

Sondernutzungsplan Wild Heerbrugg Areal

Planungsbericht

10. August 2020

Genehmigung

Impressum

raum.manufaktur.ag
Feldlistrasse 31A
9000 St. Gallen

071 555 03 10
info@raummanufakturag.ch
www.raummanufakturag.ch

Das Projekt wurde bis am 28. September 2021 durch Strittmatter Partner AG, St. Gallen bearbeitet (Projektleitung: Armin Meier, Fachbearbeitung: Benjamin Müller).

Projektleitung
Armin Meier
dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
Raumplaner FSU | REG A
dipl. Wirtschaftsingenieur FH NDS

3232.002.441: PB_Wild_220204.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Bearbeitungsgebiet	4
1.2	Planungsabsicht	5
1.3	Vorgehen	5
2	Analyse und Strategie	13
2.1	Planungs- und Baugesetz	13
2.2	Kantonaler Richtplan	13
2.3	Kommunaler Richtplan	14
2.4	Nutzungsplanung	14
2.5	Weitere Grundlagen	15
3	Sondernutzungsplan	19
3.1	Allgemeine Bestimmungen	19
3.2	Erschliessung	20
3.3	Bebauung	22
3.4	Umgebung	25
3.5	Umwelt und weitere Bestimmungen	27
3.6	Schlussbestimmung	27
3.7	Privatrechtliche Regelungen	28
4	Nachweise	30
4.1	Allgemeines	30
4.2	Siedlung	30
4.3	Infrastruktur und Wirtschaft	41
4.4	Natur und Landschaft	41
4.5	Siedlung und Verkehr	42
5	Verfahren	45
5.1	Bearbeitungsphase	45
5.2	Mitwirkung und Information	45
5.3	Vorprüfung	47
5.4	Auflageverfahren	49
	Anhang	50
	Beilagen	65

1 Ausgangslage

1.1 Bearbeitungsgebiet

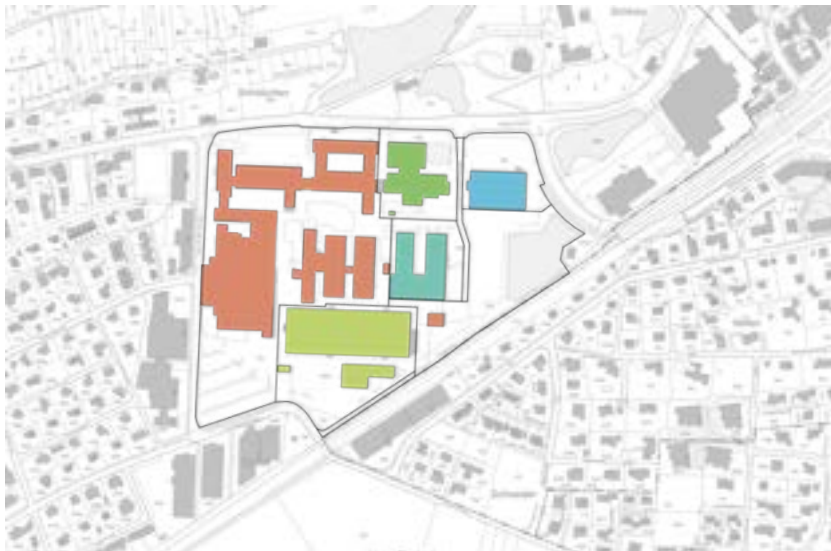
Das Bearbeitungsgebiet umfasst das Industrieareal sowie das östlich angrenzende Waldstück und hat eine Grösse von knapp 10 ha. Das Areal liegt direkt nördlich an der Bahnlinie Rorschach – Sargans in der Nähe zum Bahnhof Heerbrugg. Westlich grenzt das Areal an Wohngebiet. Im Norden liegt hinter der Balgacherstrasse der Rebberg und das Schloss von Heerbrugg.

Das Areal wird von verschiedenen Firmen in der Optik-Branche als Produktions-, Fertigungs-, Forschungs- und Entwicklungsstandort genutzt.

Abb. 1 Orthophoto mit Bearbeitungsperimeter, Geoportal (ohne Massstab)



Abb. 2 AV und Eigentümerübersicht (unbestimmter Massstab, Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich)



Tab. 1 Eigentümer- und Flächenübersicht
(Stand: Dezember 2014)

Parzelle	Eigentümer	Grundstücks- fläche	Geschossfläche	Parkplätze
744, 765	Leica	63'016	48'644	725
750	Akus	6'370	6'999	59
760	Safran Vectronics AG	7'736	11'262	135
2581	SwissOptic	15'121	16'340	166
764	Inter Swiss	6'539	7'809	175
Total		98'782	91'054	1'260

1.2 Planungsabsicht

Am 26. April 1921 begann mit der Gründung der Heinrich Wild, Werkstätte für Feinmechanik und Optik die Geschichte des Wild Heerbrugg Areals. Bis 1960 entwickelte sich das Areal in den ursprünglich etablierten städtebaulichen Strukturen. Ab 1975 wurden historische Bauten zum Teil mit neueren Bauten ersetzt. So wich das Gründungsgebäude von Heinrich Wild aus dem Jahre 1921 dem Neubau der Geomatics.

Im Zuge der Spezialisierung, Globalisierung und verschiedener Verkäufe und Übernahmen haben sich aus der ursprünglichen Firma eine Reihe von neuen Firmen entwickelt, die zusammen einen einzigartigen Cluster der Präzisionsoptik bilden. Allerdings ergeben sich auch neue Herausforderungen in der Bewirtschaftung des Areals, da dessen Eigentum nicht mehr in einer Hand ist. Mit dem Pavillonbau der Swissoptic (2007) und dem VIP Turm der Vectronix hat das Areal seine Kapazitätsgrenze erreicht. Dies begrenzt den Handlungsspielraum in der Weiterentwicklung des Areals und damit die Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Firmen. Zudem zeichnet sich bei einigen Gebäuden ein Erneuerungsbedarf ab. Es sollen die Rahmenbedingungen für eine hochwertige Innenentwicklung des Areals geschaffen werden. Eine Weiterentwicklung des Areals soll alle Eigentümer einbeziehen und bedarf einer Kooperation zwischen den verschiedenen Akteuren. Zu diesem Zweck wurde der Wild Heerbrugg Club gegründet, in dem alle Grundeigentümer und Firmen des Areals vertreten sind. Das Ziel der Planung ist es, gemeinsame Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung auf dem Areal festzulegen.

1.3 Vorgehen

1.3.1 Testplanung

Um eine Strategie für das Gebiet festzulegen, wurde eine Testplanung mit zwei Teams durchgeführt. In der ersten Phase wurde ein Leitbild für das Areal entwickelt. In der zweiten Phase wurden einzelne Bereiche daraus vertieft betrachtet.

1. Phase: Entwicklung eines Leitbildes für das Areal

Die erste Phase der Testplanung fand im Jahr 2014 mit folgenden Teams statt:

- Team 1: Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich mit IBV Hüsler AG, Zürich und Vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich
- Team 2: Beat Rothen Architektur GmbH, Winterthur mit Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich und Birchler+Wicki Stadt Raum Verkehr, Zürich

Die erarbeiteten Leitbilder bilden die Grundlage für den Sondernutzungsplan. Damit soll eine für alle Firmen verbindliche, rechtliche Grundlage zur Entwicklung des Areals entwickelt werden. Der Sondernutzungsplan ermöglicht die Zusammenarbeit der Firmen im Dienste eines gemeinsamen Ziels – der langfristigen Sicherung des Standorts, seinem Spektrum von sich ergänzenden Kompetenzen und seiner Arbeitsplätze.

Die Leitbilder als Grundlage für den Sondernutzungsplan ermöglichen

- eine klare städtebauliche Figur des Gesamtareals, die der überregionalen Bedeutung des Standorts gerecht wird und ihn in seinem Kontext verankert;
- eine Sequenz von Plätzen und Strassen als gemeinsam bewirtschaftete Freiräume zur Sicherung von Logistik und Adressen, aber auch räumlicher Qualitäten, die den Arbeitsort attraktiv und eine qualitätsvolle Verdichtung erst möglich machen;
- Ankerpunkte an den städtebaulich wirksamen Schnittpunkten von Bahnlinie und Heinrich-Wild-Strasse, bzw. Bahnlinie und Max-Schmidheiny-Strasse.
- eine Entwicklung in respektvoller Distanz zu dem landschaftlich wertvollen südost-orientierten Hang mit Rebberg und Villa Schmidheiny, der die Talsohle fasst und im grossen Raum des Alpenrheintals verankert.

