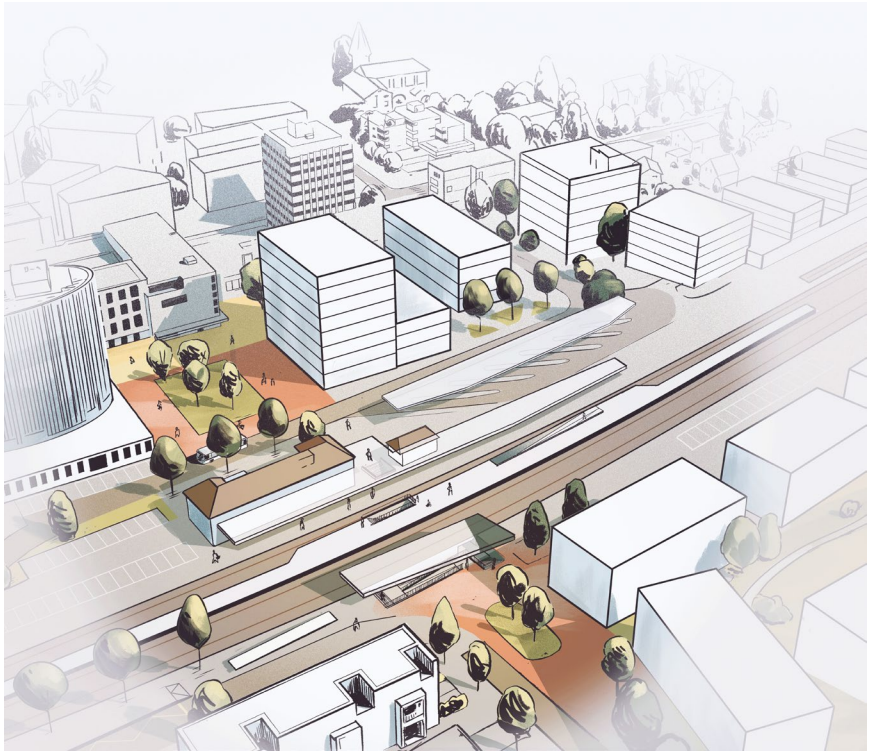
Zukunftsbild Bahnhofsgebiet Heerbrugg

Schlussbericht

Gemeinde Au, Gemeinde Widnau

Stand Mitwirkung 18.12.2024



metron

Bearbeitung

Beat Suter
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA
Bernadette Knörzer
BSc Stadtplanung, MSc Urbanistik
Andri Hirsiger
BSc FHO in Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung
Nico Riwar
BSc FHO in Raumplanung

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Auftraggeber

Christian Sepin, Gemeindepräsident
Philipp Hartmann, Projektleiter

Gemeinde Au
Kirchweg 6
Postfach
9434 Au

Gemeinde Widnau
Neugasse 4
Postfach
9443 Widnau

Titelbild: Ansicht Personenunterführung Mitte mit den beiden neu gestalteten Bahnhofsplätzen Ost und West

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet

Inhaltsverzeichnis

1	**Einleitung**	**4**
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung und Stellenwert Zukunftsbild	5
1.3	Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter	6
2	**Ablauf und Projektorganisation**	**8**
2.1	Vorgehen	8
2.2	Terminplan	10
2.3	Organisation	10
3	**Analyse und Zielsetzungen (Phase 1)**	**12**
3.1	Räumlich Einordnung	12
3.2	Übergeordnete Zielsetzungen	12
3.3	Zentrale Fragestellungen	13
4	**Szenarien und Ansätze (Phase 2)**	**14**
4.1	Morphologischer Baukasten	14
4.2	Szenarien	15
4.3	Variantenüberprüfung	16
5	**Abschätzung Machbarkeit (Phase 3a)**	**18**
5.1	Verkehrstechnische Abklärungen Bushof	18
5.2	Anbindung Sägestrasse	18
5.3	Überprüfung Fuss- und Veloquerung Süd	19
5.4	Städtebauliche Vertiefungen «Schild West»	19
6	**Zukunftsbild**	**21**
6.1	Massnahmen	24
6.2	Etappierung	27
7	**Weiteres Vorgehen**	**29**
7.1	Konsolidierung Zukunftsbild	29
7.2	Umsetzung in raumplanerischen Instrumenten	29
	Anhang	**30**
	Anhang 1: Zukunftsbild A3	30
	Anhang 2: Massnahmenplan A3	30
	Anhang 3: Stellungnahme SBB	30

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Bahnhof Heerbrugg ist für das untere St. Galler Rheintal eine wichtige ÖV-Drehscheibe mit Zentrumsfunktion für die umliegenden Gemeinden. Historisch gesehen lag der Bahnhof zwischen bzw. neben den angestammten Ortschaften und wurde erst mit dem fortlaufenden Siedlungswachstum Bestandteil des Siedlungsgefüges. Entsprechend sind heute auch nicht alle Seiten des Bahnhofs gleich stark ausgeprägt und verfügen über unterschiedliche Identitäten. Die Beziehungen und die Orientierung zu den Ortszentren sind eingeschränkt. Insbesondere der Gleiskörper wirkt heute städtebaulich wie funktional stark trennend.

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4. Generation wurde der Handlungsbedarf für eine koordinierte Weiterentwicklung des Bahnhofgebietes erkannt und festgehalten. Daneben haben die Gemeinden Au und Widnau mit der Revision ihrer Nutzungsplanung begonnen. In diesem Zusammenhang wurden verschiedene Überlegungen zur Weiterentwicklung des Bahnhofgebietes gemacht. Es zeigte sich die Notwendigkeit für ein koordiniertes Vorgehen unter Einbezug aller betroffenen Gemeinden. Mit dem Zukunftsbild soll eine gemeinsame Grundlage geschaffen werden, welche die mittel- bis langfristigen Entwicklungsschritte koordiniert und priorisiert.

Es kann zusammengefasst folgender Handlungsbedarf festgehalten werden:

- **Siedlungsentwicklung:** Das Bahnhofumfeld verfügt heute über keine mit der vorliegenden Erschliessungsqualität (höchste ÖV-Güteklasse A, sehr gute Erschliessung) übereinstimmende bauliche Dichte. Es werden daher Bebauungskonzepte mit dichten, gemischten Nutzungen angestrebt. Entsprechend besteht ein erhebliches Verdichtungspotenzial.
- **Erreichbarkeit ÖV:** Um das ÖV-Angebot ausbauen zu können, muss eine bessere Fahrplanstabilität erreicht werden. Dies erfordert eine konsequente Bevorzugung des strassengebundenen ÖVs und einer Verbesserung der Zugänglichkeit auf der Ostseite des Bahnhofs.
- **Erreichbarkeit Fuss- und Veloverkehr:** Hier besteht Optimierungsbedarf, sowohl in der Zugänglichkeit als auch in der Ausgestaltung des Bahnhofs als «Adresse» sowie der Durchlässigkeit des Fusswegenetzes und der fussläufigen Erreichbarkeit von wichtigen Nutzungen.
- **Neue Mobilitätsbedürfnisse:** Neue Nutzungen erzeugen neue Mobilitätsbedürfnisse. Diese sind gut mit der Funktion des Bahnhofs als ÖV-Drehscheibe zu koordinieren. Das Potenzial der guten ÖV-Erschliessung und der dichten Siedlungsstrukturen ist optimal für Fuss- und Veloverkehr zu gestalten und ist mittels konsequenter Umsetzung von Push- und Pull-Massnahmen zu nutzen (Angebotsverbesserungen und Lenkungsmassnahmen).
- **Bedarf nach einem überkommunalen/regionalen Vorgehen:** Aus dem Agglomerationsprogramm sowie den laufenden Ortsplanungen der Gemeinden ergeben sich Ideen und Entwicklungsabsichten, welche, auch aufgrund der regionalen Bedeutung des Bahnhofgebietes, aufeinander abzustimmen sind.
- **Platzansprüche von ÖV-Anbietern und Infrastrukturbetreibern:** Es ist davon auszugehen, dass die Flächenansprüche zunehmen (z.B. Prognosen Fahrgastzahlen, Verlagerung Modalsplit zugunsten ÖV, etc.). Diese Bedürfnisse erfordern eine langfristige und nachhaltige Entwicklungsstrategie.

1.2 Aufgabenstellung und Stellenwert Zukunftsbild

Als Grundlage für ein koordiniertes Vorgehen der Gemeinden wurde ein gemeinsames Zukunftsbild für das Bahnhofsgebiet Heerbrugg erarbeitet. Dieses Zukunftsbild zeigt die Potenziale des Raums auf und bildet die Basis für eine langfristige, in Etappen unterteilbare Entwicklungsstrategie. Das Zukunftsbild umschreibt die folgenden Inhalte:

- **Hochwertige städtebauliche Entwicklungsperspektive des Bahnhofgebiets** sowie der funktionalen und räumlichen Beziehungen zu den umliegenden Gemeinden
- **Erschliessung** des Bahnhofs und seines Umfeldes (Infrastruktur / Verkehrsregime)
- Abschätzung der **Nutzungs- und Bebauungspotenziale**
- Funktion und Qualität der **Freiräume, Plätze und Strassenräume**

Auf Basis des Zukunftsbildes können konkrete Projekte und weitere Planungen ausgelöst und vorangetrieben werden. Die aufgelisteten Massnahmen umfassen:

- Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf (insb. parallellaufende Projekte)
- Erforderliche Massnahmen / Flächenbedürfnisse / betroffene Grundstücke
- Grundzüge des weiteren Vorgehens / der weiteren Schritte (mittel- bis langfristig)

Das Zukunftsbild baut auf den Erkenntnissen und Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms 4. Generation auf.

