

Sondernutzungsplan Areal Alp

Planungsbericht

Abkürzungsverzeichnis

PBG:	kantonales Planungs- und Baugesetz
PBV:	kantonale Verordnung zum Planungs- und Baugesetz
RBW:	Regelbauweise
MIV:	motorisierter Individualverkehr
LV:	Langsamverkehr (Fahrradfahrer, Fussgänger)
ÖV:	öffentlicher Verkehr

Ingress

Plandarstellungen sind grundsätzlich nach Norden ausgerichtet.

ERR Raumplaner AG

Teufener Str. 19
9000 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	5
2	Ziel und Zweck der Planung	7
3	Übergeordnete Planungen	8
3.1	Kantonaler Richtplan	8
3.2	Agglomerationsprogramm (AP4)	8
3.3	Kommunaler Richtplan	9
3.4	ISOS / Schutz	10
3.5	Kommunale Nutzungsplanung	10
3.6	Bestehender Sondernutzungsplan	12
3.7	Fazit	12
4	Wichtige thematische Aspekte	13
4.1	Naturgefahren	13
4.2	Gewässerschutz	13
4.3	Altlasten	13
4.4	ÖV-Erschliessung	14
4.5	Nichtionisierende Strahlung	14
4.6	Lärmbelastung	14
4.7	Klimaanpassungen	15
4.8	Sonstiges	15
4.9	Fazit	16
5	Projekt	17
5.1	Städtebauliche Ausgangslage	17
5.2	Projektbeschreibung	17
5.2.1	Zonierung	17
5.2.2	Architektur	18
5.2.3	Dichte, Höhen und Attiken	19
5.2.4	Zoll- und Güterschuppen	20
5.2.5	Verkehr	20
5.3	Stellplatzberechnung	21

6	Sondernutzungsplan	23
6.1	Zuschläge, Grenz- und Gebäudeabstände	23
6.2	Bebauung	24
6.3	Nutzung	25
6.4	Erschliessung	25
6.5	Parkierung	25
6.6	Freiraum	26
6.7	Weiteres	27
7	Interessenabwägung	28
7.1	Verhältnis und Abweichungen zur Regelbauweise	28
7.2	Interessenabwägung / Verbesserung der Siedlungsgestaltung	29
8	Information der Bevölkerung	30
9	Kantonale Vorprüfung	31
10	Genehmigung	32

1 Ausgangslage

Das Planungsgebiet liegt im Zentrum von St. Margrethen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs. Das Gebiet umfasst die Parzellen Nr. 874, 875, 1882, 1994, 1995, 2037, 2055, 2259, 3347, 3422 vollständig und die Parzellen Nr. 8, 1069, 1989, 2257 zu Teilstücken. Im Osten grenzt das Gebiet an industrielle Nutzung an. Im umgebenden Wohnquartier stehen Einfamilien- sowie Mehrfamilienhäuser mit heterogener Siedlungsstruktur.

Aufgrund der zentralen Lage und Grösse des Grundstückes (1.4 ha) entschied sich die RLC Immoprojekt AG (Teileigentümer) unter Einbezug der Gemeinde, einen eingeladenen, nicht anonymen Studienauftrag durchzuführen. Zum Studienauftrag wurden zwei Büros (RLC Architekten AG und sapartners Stadtentwicklung Winterthur) eingeladen. Zur Weiterbearbeitung wurde das Büro RLC Architekten AG vom Beurteilungsgremium einstimmig empfohlen.



Abb. 1 Lage Planungsgebiet | Geoportal Kanton St. Gallen

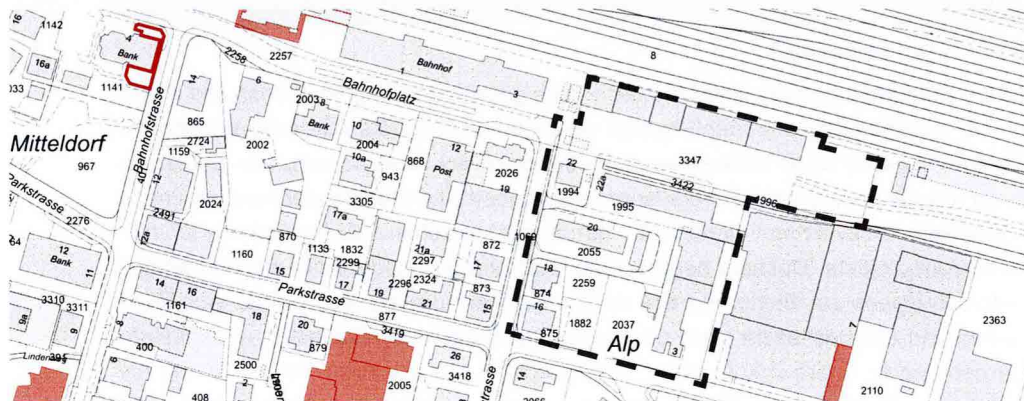


Abb. 2 Planungsgebiet / Amtliche Vermessung Bestand | Geoportal Kanton St. Gallen

Die ortsbauliche Idee des Siegerentwurfes aus dem Studienauftrag von RLC Architekten AG ist im Folgenden kurz erläutert:

- Ein städtischer Platz, markiert von einem Hochhaus, bildet den stadträumlichen, östlichen Abschluss des linearen Bahnhofplatzes und fügt der Silhouette von St. Margrethen einen weiteren vertikalen Orientierungspunkt hinzu.
- Ebenso wird die Sequenz der linear an den Gleisanlagen ausgerichteten Bahnhofsbauten durch zwei Gebäude fortgeführt. Diese bilden mit zwei weiteren Stadtbausteinen sowie dem bestehenden Zoll- und Güterschuppen einen gewerblich orientierten Schwerpunkt auf dem Areal.
- Der Johannes-Brassel-Strasse wird durch drei grossvolumetrische, kompakte Körper mit Gewerbe in den unteren und Wohnen in den oberen Geschossen ein urbaner Charakter verliehen.
- Der südöstliche Teil des Areals bildet mit sechs freistehenden Wohngeschossbauten den Übergang zum angrenzenden Einfamilienhausquartier südlich der Industriestrasse. Im Norden wird dieser Arealteil durch einen durchgrüneten, linearen Boulevard räumlich vom gewerblich orientierten Schwerpunkt getrennt.

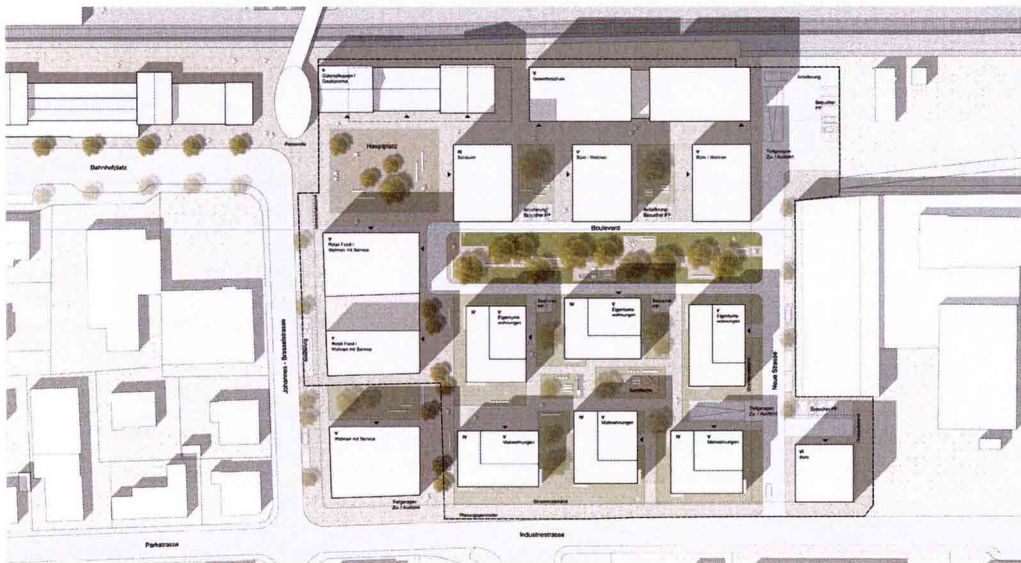


Abb. 3 Siegerentwurf | RLC Architekten AG

Die Kommission Städtebau hat das Ergebnis der Studie geprüft und begrüsst, dass das Richtprojekt zu einem frühen Zeitpunkt in den Prozess der externen Qualitätssicherung eingebracht wird. Das Richtprojekt stellt einen vorstellbaren stadträumlichen Lösungsansatz zur Siedlungsverdichtung dar. Es kann als Pionier für die langfristig angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen in St. Margrethen bezeichnet werden und hat dementsprechend Vorbildfunktion für weitere Transformationsprojekte. Deshalb begrüsst die Kommission ausdrücklich den Erhalt des Zoll- und Güterschuppens zur Sicherung der städtebaulichen Identität des Areals. Aus Sicht der Kommission sind aber vor allem noch die Freiraumqualitäten zu verbessern und im Rahmen des übergeordneten Freiraumkonzeptes der Gemeinde zu präzisieren. Weiterhin wird die Nutzungsvielfalt eine Schlüsselrolle für das Projekt einnehmen. Dementsprechend ist auf die Ausbildung unterschiedlicher Gebäudetypologien zu achten, die einen Nutzungsmix befördern.

Im Rahmen der Weiterbearbeitung musste das Projekt grundlegend überarbeitet werden, da sich die Rahmenbedingungen wesentlich änderten. Die ursprünglich geplante Standortverlagerung des auf der Parzelle 2110 befindlichen Kühlhauses konnte nicht realisiert werden. Das Gefrierhaus wird vorerst am heutigen Standort verbleiben. Ausserdem hat sich die St.Galler Sektion des Verbands der Schweizerischen Schreinermeister und Möbelfabrikanten entschieden, beim Bahnhof St. Margrethen ein Kompetenzzentrum zu realisieren.