Die zentrale Idee der Leitbilder ist die «Wild-Promenade». Sie ermöglicht einen Zugang zum vormals eingezäunten Industrieareal und ermöglicht so Adressen für Firmen unterschiedlicher Grösse auch im Inneren des Areals. Sie dient der Vernetzung der unterschiedlichen Firmen und ihrer Mitarbeiter und bietet Raum zum Experimentieren, für Logistik, aber auch Erholung. Die Promenade besteht aus zwei Plätzen an den Eingängen von der Heinrich-Wild Strasse und der Max-Schmidheiny-Strasse in Ost-West Richtung und einer Verbindung dieser Plätze in Nord-Süd Richtung.

Um den Freiraum (und den entsprechenden Verzicht auf dessen Überbauung) zu ermöglichen und ihn im Kontext zu verankern, definieren die Leitbilder zwei Hochpunkte: den Anker Ost als hohes Haus bis 30m und den Anker West als Hochhaus bis 50m.

An aerial photograph of a proposed development site. The site is bounded by a road to the north and a railway line to the east. The proposed buildings are shown in white with black outlines. There are several rectangular buildings of varying sizes. A central area is designated for parking, indicated by yellow markings. The surrounding area includes existing buildings, trees, and a road network.

[illegible]

2. Phase: Vertiefung der beiden Ankerbauten Ost und West

Die zweite Phase wurde im Jahr 2015 durchgeführt und beinhaltete die Vertiefung der beiden Ankerbauten Ost und West. Dabei wurden der Anker West von Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich und der Anker Ost von Beat Rothen Architektur GmbH, Winterthur detailliert entwickelt. Beide Projekte sehen Hochbauten mit Produktion, Büro, Forschung und einem Parkhaus vor.

Städtebauliche Grundidee der Hochpunkte

Das Wild Areal war einst ein Industrieareal auf grüner Wiese. Die Adressierung war klar ersichtlich und einfach verständlich. Im Zug der Entwicklung des Alpenrheintals hat sich die städtebauliche Situation verunklärt. Heute liegt das Areal als fast genau Nord-Süd orientiertes Fragment in einem heterogenen Siedlungsgefüge mit Infrastruktur (Eisenbahn, Kantonsstrasse), kommerziellen Gebäuden (Aldi, Coop), Bahnstation im Osten, sowie weiteren Industriebauten und einem Einfamilienhausquartier im Westen. Die ursprüngliche Zeichenhaftigkeit von Gebäuden, wie dem Messturm, ist verloren gegangen. Zusätzlich soll die neue innenliegende Freiraumsequenz, die «Wild-Promenade» nach aussen sichtbar gemacht werden.

Die beiden Ankergebäude rahmen daher das Areal, definieren die beiden Eingänge zum zentralen Freiraum und den verschiedenen Adressen, die er ermöglicht, machen die orthogonale, industrielle Struktur in einem grösseren Kontext sichtbar und etablieren wieder einen Bezug des Areals zu seiner Umgebung.

Abb. 5 Situation Vollausbau Wild Heerbrugg Areal, Hosoya Schaefer Architects AG



Anker Ost

Der Anker Ost (Höhe bis 30m) markiert den Eingang vom Bahnhof Heerbrugg. Als gut sichtbares Zeichen etabliert er eine neue Adresse des Areals für Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Die langfristige Verbesserung des Modalsplits ist ein wichtiges Ziel, eine Verbesserung der räumlichen Anbindung an den Bahnhof daher essentiell.

Der Anker Ost dient auch als Adresse zur Balgacherstrasse und klärt die räumliche Situation neben der Widnauerstrasse mit einer kleinen Piazza. Mit seiner Höhe bis 30m nimmt er Rücksicht auf die landschaftlich sensitive Situation nördlich der Balgacherstrasse, dem Heerbrugger Ausläufer des Balgacher Bergs, dem sogenannten *Hümpeler*, mit Schloss Heerbrugg, Villa Schmidheiny und den dahinterliegenden Rebbergen.

Als Gebäude bietet er Raum für Produktion, Forschung und Entwicklung, Administration und Parkierung und entspricht so den Bedürfnissen der Leica Geosystems, die das ganze Verfahren überhaupt erst ausgelöst hatte. Als Adresse zum Areal erhält das Gebäude eine qualitativ hochwertige Industriearchitektur.

Anker West

Der Anker West (Höhe bis 50m) markiert die südwestliche Ecke des Areals und definiert den Platz an der Heinrich-Wild-Strasse am Eingang der neuen internen Durchwegung. In seiner Gestik führt er die Rolle des vormaligen Messturms (vgl. Kapitel 2.5.6) in einer neuen Ära fort. Er schafft den Bezug zur weiten Landschaft des Alpenrheintals, ordnet das städtebauliche Gefüge trotz der zunehmenden Zersiedlung des Talbodens und verankert das Areal im Ort.

Beide Anker zusammen dienen dem Areal als städtebauliche Fassung, so dass trotz der Verdichtung das Areal in seiner klaren Form erkennbar bleibt.

1.3.2 Charta

Die Grundsätze der Resultate der Testplanung wurden in der «Charta Arealentwicklung» festgehalten und im Mai 2015 von den ansässigen Unternehmungen, dem Amt für Wirtschaft und Arbeit St. Gallen (AWA) sowie der Gemeinde genehmigt und unterzeichnet. Darin wurden das gemeinsame Entwicklungsziel sowie die Organisation mit 3 Punkten definiert:

Priorität «Optikcluster»

Das Areal bildet ein Cluster von innovativen Unternehmungen im Bereich der optischen Technologien und Messtechnik (Optikcluster) mit Bauten für Forschung, Entwicklung und Produktion von hochwertigen Gütern. Andere Nutzungen sind möglich, wenn diese die Primärnutzungen sinnvoll ergänzen.

«Wild Promenade» und Parkhäuser

Für das Wild Heerbrugg Areal wird ein gemeinsamer Umgestaltungsperimeter definiert. Dieser beinhaltet die beiden Baufelder Anker Ost und West sowie den winkelförmigen Aussenraum, der eine Verbindung zwischen diesen schafft. Der winkelförmige Aussenraum, auch «Wild Promenade» genannt, sowie die zwei Parkhäuser Anker Ost und West, welche die heutigen Parkflächen langfristig ersetzen sollen, sind gemeinschaftliche Vorhaben, die realisiert werden sollen.

Wild Heerbrugg Club

Ein Beirat, der Wild Heerbrugg Club, wird konstituiert. Der Club übernimmt folgende Aufgaben im Rahmen der Arealentwicklung:

- Gemeinsames Standortmarketing und Aussenauftritt
- Pflegen des Netzwerkes zur Ansiedlung neuer geeigneter Unternehmen
- Gestalterisches Leitbild für den Aussenraum und der Bauten
- Sicherheitskonzept für das Areal
- Harmonisierung der gemeinsamen Regelung kostenpflichtiger Parkierung
- Mobilitätsmanagement für das Areal

1.3.3 Weiterbearbeitung

Anker West

Seit dem Testplanungsverfahren 2014 / 15 haben sich die Raumansprüche der Leica Geosystems AG für den Anker West konkretisiert. Zudem sollten für den Sondernutzungsplan die wesentlichen städtebaulichen und architektonischen Elemente des Ankers West festgelegt werden. Entsprechend wurde ein detaillierteres Projekt für den Anker West erarbeitet. Dabei wurde insbesondere die städtebauliche Setzung des Hochhauses nochmals näher untersucht. Es zeigte sich, dass die Anordnung des Hochhauses direkt südlich der Bestandesbauten eine städtebaulich bessere Lösung ergibt. Damit kann auch der Heinrich-Wild-Platz im Süden des Hochhauses angeordnet werden.

Kulturobjektschutz

Aufgrund der Hinweise aus dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz wurde das Areal detaillierter hinsichtlich des Kulturobjektschutzes untersucht. Dabei ergaben sich namentlich in Bezug auf das Baufeld B1.2 eine Anpassung an den schutzwürdigen Bestand. Ebenfalls wurde der ehemalige Messturm innerhalb des Baubereiches B1.1 als Schutzobjekt bezeichnet. Siehe hierzu Kap. 2.5.6 ff.