1.3 Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

Für die Erarbeitung des Zukunftsbildes waren zwei Perimeter massgebend. Die Analyse der Phase 1 wurde über einen grösser gefassten **Betrachtungsperimeter** (rote gestrichelte Linie) vorgenommen und vertieft. Dieser Perimeter umfasst Flächen der Gemeinden Au, Widnau und Balgach. Der **Bearbeitungsperimeter** (rot schraffierte Fläche) für das Zukunftsbild und die Szenarien umfasst den Fokusraum der Analyse und der konzeptionellen Untersuchung.

Der Bearbeitungsperimeter beschreibt das Bahnhofareal, inkl. Bahnhofplatz sowie die angrenzenden Areale und Entwicklungspotenziale. Auf der Ostseite ist das gemeindeübergreifende Gebiet vom Bahnhof bis zur Bahnhofstrasse Widnau einbezogen. Die Optimierung der räumlichen und verkehrlichen Situation rund um den Bahnhof Heerbrugg steht im Vordergrund.

Abbildung 1:
Übersicht Betrachtungsperimeter (funktionaler Zusammenhang) und Bearbeitungsperimeter (Fokus räumliche und funktionale Optimierung)

Im Verlauf der Bearbeitung konnte der Bearbeitungsperimeter aufgrund der wichtigsten räumlichen Fragestellungen und Zielsetzungen (vgl. Kap. 3.2.) folgendermassen präzisiert werden:

Abbildung 2:
Präzisierung Bearbeitungsperimeter mit wichtigsten Zielsetzungen

2 Ablauf und Projektorganisation

2.1 Vorgehen

Workshopverfahren mit drei Phasen

Das Zukunftsbild für das Bahnhofsgebiet Heerbrugg wurde in einem Workshopverfahren entwickelt. Die Inhalte entstanden in enger Zusammenarbeit mit einer eigens dafür zusammengestellten Begleitgruppe. Dabei wurden unterschiedliche Szenarien für die Entwicklung des Bahnhofgebietes untersucht, ausgetestet und diskutiert.

Die Begleitgruppe setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der tangierten Gemeinden, den Ortsplanerinnen und Ortsplanern der Gemeinden, Stakeholdern und weiteren Interessens-Vertretungen sowie Fachexpertinnen und Fachexperten zusammen. (siehe Kap. 2.3).

An den sechs Workshops präsentierte das Bearbeitungsteam der Metron der Begleitgruppe die erarbeiteten Inhalte, um diese anschliessend in einem offenen Dialog zu diskutieren, beurteilen und gemeinsam weiterzuentwickeln. Die Moderation der Workshops erfolgte durch Metron.

Phase 1 – Analyse und Zielsetzung

In einem ersten Schritt wurden die vorliegenden Grundlagen gesichtet und aufbereitet. Darauf aufbauend erfolgte eine Analyse auf zwei unterschiedlichen Flugebenen.

Auf einer grossräumigen Flugebene wurde die Einordnung des Bahnhofs ins umliegende Siedlungsgefüge sowie dessen Zusammenspiel mit den umliegenden Gemeinden und Ortszentren untersucht. Zudem wurden strategisch wichtige Grundlagen, wie die Entwicklungserwartungen und -absichten der umliegenden Gemeinden und die zentralen Verkehrsbeziehungen, aufbereitet.

Auf der zweiten Flugebene wurden räumlich konkrete Aussagen über den Betrachtungsperimeter gemacht und hierfür fachübergreifend die wichtigsten Erkenntnisse zu Siedlung/Städtebau, Freiraum, Verkehr/Mobilität und Sozial- und Wirtschaftsraum zusammengetragen.

Ziel der Analyse war es, die relevanten Rahmenbedingungen und Handlungsfelder zu definieren sowie den Bearbeitungsperimeter für die nachfolgende Phase 2 zu präzisieren. Daneben wurde aus den Erkenntnissen der Analyse drei Stossrichtungen für die Szenarien-Studie der Phase 2 abgeleitet. Zur Bewertung der Szenarien wurde mit der Begleitgruppe ein Zielkatalog zusammengestellt.

Die Analyse und Zielsetzung wurden im Rahmen des ersten Workshops am 12. Mai 2022 der Begleitgruppe präsentiert. Der Zielkatalog wurde gemeinsam zusammengestellt, der Bearbeitungsperimeter präzisiert und die weiter zu verfolgenden Szenarien definiert.

Phase 2 – Szenarien und Zukunftsbild

In Phase 2 wurden die drei zuvor definierten Szenarien vertieft und ausgetestet. Die Ausarbeitung erfolgte in Form von interdisziplinären städtebaulichen Entwürfen, die im Rahmen von zwei Workshops am 13. September 2022 sowie am 11. November 2022 zusammen mit der Begleitgruppe geschärft und bewertet wurden.

Die untersuchten Szenarien wurden einander gegenübergestellt und gemeinsam mit der Begleitgruppe auf Basis des Zielkatalogs bewertet. Die am besten bewerteten

Ansätze und Elemente der Szenarien wurden anschliessend im Rahmen einer Synthese in einen Entwurf des Zukunftsbilds überführt.

Phase 3 – Synthese Zukunftsbild

Phase 3a – Untersuchung Machbarkeit

Im Rahmen der Abschätzung und Überprüfung der groben Machbarkeit wurden für einzelne Bausteine unterschiedliche Varianten technisch geprüft und vertieft. Die Machbarkeit wurde auf Stufe «Konzept» geprüft, genauere Vorstudien oder Vorprojekte liegen noch nicht vor. Zudem fand im September 2023 ein Austausch mit Vertretung des kantonalen Tiefbauamts und dem Amt für öffentlichen Verkehr statt, um die Auswirkungen der Umgestaltungen am Bahnhof Heerbrugg auf das übergeordnete Strassennetz einzuschätzen.

Die Untersuchung einzelner Bausteine bzw. Varianten diente der Definition der Bestvariante sowie der Überprüfung unterschiedlicher Abhängigkeiten.

Das Zukunftsbild wurde laufend weiterentwickelt und im Rahmen von zwei Workshops mit der Begleitgruppe gespiegelt. Als Hinweise für das weitere Vorgehen wurden 21 Massnahmen aus dem Zukunftsbild abgeleitet, deren Zuständigkeit, Koordinationsbedarf und Umsetzung den zeitlichen Horizont definiert.

Phase 3b – Konsolidierung

Grundeigentümer-Info: Die direkt betroffenen Grundeigentümerschaften wurden am 2. Mai 2024 über das Vorhaben sowie den Stand der Planung im Rahmen eines Anlasses informiert. Im Anschluss konnten die Erkenntnisse und Massnahmen zu den Teilgebieten ergänzt und das Zukunftsbild kritisch reflektiert werden.

Das bereinigte und konsolidierte Zukunftsbild wird durch die Begleitgruppe verabschiedet und den Gemeinderäten Au, Balgach und Widnau zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die relevanten Ergebnisse werden in die kommunalen Ortsplanungen integriert.

Öffentliche Mitwirkung (ausstehend): Die Rückmeldungen aus der Behördenvernehmlassung sowie der öffentlichen Mitwirkung werden im Rahmen eines Erläuterungsberichtes dokumentiert und festgehalten. In welcher Form die eingegangenen Rückmeldungen ins Zukunftsbild aufgenommen werden, wird im Rahmen der Projektleitung beraten. Darauf aufbauend erfolgt eine abschliessende Bereinigung des Zukunftsbildes und der dazugehörigen Unterlagen.

2.2 Terminplan

Phase 1 – Analyse und Zielsetzung (Sept. 21 bis Juni 22)

- 12. Mai 2022, 1. Workshop mit Begleitgruppe

Phase 2 – Szenarien und Zukunftsbild (Juli 22 bis April 23)

- 13. September 2022, 2. Workshop mit Begleitgruppe
- 12. Mai 2022, 3. Workshop mit Begleitgruppe
- 21. März 2023, 4. Workshop mit Begleitgruppe

Phase 3a – Synthese Zukunftsbild, Untersuchung Machbarkeit (Juni 23 bis Nov. 23) und Konsolidierung (Juli 24 bis Nov. 24)

- 25. Oktober 2023, 5. Workshop mit Begleitgruppe
- 04. September 2024, Schlusssitzung mit Begleitgruppe

2.3 Organisation

Projektleitung (PL)

Operative Leitung:		
Christian Sepin	Gemeindepräsident	Gemeinde Au
Philipp Hartmann	Projektleiter	Gemeinde Au
Beat Suter	Projektleiter	Metron
Bernadette Knörzer	Stv. Projektleiterin	Metron

Begleitgruppe (BG)

Über das gesamte Verfahren verteilt wurden sechs Workshops mit einer Begleitgruppe durchgeführt. Die Zusammensetzung der Begleitgruppe ist wie folgt:

Politik und Verwaltung		
Christian Sepin	Gemeindepräsident	Gemeinde Au
Philipp Hartmann	Projektleiter	Gemeinde Au
Christa Köppel	Gemeindepräsidentin (bis Mrz. 2023)	Gemeinde Widnau
Bruno Seelos	Gemeindepräsident (ab Apr. 2023)	Gemeinde Widnau
Silvia Troxler	Gemeindepräsidentin	Gemeinde Balgach
Franco Frisenda	Vertretung Baukommission	Gemeinde Au
Markus Bernet	Vertretung Baukommission	Gemeinde Au
Alexander Bartl	Vertretung Ortsplanungsgruppe	Gemeinde Widnau
Marco Köppel	Vertretung Ortsplanungsgruppe	Gemeinde Widnau
Ortsplaner:innen und Kanton		
Marilene Holzhauser	Ortsplanerin der Gemeinde Widnau (bis Ende 2023)	ERR
Manuel Rey	Ortsplaner der Gemeinde Au (bis Ende 2023)	ERR
Michael Matzig	Ortsplaner Au (ab 2024) und Widnau (2024)	ERR
Cornelia Sutter	Kreisplanerin (bis 2023)	Kanton St. Gallen
Jeremias Burtscher	Kreisplaner (ab Sept. 2023)	Kanton St. Gallen

Lokales Gewerbe		
Urs Nüesch	Vertretung lokales Gewerbe	
Michael Dierauer	Vertretung lokales Gewerbe	
Verkehrsträger/Bushof/Bahnhof		
Johanna Hummer	Vertretung Verkehrsbetriebe	SBB, Infrastruktur
Patrick Pickert	Vertretung Verkehrsbetriebe	SBB, Immobilien
Andreas Deterling	Vertretung Verkehrsbetriebe	RTB (Rheintal Bus)
Fachexpert:innen		
Han van de Wetering	Fachexperte Städtebau	
Rita Mettler	Fachexpertin Freiraum	
Urs Heuberger	Fachexperte Verkehr	
Prozessbegleitung		
Beat Suter	Metron, Projektleiter	
Bernadette Knörzer	Metron, Stv. Projektleiterin	
Nico Riwar	Metron, Verkehr	

3 Analyse und Zielsetzungen (Phase 1)

3.1 Räumlich Einordnung

Das Rheintal ist geprägt durch den von Süd nach Nord fliessenden, stark durch menschliche Eingriffe veränderten Rhein, der als natürliche Grenze zwischen der Schweiz und Österreich fungiert. Die parallel zum Rhein verlaufenden Verkehrs- und Infrastrukturtrassen unterstreichen die zentrale Bedeutung der Nord-Süd-Achse.

Die stark Nord-Süd-orientierten Transitachsen haben eine spürbare Trennwirkung auf die Ost-West Verbindungen und Anbindungen, welche im Alltag stark benutzt werden. Die Bündelung des Verkehrs auf wenigen Ost-West Achsen führt zu stark belasteten Knotenpunkten sowie zentralen Umsteigepunkten.

Heerbrugg liegt als zentraler Industriestandort zwischen den historischen Gemeindezentren von Au, Balgach, Berneck und Widnau. Im Laufe des letzten Jahrhunderts hat sich die westliche Bahnhofseite kontinuierlich von einem Industriestandort zu einem zentralen Ort von regionaler Bedeutung entwickelt. Dabei bildet Heerbrugg kein klassisches Zentrum, sondern funktioniert ergänzend zu den gewachsenen historischen Ortszentren. Die funktional gut ausgebaute Verkehrserschliessung ist die treibende Kraft hinter dem starken und kontinuierlichen Wachstum.

3.2 Übergeordnete Zielsetzungen

Als Grundlage für das gesamte Workshopverfahren wurden die folgenden Zielsetzungen festgelegt und in der Abbildung 3 verortet:

- Stärkung des Bahnhofs und seines Umfelds als **attraktive Adresse und multimodale Drehscheibe**/ Abstimmung der Siedlungsentwicklung des Bahnhofumfelds mit der verkehrlichen Entwicklung.
- Verminderung der Trennwirkung des Gleiskörpers/ **Vernetzung der beiden Bahnhofseiten** über den Gleiskorridor hinweg.
- Stärkung der **beidseitigen Anbindung des Bahnhofs** im Verhältnis zu den bestehenden Gemeindezentren/ komplementäre Funktions- und Nutzungsmischung ohne Konkurrenzierung.
- Verbesserung der **Erschliessung und Zugänglichkeit zum Bahnhof Ost.**
- Stärkung von **feinmaschigen Fuss- und Veloverbindungen** zur Erhöhung der Erreichbarkeit.
- Klärung von **Wegebeziehungen** im direkten Bahnhofumfeld, Ausprägung von Identifikations- und Orientierungspunkten.
- Verbesserung der **Fahrplanstabilität Bus/ Sicherstellung Umsteigebeziehungen.**
- **Grünraumvernetzung**/ An- und Einbindung umgebender landschaftlicher Naherholungsräume.
- Die Entwicklung des Bahnhofgebiets Heerbrugg bedarf einer **integralen Betrachtung und Behandlung** von Siedlung, Freiraum/ Grünraum und Verkehr.
- Das Zukunftsbild Bahnhof Heerbrugg strebt eine **Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr** an.
- Über die **Aufwertung der bahnhofsnahen Freiräume** (öffentliche Plätze, Frei- und Strassenräumen) werden für die Entwicklung des Bahnhofgebietes zentrale Impulse gesetzt.

Abbildung 3: Übergeordnete Zielsetzungen

3.3 Zentrale Fragestellungen

Im Laufe der Analyse haben sich die folgenden drei Handlungsfelder mit unterschiedlichen Fragestellungen herausgestellt.

Abhängigkeiten zwischen West / Ost
- Führung Buslinien und Umsteigebeziehungen
- Klärung Hierarchien und Maschenweiten der Querungen

Entwicklung Bahnhof West
- Hierarchien und Aufgaben der Längsverbindungen
- An- und Einbindung ortsbaulicher Achse Balgach
- Aufwertung öffentlicher Raum Bahnhof West
- Konzeptionelle Abstimmung Verkehr Bahnhof West

Entwicklung Bahnhof Ost
- Identität und Rolle im Siedlungsgefüge
- Anbindung Bahnhof Ost an Gebiet Bahnhofstrasse
- Hierarchie und Maschenweite der Längsverbindungen
- Abstimmung zentraler Transformationsthemen

4 Szenarien und Ansätze (Phase 2)

4.1 Morphologischer Baukasten

Zu den zentralen Fragestellungen hat das Planungsteam in Zusammenarbeit mit dem Begleitgremium unterschiedliche Herangehensweisen aufgezeigt. Nach dem Prinzip des morphologischen Kastens wurden für die Herleitung möglicher Szenarien unterschiedliche Herangehensweisen kombiniert.

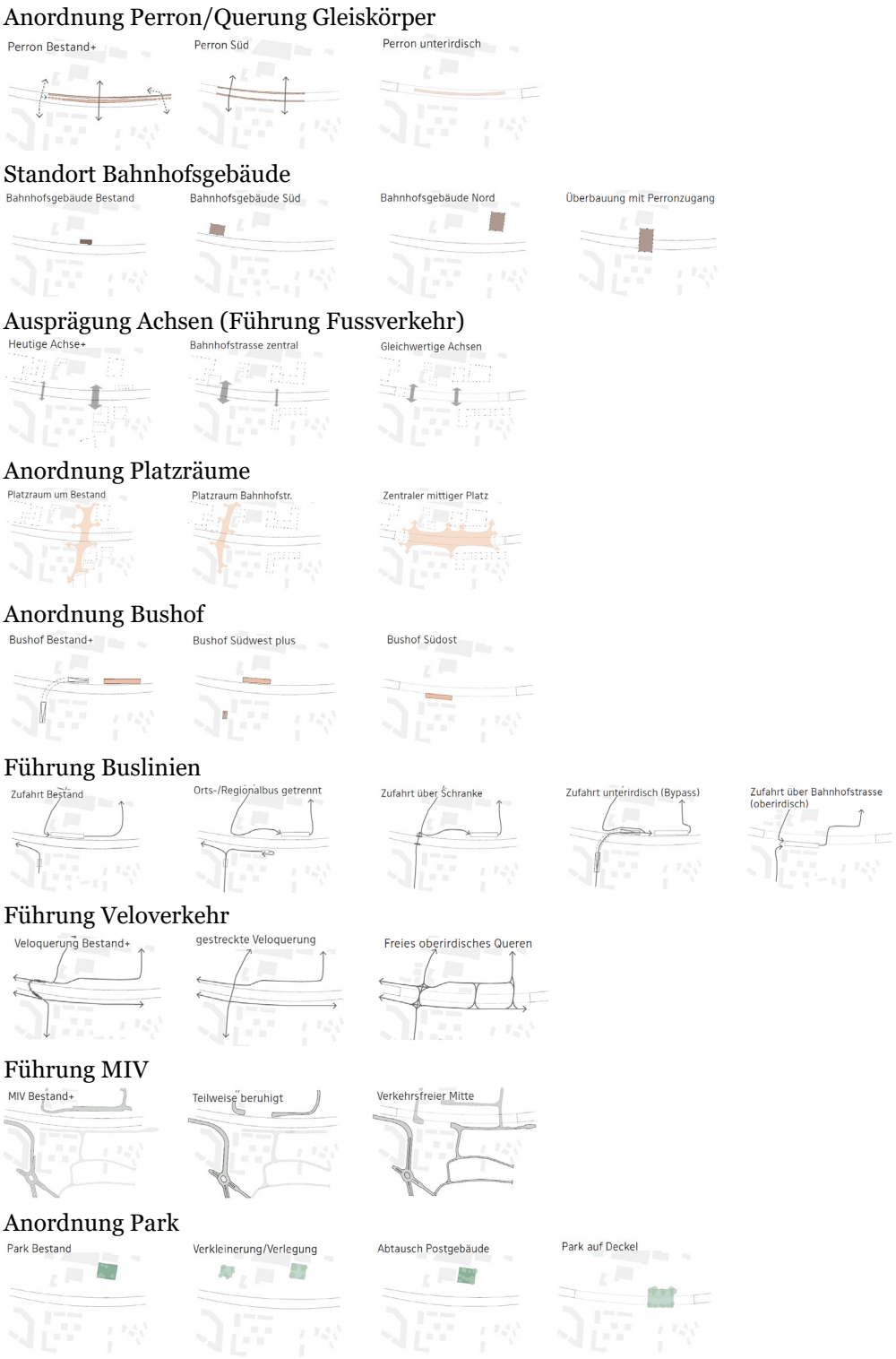


Abbildung 4: Übersicht Variantenspektrum

4.2 Szenarien

Im Laufe der zweiten Phase wurden die drei Szenarien, welche sich aus den unterschiedlichen Kombinationen der Varianten des morphologischen Kastens ergeben, vertieft und bewertet. Die drei Szenarien setzen sich wie folgt zusammen:

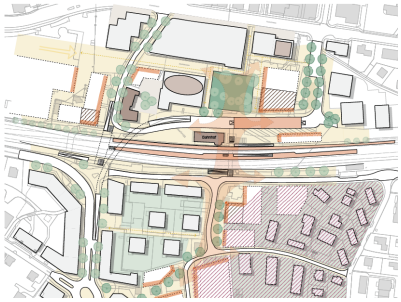


Abbildung 5: Szenario 1

Szenario 1: **«Bahnhofachse Stärken»**
- Beibehalt bestehendes Bahnhoflayouts
- Bauliche Entwicklung entlang der heutigen Achse (Sägestrasse – Marktstrasse)
- Weiterführung der Achse zu Bahnhof-/ Widnauerstrasse
- Einspuriger Bustunnel (Bypass)
- Zweite Fussgängerunterführung mit Zugang Perron

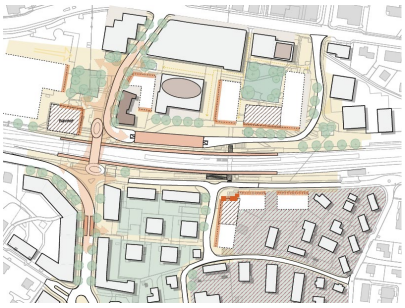


Abbildung 6: Szenario 2

Szenario 2: «**Zurück zur Bahnhofstrasse»**
- Verschiebung von Bahnhof und Perron in Richtung Süden
- Neues Bahnhofgebäude Süd
- Fuss- und Velounterführung als verbindendes Element zur historischen Bahnhofstrasse
- Verlegung Bushof Südwest, Wiederinbetriebnahme Bushaltestelle Ost

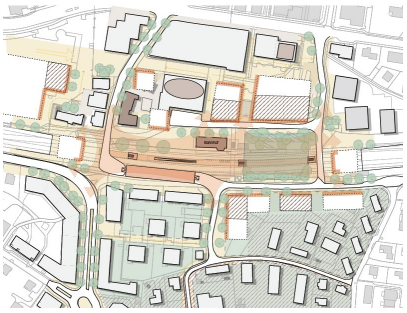


Abbildung 7: Szenario 3

Szenario 3: **«Unter den Boden»**
- Tieferlegung der Bahnanlagen mit unterirdischen Perrons
- Ebenerdiger Deckel als verbindende neue Mitte
- Bushof Südost
- neue Baufelder

Die beiden Szenarien «Bahnhofachse stärken» und «Zurück zur Bahnhofstrasse» wurden vom Begleitgremium zur Weiterbearbeitung empfohlen. Einzelne Elemente, wie das Layout des Bushofs, die Querung Süd einschliesslich dem «Bustunnel- Bus Bypass» sowie das städtebauliche und freiräumliche Konzept auf der Ostseite des Bahnhofs, erforderten eine vertiefte Variantenüberprüfung.

Fazit
Die folgenden Grundsätze wurden definiert:
- Der bestehende Gleiskörper und das Bahnhoflayout inklusive Freiverladeanlage werden für das Zukunftsbild übernommen (abgesehen von einer allfälligen Verlängerung des Mittelperrons).
- Das Bahnhofgebäude (Aufnahmegebäude) bleibt als Schutzobjekt der SBB erhalten.
- Die historische Bahnhofstrasse sowie auch die Mittelachse via Sägestrasse sollen als wichtige Achsen attraktiver gestaltet werden.
- Die Freiräume erfordern einen übergeordneten Bezug.

4.3 Variantenüberprüfung

Während zu einigen Fragestellungen bereits Lösungsansätze definiert wurden, erforderten folgende Punkte eine vertiefte Variantenüberprüfung:

Layout Bushof
Der bestehende Bushof auf der westlichen Bahnhofsseite ist nicht BehiG-konform (gem. Behindertengleichstellungsgesetz) ausgestaltet, was eine entsprechende zeitnahe Anpassung in Bezug auf hindernisfreies Einsteigen erfordert. Die hohe Verkehrsbelastung des Strassennetzes, insbesondere in den Morgen- und Abendspitzenstunden, führt regelmässig zu verspäteten Ankünften. Für die Buslinien nach und aus dem Osten könnte eine direkte Anbindung des Bahnhofs (Bustunnel) oder einer Haltestelle auf der östlichen Bahnhofsseite die Fahrplanstabilität erhöhen. Auch zukünftig soll der Bushof über sechs unabhängig anfahrbare Bushaltekanten verfügen.

Im Rahmen der Variantenprüfung wurden unterschiedliche Bushof-Layouts hinsichtlich ihres erforderlichen Platzbedarfs und möglicher Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrssysteme geprüft.

Fazit: Die folgenden zwei Varianten werden als gangbar betrachtet. Weitere Layouts wurden aufgrund des grossen Bedarfs an Verkehrsflächen nicht weiterverfolgt.

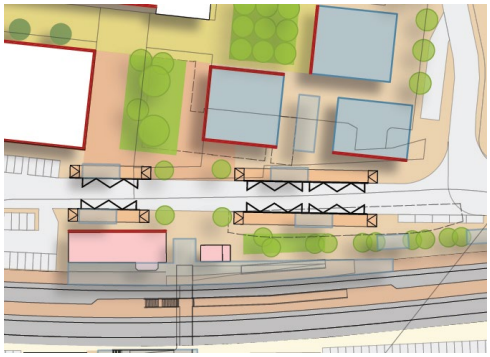


Abbildung 8: Bushoflayout «Lange Kanten» - Planausschnitt Stand Variantenüberprüfung

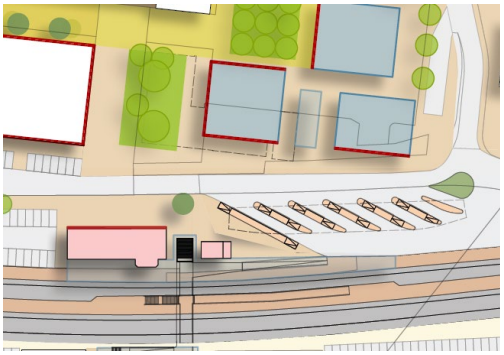


Abbildung 9: Bushoflayout «Aufwertung bestehender Bushof» - Planausschnitt Stand Variantenüberprüfung

Querung Süd und Busshaltestelle Ost
Die Stärkung der historischen Bahnhofachse sowie die Verbesserung der Fahrplanstabilität durch einen Bustunnel sind die Ziele der Variantenuntersuchung. Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger und Velofahrende sowie Busse) sollen getrennt geführt werden. Eine direkte Anbindung des Mittelperrons mit einer Unter- oder Überführung war zu überprüfen.

Fazit 1: Der Bustunnel wurde aufgrund der hohen Aufwände sowie der städtebaulich schwer zu integrierenden Rampenbauwerke nicht weiterverfolgt. Die Fahrplanstabilität soll durch eine Haltestelle auf der Ostseite verbessert werden.

Fazit 2: Eine allfällige Aufwertung der Gleisquerung bei der Bahnhofstrasse zur Stärkung der historischen Achse hat als Unterführung zu erfolgen. Eine Überführung wurde aufgrund der zu überwindenden Höhendifferenz nicht weiterverfolgt. Ein direkter Anschluss ans Mittelperron ist dann von Bedeutung, wenn die Haltestelle Ost an der Widnauerstrasse zu liegen kommt.

Weiter zu untersuchen waren die Standorte für die Bushaltestelle Ost für den Regionalbus. In erster Linie wurde geprüft, ob der Regionalbus via Sägestrasse-Aechelistrasse (Abb. 10) oder wie bisher via Widnauerstrasse (Abb. 11) geführt werden soll was die Standorte gemäss Abb. 10 bzw. Abb. 11 zur Folge hatte. Die Überprüfung der Machbarkeit in der «Phase 3» (Kapitel 5.2).