Im Rahmen der Überarbeitung des Projekts wurde die Beurteilung der Städtebaukommission bestmöglich berücksichtigt und dabei die zentralen Grundideen des Konzepts beibehalten und weiterentwickelt. Das überarbeitete Projekt wird unter Kapitel 5 detailliert erläutert. Es bildet die Grundlage für vorliegenden Sondernutzungsplan.

2 Ziel und Zweck der Planung

Mit dem Sondernutzungsplan sollen die planungs- und baurechtlichen Rahmenbedingungen für eine auf die städtebaulichen Gegebenheiten Rücksicht nehmende Überbauung im Planungsgebiet festgelegt werden. Insbesondere soll das Potenzial für die Siedlungsentwicklung nach Innen mit einer hohen baulichen Dichte nach dem Grundsatz des haushälterischen Umgangs mit dem Boden ausgeschöpft werden. Eine geordnete und zweckmässige Erschliessung bildet dazu die Grundlage. Als Ausgleich zur Verdichtung soll ebenso eine hochwertige Freiraumplanung mit integrierten ökologischen Funktionen Ziel der Planung sein.

3 Übergeordnete Planungen

3.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan macht keine Aussagen zum Planungsgebiet und definiert das Gebiet nach seiner heutigen Nutzung (Arbeitsgebiet Nord, Wohnnutzung Süd). Die Abgrenzung der Nutzungsarten ist mit der Genehmigung der Ortsplanung im kantonalen Richtplan zu aktualisieren. Ein entsprechender Antrag zur Anpassung der Nutzungsart wurde bereits gestellt.



Abb. 4 Ausschnitt kantonalen Richtplan St.Gallen | Geoportal Kanton St.Gallen

Im Richtplan ist zudem das Ziel festgehalten, die Nutzungsreserven in zentrumsnahen Bahna-realen zu aktivieren. Integrierte Arbeits-, Dienstleistungs- und Wohnstandorte und individuelle, ortsbezogene Lösungen von hoher baulicher, gestalterischer und freiräumlicher Qualität sind gemäss Richtplan zu fördern. Die Vorgabe der kantonalen Richtplanung, in der bebauten Bauzone zusätzlich 5% Kapazität zu schaffen, soll gemäss Ortsplanung vorwiegend in Bahnhofsnähe als Schwerpunkt für die Nachverdichtung umgesetzt werden.

3.2 Agglomerationsprogramm (AP4)

Eine mit dem Verkehr abgestimmte Siedlungsplanung geht davon aus, dass insbesondere die Potenziale an den wichtigen ÖV-Haltestellen besser genutzt werden. Im Umfeld der Bahnhöfe und Bahnhaltestellen bestehen besondere Entwicklungs- und Verdichtungspotenziale zur Förderung einer Siedlung der kurzen Wege. Im Agglomerationsprogramm Rheintal 4. Generation (AP4) wird im Umfeld vom Bahnhof St.Margrethen ein grösseres Potenzial zur Verdichtung/ Durchmischung erkannt und festgehalten.

Das AP4 definiert für den urbanen Raum die folgende Zieldichte (Einwohner & Beschäftigte pro Hektare): Hohe Dichte: 4-geschossig oder mehr, mind. ca. 130 E+B/ ha.

Mit dem vorliegenden Richtprojekt kann eine Dichte von 220 E+B/ ha auf dem Planungsgebiet

erreicht werden. Der angestrebte Zielwert des AP4 ist somit erfüllt. Für die Berechnung der Einwohnenden wurde die Bruttogeschossfläche (BGF) des gesamten Richtprojektes, das heisst 11'064 m² verwendet. Für die Wohnungsfläche wurde von einer Fläche von 48.3 m² pro Kopf ausgegangen - dies entspricht dem Durchschnittswert des Kantons St. Gallen.

Für die Berechnung der Beschäftigten wurde jeweils von den Richtwerten der entsprechenden Nutzungen ausgegangen. Bei der Dichteberechnung für das Schreinerkompetenzzentrum wurde die Anzahl der Lernenden vernachlässigt.

Einwohnerdichte 164 E/ ha + Beschäftigtdichte 56 B/ha = **220 E+B/ ha**

3.3 Kommunalen Richtplan

Der kommunale Richtplan wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2021 überarbeitet und vom Gemeinderat neu erlassen. Das Planungsgebiet stellt ein wichtiges Entwicklungsgebiet im Zentrum dar.

Im Güterbahnhofsareal ist eine im Sinne des Agglomerationsprogramms gemischte Nutzung (Wohnen, Zentrumsnutzungen, öffentliche Nutzungen) von hoher Dichte anzustreben. Das Areal Alp ist umzustrukturieren und einer gemischten Nutzung zuzuführen. Eine Verdichtung in Bahnhofsnähe wird angestrebt, um Zusatzverkehr auf Bahn und LV zu lenken.

Die Handlungsrichtlinie zu S 1.2.1 sieht folgendes vor:

- Sondernutzungspläne erarbeiten. Hochhausstudie nach Bedarf
- Umgang mit Güterschuppen im Sondernutzungsplan regeln.
- Wertvolle, inventarisierte Bäume erhalten oder im Zuge einer Neuüberbauung gleichwertig ersetzen.
- Integration Kindertagesbetreuung in Neuüberbauung prüfen (resp. Ersatzstandort suchen).

Südlich des Gebiets soll langfristig eine Wendemöglichkeit für LKW (V 1.2.3) geschaffen werden, um zukünftig das Zentrum und die angrenzenden Wohngebiete vom LKW-Verkehr freizuhalten. Zur Aufwertung der Industriestrasse soll ausserdem ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erstellt werden. Entlang der Industriestrasse ist gemäss Richtplanbeschluss V 4.1.4 eine Strassenraumgestaltung vorzunehmen. Ebenso ist gemäss kommunalem Richtplan das Entwicklungsgebiet Bahnhof Süd (S 1.1.2) definiert, für welches eine Überbauungs- und Freiraumstudie erarbeitet respektive das bestehende Entwicklungskonzept überprüft werden soll. Das Areal Bahnhof Süd ist nebst dem Areal Alp das zweite grössere Innentwicklungs-/ Fokusgebiet südlich des Bahnhofs.



Abb. 5 Kommunaler Richtplan St. Margrethen, Stand: 16. August 2021 | ERR Raumplaner AG

3.4 ISOS / Schutz

Im Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz ist St. Margrethen mit kommunaler Bedeutung eingestuft. Beim langgestreckten Güterschuppen handelt es sich um ein Objekt von kantonaler Bedeutung. Im ISOS wurde die besondere Qualität / Bedeutung sowie das Erhaltungsziel A (Erhalt der Substanz) festgehalten. Die vom Bahnhofplatz diagonal ausstrahlende Bebauungsachse ist als Hinweis aufgeführt.

Die Prüfung der Schutzwürdigkeit des Zoll- und Güterschuppens wurde mit der Revision der Schutzverordnung abgehandelt. Im Zuge der Revision wurde auf die Unterschutzstellung der Zoll- und Güterschuppen verzichtet. Die Zielsetzung, den erhaltenswerten Gebäudeteil im Westen zu schützen, wurde in das Baureglement aufgenommen und soll mit dem Sondernutzungsplan Areal Alp nun umgesetzt werden. Renovationen haben in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege des Kanton St.Gallen zu erfolgen. Im Areal Alp besteht gemäss der revidierten Schutzverordnung kein Ortsbildschutz. Für das Bahnhofgebiet (v.a. westseitig der Johs.-Braselstrasse) wurde situativ eine Interessenabwägung zugunsten einer möglichen Nachverdichtung in Bahnhofsnähe vorgenommen.

Weitere schützenswerte Objekte sind nicht vorhanden.

3.5 Kommunale Nutzungsplanung

Zurzeit läuft die Revision der kommunalen Ortsplanungsinstrumente. Für den Zonenplan und das Baureglement laufen derzeit Einspracheverhandlungen. Einsprachen zur Ortsplanung betreffend der Umzonungen auf dem Areal Alp konnten bereits geklärt werden. Es ist davon auszugehen, dass sich das Rechtsmittelverfahren für die Ortsplanungsrevision in die Länge ziehen wird, weshalb die Änderungen im Zonenplan in einem Teilzonenplanverfahren statt in der Ortsplanungsrevision durchgeführt werden soll. Die Anpassungen sollen eine angemessene Entwicklung im erweiterten Zentrumsgebiet ermöglichen.

Gemäss der vorgesehenen Zonenplanänderung liegt das Planungsgebiet in den Schwerpunktzonen A1 und A2 Areal Alp, mit der Festlegung zur Sondernutzungsplanpflicht.