Abb. 6 Situation Vertiefung Anker West, 6.12.18, göldipartnerarchitekten AG (ohne Massstab)

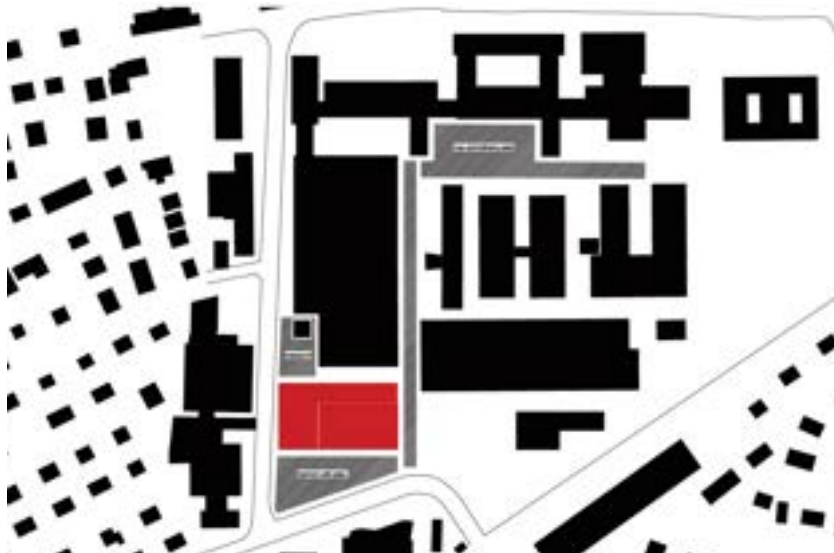


Abb. 7 Visualisierung Vertiefung Anker West, 6.12.18, göldipartnerarchitekten AG (ohne Massstab)



1.3.4 Rodungsgesuch

Im geplanten Baufeld für den Anker Ost liegt ein kleines Wäldchen. Zur Sanierung der Bauten von Leica Geosystems ist eine ausreichend grosse Ersatzbaute nötig. Diese Fläche kann nur im Bereich des heutigen Wäldchens zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend ist die Rodung des Wäldchens aus betrieblichen Gründen zwingend.

Als Rodungersatz soll ein Areal im Gebiet Kälberhag (Parzellen Nr. 154 | 155) ökologisch aufgewertet werden. Zudem sind ökologische Massnahmen wie Flachdachbegrünungen und Baumreihen auf dem Wild Areal im Rahmen des Sondernutzungsplans vorgesehen.

1.3.5 Teilzonenplan

Im Teilzonenplan wird die gerodete Waldfläche sowie die umlaufende Grünzone der Industriezone zugewiesen, um das Baufeld des Ankers Ost bebaubar zu machen. Es handelt sich dabei um eine Fläche von 6'723 m². Mit dem Grundeigentümer wird eine Vereinbarung abgeschlossen, dass die einzuzonende Fläche verfügbar ist.

1.3.6 Sondernutzungsplan

Der vorliegende Sondernutzungsplan setzt die gewonnenen Erkenntnisse aus der Testplanung und die in der Charta definierten Entwicklungsziele sowie die Erkenntnisse der Vertiefung des Ankers West eigentümerverschreiblich um. Die Schwerpunkte der Sondernutzungsplanung sind:

- Sicherstellung der Erschliessung und Parkierung
- präzise Sicherung des öffentlichen Freiraumes
- Lage und Dimension wie auch hinsichtlich der räumlichen Gliederung der Bauvolumen (Fluchten, Höhen)

1.3.7 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) ist auszuarbeiten, wenn eine wesentliche Änderung einer UVP-pflichtigen Anlage vorgenommen wird. Gemäss kantonaler Auskunft liegt der Schwellenwert einer Änderung bei Parkierungsanlagen bei 20 %, bezogen auf die bestehenden Parkplätze. Dies ist mit dem geplanten Ausbau des Parkplatzangebots auf dem Wild Areal der Fall, was eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig macht. Gemäss Art. 8 USG müssen Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft nach ihrem Zusammenwirken beurteilt werden. Das aus dieser Bestimmung fliessende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise schliesst eine mögliche Aufteilung des Areals aus.

2 Analyse und Strategie

2.1 Planungs- und Baugesetz

Am 1. Oktober 2017 ist das neue kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) in Kraft getreten. Der Teilzonenplan inklusive dem Rodungsgesuch wurden noch vor Inkrafttreten des neuen PBG aufgelegt und werden entsprechend nach altem Recht beurteilt. Der Sondernutzungsplan wird nach dem neuen Recht ausgearbeitet. Zur kantonalen Genehmigung werden alle Planungsinstrumente (Teilzonenplan, Rodungsgesuch, Sondernutzungsplan) gleichzeitig eingereicht.

2.2 Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist das Wild-Areal als «Bauzone Arbeiten» und «wirtschaftliches Schwerpunktgebiet Kategorie A» bezeichnet. Der Kanton unterstützt die «wirtschaftlichen Schwerpunktgebiete», um diese als Industrie- und Dienstleistungsstandorte mit genügender Erschliessung planerisch zu sichern.

Abb. 8 Ausschnitt kantonalen Richtplan, 13.12.2018, geoportal.ch (ohne Massstab)



2.3 Kommunalen Richtplan

Im kommunalen Richtplan vom 5. April 2012 ist an der nordseitigen Grenze des Wild-Areals eine wünschenswerte Baumreihe und an der südseitigen Grenze im Anschluss an das zu rodende Wäldchen, eine erhaltenswerte Baumreihe bezeichnet.

Abb. 9 Kommunalen Richtplan (ohne Massstab)



2.4 Nutzungsplanung

Der Grossteil des Areals ist der Industriezone I zugewiesen. Rund um den zu rodenden Waldteil ist eine Grünzone als Puffer festgelegt. Im Zuge der Waldrodung wird das Waldareal sowie die Grünzone ebenfalls der Industriezone zugewiesen. Es gelten folgende Bestimmungen für die Industriezone:

Tab. 2 Bestimmungen Baureglement

	Industriezone I
Grenzabstand gross min	10.00 m ¹⁾
Grenzabstand klein min.	5.00 m
Gebäudehöhe max.	–
Gebäudelänge max.	– m ²⁾

¹⁾ Kommt gegenüber Wohn- und Wohn-Gewerbe- und Kernzonen für Bauten mit einer Gebäudehöhe von über 6.0 m allseitig zur Anwendung. Erweiterte Sicherheitsabstände nach Art. 10 USG bleiben vorbehalten.
²⁾ Ab 80 m Gebäudelänge sind die Fassaden optisch oder durch Staffelung zu gliedern.

Abb. 10 Ausschnitt Zonenplan (ohne Massstab)



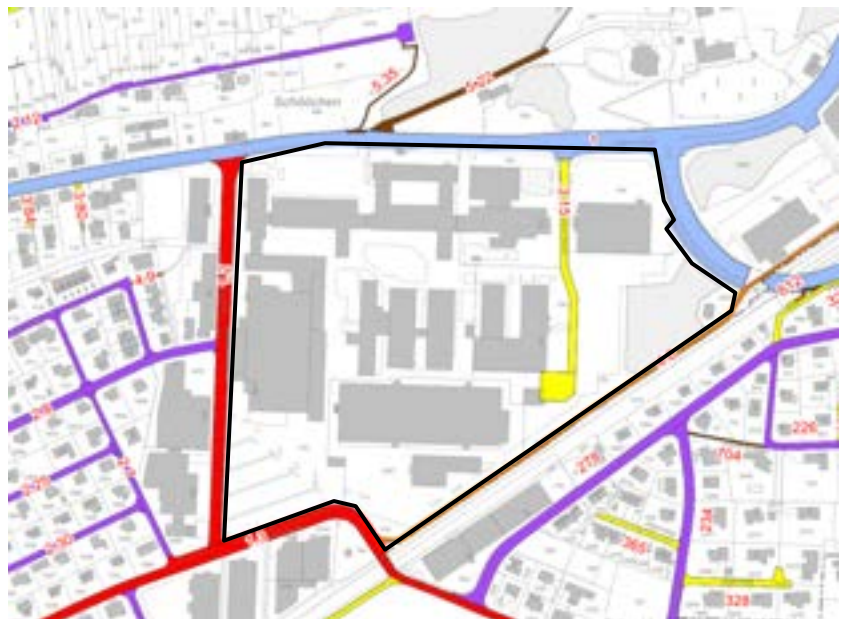
2.5 Weitere Grundlagen

2.5.1 Strassenklassierung

Gemäss Art. 10 BauR sind folgende Strassenabstände einzuhalten:

- Kantonsstrassen 4.0 m (hellblau)
- Gemeindestrassen 3.0 m (rot, violette, gelb)
- Gemeindewege 2.0 m (orange)