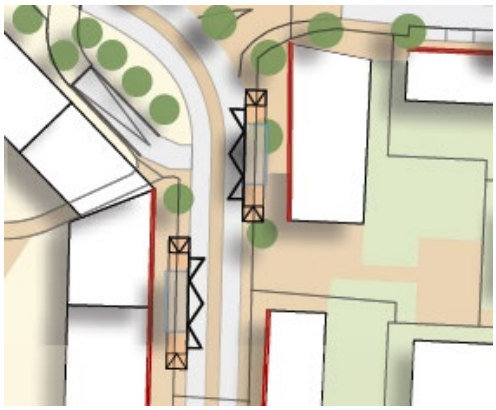


Abbildung 10: Standort 1 für Haltestellen Ost «Widnauerstrasse» - Planausschnitt Stand Variantenüberprüfung

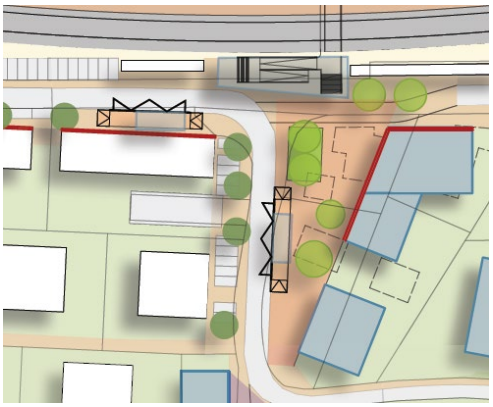


Abbildung 11: Standort 2 für Haltestellen Ost «Sägestrasse» - Planausschnitt Stand Variantenüberprüfung

Bauliche Entwicklung Bahnhof Ost

Für die bauliche Entwicklung auf der Ostseite des Bahnhofs wurden unterschiedliche Freiraum- und Erschliessungskonzepte geprüft. Unter Berücksichtigung der kleinteiligen Parzellen- und Eigentümerstruktur wurde der Ansatz einer Abfolge von mehreren unterschiedlichen Plätzen, gegenüber einem durchgängigen grosszügigen Freiraum, bevorzugt. Die bestehende Sägestrasse sollte dabei als Hauptverbindung dienen. Bei der Ausgestaltung des Strassen- und Freiraums wurden die folgenden Anforderungen berücksichtigt.

- Möglichst direkte Anbindung an Bahnhof-/ Widnauerstrasse
- Ausgestalten eines Bahnhofplatzes als Stärkung der Ostseite
- Einbindung Busverkehr auf der Ostseite

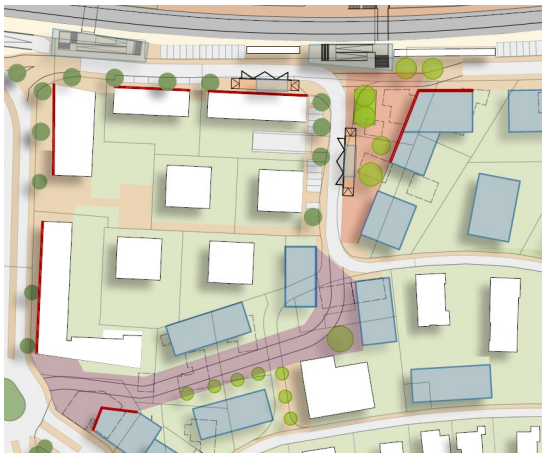


Abbildung 12: Freiraum- und Erschliessungsvariante Bahnhof Ost – Planausschnitt Stand Variantenüberprüfung

5 Abschätzung Machbarkeit (Phase 3a)

Die wichtigen Konzeptbestandteile wurden auf ihre grobe Machbarkeit geprüft. Da noch keine detaillierteren Studien und Projekte vorliegen, ist vorliegend noch keine abschliessende Machbarkeit ausgewiesen. Diese muss im weiteren Vorgehen stufengerecht vertieft werden. Soweit möglich wurden auch erste grobe Kostenschätzungen vorgenommen und in die Variantenvergleiche einbezogen.

5.1 Verkehrstechnische Abklärungen Bushof

Die beiden Varianten «Lange Kanten» und «Ertüchtigung bestehender Bushof» haben beide verkehrstechnische Abhängigkeiten, welche vertieft zu untersuchen waren. Die Variante «Lange Kanten» hätte eine Anapassung des Verkehrsregimes auf der Bahnhofstrasse sowie eine Anpassung des Knotens an der Auerstrasse erfordert. Bei der Variante «Ertüchtigen bestehender Bushof» war zu untersuchen, in welchem Ausmass die Bushaltekanten BehiG-gerecht ausgebaut werden können.

Fazit: Die Überprüfung der verkehrstechnischen Machbarkeit mit dem Kanton zeigt die Vorteile der Variante «**Ertüchtigung bestehender Bushof**» auf. Das Verkehrsregime auf der Bahnhofstrasse und insbesondere an den stark belasteten Knoten an der Auerstrasse kann beibehalten werden. Zudem wurde seitens Kanton bestätigt, dass die vorgeschlagene Ertüchtigung mittels «Kissen» den BehiG-Anforderungen entsprechend umgesetzt werden kann.

5.2 Anbindung Sägestrasse

Im Rahmen des Variantenvergleichs wurden die Freiraum- und Erschliessungstypologie auf der Ostseite des Bahnhofs untersucht. Mit der Aufwertung der Sägestrasse soll die mittlere Achse direkt an die Widnauer- bzw. Bahnhofstrasse angebunden werden. Die Machbarkeitsüberprüfung untersuchte, wo die neue Verbindung zwischen Sägestrasse und Widnauer- bzw. Bahnhofstrasse verlaufen könnte und ob diese auch durch den Regionalbus befahren werden kann.

Die kleinteiligen Parzellen- und Eigentumsstrukturen sowie erst kürzlich realisierten Bauten sind ausschlaggebend für die Wahl einer möglichen direkten Verbindung zum Kreisel an der Widnauerstrasse. Die Realisierung einer neuen Verbindung, die durch einen Regionalbus befahren werden kann, erfordert nebst der direkten Strasse vom Kreisel zur Sägestrasse eine Begradigung der Sägestrasse.

Das heutige Buskonzept lässt eine Führung der Regionalbusse über die Sägestrasse aus zeitlichen Grüssen nicht zu.

Stellungnahme SBB: *Die Ausgestaltung der neuen Bushaltekante für den Ortsbus hat in Rücksprache mit der SBB zu erfolgen. Bei der Planung müssen bahnbetriebliche und baurechtliche Aspekte aufgrund der Nähe zu den Gleisanlagen berücksichtigt werden. Bei der Nutzung der SBB-Parzelle ist eine entsprechende Entschädigung fällig.*

Fazit: Aufgrund der Abhängigkeit von privaten Grundeigentümerschaften und unbekannten Planungs- und Realisierungshorizonten wäre die Busführung durch die Sägestrasse erst langfristig eine Option. Kurz- und mittelfristig soll die **Bushaltestelle Ost** an der **Widnauerstrasse** realisiert werden.

Für den **Fuss- und Veloverkehr** soll die direkte Verbindung zum Kreisel Bahnhofstrasse geschaffen werden. Dabei ist keine Begradigung der Sägestrasse notwendig und die Abhängigkeit beschränkt sich auf wenige Baufelder.

5.3 Überprüfung Fuss- und Veloquerung Süd

Das Mittelperron ist heute durch die Personenunterführung der SBB erschlossen. Die südliche Fuss- und Velounterführung ist im Besitz der Gemeinde und verbindet die beiden Bahnhofseiten. Darin werden der Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt, was zu knappen Querschnitten für die jeweiligen Verkehrsteilnehmenden führt, insbesondere im Begegnungsfall.

Zu Beginn des Verfahrens wurden unter anderem die Vernetzung der Bahnhofseiten sowie ein feinmaschiges Netz von Fuss- und Veloverbindungen als Ziel definiert. Im Rahmen der Machbarkeitsüberprüfung wurden verschiedene Varianten für die Aufwertung und Ergänzung der bestehenden Anlagen geprüft und verglichen.

Mit der vorgeschlagenen Wiederinbetriebnahme der Bushaltestelle Ost an der Widnauerstrasse steigt die Bedeutung der Unterführung.

Stellungnahme SBB: *Aus Sicht der SBB sind die bestehenden Bahnzugänge (auf Grundlage des aktuellen Personenaufkommens) ausreichend. Gegenüber einer neuen Personenunterführung einschliesslich einer Rampe zum Perron wurde seitens SBB diverse Vorbehalte angemeldet, welche bei einer Konkretisierung des Vorhabens frühzeitig zu überprüfen wären. Die detaillierte Rückmeldung befindet sich im Anhang 3.*

Nebst den baulichen Auswirkungen, welche eine neue Unterführung Süd auf den gesamten Gleiskörper sowie einen ausreichenden Perronnutzlänge haben könnte, werden die Überlagerungen, bzw. Konfliktpotenziale der Verkehrsbeziehungen bei der westlichen Rampe kritisch betrachtet.

Die Verlängerung der Rampe Ost führt zu einem Wegfall von neun Parkplätzen auf dem Areal der SBB. Da die Gesamtzahl der SBB-Parkfelder erhalten bleiben soll, hätte die Gemeinde Au ihrerseits neun ihrer zwölf Parkplätze an die SBB abzutreten.

Fazit: Eine neue Personenunterführung mit Anschluss an das Mittelperron hat Auswirkungen auf den Gleiskörper und die Perronanlage. Diverse aufwändige Anpassungen entlang der gesamten Länge des Perrons wären erforderlich. Ob diese Machbar sind, kann mit dem jetzigen Projektstand nicht bestätigt werden. Ein vertieftes Projekt macht erst Sinn, wenn die SBB nächste Ausbauschritte plant (aktuell ist kein Ausbauschritt HEBG vorgesehen).

