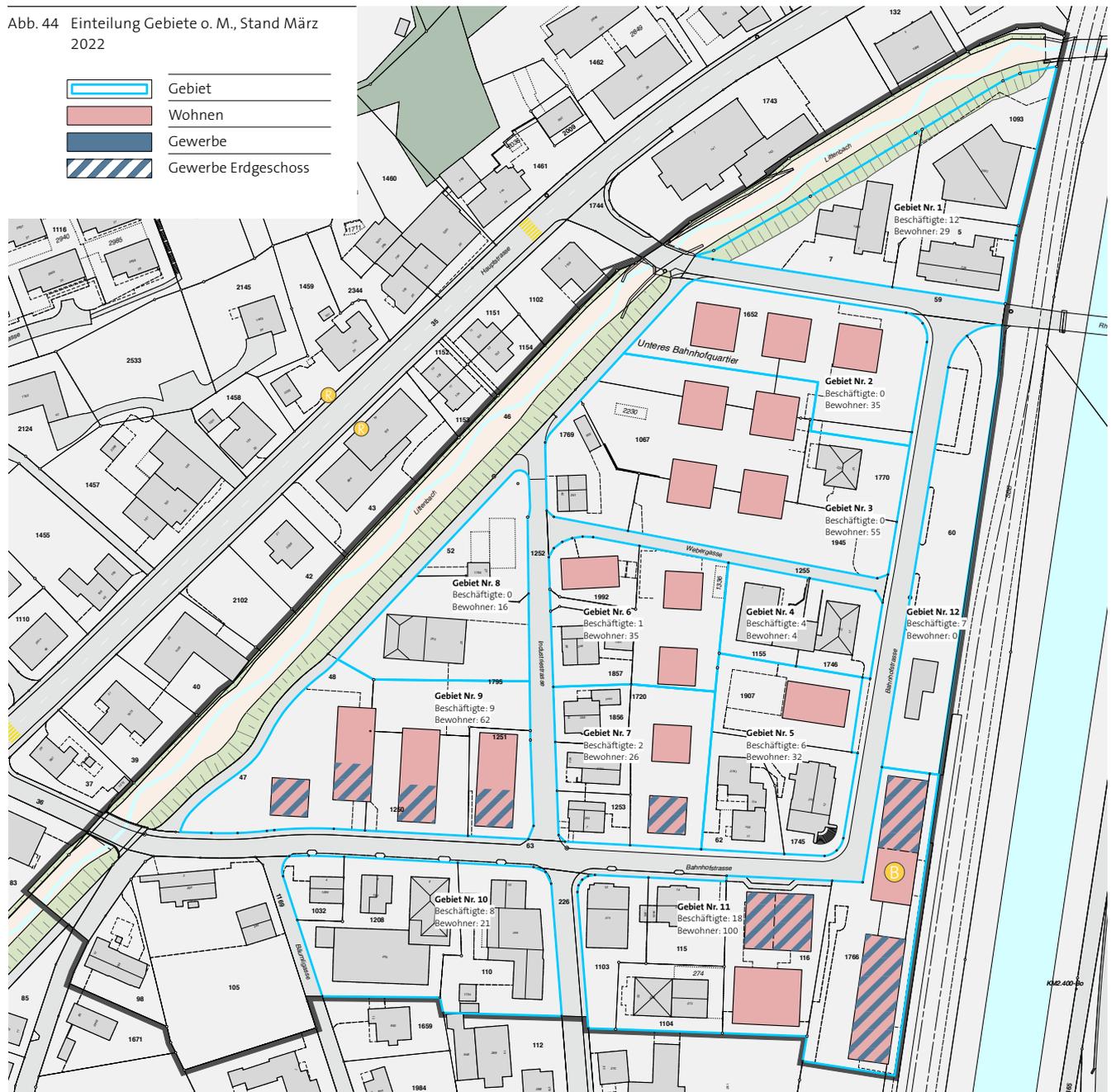
4.3 Beschäftigte / Bewohner im Jahr 2030

Da das Gebiet heute unternutzt wird, sind die derzeitigen Bewohner 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 Bewohner gerechnet. Für die neuen Bauungen 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 / Bewohner Modell 2030,
Stand März 2022

													Fläche pro Beschäftigter: 62 m ² Fläche pro Bewohner: 51 m ² 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 [m ²]	0	588	784	0	240	469	288	359	1226	0	1816	0	5770	
alle Geschosse [m ²]	0	2352	3136	0	960	1876	1152	1077	4904	0	7264	0	22721	
Wohn/Gewerbefl. [m ²]	0	1788	2383	0	730	1426	876	819	3727	0	5137	0	16884	
Gewerbefläche [m ²]	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 [m ²]	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. 44 Einteilung Gebiete o. M., Stand März 2022



4.4 Instrumente

Zur Umsetzung des Konzepts werden verschiedene Instrumente vorgeschlagen:

Sondernutzungspläne

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.

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Die Gestaltung der Bahnhofstrasse kann mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept weiter definiert werden. Im westlichen Teil der Bahnhofstrasse dürfte aus heutiger Einschätzung der Handlungsbedarf gering sein. Wichtiger ist indes die Gestaltung des nördlichen Teils der Bahnhofstrasse mit dem ehemaligen Güterumschlagplatz.

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. 45 Instrumente

-  Sondernutzungsplan
-  Betriebs- und Gestaltungskonzept



Beilage

Gemeinde Au

Raumkonzept Bahnhof Au

Planungsbericht

B1 Raumkonzept, 7. April 2022

B2 Verkehrskonzept, 7. April 2022