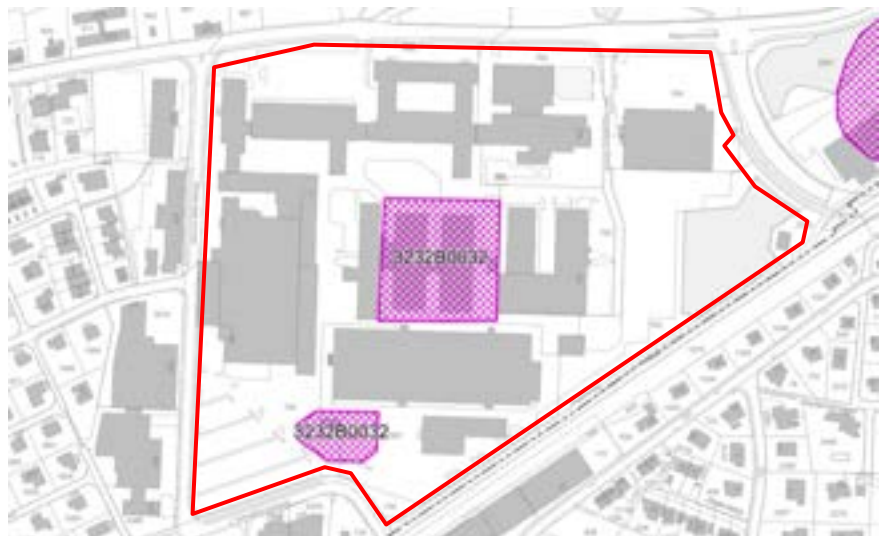
Abb. 11 Strassenklassierung (ohne Massstab)



2.5.2 Altlasten

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte sind zwei Altlasten bekannt. Es besteht jedoch weder eine Sanierungs- noch Überwachungs-pflicht. Allfällige Massnahmen sind bei Vorliegen eines Bauvorhabens bzw. einer Nutzungsänderung durchzuführen.

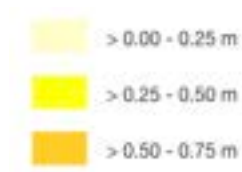
Abb. 12 Kataster der belasteten Standorte (ohne
Massstab)



2.5.3 Naturgefahren

Das Areal liegt teilweise innerhalb eines Gefahrengebiets mit geringer Gefährdung. Gemäss Auskunft der Ingenieure Bart AG sind Flächenschutzmassnahmen angedacht. Mindestens das 100-jährliche Ereignis auf der Parzelle Nr. 744 der Leica würde damit entfallen. Ziel wäre auch die Gefährdung durch das 300-jährliche Ereignis zu verhindern. Die zeitliche Umsetzung des Projektes ist jedoch noch unsicher. Entsprechend sind bis zur allfälligen Umsetzung der Flächenschutzmassnahmen bei sensiblen Objekten Objektschutzmassnahmen (Ziel HQ 300) vorzusehen. Diese sind im Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen.

Abb. 13 Intensitätskarte Überflutung, 300-jährliches Ereignis, Geoportal (ohne Massstab)



2.5.4 Gewässerschutz

Gemäss der Gewässerschutzkarte liegt das Areal grösstenteils im Gewässerschutzbereich A_u und damit nach Art. 29 der Gewässerschutzverordnung (SR 814.201, abgekürzt GSchV) in einem besonders gefährdeten Bereich. So dürfen keine grossen Lagerbehälter (über 250'000 L Nutzvolumen) erstellt werden, deren Inhalt das Grundwasser verschmutzen könnte. Zudem sind keine Bauten und Anlagen unter dem mittleren Grundwasserspiegel erlaubt. Sofern der Grundwasserträger tangiert wird, kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden. Dazu ist ein Umströmungsnachweis erforderlich. Das Merkblatt AFU173 «Bauten und Anlagen in Grundwassergebieten» ist zu beachten.

2.5.5 Waldrodung

Vgl. auch 1.3.4

2.5.6 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Das Planungsgebiet liegt im schützenswerten Ortsbild Balgach | Heerbrugg, welches als verstädtertes Dorf gilt. Das Wild Heerbrugg Areal ist als Gebiet Nr. 8 erfasst und mit dem Erhaltungsziel C (Erhalt des Charakters) bezeichnet. Die detaillierte Auseinandersetzung mit dem ISOS in Bezug zum Sondernutzungsplan erfolgt in Kapitel 4.2.5.

Abb. 14 Aufnahmeplan ISOS in 3D Visualisierung,
Hosoya Schaefer Architects AG



2.5.7 Überprüfung Schutzwürdigkeit

Um für die weitere Planung eine Rechtssicherheit in Bezug auf das ISOS Inventar zu haben, wurde ein Gutachten über die Schutzwürdigkeit des Wild Heerbrugg Areals von der vestigia GmbH erstellt. Zusammen mit der kantonalen Denkmalpflege wurden der Messturm (Vers. Nr. 871) sowie die Bauten von 1950 – 1960 entlang der Balgacherstrasse (Vers. Nrn. 1011, 1012, 1022) als schützenswert eingestuft. Bei den Bauten entlang der Balgacherstrasse sind die Fassaden und die Treppenhäuser schützenswert.

3 Sondernutzungsplan

3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Planeinträge

Sind im Situationsplan keine Masse angegeben, gilt die Messgenauigkeit des Situationsplans im Massstab 1:1'000.

3.1.2 Geltungsbereich

Der SNP «Wild Heerbrugg Areal» wird gestützt auf Art. 23 und 25 Planungs- und Baugesetz (PBG) erlassen. Soweit im vorliegenden Planungsinstrument keine abweichenden Regelungen erfolgen, gilt das übrige Recht. Das massgebende übrige Recht (zum Zeitpunkt der Genehmigung des vorliegenden Sondernutzungsplans) umfasst insbesondere folgende Rechtserlasse:

- Baureglement (BauR) der Gemeinde Balgach vom 18. September 2006;
- Bestimmungen des (neuen) Planungs- und Baugesetzes vom 5. Juli 2016 (PBG), bei denen keine Umsetzungen im kommunalen Recht erforderlich sind;
- Bestimmungen des (alten) Baugesetzes vom 6. Juni 1972 (BauG), auf welchen das oben genannte Baureglement beruht.

Der Geltungsbereich des Sondernutzungsplans «Wild Heerbrugg Areal» umfasst die Parzellen Nrn. 609, 744, 750, 760, 765, 764, 2230 und 2581.

Das Umgebungsgestaltungskonzept ist in den speziell erwähnten Teilen verbindlich. Dies umfasst das Prinzip der Umgebungsgestaltung, das Gestaltungsprinzip der Freiraummodule sowie das Pflanz- und Materialisierungsprinzip. Die Testplanungen (vgl. 1.3.1) dienen als Grundlage für den Sondernutzungsplan. Sie sind entsprechend wegleitend für die weitere Planung. In einigen Bereichen wurden die Planungen bereits vertieft und gehen entsprechend der Testplanung vor. Dies insbesondere beim Anker West (vgl. 1.3.3) sowie dem Umgebungsgestaltungskonzept und den detaillierten Schutzabklärungen der Bestandesbauten.

3.1.3 Zweck

Der Zweck weist auf die wesentlichen Interessen und Ziele der Planung hin. Sie dient der Auslegung des Sondernutzungsplanes bei Ermessensentscheiden.

3.1.4 Bestandesgarantie

Der Sondernutzungsplan schafft die Rahmenbedingungen für eine geordnete, langfristige Arealentwicklung. Entsprechend ist es wichtig, dass der

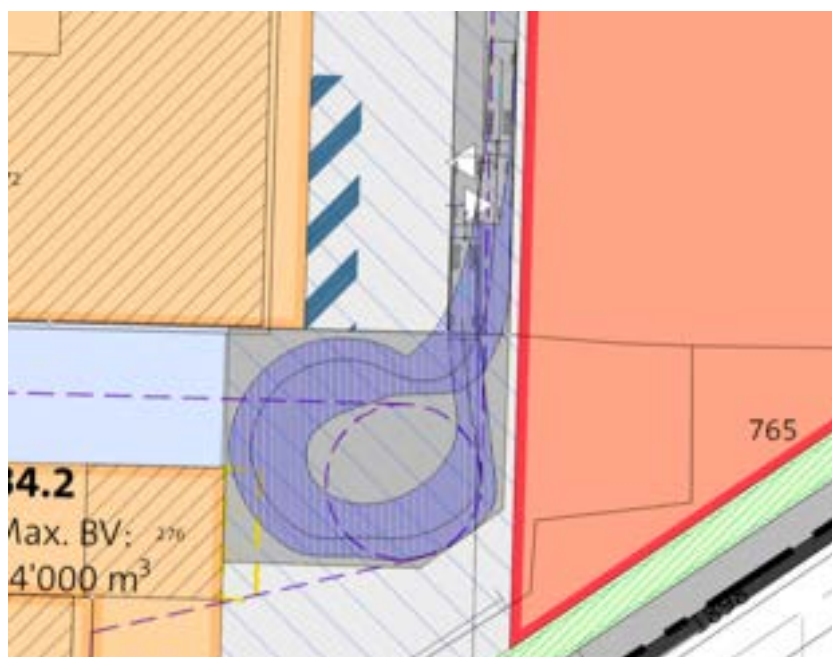
Bestand, auch wenn dieser einer Vorschrift widerspricht, langfristig gesichert ist. Die Bestandesgarantie ist in Art. 31 und 109 PBG geregelt. Der Sondernutzungsplan ist dann umzusetzen, wenn wesentliche Änderungen der Bebauung oder der Umgebung vorgenommen werden.