An der zusätzlichen Gleisquerung Süd mit Perronanschluss soll als langfristige Option festgehalten werden. Eine detailliertere Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt erfordert eine umfassende Abstimmung mit der SBB. Im Zukunftsbild wird die Option der Verbindung der beiden Bahnhofseiten und des Perronanschlusses schematisch dargestellt.

5.4 Städtebauliche Vertiefungen «Schild West»

Die heutige Situation des Schmidheiny-Platzes ist für die Gemeinde wie auch die Grundeigentümerschaft unbefriedigend. Eine Aufwertung oder eine bessere Lage des Platzes in Kombination mit einer Randüberbauung ist grundsätzlich denkbar. Der Schmidheiny-Platz muss dabei in seiner Funktion und Grösse gleichwertig erhalten werden.

Die Grundeigentümerschaften verfolgen dabei unterschiedliche Zeitschienen. Für die Post ist ein Ersatz des bestehenden Gebäudes eine langfristige Option. Eine Randüberbauung könnte bereits früher realisierbar sein. Unter dem ganzen Areal befinden sich mehrere Tiefgaragen, welche nicht verbunden sind und separat erschlossen sind. Es besteht ein grosses Potenzial diese Situation parzellenübergreifend zu verbessern.

Fazit: Für das ganze Areal empfiehlt sich eine parzellenübergreifende städtebauliche Gesamtkonzeption, welche eine hochwertige Entwicklung der Bauten, Freiräume und Erschliessung verfolgt. Gestützt auf ein Gesamtkonzept können die einzelnen Bausteine etappiert umgesetzt werden. In der Ortsplanung sind entsprechende verbindliche Planungsvorgaben zu prüfen, welche das grosse öffentliche und private Interesse an dieser Areal- und Freiraumentwicklung sichern.

In einer ersten Etappe könnte der Parkplatz nördlich vom Schmidheiny-Platz überbaut werden. Dabei sollen die Auto- wie auch die Veloabstellplätze im Gebäude bzw. in die Tiefgarage verlegt werden. Der Schmidheiny-Platz bleibt zwischenzeitlich am heutigen Standort erhalten.
Mit der zweiten Etappe kann der Schmidheiny-Platz mit dem Postgebäude getauscht werden. Der neue Platz soll durch Erdgeschossnutzungen von allen Seiten belebt sein und vis-a-vis des historischen Bahnhofgebäudes zu liegen kommen.

Abbildung 13: Städtebauliches Schild West, Etappe 1 mit Erhalt Postgebäude

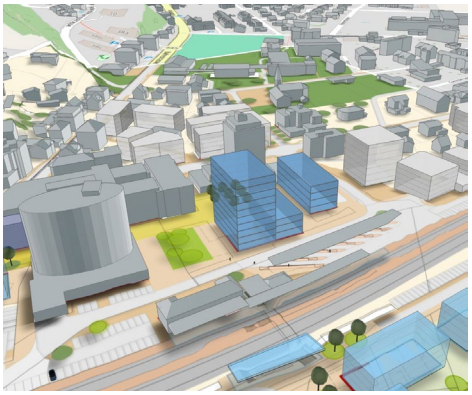


Abbildung 14: Städtebauliches Schild West, Etappe 2 mit neuer Lage Schmidheinyplatz.

6 Zukunftsbild

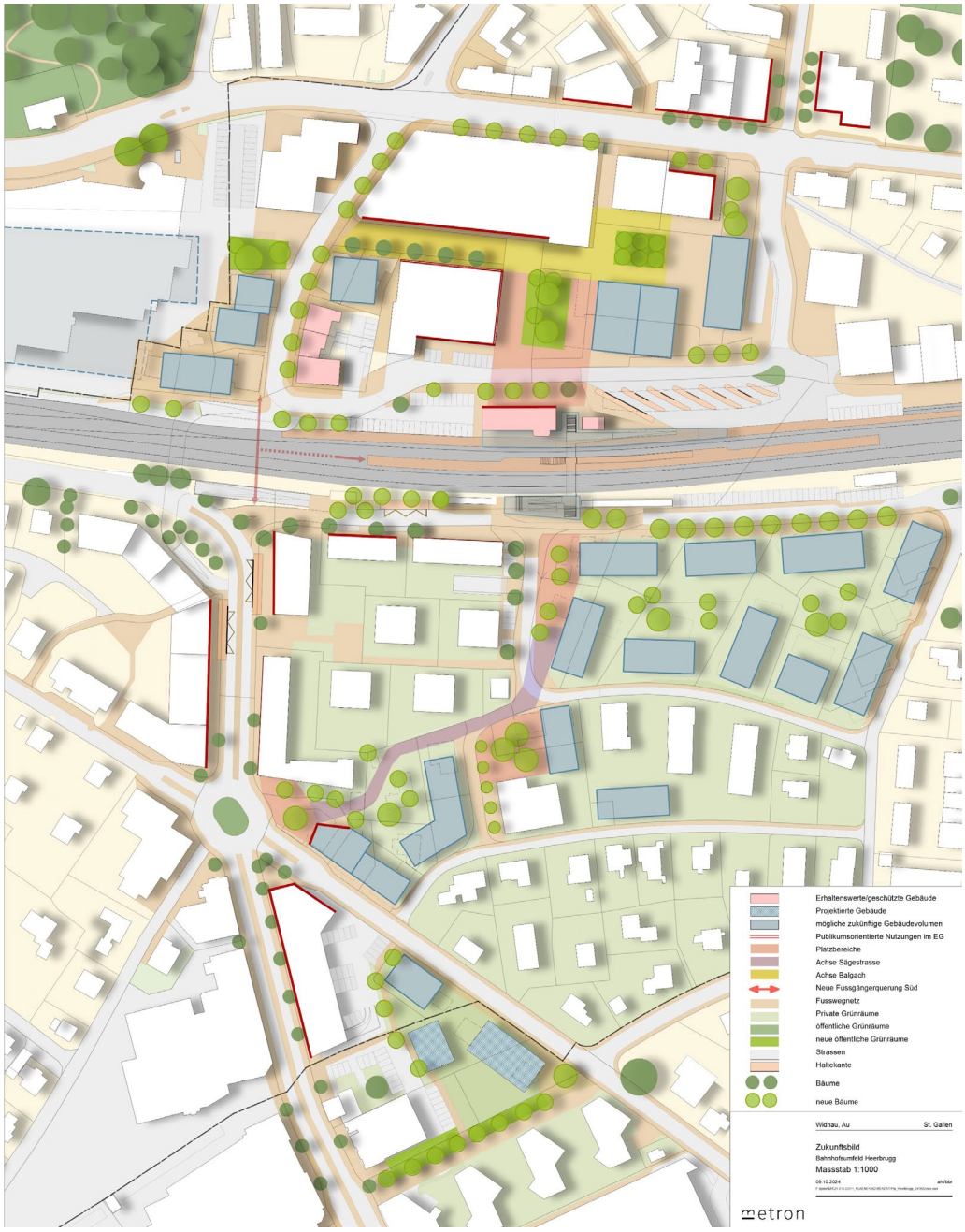


Abbildung 15: Synthese Zukunftsbild

Zentrale Bestandteile

Das vorliegende Zukunftsbild zeigt das angestrebte Szenario für die mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnhofsumfelds auf. Es bezieht sich dabei auf die gemeinsam festgelegten übergeordneten Zielsetzungen und zentralen Fragestellungen (gem. Kap. 3.2. und 3.3.). Für raumrelevante Infrastrukturelemente, wie Bushof und Haltestellen, Bahnhofszugänge, Parkierungsanlagen sowie für die bauliche Entwicklung und die öffentlichen Freiräume wurden im Variantenstudium optimale Lösungen evaluiert. Die Bebauungsoptionen der privaten Grundstücke zeigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung für die entsprechenden Grundeigentümerschaften auf.

Die im Zukunftsbild dargestellten zentralen Infrastruktur- und Freiraumelemente sind:

Neuer Bahnhof-/Schmidheiny-Platz
Der neue grosszügige Bahnhof-/Schmidheiny-Platz soll zukünftig vis-à-vis vom historischen Bahnhofgebäude zu liegen kommen. Durch die öffentlichkeitswirksamen Erdgeschossnutzungen in den angrenzenden Gebäuden soll dieser belebt werden. Die Bespielung und Aufwertung des Bahnhof-/Schmidheiny-Platzes durch die neue Lage verbessert die Aufenthaltsqualität und die soziale Sicherheit am Bahnhof und stärkt das Ankommen im Bahnhofgebiet Heerbrugg insgesamt. Die Umsetzung des neuen Platzes und der Bebauungen kann etappiert erfolgen und im Untergeschoss können zusammenhängende Tiefgaragen realisiert werden.

Der Bahnhof wird optimal in das Umfeld und die Mobilitätsdrehscheibe eingebunden
Das bestehende Aufnahmegebäude und die Erschliessung des Bahnhofs wird aufgewertete und kann mit der Gestaltung der Verkehrsflächen und der Freiräume attraktiver werden. Wichtig ist die Neugestaltung, bzw. Ertüchtigung des Bushofs und die Aufwertung auf der Ostseite der Unterführung mit einer Platzgestaltung am Eingang der Sägestrasse. Langfristig besteht die Option einer zusätzlichen Personenunterführung Süd in der Achse der historischen Bahnhofstrasse mit einem Anschluss an den Mittelperron.