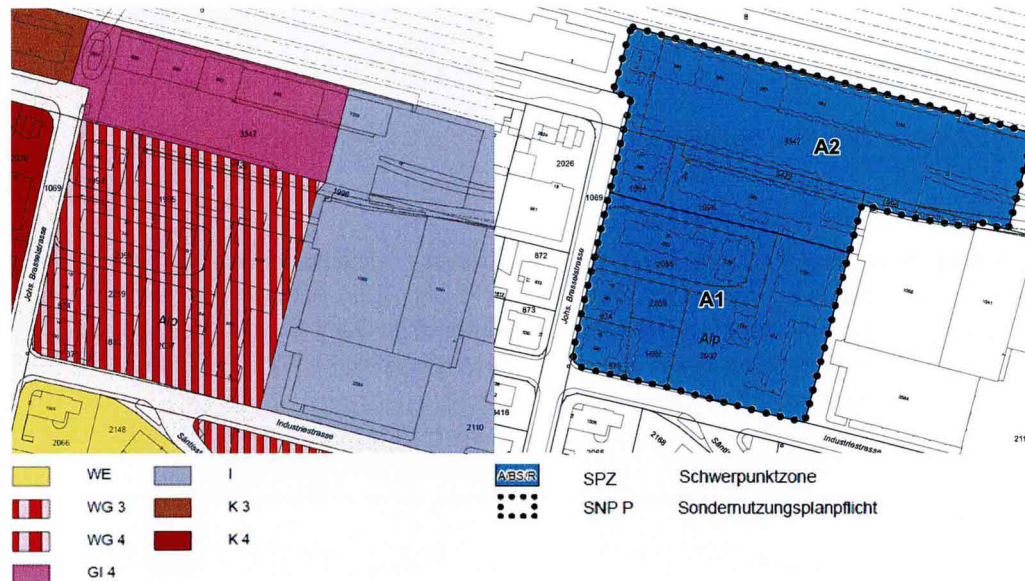


Abb. 6 Kommunale Nutzungsplanung / Teilzonenplan St. Areal Alp Stand: 13. Januar | ERR Raumplaner AG

Es gelten folgende Regelbauvorschriften:

Zone	Grenzabstand	Gesamthöhe
SPZ A1	5 m	17.00
SPZ A2	5 m	22.00

Gemäss Art. 17^{bis} Baureglement werden in der Schwerpunktzonen Areal Alp folgende Entwicklungsziele verfolgt:

- Umstrukturierung des Gebiets und Schaffung eines Entwicklungsschwerpunkts in unmittelbarer Bahnhofsnähe;
- Weiterentwicklung des heutigen Zentrums in Richtung Osten;
- Quartierentwicklung mit Wohn- und Zentrumsnutzungen;
- Sicherung eines potenziellen Hochhausstandorts;
- Integration des Güterschuppens in eine qualitätvolle Neuüberbauung;
- Schaffung mehrerer, vernetzter Freiräume unterschiedlicher Ausprägung und Gestaltung;
- Gewährleistung einer guten Durchlässigkeit für den Langsamverkehr.

Folgende Nutzungen sind zulässig:

- a) Zentrumsnutzungen (z.B. publikumsintensive Verkaufsnutzungen, Dienstleistungen und Gewerbe);
- b) Wohnen;
- c) Öffentliche Nutzungen.

Der Sondernutzungsplan Areal Alp bedingt eine Inkraftsetzung der Schwerpunktzone.

3.6 Bestehender Sondernutzungsplan

Bereits heute besteht auf dem Planungsgebiet ein rechtskräftiger Bebauungsplan aus dem Jahr 1933. Der Bebauungsplan St. Margrethen Ostseite, welcher am 28.04.1933 in Rechtskraft getreten ist, diente der Neustrukturierung / Erschliessung des östlichen Gemeindegebietes und ist heute vollständig umgesetzt. Somit ist der Zweck des Bebauungsplans erfüllt. Der Bebauungsplan befindet sich zurzeit im Aufhebungsverfahren.

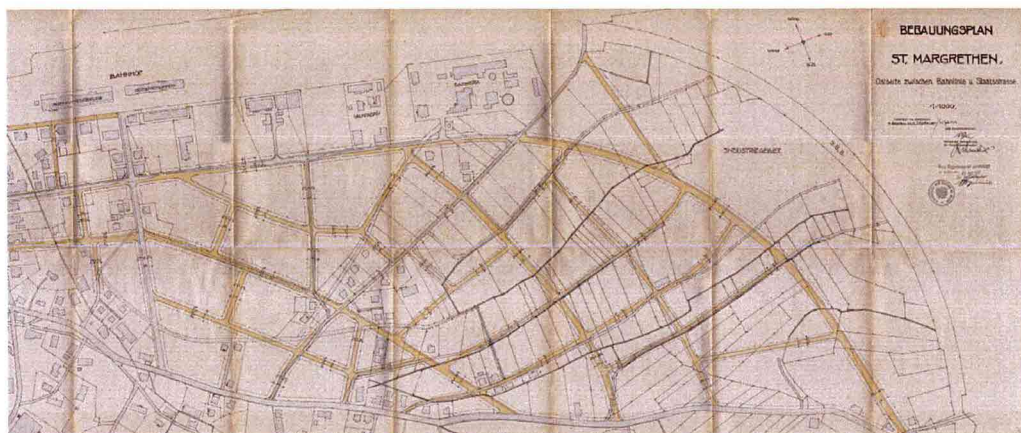


Abb. 7 Bestehender Bebauungsplan «Ostseite» | ÖREB

3.7 Fazit

Die übergeordneten Planungen stehen in keinem ersichtlichen Widerspruch zur Entwicklung des Areals. Die Vorgaben aus den übergeordneten Planungen werden im Sondernutzungsplan berücksichtigt.

4 Wichtige thematische Aspekte

4.1 Naturgefahren

Gemäss Kataster der Naturgefahren ist für das gesamte Gebiet eine Restgefährdung vorhanden, welche vom Rhein ausgeht. Schutzmassnahmen in dieser Kategorie sind gesetzlich nicht vorgeschrieben, werden für sensible Objekte wie z.B. Tiefgaragen aber empfohlen.



Abb. 8 Gefahrenkarte | Geoportal Kanton St. Gallen

4.2 Gewässerschutz

Das Planungsgebiet liegt im Gewässerschutzbereich Au. Dieser umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Es gelten die Vorschriften des Gewässerschutzgesetzes und der Gewässerschutzverordnung.

Wenn abzusehen ist, dass von einer Anlage, die geändert oder neu erstellt wird, eine Gefahr für die Gewässer ausgeht, muss das Vorhaben an den Kanton zur Beurteilung weitergeleitet werden. Eine Gefährdung für die Gewässer ist durch das Neubauvorhaben derzeit nicht abzusehen. Die unterirdischen Bauten sollen nach derzeitigem Planstand mit nur einem Untergeschoss ausgeführt werden, um nicht in den Grundwasserstrom zu gelangen. Sollte der Grundwasserstrom eingebaut werden, ist dies mit der Gemeinde beziehungsweise dem Kanton abzustimmen.

4.3 Altlasten

Aus den Angaben des Katasters der belasteten Standorte (KbS) sind keine Altlasten im Planungsgebiet ersichtlich. Sollte während Bauarbeiten verschmutztes Material zum Vorschein kommen, ist eine umweltgerechte Entsorgung nach den Vorgaben der technischen Verordnung über Abfälle (SR 814.600; abgekürzt VVEA) und der Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (814.680; abgekürzt AltIV) sicherzustellen.

Durch ein Gutachten wurde bereits festgestellt, dass geringe Altlasten auf dem Areal vorhanden sind. Die Belastungen befinden sich hauptsächlich innerhalb der bestehenden Gebäudesubstanz. Im Boden sind hauptsächlich im Bereich der Gleise Belastungen durch Schwermetalle zu erwarten.

4.4 ÖV-Erschliessung

Das Planungsgebiet befindet sich vollständig in der ÖV-Güteklasse A und weist somit eine sehr gute Erschliessungsqualität auf. Der Bahnhof und Busbahnhof «St. Margrethen» grenzen direkt an das Gebiet an und sind fussläufig schnell erreichbar. Es sind ideale Voraussetzungen für eine möglichst umweltverträgliche und nachhaltige Mobilität gegeben.



Abb. 9 ÖV-Güteklasse | Geoportal Kanton St.Gallen

4.5 Nichtionisierende Strahlung

Im Plangebiet ist mit nichtionisierender Strahlung durch die nördlich des Areals liegende Bahn-anlage zu rechnen. Der Sondernutzungsplan schreibt daher ein Gutachten zum Schutz vor nichtionisierenden Strahlen (NIS) mit der Baueingabe verbindlich vor. Die Interessenlinie der SBB ist im Sondernutzungsplan berücksichtigt.

4.6 Lärmbelastung

Gemäss Strassenlärmbelastungskataster des Kantons St.Gallen erzeugt der Verkehr der östlich gelegenen Johs.-Brasselstrasse einen Lärm von 70 db (Dezibel) am Tag und 56 db in der Nacht. Auf der südlich liegenden Industriestrasse wird ein Lärm von 71 db (Tag) und 57 db (Nacht) gemessen. Die Immissionsgrenzwerte der Schwerpunktzone liegen bei 65 / 55 db (Tag/ Nacht). Der Immissionswert innerhalb des Planungsgebiets kann aktuell eingehalten werden. Die neu geplanten Gebäude weisen einen grösseren Abstand zur Strasse auf als die Bestandesbauten, daher ist die Lärmsituation weniger kritisch einzuschätzen als im Bestand.



Abb. 10 Lärmbelastung | Geoportal Kanton St. Gallen.ch

Direkt nördlich an das Planungsgebiet angrenzend liegen Bahngleise als problematische Lärmquellen, weshalb für die angrenzenden Bauten die Erstellung eines Lärmgutachten mit der Baueingabe im Sondernutzungsplan zwingend vorgeschrieben wird.

Die festgelegten Lärmemissionen nach dem Lärmbelastungskataster (Bundesamt für Verkehr) betragen bei Tag 70 dBA; bei Nacht 60.5 dBA. Tatsächlich liegt die Emission nach dem Lärmkataster bei Tag bei 65.0 dBA und bei Nacht bei 54.6 dBA, also leicht unter den festgelegten Lärmwerten.

Die Nutzung im Zoll- und Güterschuppen bleibt weitgehend bestehen. Aktuell sind mit Ausnahme des Gastronomiebetriebs keine Nutzungsänderungen vorgesehen. Beim Schreinerkompetenzzentrum sind gemäss aktuellem Planungsstand bei sämtlichen Zimmern Lüftungsfenster nach Süden vorhanden.