3.2 Erschliessung

3.2.1 Fahrverkehr

Die Max-Schmidheiny-Strasse mit Wendeplatz dient als Erschliessungsstrasse für die Anlieferung mit Sattelschleppern und Lastzügen sowie als Zufahrt auf das Areal und der Parkierung im Anker Ost (Baubereich A2). Diese ist bereits bestehend und als öffentliche Strasse klassiert. Auf dem bestehenden Wendeplatz können 18.00 m lange Lastwagen mit Anhängerzug (Typ LWA-A8 | VSS-Norm SN640271a) und Sattelschlepper wenden.

Abb. 15 Schleppkurve eines 18.00 m langen Lastwagen mit Anhänger



Die zweite Zufahrt erfolgt ab der J. Schmidheinystrasse, wo sich der Anker West mit der angegliederten Parkgarage befindet. Für diese Zufahrt muss das bestehende Entsorgungsgebäude abgebrochen werden.

3.2.2 Anlieferung

Aufgrund der erschütterungssensiblen Produktion im Baubereich B4.1. ist der Anlieferungsbereich für Sattelschlepper und Lastzüge auf den Bereich

um die Max-Schmidheiny-Strasse beschränkt. Damit erfolgt die Anlieferung durch grosse Fahrzeuge auch nur ab einer Zufahrt des Areals, was die Wegweisung vereinfacht. Das restliche Areal darf nur von Fahrzeugen bis 7.5 t befahren werden.

3.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Das Areal soll für den Fussverkehr möglichst durchlässig werden. Dazu sind im Plan verschiedene, arealinterne Verbindungen mittels Richtungspunkten festgelegt. Diese können auch durch Gebäude führen. Für die Richtungspunkte wurde jeweils ein Anordnungsspielraum definiert, damit eine genügend grosse Flexibilität zur Anordnung der neuen sowie auch der bestehenden (teilweise mit Fuss- und Fahrwegrechten gesicherten) Verkehrsverbindungen besteht.

3.2.4 Parkierung Auto

Mobilitätskonzept

Das Konzept zum betrieblichen Mobilitätsmanagement soll konkrete Ziele und Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsvolumens (z. B. Bewirtschaftung der Parkplätze, Verbesserung Anschluss an den öffentlichen Verkehr, Förderung Langsamverkehr) benennen. Die Erarbeitung erfolgt firmenweise bei einer Baueingabe resp. der Erhöhung der Parkplatzzahl.

Mengenbeschränkung

Die hohe Belastung der zuführenden Strassen erlaubt kein rein nachfrageorientiertes Parkplatzangebot. Im Rahmen der gemeinsamen Arealplanung haben sich die Grundeigentümer auf maximal 1'802 Stellplätze plus die 40 Besucherparkplätze geeinigt. Im Sinne einer gleichberechtigten Entwicklung werden diese im Verhältnis zur jeweiligen Grundstücksfläche auf die geeigneten Baubereiche aufgeteilt. Eine Übertragung der Parkplätze zwischen den Grundstücken bleibt möglich. Grundsätzlich gilt eine Bestandesgarantie für die bestehenden Parkplätze. Die festgelegte Anzahl von 1'802 Parkplätze plus die 40 Besucherparkplätze dürfen jedoch nicht überschritten werden. Die detaillierte Parkplatzberechnung ist im Anhang A2 ersichtlich.

Tab. 3 Veränderung Parkplatzzahl nach Firmen

Parzellen Nrn.	PP-bestand	PP-Zuteilung Neu	Unterschied
744, 765	703	1'086	+383
2581	167	280	+113
760	145	145	+0
764	173	173	+0
750	52	118	66
Total	1'240	1'802	+562

Aufgrund der erhöhten Parkplatzanzahl steigt auch der Verkehr von und zum Areal. In einem Betriebskonzept und einer Machbarkeitsstudie über den Abschnitt zwischen Knoten Entenbad und Bus-Halt Ländern der IBV Hüsler AG (vgl. B1B1) wurde der Einfluss der Parkierung auf den Verkehrsablauf bereits berücksichtigt. Um die Knoten Balgacherstrasse – Heinrich-Wild-Strasse sowie Balgacherstrasse – Max-Schmidheiny-Strasse nicht übermässig zu belasten, wurden die Parkplätze auf diese beiden Erschliessungsstrassen aufgeteilt und in den Vorschriften festgesetzt. Eine Umverteilung der maximalen Parkplatzanzahl pro Erschliessungsstrasse ist nur möglich, wenn die Kapazität der Erschliessungsknoten genügt.

Eine Verschiebung bis 150 Parkplätzen zwischen den Erschliessungsachsen hat gemäss Auskunft der IBV Hüsler AG keinen relevanten Einfluss auf den Verkehrsablauf der geplanten Knotenausbauten. Bis zur Realisierung der Knotenausbauten muss bei einer Erhöhung der Parkplatzanzahl der Nachweis erbracht werden, dass die Verkehrsqualität auf der Balgacher- sowie der Heinrich-Wild-Strasse ausreichend ist.

3.2.5 Parkierung Velo

Die Anzahl der Veloabstellplätze berechnet sich aus der VSS-Norm SN-640 065 und muss von jedem Grundeigentümer individuell zur Verfügung gestellt werden. Auf dem Heinrich-Wild-Platz und dem Max-Schmidheiny-Platz können überdachte Veloabstellanlagen erstellt werden. Diese sind mit der Festlegung des maximalen Anteils von Überdachungen jedes Platzbereiches indirekt beschränkt. Zudem müssen sie sich architektonisch gut in die Gestaltung einfügen.

3.3 Bebauung

3.3.1 Schutz

Die Untersuchung der Schutzwürdigkeit des Areales (vgl. Kap. 2.5.7) hat ergeben, dass der Messturm und die Gebäude der Leica entlang der Balgacherstrasse schützenswert sind. Mit der Festlegung im Sondernutzungsplan wird dieser Schutz bereits gesichert, da die Gebäude derzeit noch nicht grundeigentümergebunden geschützt sind.

3.3.2 Baubereiche A und B

Die einzelnen Baubereiche mit Baulinien wurden auf Grundlage der Testplanung (vgl. Kap. 1.3.1) sowie der Weiterbearbeitung des Ankers West und der Vorgaben zum Kulturobjektschutz festgelegt (vgl. Kap. 1.3.3). Die Baubereiche gehen allen Abständen vor. Ausgenommen sind die Gebäudeabstände, welche grundsätzlich einzuhalten sind.

In den Baubereichen A sind die beiden Hochpunkte anzuordnen (Anker Ost | Anker West). Da im Baubereich A1 eine maximale Gebäudehöhe von 50 m gilt, können Hochhäuser gem. Art. 104 PBG erstellt werden. Für ein Hochhaus (Gebäude über 30.00 m) wird ein ergänzender Sondernutzungsplan verlangt. Damit soll die hohe architektonische und städtebauliche Qualität dieses landschaftsprägenden Gebäudes sichergestellt werden. Der Sondernutzungsplan kann zusammen mit einem konkreten Projekt erarbeitet werden. Dies erlaubt spezifischere Regelungen zur Gestaltung als dies im momentanen Projektstand möglich wäre.