Aufwertung bestehender Bushof, Wiederinbetriebnahmen Haltestelle Ost
Der bestehende Bushof muss BehiG-konform ausgebaut werden, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Zudem ist die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle auf der Ostseite an der Widnauerstrasse geplant, wobei die Aechelistrasse als attraktive Fusswegverbindung von Bushaltestelle Ost zur PU aufgewertet werden soll. Die Buslinien werden grundsätzlich weiterhin wie im Bestand geführt. Durch die neue Haltestelle «Bahnhof-Ost» ergibt sich eine direktere Zugänglichkeit des Bahnhofs aus Richtung Widnau und eine erhöhte Flexibilität. Es wird besonderes Augenmerk auf die Sicherstellung einer effizienten Anbindung zwischen Bus und Bahn gelegt.

Neuer Auftakt Bahnhofseite Ost / Platzgestaltung an der Sägestrasse
Das Bahnhofgebiet soll auf der heute minimal gestalteten Ostseite/Aechelistrasse deutlich aufgewertet werden. Dazu wird im Bereich der Sägestrasse einen Platzbildung angestrebt. Mit zurückversetzten, verdichteten Neubauten kann in Etappen eine attraktivere Nutzung realisiert werden, welche auch publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen zulässt. Mit der Platzbildung entsteht mehr Platz zum Ankommen. Die Treppenanlage der Personenunterführung Mitte wird angepasst und orientiert sich direkt zum neuen Platz hin, um eine bessere Zugänglichkeit und Sichtbarkeit zu gewährleisten. Zusätzlich werden attraktive Freiraumelemente eingebunden, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern.

Stadtraumachse von der Sägestrasse zur Widnau-/Bahnhofstrasse
In einer direkteren, aufgewerteten Stadtraumbeziehung von der Bahnhofunterführung über die Sägestrasse bis zur Widnauer-/ Bahnhofstrasse auf Windauer Seite besteht ein grosses Potential. Das Zielbild enthält neue Fuss- und Velobeziehungen, welche zusammen mit Arealentwicklungen in Etappen umgesetzt werden können. Die Wegbeziehung, die Bebauungen und die Freiräume können auf der Basis eines Gesamtkonzepts stark aufgewertet werden. Die Platzgestaltung am Bahnhof und die Stadtraumachse schaffen eine verbesserte Orientierung und Zugänglichkeit. Gleichzeitig können Neubauten in verdichteter Bauweise realisiert werden.

Massnahmen Velo und Parkierung

Für die Velos werden beidseitig des Bahnhofs gute und ausreichende Abstellplätze zur Verfügung stehen. Vor allem die aufgewertete Ostseite schafft eine neue Qualität der Bahnhoferschliessung. Die Achelistrasse muss als Bahnhofvorzone aufgewertet werden. Dazu muss auch die Parkierung überprüft werden (Kurzzeitparkplätze haben Vorrang vor Langzeit-PP und P&R-PP). Die Veloverbindung an der Bahnhofstrasse kann kurzfristig gestalterisch aufgewertet werden. Langfristig wird eine Streckung der Unterführung Süd angestrebt, um eine bessere Befahrbarkeit für Velofahrende zu gewährleisten. Die Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr bleibt wie heute bestehen. Die private Parkierung soll im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung und den verbesserten funktionalen Beziehungen möglichst flächeneffizient organisiert werden.

6.1 Massnahmen

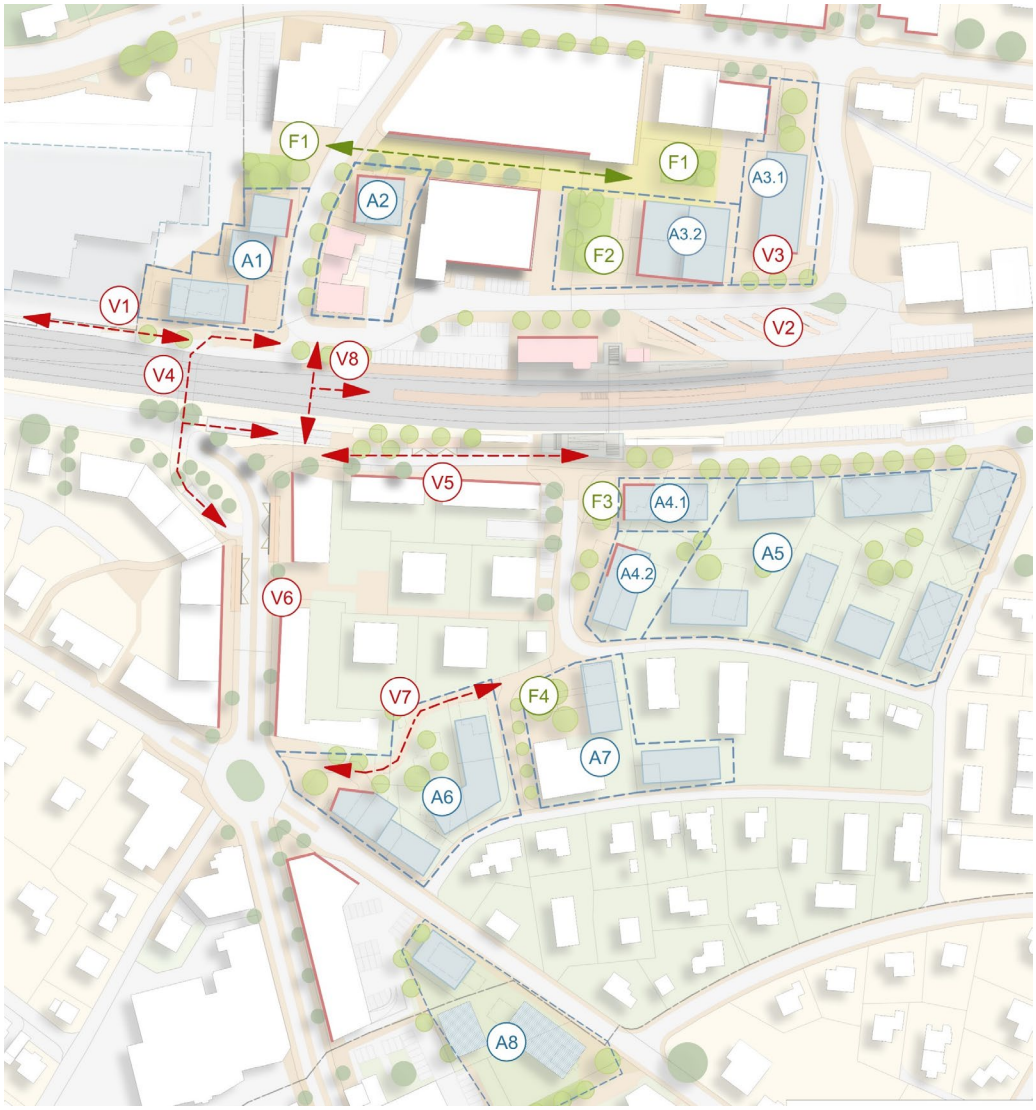


Abbildung 16: Zukunftsbild Massnahmenplan

Freiraum			
Nr.	**Name**	**Beschrieb**	**Zuständigkeit**
F1	Marktplatz	Aufwerten des bestehenden Gassenraumes. Anbindung sicherstellen an die Entwicklungen auf dem Gemeindegebiet von Balgach.	Gemeinde Au Grundeigentümerschaft,
F2	Schmidheiny-/ Bahnhofplatz	Abtauschen Schmidheiny-Platz mit best. Postgebäude. Soziale Sicherheit dank durchgehender Belebung verbessern. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Stiftung Marktplatz, Gemeinde Au, Post
F3	Bahnhofplatz Ost	Gestalten einer einladenden Auftaktsituation auf der Ostseite. Öffentlicher Freiraum bei einer allfälligen baulichen Entwicklung (A4) sicherstellen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au Grundeigentümerschaft,
F4	Quartierplatz Sägestrasse	Im Rahmen der Arealentwicklung Sägereistrasse (A7) kann ein öffentlich zugänglicher Quartierplatz entstehen.	Gemeinde Au Grundeigentümerschaft,

Verkehr			
Nr.	**Name**	**Beschrieb**	**Zuständigkeit**
V1	Ziegeleiweg	Ausbau des Ziegeleiweges als wichtige Bahnhofanbindung für Fuss- und Veloverkehr in Richtung Balgach und insbesondere des Coop- und Leica-Areals.	Gemeinde Au, Gemeinde Balgach
V2	Bushof	Der bestehender Bushof wird entsprechend der Vorgaben des BehiG ertüchtigt werden. An jeder Haltekante muss mind. ein Abschnitt mit erhöhter Einsteigekante auf 22cm vorhanden sein.	RTB, Gemeinde Au, SBB
V3	Velostation	Die bestehende Veloabstellanlage kann bei einer Neuüberbauung in den Neubau integriert werden.	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft
V4	Best. Personen- und Velounterführung Süd	Die bestehende Unterführung soll aufgewertet und die Rampenbauwerke angepasst werden. Die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sollen sich sicher und konfliktfrei begegnen können.	Gemeinde Au
V5	Aechelistrasse	Die Aechelistrasse wird mit der neuen Bushaltestelle Ost (V6) an Bedeutung gewinnen. Der Strassenraum soll aufgewertet und der Verkehr beruhigt werden. In Abstimmung mit den Massnahmen F3 wird eine Anpassung der Zugänge der Bahnhofunterführung verfolgt.	Gemeinde Au
V6	Bushaltestelle Ost Widnauerstrasse	An der Widnauerstrasse wird wieder eine Bushaltestelle eingerichtet. Damit wird hier die direkte Bahnhofanbindung möglich und die Fahrplanstabilität verbessert. Eine zeitnahe Umsetzung im Rahmen des regulären kantonalen Strassenbauprogramms wird angestrebt.	Kanton, Gemeinde Au, RTB
V7	Verbindung Sägestrasse-Widnauerstrasse	Die direkte Fuss- und Veloverbindung vom Bahnhof an die Widnauerstrasse ist zusammen mit den Arealentwicklungen anzustreben. Die Verbindung, die bauliche Verdichtung und die Freiraumgestaltung sind integral zu Planen (A7). Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft
V8	Neue Fussgängerquerung Süd	Langfristig ist eine zweite Querung für eine getrennte Führung des Fussverkehrs anzustreben. Der Platz für die westliche Rampensituation ist bei einer allfälligen baulichen Entwicklung (A1) sicherzustellen. Eine Anbindung an das Mittelperron erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung und Abstimmung mit der SBB. Langfristige Planerische Option.	Gemeinde Au, SBB