4.7 Klimaanpassungen

Der Kanton St. Gallen hat 2021 die Strategie zur Anpassung des Klimawandels entwickelt. Die Strategie bildet die Entscheidungsgrundlage für den Umgang mit den eingetretenen und zu erwartenden Folgen des Klimawandels. Neben den bereits 21 definierten Massnahmen zur Umsetzung der Strategie werden zurzeit weitere Planungsgrundlagen für die Gemeinden erarbeitet. Die Veränderungen des Klimas sind auch in der Gemeinde St. Margrethen vermehrt zu spüren. Die Dauer von Hitzewellen und Trockenheitsperioden nehmen tendenziell zu. Im Sondernutzungsplan sollen Massnahmen umgesetzt werden, welche der Hitzebelastung entgegenwirken können.

Der Versiegelungsgrad im Planungsgebiet soll zugunsten von Grünflächen und unversiegelten Oberflächenbelägen geringgehalten werden. Neben der Materialwahl wird in den BesV der minimale Anteil von 40% unversiegelter Fläche für die Platzbereiche definiert. Eine hohe Anzahl von einheimischen Bäumen und Sträuchern begünstigen eine abkühlende und schattenspendende Wirkung. In der Umgebungsgestaltung werden Bereiche für die Retention ausgeschieden. Die Retentionsflächen werden auf dem Dach und wenn möglich zwischen den Gebäuden geplant. Sie sollen bei Starkregenereignissen Stauvolumen bieten und das Oberflächenwasser in Bereiche mit geringem Schadenpotential leiten. Idealerweise werden für diese Fälle Grünflächen verwendet, damit das Wasser verdunstet statt versickert, um den gewünschten Kühlungseffekt zu erzielen.

4.8 Sonstiges

Im Planungsgebiet befindet sich auf den Parzelle Nr. 3422 ein Industriegleis. Das Industriegleis wird nicht mehr benötigt und soll bis zur Parzellengrenze (Nachbargrundstück Nr. 1996) zurückgebaut werden.

Auf der Parzelle Nr. 3347 befindet sich eine Dienstbarkeit aus dem Jahr 2012. Diese gewährleistet der SBB das Zufahrtsrecht für das Grundstück Nr. 8. Auf Grund der Neuplanung muss die Dienstbarkeit in der Lage angepasst werden. Da der neue Platzbereich nicht überfahren werden soll, ist geplant, die Dienstbarkeit um einige Meter nach Süden zu verschieben. Die Zufahrt kann über den im SNP definierten Anlieferbereich weiterhin problemlos gewährleistet werden. Die Überprüfung der Schleppkurven kann dem Anhang A3 entnommen werden.

4.9 Fazit

Es sind keine Aspekte auszumachen, die der Überbauung entgegenstehen. Es gilt jedoch die äusseren Einflussfaktoren, wie die Lärmbelastungen und die NIS-Strahlung der Bahngleise sowie die weiteren Gesetzgebungen zu beachten.

5 Projekt

5.1 Städtebauliche Ausgangslage

Das Areal Alp liegt an zentraler Lage am Bahnhof von St. Margrethen. Der Bebauungstreifen zwischen den Bahnanlagen der SBB und der Industriestrasse bildet hier eine Kopfsituation zur Johs.-Brasselstrasse. Aufgrund der grösstenteils veralteten Gebäudesubstanz werden zentrumsnahe Flächen mit hohem Entwicklungspotential frei. Als innerörtliche Entwicklungszone besteht eine Ausstrahlung und öffentliche Relevanz für die gesamte Gemeinde. Der Standort stellt einen Eckpfeiler der Neugestaltung des Bahnhofareals dar und hat auch einen positiven Einfluss auf die weiter östlich liegenden Gewerbeflächen. Zudem ist eine Ausstrahlung auf das Quartier westlich der Johs.-Brasselstrasse zu erwarten, für das ebenfalls Entwicklungspotential besteht. Durch die Ansiedlung der Stadler Rail nordseitig der Bahntrassen ergab sich eine Initialzündung für die weitere Entwicklung der Gemeinde. Der Fussgängerübergang zwischen Bahnhof und Güterschuppen bindet diese bislang peripheren Flächen nördlich der Bahn ans Zentrum an.

Die Schnittstellen an den Rändern des Projektperimeters stellen sich auf allen vier Seiten sehr unterschiedlich dar:

- Die nordseitig gelegenen Bahnanlagen begrenzen die Bebauungsmöglichkeit. Durch den Bahnverkehr besteht auch eine zu berücksichtigende Lärm- und Strahlenbelastung.
- Westseitig entstand am Bahnhofplatz ein Verkehrsknoten mit Schwerpunkt Fussgänger- und Veloverkehr. Durch den Fussgängerübergang und die Bauentwicklung im Areal Alp ergeben sich Verkehrsströme in und aus allen vier Richtungen.
- Im Bereich des Bahnhofplatzes besteht Bedarf nach einer gestärkten urbanen Platzsituation.
- Auf der gegenüberliegenden Seite der Industriestrasse endet südseitig eine Wohnzone, die von einer feinkörnigen Bebauungsstruktur geprägt wird.
- Im ostseitigen, heterogenen Industrieareal wird die direkt benachbarte Firma Polaro AG den Betrieb weiterführen und längerfristig am Standort bleiben.

Die beiden Bestandsgebäude Assek.Nr. 590 und Assek.Nr. 591 an der Ecke Johs.-Brasselstrasse zur Industriestrasse sowie das Gebäude Assek.Nr. 1322 der Wohnbaugenossenschaft Helsberg wollen mittelfristig den Bestand erhalten und sind nicht Teil der ersten Bauetappe.

5.2 Projektbeschreibung

5.2.1 Zonierung

Die vorhergesehene Zonenplanänderung sieht die Umzonung des Planungsgebiets zu einer Schwerpunktzone (SPZ) nach Artikel 19 des Planungs- und Baugesetzes St. Gallen vor, welche eine Neubebauung zur Umstrukturierung bestimmter Siedlungsgebiete ermöglicht. Die politische Gemeinde legte im Rahmennutzungsplan und dem neu aufgelegten Baureglement die grundlegenden Parameter fest.

5.2.2 Architektur

Das Richtprojekt basiert auf einem begleiteten Varianzverfahren aus dem Jahr 2018 und Anpassungen infolge der geänderten Situation durch den Erhalt der Gewerbebauten der Firma Polaro.

Am Schnittpunkt zwischen Bahnhofplatz, Johs.-Brasselstrasse, Fussgängerübergang und der westlichen Kante des Areal Alp entsteht ein dreiseitig gefasster öffentlicher Platz. Bahnhofsareal und Areal Alp werden über diesen urbanen Knotenpunkt miteinander verzahnt. Die Programmierung sieht vielschichtige Nutzungen von Gastronomie über kleine Einheiten für Gewerbe und Handel bis zu Büroflächen und Wohnen in den Obergeschossen vor. Der Platz dient als Stadtraum der Begegnung und Kommunikation und soll durch die sich aus den unterschiedlichen Nutzungen ergebende Frequenz und Vielfalt eine erweiterte Zentrumsfunktion wahrnehmen.

Den nordseitigen Abschluss zur Bahntrasse bildet die historische Güterschuppenanlage. Das Ensemble wird zu einer Gastronomie mit vorgelagerter Terrasse adaptiert. Auf der Gegenseite flankiert ein sechsgeschossiger Baukörper den Platz und markiert den Übergang vom Verkehrsraum zum Areal. An der östlichen Stirnseite begrenzt der über einen Zwischentrakt mit der südseitigen Bebauung verschränkte Hochpunkt den Platzraum. Der markante, 30 Meter hohe Kubus schiebt sich in den Platz und fängt die Bewegung der Bahnhofstrasse auf, ohne die visuelle Durchlässigkeit nach Osten zu blockieren. Als zentraler Ankerpunkt trennt der höchste Baukörper den urbanen Begegnungsraum auf der Bahnhofsseite von der transitorischen Erschliessungsachse entlang der Industriezone.



Abb. 11 Richtprojekt; Erdgeschoss und Umgebung | RLC ImmoProjekt AG, Parbat Landschaftsarchitektur GmbH

Mit einer städtebaulichen Fuge zwischen dem Hochpunkt und der Bebauungszeile entlang der Gleisanlagen wird die räumliche Transparenz auf der Ost-West-Achse des Areals gewährleistet. Das neue Gebäudeensemble entlang der Bahn beinhaltet das Schreinerkompetenzzentrum und orientiert sich an der Position der bestehenden Güterschuppen.

Südlich der gestaffelten Bauzeile B1, B2 und B3 entsteht ein orthogonales Quartier, welches an allen vier Ecken von einem Baukörper gefasst wird. Die beiden Wohngebäude entlang der Industriezone sind Teil der ersten Bauetappe. Zwischen den Wohnbauten entsteht ein Aussenraum mit Spiel- und Begegnungsflächen. Zueinander versetzte Baukörper und Zwischenräume schaffen allseitige visuelle Blickbezüge, sollen aber zugleich den Zwischenraum soweit fassen und begrenzen, dass der intimere Charakter des halböffentlichen Erholungsraums gewahrt bleibt.

Es soll ein ausgewogener Mix unterschiedlicher Wohnungsgrössen verwirklicht werden. In Etappe 1 sind 20 1.5 Zimmer-Wohnungen, 22 2.5 Zimmer-Wohnungen, 26 3.5 Zimmer-Wohnungen und 6 4.5 Zimmer-Wohnungen geplant. In Etappe 2 könnten 12 2.5 Zimmer-Wohnungen, 16 3.5 Zimmer-Wohnungen und 6 4.5 Zimmer-Wohnungen realisiert werden.