Für die Baubereiche A wird das maximale Bauvolumen nach Art. 87 Abs. 2 PBG festgelegt. Damit wird sichergestellt, dass die beiden Bauvolumen der Hochpunkte in den Baubereichen A1 und A2 den hergeleiteten Volumen der Testplanung entsprechen, da insbesondere der Baubereich A2 wesentlich grösser gefasst ist, als das tatsächliche Bauvolumen. In den Baubereichen B können Bauten mit einer maximalen Höhe von 21.00 m erstellt werden. Es gilt wie in der Regelbauweise keine Baumassenziffer. Technisch notwendige Aufbauten Bauteile und Anlagen können die Gebäudehöhe auch überschreiten. (Art. 83 Abs. 2 PBG). Die Baubereiche B lassen einen möglichst grossen Spielraum für die Anordnung von Gebäuden. Um den Bau von gemeinsamen Parkgaragen in den Baubereichen A1 und A2 zu fördern, müssen die Bauvolumen von Parkgaragen mit Autoabstellplätzen von anderen Baubereichen nicht angerechnet werden. Damit sollen gemeinsame Parkgaragen gefördert werden. Das Bauvolumen bemisst sich nach Art. 87 Abs. 2 PBG.

3.3.3 Pflichtbaulinien

Entlang der Platzbereiche Heinrich-Wild-Platz und Max-Schmidheiny-Platz sind Pflichtbaulinien festgelegt, um die Platzbereiche räumlich zu sichern.

3.3.4 Trafostation

Auf der Parzelle Nr. 2230 steht heute bereits eine Trafostation (Vers. Nr. 1719). Da diese weiterhin benötigt wird, kann die Trafostation am bestehenden Standort belassen und bei Bedarf ersetzt oder vergrössert werden.

3.3.5 Nutzung

Auf dem Areal sollen nur Nutzungen entstehen, welche in Zusammenhang mit der bestehenden gewerblichen und industriellen Nutzung stehen. Wohnnutzung oder publikumsintensive Nutzungen wie Verkaufsgeschäfte sind nicht erlaubt. Kleinere Verkaufsgeschäfte, welche in

Zusammenhang mit der gewerblichen Nutzung stehen und keinen übermässigen Publikumsverkehr aufweisen, sind möglich.

Das Hochhaus im Baubereich A1 (Anker West) ist wie das ganze Areal für die gewerblich-industrielle Nutzung vorgesehen. Es sind keine öffentlichen Nutzungen im Gebäude geplant. Diese wären schwierig zu realisieren, da insbesondere bei der Forschung und Entwicklung, welche im Hochhaus angeordnet werden soll, erhöhte Sicherheitsstandards bezüglich der Zugänglichkeit gelten (Schutz vor Industriespionage).

3.3.6 Architektonische Gestaltung

Das arealprägende Hochhaus hat erhöhte Anforderungen an die Gestaltung zu erfüllen. Die bisherigen Untersuchungen unter Beizug des kantonalen Hochbauamtes haben die folgenden wesentlichen Elemente im Falle eines Hochhauses ergeben:

- Eine klar ablesbare Gliederung in einen Sockelbereich, den Schaft und den Abschluss.
- Eine gewisse kubische Differenzierung soll das Gebäude in seiner Fernwirkung unterstützen. Es soll eine «Geschichte» erzählen und kein abstraktes, nutzbares Volumen sein.
- Beim Sockelbereich ist der Übergang zwischen Aussenraum und Bauvolumen entscheidend. Das Bauvolumen soll fest auf den Boden gesetzt sein und nicht einen schwebenden Eindruck vermitteln.
- Zur Heinrich-Wild-Strasse hin soll eine grosszügige Arkade genügend Raum an der Strasse und den Übergang zur Mensa schaffen. Es ist zu prüfen, die Arkade an der Südfassade bis zum Eingang weiterzuziehen.
- Die Fassade soll eine ausreichend grosse Profilierung resp. Tiefe aufweisen. Dies ermöglicht das städtebaulich wichtige Fassadenspiel und trägt zur zusätzlichen Verschattung der Fenster bei.
- Die Tonalität der Fassade hat einen grossen Einfluss auf die Wahrnehmung. Eine zu dunkle Fassadenfarbe verhindert das Schattenspiel und heizt das Gebäude zusätzlich auf. Deshalb soll eine mittlere Tonalität gewählt werden.
- Die weiteren Fassaden gegenüber den öffentlichen Strassen sowie den Platzflächen sollen repräsentativ gestaltet werden. Dies trägt zur positiven Wahrnehmung und Vermarktung des gesamten Areals bei.

3.3.7 Dachgestaltung

Durch die Dachbegrünung kann der Abfluss des Meteorwassers verzögert und das Areal ökologisch aufgewertet werden. Dies ist auch ein Teil der ökologischen Ersatzmassnahmen aufgrund der Waldrodung.

Präzisionsmessungen müssen jedoch jederzeit möglich sein. Entsprechend sind Bodendecker für die Begrünung zu verwenden.

3.3.8 Etappierung

Der Sondernutzungsplan regelt die langfristige bauliche Entwicklung nach den jeweiligen Bedürfnissen der Unternehmen. Eine Etappierung ist damit nicht möglich. Unter dem Thema der Etappierung werden daher heute bekannte Abhängigkeiten bei der Umsetzung des Konzeptes geregelt.

Bei Erstellung des Ankers West werden die heute bestehenden oberirdischen Parkplätze an dieser Lage, in die Sammelgarage des Ankers West verlagert. Eine «temporäre» Überschreitung der 1'842 PP ist zu vermeiden. Bis zur Erstellung des Ankers West erfolgt die Zufahrt zum Areal ab der Heinrich-Wild-Strasse. Mit der Erstellung des Ankers West, kann der bestehende Entsorgungsbau, welcher in der Zufahrt von Süden steht, abgebrochen werden. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Zufahrt zum Areal ab der J. Schmidheinystrasse.

Für die Rodung des Wäldchens wird ein eigenes Rodungsgesuch ausgearbeitet und bewilligt (vgl. Kap.1.3.4). Die Rodung darf jedoch erst erfolgen, wenn ein konkreter Bedarf für die Fläche vorliegt.

3.3.9 Bestehende Bauten ausserhalb der Baubereiche

Langfristig sollen Gebäudeteile ausserhalb der Baubereiche zurückgebaut werden, um die räumliche Struktur und die Platzflächen zu sichern. Für Gebäudeteile, welche ausserhalb der Baubereiche liegen, gilt die Bestandesgarantie nach Art. 31 und 109 PBG. Diese Bauteile sind jedoch mit der Neukonzeption (Neubau) der jeweiligen Baubereiche abzubrechen.

3.4 Umgebung

3.4.1 Umgebungsgestaltung

Die Umgebungsgestaltung soll identitätsstiftend mit einer Gesamtidee über das ganze Areal erfolgen. In der Testplanung wurden bereits solche Gestaltungsideen aufgezeigt. Um diese zu sichern, wurde ein Umgebungsgestaltungskonzept über das gesamte Areal erstellt. Dieses macht Aussagen zur Gestaltung der Aussenflächen. Zentrales Element ist das umlaufende Grünband, welches im Grünraum des Sondernutzungsplans liegt. Für den Heinrich-Wild-Platz und den Max-Schmidheiny-Platz gibt es Gestaltungsideen. Die weiteren inneren Erschliessungsflächen sollen mit verschiedenen Freiraummodulen nach den örtlichen Bedürfnissen gestaltet werden können. Das Umgebungsgestaltungskonzept wird für diese wesentlichen Punkte für verbindlich erklärt.

Die Realisierung der Umgebungsgestaltung erfolgt gestaffelt. Wird ein Neubau oder ein Umbau, welcher über das übliche Mass des Unterhalts und der zeitgemässen Erneuerung hinaus geht, erstellt, muss die dazugehörige Umgebung auf Kosten des Grundeigentümers nach den Vorgaben des Umgebungsgestaltungskonzeptes erstellt werden. Dazu gehören neben dem Heinrich-Wild-Platz und dem Max-Schmidheiny-Platz auch die internen Erschliessungsflächen, die Grünräume sowie die Strassenräume der Heinrich-Wild-Strasse und der Max-Schmidheiny-Strasse. Ebenso muss der Parkplatz an der Balgacherstrasse (Parzelle Nr. 744) bei Umbauten der geschützten Gebäude im Baubereich B1.2 gemäss dem Umgebungsgestaltungskonzept umgestaltet werden. Bei einem Abbruch eines Gebäudes ohne geplanten Neubau muss die Umgebung nicht angepasst werden.

3.4.2 Heinrich-Wild-Platz | Max-Schmidheiny-Platz

Die Gestaltung der Plätze wird über das Umgebungsgestaltungskonzept vorgegeben. Mit dem Sondernutzungsplan dürfen max. 10 % des Platzes überdacht werden, um beispielsweise Veloabstellanlagen zu erstellen. Zudem müssen auf dem Max-Schmidheiny-Platz Präzisionsmessungen möglich sein. Grundsätzlich ist der Platzbereich verkehrsfrei. Einzig für den Güterumschlag für Fahrzeuge bis 7.5 t sowie für Notfälle ist das Befahren des Platzes möglich.