Arealentwicklungen			
Nr.	**Name**	**Beschrieb**	**Zuständigkeit**
A1	Bahnhofstrasse Süd Heerbrugg	Die bauliche Entwicklung der Parzellen 1026, 1028, 1029, 1829 und 2120 südlich der Bahnhofstrasse ist aufeinander sowie auf die angrenzende geplante Entwicklung der Gemeinde Balgach abzustimmen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinden Au und Balgach, Grundeigentümerschaft
A2	Heerbruggerhof plus	Die bauliche Entwicklung der beiden Parzellen 1204 und 1231 ist auf die Entwicklung des Heerbruggerhofs auf den Parzellen 1697, 1758 und 1759 abzustimmen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft
A3.1 A3.2	Arealentwicklung Bahnhof West 1. Etappe und 2. Etappe	Die bauliche Entwicklung der Parzellen 1782, 2314 und 5001 bietet für das Bahnhofsgebiet von Heerbrugg eine grosse Chance. Ein Gesamtkonzept für die Bebauung des Areals (inkl. Parzellen 572, 1750 und 1864) sowie insbesondere für den Freiraum soll in einem qualitätssichernden Verfahren ermittelt werden. Die Umsetzung soll etappenweise erfolgen können. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft (Post und Stiftung Marktplatz)
A4	Bahnhof Ost	Die bauliche Entwicklung der Parzellen 138, 715, 716 und 771 an der Ecke Aecheli- / Sägestrasse ist aufeinander abzustimmen. Dabei ist der geplante Bahnhofsplatz Ost als öffentlicher Freiraum sicherzustellen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft
A5	Aechelistrasse	Das Geviert zwischen Aechelistrasse, Lilienweg und Weedstrasse eignet sich aufgrund der zentralen Lage und der hervorragenden Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr für eine verdichtete Bauweise. Die bauliche Entwicklung kann zugunsten von Synergien bei Freiraum und Parkierungsanlagen aufeinander abgestimmt werden. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au Grundeigentümerschaft
A6	Sägestrasse	Die bauliche Entwicklung im Geviert Rheinstrasse, Sägestrasse und Weedstrasse ist aufeinander abzustimmen. Dabei ist die geplante direkte Fuss- und Veloverbindung zur Widnauerstrasse sicherzustellen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft
A7	Säntisstrasse	Die bauliche Entwicklung der Parzellen 780, 781 und 1246 ist aufeinander abzustimmen. Dabei ist der geplante Quartierplatz sicherzustellen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au, Grundeigentümerschaft
A8	Rheinstrasse	Die bauliche Entwicklung der Parzellen 753 in der Gemeinde Au ist auf das projektierte Bauvorhaben der Parzellen 920 und 922 in der Gemeinde Widnau abzustimmen. Planungssicherung in Ortsplanung prüfen.	Gemeinde Au, Gemeinde Widnau, Grundeigentümerschaft

6.2 Etappierung

Infrastruktur und Gestaltung öffentlicher Raum
Die aufgelisteten Infrastruktur- und Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum wirken als Taktgeber für die gesamte Entwicklung. Die Vorhaben sind auf die privaten Arealentwicklungen abzustimmen.

Zur Förderung einzelner Massnahmen ist eine Beteiligung durch den Bund, im Rahmen der Agglomerationsprogramme zu prüfen. Dabei sind die Prioritäten und realistische Umsetzungszeiträume anzugeben. Für die Aufnahme in die entsprechenden Programme sind vertiefte Prüfungen sowie Abschätzungen der Kosten erforderlich.

Bis 2027 (A-Massnahmen AP4 / Sofortmassnahme)

- V1 Ausbau Ziegeleiweg bis 2027 (AP4)
- V6 Neue Bushaltestelle Bahnhof Ost (ordentliches Strassenbauprogramm)

Bis 2031 (mögl. A-Massnahmen AP5)

- V2 Bushof Ertüchtigung
- V3 Neubau Velostation
- V4 Aufwerten best. Unterführung
- V5 Aufwertung Aechelistrasse
- V6 Neue Bushaltestelle Bahnhof Ost

Bis 2035 (mögl. B-Massnahmen AP5)

- V 7 Verbindung Sägestrasse – Widnauerstrasse
- F1 Aufwertung Marktplatz

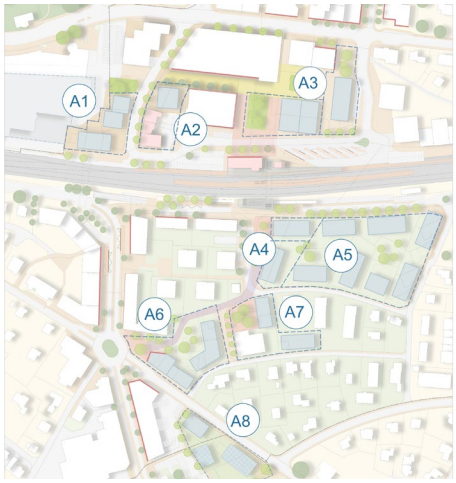
nach 2035 (mögl. C-Massnahmen AP5)

- V8 Neue Fussgängerquerung Süd

Arealentwicklungen

Die Entwicklung der privaten Grundstücke ist abhängig von den Absichten der jeweiligen Grundeigentümer. Diese können grundsätzlich frei und unabhängig voneinander agieren. Eine Koordination mit abhängigen Infrastrukturmassnahmen ist erforderlich.

Dabei kann eine Forcierung bzw. ein Zurückstellen einzelner Arealentwicklungen zu einer vorgezogen, wie auch zu eine späteren Umsetzung der damit verbundenen Infrastrukturvorhaben führen.



- A1 Arealentwicklung Bahnhofstrasse Süd
- A2 Arealentwicklung Heerbruggerhof plus
- A3.Arealentwicklung Bahnhof West
  & F2 Schmidheiny- /Bahnhofsplatz
- A4 Arealentwicklung Bahnhof Ost
  & F3 Bahnhofsplatz Ost
- A5 Arealentwicklung Aechelistrasse
- A6 Arealentwicklung Sägestrasse
- A7 Arealentwicklung Säntisstrasse
  & F4 Quartierplatz Sägestrasse
- A8 Arealentwicklung Rheinstrasse (Projekt auf dem Gemeindegebiet von Widnau liegt vor)

Abbildung 17: Massnahmen kurzfristig

7 Weiteres Vorgehen

7.1 Konsolidierung Zukunftsbild

Das bereinigte Zukunftsbild wird durch die Begleitgruppe verabschiedet und den Gemeinderäten Au, Balgach und Widnau für eine erste Lesung vorgelegt und zuhanden der öffentlichen Mitwirkung sowie der kantonalen Vorprüfung verabschiedet. Die öffentliche Mitwirkung soll anschliessend parallel zur kantonale Vernehmlassung erfolgen.

Die Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung werden dokumentiert und festgehalten. In welcher Form die eingegangenen Rückmeldungen ins Zukunftsbild aufgenommen werden, wird im Rahmen der Projektleitung beraten. Darauf aufbauend erfolgt eine abschliessende Bereinigung des Zukunftsbildes und der dazugehörigen Unterlagen.

7.2 Umsetzung in raumplanerischen Instrumenten

Die einzelnen Massnahmen des Zukunftsbild sind in Bezug auf die raumplanerischen Instrumente durch die Gemeinden genauer zu prüfen. Dabei lässt sich vorläufig festhalten:

Aufgaben für die Ortsplanung

- Sicherstellen von Qualität der Arealentwicklungen mittels Pflicht für qualitätssichernde Verfahren (z.B, Massnahmen A3, A4)
- Zentrale Baufelder mit Gestaltungsplanpflicht belegen, koordiniertes Vorgehen und Mitsprache der Gemeinde sichern (z.B. Massnahmen A1, A4, A6)
- Sicherung wichtiger Wegverbindungen in geeignetem Instrument (Verkehrsrichtplan o.Ä.) (z.B. Massnahme V7)
- Festlegen von Baulinien zur Raumsicherung (z.B, Massnahmen F2/A3, F3/A4)

Agglomerationsprogramm 5. Generation

- Finanzielle Unterstützung für Verkehrsmassnahmen mit unterschiedlichem Priorisierungshorizont
- Zu prüfen insbesondere die Massnahmen: V2 Bushof, V3 Velostation, V5 Aufwertung Aechelistrasse, V6 Bushaltestelle Ost, V8 Neue Querung Süd

Bitte gegenprüfen

Anhang

Anhang 1: Zukunftsbild A3

Anhang 2: Massnahmenplan A3

Anhang 3: Stellungnahme SBB

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11