5.2.3 Dichte, Höhen und Attiken

Der Bahnhofplatz-Abschluss und die zentrale privilegierte Position des neuen Hauptplatzes werden mit dem Hochpunkt akzentuiert. Der Kubus ist mit 30 Metern Höhe der höchste Bau des Areals. Die Bauten an den Gleisen bilden eine prägnante Fassade gegenüber dem Bahnverkehr sowie dem Stadler-Areal. In der zweiten Reihe ab der Gleiskante und an der Johs.-Brasselstrasse entstehen 5-geschossige Bebauungen. Die Wohnbauten sind mit vier Geschossen und Attika die niedrigsten Gebäude und formulieren den Übergang zu den Einfamilienhäusern. Dichte und Höhen fallen somit nach Süden ab.

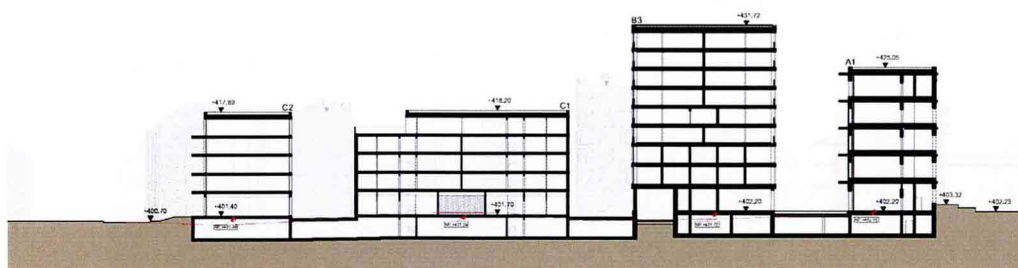


Abb. 12 Schnitt Nord - Süd (Güterschuppen, B1, C3, C4) | RLC ImmoProjekt AG

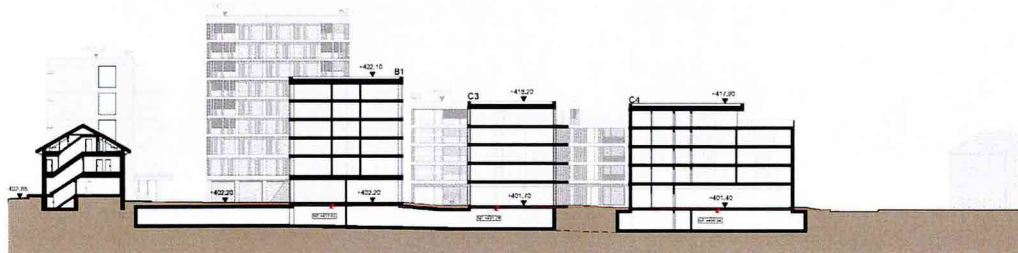


Abb. 13 Schnitt Süd - Nord (C2 - C1 - B3 - A1) | RLC ImmoProjekt AG

5.2.4 Zoll- und Güterschuppen

Auf der Parzelle 3347 erstreckt sich eine ehemals im Besitz der SBB befindliche Bebauung entlang der Bahnanlagen. Das Ensemble setzt sich aus einem massiven Kopfbau, zwei in Holzbauweise errichteten Güterschuppen und einem massiven Zwischenbau mit Quergiebel zusammen. Abgestimmt mit dem Amt für Denkmalpflege wurde von der Firma Vestigia die Entstehungs- und Veränderungsgeschichte im Rahmen eines Gutachtens aufgearbeitet. Darin wird die historische Bedeutung des Ensembles und seiner Bauten an sich wie auch vor dem Hintergrund typologisch vergleichbarer SBB-Bauten im Kanton analysiert und bewertet.

Das Gutachten empfiehlt die Aufnahme der Zoll- und Güterschuppen zusammen mit dem Aufnahmegebäude als Schutzobjekt von kantonaler Bedeutung. Der Baukörper ist vor allem als Zeitzeuge für die in der region typischen Zollschnuppen zu erhalten. Mit dem symmetrischen Aufnahmegebäude mit zweigeschossigen, giebelständigen Flügelbauten und einem eingeschossigen, traufständigen Mittelbau ist der Typus in der Schweizer Güter- und Zollschnuppenlandschaft von einem gewissen Seltenheitswert. Als schützenswert wurde der westseitige Kopfbau und der mittlere massive Baukörper sowie der dazwischenliegende Schnuppentrakt eingestuft. Mit dem vorliegenden SNP wird der Zoll- und Güterschnuppen im angegebenen Bereich (Vers. Nrn. 683, 684 und 685) unter Schutz gestellt. Bei einer allfälligen Renovation muss diese in enger Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege vom Kanton St. Gallen erfolgen.

5.2.5 Verkehr

Die Haupterschliessung erfolgt über eine neu zu errichtende Gemeindestrasse von Süd nach Nord entlang der Schnittstelle zum Industrieareal. Den Abschluss bildet eine orthogonale Fläche mit Wendehammer neben dem zentralen Hochpunkt, von welcher die Tiefgarage, das Schreinerkompetenzzentrum und das auf der Ostseite benachbarte SBB-Areal erschlossen werden. Unter dem Areal entsteht eine weitläufige Tiefgarage, um die Verkehrsflächen und die oberirdischen Abstellflächen für Fahrzeuge zu minimieren. Deshalb wird der Strassenabstand zur unterirdischen Baute entlang der Johs.-Brasselstrasse auf 2.0 m reduziert. Auf Parzelle 2110 ist das Anheben des Terrains und die Errichtung von Abstellflächen entlang der Erschliessungsstrasse durch die Polaro AG geplant.



Abb. 14 Visualisierung Stadtplatz | RLC Immoprojekt AG

5.3 Stellplatzberechnung

Für das Projekt wurde der Stellplatzbedarf nach Baureglement St. Margrethen bzw. VSS 640 281 ermittelt. Die detaillierte Berechnung kann dem Anhang A2 entnommen werden. Im folgenden sind die nach dem Richtprojekt erforderlichen Abstellplätze (Stand 28.06.2024) zusammengefasst:

Anzahl Abstellplätze (AP) (Besucher/ Bewohner/ Personal/ Schüler/ Lehrer)	SOLL AP Richtprojekt (Berechnung nach Baureglement St. Margrethen bzw. VSS 640 281)	Reduktion AP	IST Richtpro- jekt
Etappe 1 Gewerbe	100 (davon 47 Besucher / 53 Personal etc.)	60* (davon 28 Besucher/ 32 Personal etc.)	
Etappe 1 Schreinerschule	78	47 (mind. gefordert von Seiten Schule)	
Etappe 1 Wohnen	91 (davon 15 Besucher / 76 Bewohner)	85 (davon 9 Besu- cher / 76 Bewohner)	
Summe Etappe 1	269 (vor Reduktion)	192 (nach Reduktion)	186 AP (- 6 AP)
Etappe 2 Wohnen (C3 / C4)	39 (davon 6 Besucher, 33 Bewohner)	37 (davon 4 Besu- cher / 33 Bewohner)	
Etappe 2 Gewerbe (C3/C4)	14 (davon 3 Besucher, 11 Personal etc.)	8	
Summe Etappe 2	53 (vor Reduktion)	45	33 Stp. (- 12 AP)
Summe Total nach Reduktion	322	227	219 Stp. (- 8 AP)

* Nach VSS 40 281 auf 40%

Tab. 1 Stellplatzberechnung | RLC ImmoProjekt AG

Gemäss VSS-Norm, respektiv Baureglement, sind insgesamt 322 Stellplätze erforderlich. Die Zuordnung des Standorttyps erfordert eine Reduktion der Gewerbe- und Besucherparkplätze von mind. 40%. Wird die Lage des Planungsgebietes im Gemeindezentrum und unmittelbar am Bahnhof St. Margrethen berücksichtigt, können aufgrund der speziellen örtlichen Verhältnisse die Richtwerte gemäss VSS-Norm unterschritten werden. Für den Sondernutzungsplan wird eine prozentuale Obergrenze für die Gesamtanzahl Stellplätze definiert. Gemäss den BesV ist für die gewerblichen Nutzungen im Sinne der Norm eine Abminderung des Pflichtbedarfs von mind. 40% vorzusehen. Von den in Etappe 1 erforderlichen 33 Besucherstellplätzen sind 17 Stellplätze, respektive 51%, oberirdisch angeordnet.

Im Sinne einer möglichst starken Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr wird die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts gefordert. Dieses soll Massnahmen aufzeigen, die den projektspezifischen Mehrverkehr mit den Strassenkapazitäten sowie dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen. Es enthält Aussagen zur Zielsetzung,

Situationsanalyse, Parkplatznachweis, Zuständigkeit, Verbindlichkeit, Controlling sowie Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Gemäss BauR darf bei Wohnbauten im Zentrumbereich die Anzahl Stellplätze für Wohnbauten von der Norm Abweichen.

Deshalb soll im Mobilitätskonzept geprüft werden, ob durch geeignete Massnahmen eine Reduktion der Stellplätze für Wohnnutzungen möglich ist. Massnahmen zugunsten des autoarmen Wohnens können von einfachen Massnahmen wie das Anbieten, von Carsharing-Stellplätzen oder die Vermietung von E-Bikes, bis hin zu stark eingreifenden Massnahmen in Form von Autoverzichtserklärungen reichen.