3.4.3 Begrünung

Grünbereiche sollen entlang der Strassen mit Baumreihen geschaffen werden. Neben der Balgacherstrasse und einer Baumreihe entlang der Heinrich-Wild-Strasse ist die Bepflanzung entlang des Ziegeleiwegs wichtig. Dort soll eine dichte Baumreihe oder Baumhecke angelegt werden, welche eine zusätzliche ökologische Ersatzmassnahme zum gerodeten Waldstück darstellt. Zusätzlich fungiert sie als Filter zum nahgelegenen Wohngebiet. Die Flächenversiegelung soll möglichst gering gehalten werden. Entsprechend sind Parkierungsflächen wasserdurchlässig auszuführen und mit Bäumen zu strukturieren. Die Bäume müssen dabei nicht direkt an die jeweiligen Parkplätze angrenzen, sondern können als gestalterisches Element im Bereich der Parkierung (z.B. Baumreihe) eingesetzt werden.

3.4.4 Abzutretende Fläche

Für den Ausbau der Balgacherstrasse muss ein Streifen Land dem Kanton abgetreten werden. Der genaue Umfang der Fläche wird durch das Strassenprojekt bestimmt.

3.5 Umwelt und weitere Bestimmungen

3.5.1 Energie

Für das Areal wird eine nachhaltige Energienutzung angestrebt. Diese ist bei jedem Baugesuch mittels eines Energiekonzeptes nachzuweisen. Dieses muss den Umgang mit erneuerbaren Energien, Energiesparmassnahmen und die allgemeine Nachhaltigkeit des Bauprojektes für den Bau sowie für den Betrieb aufzeigen. Es werden zudem Lehrrohrinstallationen für die Nachrüstung von Ladestationen für Elektroautos sowie für Steigzonen von Photovoltaikanlagen verlangt.

3.5.2 Lärm

Von Lüftungs- und Klimaanlageanlagen gehen meist relativ starke Lärmemissionen aus. Da sich südöstlich entlang der Nefenstrasse eine Wohnzone (W2) befindet, sind solche Anlagen im Baubereich A2 gegen Südosten verboten. So können die Wohnhäuser vor lästigen Immissionen geschützt werden.

3.6 Schlussbestimmung

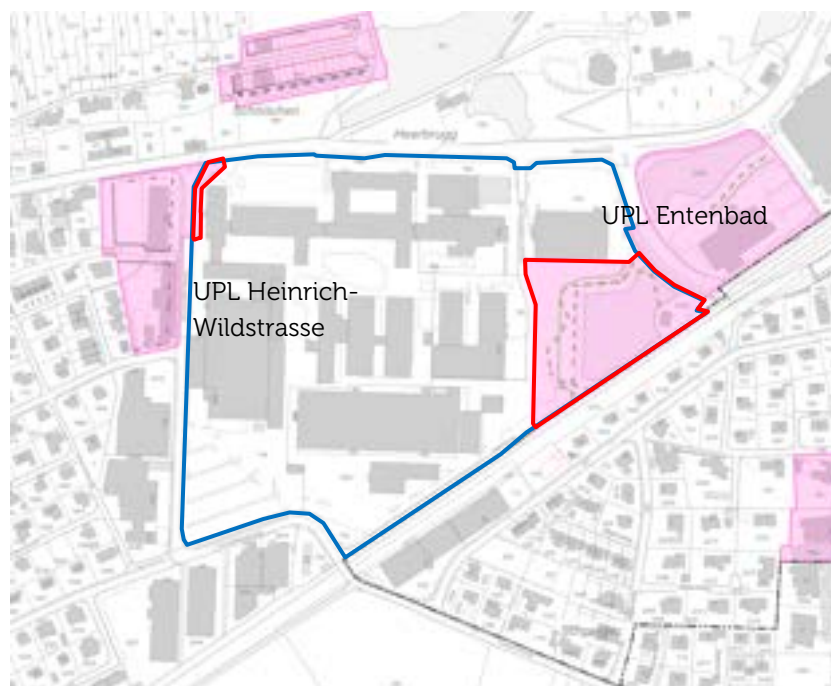
3.6.1 Aufhebung geltenden Rechts

Der Geltungsbereich des Sondernutzungsplans Wild Heerbrugg Areal wird in zwei Bereichen von bestehenden Überbauungsplänen überlagert. In der nordwestlichen Ecke überlagert der Überbauungsplan Heinrich-Wildstrasse vom 27. Juni 2000 den Geltungsbereich leicht und legt darin eine Baulinie zur Heinrich-Wildstrasse fest. Die Festlegungen im Sondernutzungsplan Wild Heerbrugg Areal gehen weiter als diejenigen des Überbauungsplans, weshalb dieser im Geltungsbereich des Sondernutzungsplans aufgehoben werden kann.

Der Überbauungsplan Entenbad vom 9. Februar 2007 umfasst den östlichen Teil des Areals mit dem zu rodenden Wald. Damit sind die Bestimmungen des Überbauungsplans überholt und können durch den neuen Sondernutzungsplan ersetzt werden. Der Überbauungsplan wird daher ebenfalls innerhalb des Geltungsbereiches des Sondernutzungsplans aufgehoben.

Abb. 16 Übersicht aufzuhebende Bereiche bestehender Sondernutzungspläne (ohne Massstab)

- Geltungsbereich best. SNP
- Aufzuhebender Bereich SNP
- Geltungsbereich SNP Wild Heerbrugg



3.7 Privatrechtliche Regelungen

3.7.1 Zugänglichkeit

Für einige der ansässigen Firmen ist vorläufig eine Zugangskontrolle zu den Gebäuden wichtig. Da die bestehenden Bauten nur teilweise über eine Zugangskontrolle auf Fassadenebene verfügen, ist das Areal in gewissen Bereichen für die Öffentlichkeit gesperrt. Eine Öffnung des Areals kann nur erfolgen, wenn alle Gebäude mit entsprechenden Sicherheitsanlagen auf der Fassadenebene ausgerüstet sind. Zudem sind auf dem Areal verschiedene Fuss- und Fahrwegrechte eingetragen, welche jeweils nur für bestimmte Grundeigentümer gültig sind (vgl. Beilage B2).

Ziel muss es sein, die Fuss- und Fahrwegrechte gegenüber allen Grundeigentümern geltend zu machen. So wird eine gute Durchlässigkeit des Areals für die Angestellten erreicht.

Die Fragen zu den Fuss- und Fahrwegrechten sowie der Zugangskontrolle sind privatrechtlich unter den Grundeigentümern zu regeln.

Die Rechte und Pflichten an den 40 gemeinsamen Besucherparkplätzen sind hinsichtlich Finanzierung, Unterhalt und Nutzung privatrechtlich zu regeln.

Abb. 17 Übersicht der Servitute (ohne Massstab)



3.7.2 Parkierung

Da langfristig die meisten Parkplätze in den definierten Baubereichen erstellt werden, müssen sich einige Unternehmen bei den Parkplätzen in den Parkhäusern einmieten / -kaufen (vgl. Kap. 3.2.4). Entsprechend müssen die arealinterne Parkplatzverteilung sowie die Erstellung der Parkhäuser unter den Grundeigentümern gemeinsam geregelt werden.

4 Nachweise

4.1 Allgemeines

Nachfolgend sind nur die planungsrelevanten Nachweise gemäss Arbeitshilfe zur Erstellung des Raumplanungsberichtes (AREG 2007) erläutert. Die Überprüfung der Vollständigkeit der relevanten Nachweise ist im Anhang A1 dokumentiert.

4.2 Siedlung

4.2.1 Bauliche und gestalterische Integration

Allgemein

Der Sondernutzungsplan sichert eine städtebauliche Idee mit den dazugehörigen Freiräumen. Das Umgebungsgestaltungskonzept und die Gestaltungsanforderungen für das Hochhaus sowie die strassenbegleitenden Fassaden stellen die architektonische Qualität sicher.