Abb. 15 Reduzierung Stellplatzbedarf nach VSS 40 281

Zuordnung der Standort-Typen <i>Distinction des types de localisation</i>			
Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr <i>Part de la mobilité douce dans l'ensemble de la génération du trafic de personne</i>	Mit erschlossenen Einwohnern gewichtete Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit <i>Fréquence des transports publics pondérée selon la desserte des habitants pendant la période d'exploitation déterminante</i>		
	≥ 4-mal pro Stunde <i>≥ 4 fois par heure</i>	1...4-mal pro Stunde <i>1...4 fois par heure</i>	Nicht mit ÖV erschlossen <i>Pas desservi par les TP</i>
> 50%	A	B	C
25...50%	B	C	D
< 25%	C	D	E

Tab. 2
Zuordnung der Standort-Typen

Tab. 2
Distinction des types de localisation

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss Tabelle 1 <i>Offre en cases de stationnement en % des valeurs indicatives selon le tableau 1</i>		
Standort-Typ <i>Type de localisation</i>	Minimum	Maximum
A	20%	40%
B	40%	60%

Neben den zu erstellenden Abstellplätzen für die geplanten Nutzungen auf dem Areal, wird in der Tiefgarage ein Anschluss zur Parzelle Nr. 8 festgelegt. In diesem Bereich sollen unterirdische Abstellplätze zugunsten der SBB erstellt werden können. Sie ersetzen die heute oberirdisch angeordneten Abstellplätze, welche dem Personal der SBB Infrastruktur für den regelmässigen Unterhalt der Gleisanlagen zur Verfügung stehen. Die Zufahrt für die zu unterhaltenden Gleisanlagen wird zukünftig über die neue Erschliessungsstrasse erfolgen. Die erwähnten Abstellplätze befinden sich auf der Parzelle Nr. 8, welche ausserhalb des Planungsperimeters liegt. Somit werden diese PP nicht in der Stellplatzberechnung berücksichtigt.

6 Sondernutzungsplan

Der Sondernutzungsplan (gemäss § 25 PBG) setzt die Besondere Bauweise für die Überbauung des Planungsgebietes fest. Der Sondernutzungsplan setzt darüber hinaus die Vorgaben des Teilzonenplans und Art. 17^{bis} Baureglement (Schwerpunktzone Areal Alp) um.

Sofern nichts anderes angegeben ist, kommt das rechtskräftige Baureglement der Gemeinde St. Margrethen zu tragen.

6.1 Zuschläge, Grenz- und Gebäudeabstände

Der Sondernutzungsplan nimmt in seiner Ausgestaltung und seinen Regelungen Bezug auf das vorliegende Richtprojekt. Bei den Baufeldern wurde in der Höhen- und Flächenausdehnung sofern möglich ein Zuschlag von mind. 0.5 m hinzugegeben. Bei den Baubereichen C3 und C4, die einen längerfristigen Planungshorizont aufweisen, wurde ein etwas grosszügigerer Planungsspielraum ermöglicht.

Gleichzeitig wurde auf die Abstandsbestimmungen Rücksicht genommen. Der Grenz-/ Gebäudeabstand von 5.0 m ist mit einer Ausnahme überall eingehalten. Zur nördlichen Parzellengrenze (Bahn) ist ein Abstand mit mindestens 2.5 m eingehalten; die Interessenslinie der Bahn ist damit berücksichtigt und eingehalten. Die Baute im Baubereich A orientiert sich an der bestehenden Flucht des Zoll- und Güterschuppens. Im Folgenden sind die weiterführenden Überlegungen und zusätzlichen Bedingungen aufgeführt.

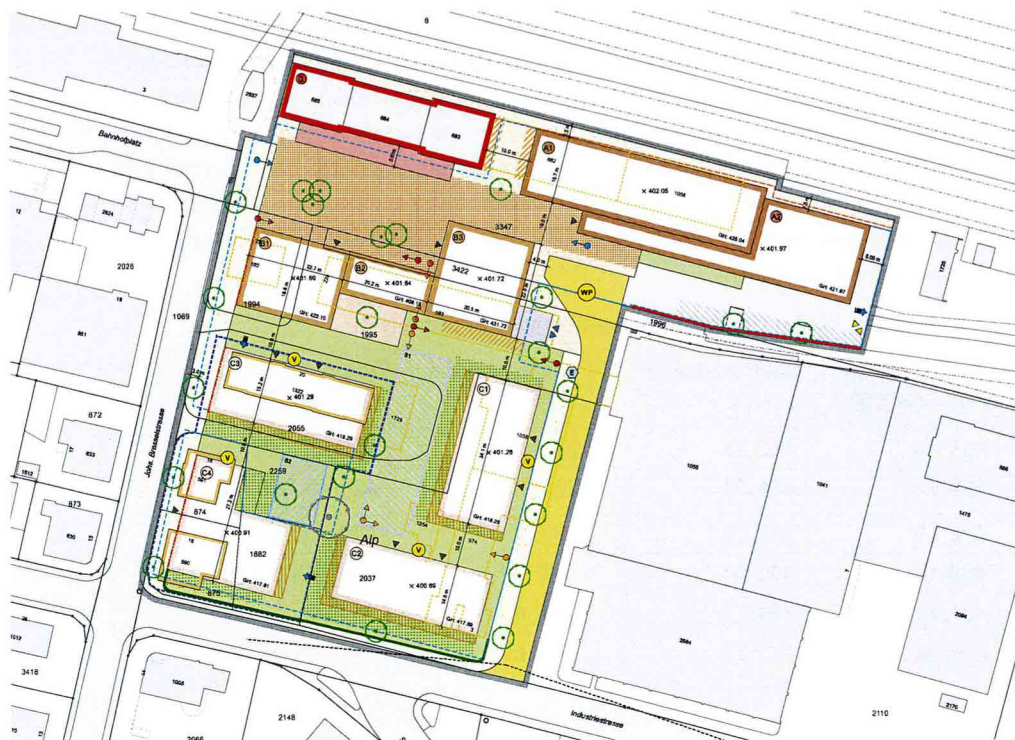


Abb. 16 Sondernutzungsplan Areal Alp | ERR Raumplaner AG

6.2 Bebauung

Das Planungsgebiet umfasst mit den vorwiegend gewerblich genutzten Baufeldern A und B, welche den Hauptplatz rahmen, und den Baufeldern C, welche für die Wohnnutzung vorgesehen sind, insgesamt 6 neue Hauptbaukörper. Die Baukörper am Platz sind in der Höhe sowie mit Rücksprüngen gestaffelt. Der bestehende Zoll- und Güterschuppen wird im Sondernutzungsplan verbindlich gesichert und verleiht so dem urbanen Platz einen besonderen Charakter. Die vom Bahnhofplatz diagonal austrahlende Bebauungsachse, welche im ISOS als Hinweis aufgeführt ist, wird mittels Pflichtbaulinie gesichert. Durch die städtebauliche Setzung der Wohngebäude (Baufelder C) entsteht ein privatere Innenbereich, während sich der öffentliche Platz zum Strassenraum durch die Gebäudestellung hin öffnet. So erzeugen die Neubauten unterschiedliche Freiraumhierarchien von öffentlichen über halböffentlichen bis hin zu privaten Bereichen.

Die maximale Höhengestaltung der Gebäude wird mit unterschiedlichen Gesamthöhen festgelegt. Die vier Wohngebäude der Baufelder C sind einheitlich auf max. 17.0 m Gebäudehöhe entsprechend der Regelbauweise beschränkt. Die nördlichen Baufelder weisen unterschiedliche Höhen auf und sind aus dem Richtprojekt und dem städtebaulichen Gesamtkonzept abgeleitet. Besonderheit bildet das Baufeld B3, in welchem ein Gebäude mit max. 30.0 m Gebäudehöhe verwirklicht werden kann. Dieses bildet den städtebaulichen Abschluss von Bahnhofplatz und neuem öffentlichen Platz. Da alle Gebäude mit Flachdach umzusetzen sind, wird keine Gebäudehöhe bestimmt. Stattdessen gilt die Gesamthöhe. Die Zulässigkeit von vorspringenden Gebäudeteilen, An- und Nebenbauten wird beschränkt.

Da das natürliche Terrain nicht mehr festgestellt werden kann, wird das massgebende Terrain, respektiv der Niveaupunkt nach Art. 78 PBG, abweichend festgelegt. Dabei wurde vom heutigen Verlauf der Umgebung ausgegangen. Der interpolierte Geländeverlauf kann dem Anhang entnommen werden. Weder die Anwendung des bewilligten noch die Herleitung des ursprünglichen Geländeverlaufes machen im vorliegenden Fall Sinn, da das Bahnareal und dessen Umgebung gestaltet sind. Es bestehen diverse Aufschüttungen und Abgrabungen. Eine Ausrichtung der Neubauten auf den heutigen Geländeverlauf in der unmittelbaren Umgebung erweist sich als sinnvollste Variante.

Gesamthöhen / Niveaupunkte im Sondernutzungsplan und Richtprojekt:

Baufeld	SNP Gesamthöhe (m.ü.M.)	SNP Niveaupunkt	Gebäudehöhe SNP	Richtprojekt m.ü.M. / Gebäudehöhe
A 1	425.05	402.05	23.0 m	425.05 / 23.0 m
A 2	421.97	401.97	20.0 m	421.40 / 19.4 m
B 1	422.10	401.60	20.5 m	422.10 / 20.5 m
B 2	408.14	401.64	6.5 m	408.14 / 6.5 m
B 3	431.72	401.72	30.0 m	431.72 / 30.0 m
C 1	418.28	401.28	17.0 m	418.20 / 17.0 m

C 2	417.89	400.89	17.0 m	417.89 / 17.0 m
C 3	418.29	401.29	17.0 m	418.20 / 17.0 m
C 4	417.91	400.91	17.0 m	417.90 / 16.97 m

6.3 Nutzung

Im nördlichen Teil rund um den urbanen Platz wird eine gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe zugelassen. Dabei liegt der Fokus im ruhigeren südlichen Bereich auf den Wohnnutzungen. Hier sind Gewerbenutzungen nur im Erdgeschoss zugelassen. Die beiden unterschiedlichen Nutzungsbereiche unterscheiden sich ebenso durch ihre architektonische und freiraumplanerische Ausgestaltung und sollen sich bewusst im Charakter unterscheiden.

6.4 Erschliessung

Der Sondernutzungsplan regelt mit einem neuen Erschliessungsbereich (Stichstrasse mit Wendepunkt) die Erschliessung des Planungsgebiets von der Industriestrasse her und sichert somit die geordnete Erschliessung des Planungsgebiets.

Die Parkierung der Wohn- und Gewerbenutzungen wird grundsätzlich unterirdisch angeordnet, sodass bis auf den Anlieferungsbereich und den Erschliessungsbereich das gesamte Quartier verkehrsfrei ist. Lediglich ein Teil der Besucherparkplätze soll überirdisch angeordnet werden. Dafür ist entsprechend Platz in den im Plan eingetragenen Vorzonen vorgesehen. Die Parkfelder für Besucher sind oberirdisch entlang des Erschliessungsbereichs angeordnet sowie entlang der Johs.-Brasselstrasse. Zusätzlich bestehen 3 Besucher-Abstellplätze für den Baukörper A (Schreinerfachschule), welche speziell für Lieferfahrzeuge vorgesehen sind.

Die Planungs idee ist, die Baumreihe entlang der neuen Erschliessungsstrasse langfristig auch auf die Ostseite der Strasse zu übertragen. Dies soll vor allem der Aufwertung des Strassenraums, aber auch dem guten Übergang zwischen Wohnen und Gewerbe dienen.

Entlang der Johs.-Brasselstrasse ist ein Bereich für den Strassenausbau vorgesehen. Diese Fläche wird für den Ausbau eines neuen Veloschutzstreifens benötigt, da auf der Strasse eine kantonale Veloroute verläuft. Die Gestaltung der Vorzonen hat sich am bestehenden Gestaltungskonzept im Zentrum von St. Margrethen zu orientieren. Die Vorzone ist bewusst flexibel als Bereich angelegt. Diese darf das Trottoir und PKW-Stellplätze enthalten. Da gerade im Bereich des Baufelds C4 in den nächsten Jahren keine Bautätigkeiten zu erwarten sind, soll die Vorzone flexibel gestaltet werden, da zum jetzigen Zeitpunkt die künftigen Bedürfnisse schwer abzuschätzen sind.

6.5 Parkierung

Durch den Nachweis eines Mobiliätskonzeptes darf die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Autos gemäss neuem Parkierungsreglement reduziert werden. Dadurch sollen nachhaltige Verkehrsmittel wie der ÖV, Velos/ Lastenräder, Elektrofahrzeuge, Mietangebote und Sharing-Konzepte gestärkt werden, sowie die Ziele aus dem Aggloprogramm (Modal-Split zugunsten ÖV/ LV) unterstützt werden. Gemäss der aktuellen Parkplatz Bedarfsabschätzung ist die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes erforderlich.

Aufgrund der Nähe zum Bahnhof ist zu befürchten, dass die Besucherparkplätze zweckentfremdet werden. Daher sind die Stellplätze zu bewirtschaften.

6.6 Freiraum

Der Freiraum südlich des Güterschuppens ist als öffentlicher Platz zu gestalten. Um dem grossen Platz eine angenehme Aufenthaltsqualität zu verleihen, ist ein Teilbereich ohne befestigte Materialien zu realisieren. Als Übergang zwischen den privaten Freibereichen der Wohnungen und dem öffentlichen Platz befindet sich ein halböffentlicher Platzbereich, welcher vor allem den Angestellten und Bewohnern als Rückzugsort dienen soll.

Der Umgebungsbereich wird durch die Zuteilung zum Spiel- und Aufenthaltsbereich, privaten Vorgärten und die Anlieferung unterschieden. Zusätzlich werden die konstituierenden Grünelemente (Baumpflanzungen und Pflanzbereiche entlang der Wege) festgelegt. Der Umgebungsbereich ist als wohnbezogener Grünraum zu gestalten, darf jedoch mit den Erschliessungswegen sowie mit Aufenthalts- und den Spielplatzflächen durchsetzt sein.

Die bestehenden Bäume (grau dargestellt) sind für eine gute Durchgrünung des Gebietes - sowie im Sinne eines guten Stadtklimas und Biodiversität - bestmöglich zu erhalten beziehungsweise gleichwertig zu ersetzen. Auf die Unterschutzstellung der Bestandsbäume wurde in der Schutzverordnung unter der Bedingung von Ersatzpflanzungen bewusst verzichtet. Einzelne Bäume sind im Inventar erfasst. Die Bedingung der Ersatzpflanzungen wird mit dem Sondernutzungsplan nun auch rechtlich gesichert. Zwei inventarisierte Bäume (rot dargestellt) müssen aufgrund der neuen Bebauung weichen. Für die Umsetzung des Bauvorhabens müssten diese Bäume massiv zurückgeschnitten werden und würden folglich den Baustellenbetrieb nicht überstehen. Daher sieht das Projekt vor, einen Realersatz zu pflanzen. Dies wurde in den BesV im Art. 27 Abs. 4 festgehalten.

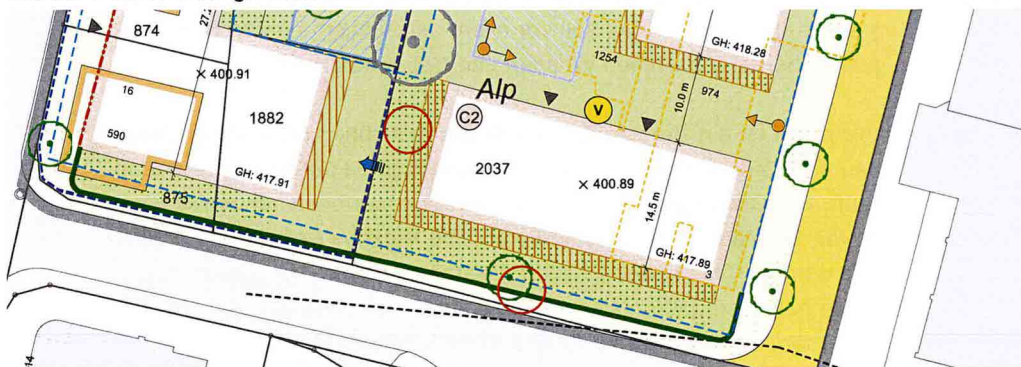


Abb. 17 Bestandsbäume, welche weichen müssen | ERR Raumplaner AG

Zur Fortführung der besonderen Charakteristik des umliegenden Quartiers und einer guten Einbindung soll im Bereich der neuen Wohnbauten das Vorgartenthema aufgegriffen werden. Dazu wird die Gliederung der privaten und öffentlichen Räume durch einen im Sondernutzungsplan festgesetzten Zaun erzielt. Da auf den Parzellen 1882 und 2259 in den kommenden Jahren keine Bautätigkeit zu erwarten ist, und die Anforderungen an die Vorzone bis dahin schwer abschätzbar sind (Bedarf Stellplätze, Entwicklung im Gebiet Bahnhof Süd), ist in diesem Bereich der Vorzone ebenfalls eine Vorgartenzone mittels Zauns zugelassen.

Die im Sondernutzungsplan eingetragene Stützmauer dient der Sicherung der Gleisanlage respektive der haushälterischen Nutzung des Bodens. Die bestehende, leicht abfallende Böschung ist derzeit schlecht nutzbar und soll begradigt werden. So kann der Bereich effektiv für die Anlieferung respektive die Zufahrt der SBB genutzt werden.

6.7 Weiteres

Der Abfall der Überbauung ist an einem zentralen Ort gesammelt. Die Sammelstelle für den Abfall (Unterflur-Abfallentsorgungsstelle mit zwei Containern) soll entlang des Erschliessungsbereichs zu liegen kommen. Je nach Anzahl realisierter Wohnungen wird ein zusätzlicher Unterflurcontainer entlang der Johs.-Brasselstrasse nötig sein. Besondere Anforderungen werden im Sinne der Nachhaltigkeit auch an die Energieversorgung sowie an die Retention gestellt.

Da sich das Gebiet im Besitz unterschiedlicher Grundeigentümer befindet, ist eine Etappierung der Bebauung zugelassen. Die Eigentümer der Parzellen 2055, 2259 und 1882 planen derzeit keinen Neubau. Mit dem Sondernutzungsplan wird einerseits die Möglichkeit einer einheitlichen, langfristigen Entwicklung vorgesehen und die Anforderungen / Anschlüsse zum späteren Zeitpunkt gesichert; gleichzeitig ist die Bauausführung der ersten Etappe aber auch ohne die oben genannten Parzellen möglich und der Schutz der Bestandsgebäude sichergestellt.

Die Kindertagesstätte, welche im kommunalen Richtplan eingetragen ist, wird in der 1. Etappe nicht tangiert. Auch mit dem Neubau ist die Möglichkeit zur Integration weiterhin gegeben.

7 Interessenabwägung

Der Sondernutzungsplan dient der architektonisch guten, auf die bauliche und landschaftliche Umgebung und die besonderen Nutzungsbedürfnisse abgestimmten Bebauung, Verdichtung oder Erneuerung sowie der angemessenen Ausstattung mit Anlagen zur Erschliessung.

Nach Art. 25 PBG kann mit dem Sondernutzungsplan in Abweichung zum Rahmennutzungsplan eine besondere Bauweise festgelegt werden und eine höhere bauliche Nutzung im Interesse einer Überbauung von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität zugelassen werden. Im folgenden Kapitel wird aufgezeigt, welche Abweichungen der Sondernutzungsplan Areal Alp zur RBW aufweist.

7.1 Verhältnis und Abweichungen zur Regelbauweise

Wie in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, steht der Sondernutzungsplan Areal Alp in keinem ersichtlichen Widerspruch zu übergeordneten Planungen. In der nachfolgenden Tabelle wird die zulässige Regelbauweise den Festsetzungen im Sondernutzungsplan gegenübergestellt.

	Regelbauweise nach BauReg	Festsetzung SNP Areal Alp	Abweichung
SPZ A1			
Grenzabstand	5.0 m	5.0 m	eingehalten
Gesamthöhe	17.0 m	17.0 m	eingehalten
SPZ A2			
Grenzabstand	5.0 m	A1 / A2: 2.5 m B, C: 5.0 m	nicht eingehalten eingehalten
Gesamthöhe	22.0 m	A1: 23.0 m A2: 20.0 m B1: 20.5 m B2: 6.5 m B3: 30.0 m	A1: + 1.0 m / + 4.5 % A2: 2.0 m unterschritten B1: 1.5 m unterschritten B2: 15.5 m unterschritten B3: + 8.0 m / + 36 %
Allgemein			
Strassenabstand	Gemeindestrassen 3.0 m/ Gemeindewege 2.0 m	mit Pflichtbaulinie und Baubereichen eingehalten	eingehalten
Spiel- und Begegnungsbereiche	15% der Geschossfläche, die dem Wohnen dient	≥ 15 % der Geschossfläche, die dem Wohnen dient	eingehalten

Abweichend zur Regelbauweise werden folgende Bestimmungen im Sondernutzungsplan aufgenommen:

Im Baubereichen B3 wird eine Gesamthöhe von 30.0 m und im Baubereich A1 eine Gesamthöhe von 23.0 m (RBW: 22.0 m) festgesetzt. Der Grenzabstand gegenüber den Gleisanlagen im Norden wird auf 2.5 m reduziert. Die Interessenslinie der SBB ist damit eingehalten.

Alle weiteren Festsetzungen des Sondernutzungsplans halten die Regelbauweise ein oder unterschreiten diese kompensatorisch.

7.2 Interessenabwägung / Verbesserung der Siedlungsgestaltung

Der haushälterische Umgang mit der Ressource Boden erfordert zunehmend eine Entwicklung des Siedlungsgebiets nach Innen. Gleichzeitig gilt es darauf zu achten, dass die Qualität der Siedlung erhalten bzw. gesteigert werden kann.

Die Überbauung des Areal Alp zeichnet sich durch den klar begrenzten Erschliessungsbereich, grosszügige Freiräume und qualitätsvolle Wohnungsgrundrisse aus. Die Anordnung der Gebäude nimmt Bezug zum Freiraum. Hinsichtlich der Besonnung der Bauten und auch in Anbetracht des Nachbarschutzes stehen keine Beeinträchtigungen entgegen. An attraktiver und gut erschlossener Lage kann eine grössere Anzahl neuer, attraktiver Wohnungen erstellt werden, die zu einer Belebung des Quartiers verhelfen.

Durch zahlreiche Festsetzungen, wie die gute Durchgrünung des Gebiets, verkehrsfreie Bereiche, eine hochwertige Freiraumgestaltung, Retention, sowie durch Anforderungen, welche an die Architektur gestellt sind, wird einer Überbauung von hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität festgeschrieben, die über die Regelbauweise hinaus gehen. Die Bedingungen nach § 25 Abs. 2, nach welchem eine höhere bauliche Nutzung (hier Gesamthöhe Baufeld B 3 und A1) im SNP festgelegt werden kann, sind somit erfüllt.

Der Sondernutzungsplan setzt die übergeordnete Zielsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen um und folgt damit den Zielsetzungen der Gemeinde St. Margrethen. Die Anforderungen aus der kantonalen und kommunalen Richtplanung sowie dem Aggloprogramm werden umgesetzt. Die Überbauung des Planungsgebietes in der vorgesehenen Art liegt im öffentlichen Interesse.

8 Information der Bevölkerung

Für den Sondernutzungsplan und den Teilstrassenplan, welche der Umsetzung des Projektes dienen, wurde am 23. August 2022 eine Informationsveranstaltung durchgeführt. Des Weiteren konnten zwischen dem 11. August bis zum 9. September schriftliche Eingaben zum Projekt eingereicht werden. Die Rückmeldungen der Mitwirkung beliefen sich auf folgende Themen:

Eingabe 1	In dieser Eingabe wurde auf verschiedene Aspekte hingewiesen: - bestehendes Bauverbot auf der Parzelle 2259, welches durch das SNP-Verfahren gelöst werden soll. - Die Anzahl Abstellplätze - diese wurden im Rahmen der VSS-Norm reduziert, in einem Mobilitätskonzept wird geprüft, ob eine weitere Reduktion möglich ist. - Des Weiteren wurden Aspekte aufgrund des Bevölkerungswachstums, der Flora und Fauna, der Sanierung von Altbauten sowie der Erstellung eines Hochhauskonzeptes aufgezeigt. Der Gemeinderat hat die Anliegen entgegengekommen und beantwortet. Beim Beginn der Bauarbeiten werden Aufnahmen von allfällig geschützten Pflanzen und Tieren vorgenommen. Einen weiteren Handlungsbedarf ist aus der Sicht des Gemeinderates nicht erforderlich.
Eingabe 2	Gemäss dem Einwand soll sichergestellt werden, dass das Gebäude 1725 sowie das SBB-Areal weiterhin rund um die Uhr angefahren werden kann. Es wurden Äusserungen zum Teilstrassenplan sowie dem Höhenunterschied zwischen den Gebäudegrundstücken getätigt. Die Anliegen konnten weitestgehend berücksichtigt werden. Zurzeit werden noch weiterführende Verhandlungen geführt.
Eingabe 3:	Für den SNP und den Teilstrassenplan werden Grund- und Dienstbarkeitsflächen eines anderen Grundeigentümers beansprucht. Durch Verhandlungen zwischen den jeweiligen Grundeigentümer*innen steht eine zufriedenstellende Lösung in Aussicht.

9 Kantonale Vorprüfung

Der Sondernutzungsplan «Areal Alp» wurde dem Amt für Raumentwicklung St. Gallen zur Vorprüfung eingereicht. Aufgrund der Vorprüfung vom 04. November 2022 wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

Kapitel	Änderungen
Raumplanerische Beurteilung	Anhand der Dichteberechnung wird aufgezeigt, ob mit der vorliegenden Planung die Zieldichte von 130 E+B/ha eingehalten werden kann. Der aktuelle Stand der Revision der Ortsplanungsinstrumente wurde im Bericht ergänzt.
3.3 Städtebauliche und architektonische Qualität	Das Projekt wurde entsprechend der Hinweise der Fachkommission nochmals überarbeitet. Der Input bezüglich der Herausforderung «Hitzebelastung» wurde zur Kenntnis genommen und im Bericht ergänzt.
3.4 Schutzobjekte	Es wird festgehalten, dass es sich um ein Objekt von kantonaler Bedeutung handelt. Zudem wird in den BesV definiert, dass die Reservation in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege erfolgen wird. Das Objekt wird durch den vorliegenden SNP geschützt. Weitere Schutzmassnahmen sind zur Gewährleistung der Schutzanliegen nicht erforderlich.
3.5 Erschliessung	Aufgrund der Hinweise wird für die Anzahl PW-Abstellplätze eine prozentuale Obergrenze definiert. Zudem wird die Erarbeitung eines Mobilitätskonzept vorgeschrieben. Auf die Festlegung des MIV-Anteils von 10% wird verzichtet. Möglichkeiten und Massnahmen für eine zusätzliche Reduktion der Parkplätze für das Wohnen (autoarmes Wohnen) sind im Rahmen des Mobilitätskonzepts im Baubewilligungsverfahren zu prüfen.
3.5 Technischer Bericht	Der technische Bericht wurde anhand der Anmerkungen überarbeitet.
3.6 Umweltschutzrechtliche Aspekte	Die diversen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Art. 9 in den BesV wurde entsprechend angepasst.
3.7 Mitwirkung	Die Ergebnisse der Mitwirkung wurden im Bericht ergänzt.
Kartendarstellungen	Die Inputs zur Kartendarstellung wurden aufgenommen.
BesV	Die gewünschten Präzisierungen wurden vorgenommen.

Des Weiteren wurden für den Sondernutzungsplan «Areal Alp» ein Fachbericht der Städtebau Kommission erstellt. Aufgrund dieses Berichtes wurden folgende Anpassungen am Projekt vorgenommen:

Ortsbauliche Idee, Architektur und Freiraum	Der «Pausenplatz» vor dem Schulgebäude wird räumlich mit dem erweiternden Bahnhofplatz verbunden und entsprechend als zusammenhängender öffentlicher Aufenthaltsraum gestaltet. Die Bepflanzung entlang der Johs.-Brasselstrasse wurde in der Anzahl und Grösse erweitert. Mit dem vorgesehenen Bepflanzungskonzept werden die privaten Aussenräume von den öffentlichen Bereichen getrennt. Die Durchwegung wird zugunsten von nicht versiegelten Flächen zurückhaltender geplant. Für die Erdgeschosse mit Wohnbauten wurde im SNP eine Vorschrift festgelegt, damit diese wie angemerkt überhoch oder als Hochparterre ausgebildet werden.
Eckwerte und Umsetzung im Sondernutzungsplan	Die wesentlichen architektonischen Qualitäten sind in den Besonderen Vorschriften des SNP festgehalten.

10 Genehmigung

Der Sondernutzungsplan Areal Alp tritt mit der Inkraftsetzung durch den Gemeinderat in Rechtskraft.

(Ausstehend)

Anhang

- A1 LV / Spiel- und Begegnungsflächen (RLC Architekten AG, dat. 28.06.2024)
- A2 Stellplatznachweis; dat. 28.06.2024 (RLC Architekten AG, dat. 28.06.2024)
- A3 Interpolation Geländeverlauf / Niveaupunktberechnung (Wälli AG Ingenieure, dat. 23.11.2023)