Abweichungen zur Regelbauweise

Es gelten folgende Bestimmungen für die Industriezone:

Tab. 4 Bestimmungen Baureglement

	Regelbauweise Industriezone I	Sondernutzungsplan
Grenzabstand gross min.	10.00 m ¹⁾	–
Grenzabstand klein min.	5.00 m	–
Strassenabstand	4.00 m 3.00 m	Mind. 4.40 m
Gebäudehöhe max.	unbegrenzt	begrenzt auf max. 21.0 m 30.0 m (A2) 50.0 m (A1)
Gebäudelänge max.	unbegrenzt ²⁾	begrenzt auf max. ca. 160.0 m
Gebäudeabstand	10.00 m	A1 <> B1.1: 8.00 m 10.00 m

¹⁾ Kommt gegenüber Wohn- und Wohn-Gewerbe- und Kernzonen für Bauten mit einer Gebäudehöhe von über 6.0 m allseitig zur Anwendung. Erweiterte Sicherheitsabstände nach Art. 10 USG bleiben vorbehalten.

²⁾ Ab 80 m Gebäudelänge sind die Fassaden optisch oder durch Staffelung zu gliedern.

Da in der Industriezone nach Regelbauweise lediglich die Grenzabstände geregelt sind, gibt es im Sondernutzungsplan keine Abweichungen von der Regelbauweise. Gegen aussen grenzt das Areal allseitig an Strassen resp. Wegflächen. Die Strassen- und Wegabstände sind eingehalten. Dies auch bei einem allfälligen Ausbau der Balgacherstrasse. Die inneren Grenzabstände werden bereits heute unterschritten. Der Sondernutzungsplan legt dafür die Baubereiche mit Baulinien fest und sichert die Erschliessung aller Bereiche. Dadurch werden auch die maximale Gebäudelänge und die Gebäudehöhen beschränkt. Der Gebäudeabstand ist zwischen den Baubereichen A1 und B1.1 mittels der Pflichtbaulinien um 2.0 m reduziert. Ansonsten gehen die Gebäudeabstände den Baubereichen vor.

Städtebauliches Konzept | Hochhausstandort

Als Basis für den vorliegenden Sondernutzungsplan wurde eine Untersuchung des Hochhauses und des Höheren Hauses auf ihre Einfügung ins Orts- und Landschaftsbild durchgeführt. Die Resultate sind in der Beilage B1B7 detailliert in einem Bericht dargelegt.

Das Hochhaus im Baubereich A1 (50.0 m) und das Gebäude im Baubereich A2 (30.0 m) funktionieren als Ankerpunkte und rahmen das Areal ein. Die Hochpunkte machen die orthogonale und industrielle Struktur des Areals in einem grösseren Kontext sichtbar. Verbunden werden die beiden Hochpunkte durch die «Wild-Promenade» als Freiraumsequenz.

Der Anker Ost (Baubereich A2) funktioniert als neue, sichtbare Adresse des Areals gegen den Bahnhof Heerbrugg. Durch die niedrigere Höhe von 30.0 m nimmt er Rücksicht auf die landschaftlich sensible Situation nördlich der Balgacherstrasse. Der Anker West (Baubereich A1) soll die Rolle des Messturm, als prägnantes Erkennungszeichen des Areals übernehmen und ist als Hochhaus konzipiert. Die detaillierte Erläuterung des Gesamtkonzeptes sowie der beiden Ankerpunkte ist im Kapitel 1.3.1 und Kapitel 1.3.3 zu finden.

Fernwirkung Hochhaus Anker West (Baubereich A1)

Die Fernwirkung des Hochhauses wurde im beiliegenden Bericht zur Einfügung ins Orts- und Landschaftsbild des Hochhauses (vgl. Beilage B1B7) mittels Visualisierungen untersucht. Die nachfolgenden Visualisierungen (vgl. Anhang A5) zeigen eine beispielhafte Volumetrie. Die einzelnen Baukörper sind nicht gemäss den architektonischen Anforderungen der vorliegenden Planung durchgearbeitet sondern basieren überwiegend auf dem Stand der Masterplanung.

Abb. 18 Visualisierung 1: 3D Ansicht Wild
Heerbrugg Areal, Zielausbau, Stritt-
matter Partner AG



Abb. 19 Visualisierung 2: 3D Ansicht Wild
Heerbrugg Areal vom Rebberg, Zielausbau, Stritt-
matter Partner AG



Abb. 20 Visualisierung 3: 3D Ansicht Wild
Heerbrugg Areal von Heerbrugg, Zielausbau, Stritt-
matter Partner AG



Abb. 21 Visualisierung 4: 3D Ansicht Wild
Heerbrugg Areal von der Rosenstrasse, Zielausbau,
Strittmatter Partner AG



Abb. 22 Visualisierung 5: 3D Ansicht Wild
Heerbrugg Areal von Norden, Zielausbau, Strittmat-
ter Partner AG

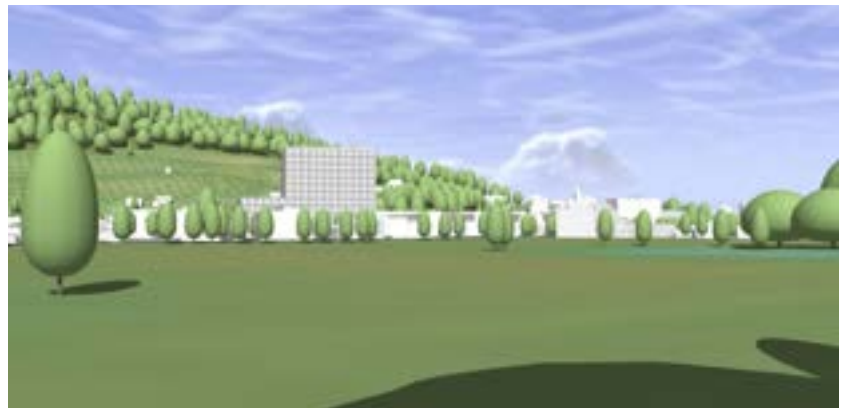


Abb. 23 Visualisierung 6: 3D Ansicht Wild
Heerbrugg Areal, Blick von der Fasanenstrasse,
Zielausbau, Strittmatter Partner AG



Architektonische Gestaltung

Die beiden Hochpunkte bilden die prägenden Ankerpunkte des Areals. Entsprechend ist die architektonische Gestaltung hochwertig und repräsentativ auszuführen. Dabei ist eine qualitativ hochwertige Industriearchitektur anzustreben. Für die Beurteilung im Baubewilligungsverfahren müssen detaillierte Aussagen zur Fassadenarchitektur in einem Fassadengestaltungskonzept gemacht werden. Wird im Baubereich A1 ein Hochhaus erstellt (> 30.00 m) muss ein ergänzender Sondernutzungsplan erstellt werden, welche die hohe architektonische und städtebauliche Qualität detailliert sichert.

Beeinträchtigung nachbarliche Interessen

Der Schattenwurf des Hochhauses darf auf benachbarten Wohn- sowie Wohn- /Gewerbe- und Kernzonen nicht länger als Zweieinhalbstunden (an mittleren Wintertagen | 3. November / 8. Februar) dauern. Keine übermässige Beeinträchtigung liegt vor, wenn aufgrund der Topografie oder bestehenden Bauten der bestehende Schattenwurf sowie aufgrund der Regelbauweise ohnehin zulässige Schattenwurf das Grundstück betrifft.

Abb. 24 Mittlerer Wintertag mit 2.5-Stunden Dauerschatten, Hochhaus gem. Projektstudie Kap. 1.3.3



Der Schattenwurf basiert auf dem Projekt der Weiterbearbeitung des Ankers West (vgl. Kap. 1.3.3). Wie in der Abbildung 17 ersichtlich, beeinträchtigt der Schattenwurf des Baubereiches A1 keine Parzellen, welche in einer Wohn- oder Mischzone liegen. Die innerhalb des Dauerschattens

liegenden Parzellen gehören alle der Industriezone resp. der Gewerbe- / Industriezone an. Damit liegt keine übermässige Betroffenheit von Nachbarparzellen vor. Wird der Anker West nicht wie im Projekt vorgesehen realisiert, ist im Rahmen des Baugesuchsverfahrens der effektive Schattenwurf neu aufzuzeigen und nachzuweisen, dass die nachbarlichen Interessen nicht übermässig betroffen sind.

4.2.2 Haushälterische Bodennutzung

Mit dem Bau der Parkhäuser und den beiden Hochpunkten kann das Areal im Vergleich zu heute effizienter genutzt werden. Die unternutzten Parkplatzflächen entfallen und werden durch attraktive Gebäude und Freiräume ersetzt.

4.2.3 Lärmschutz

Lärmschutzrechtliche Vorgaben

Für die Einzonung des Planungsgebiets in die Industriezone sind gemäss Art. 31 Lärmschutzverordnung die Planungswerte massgebend.

In der Industriezone gelten die Belastungsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) IV als massgebend. Die Planungswerte der ES IV liegen bei 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht.

Da mit dem Teilzonenplan auch ein Sondernutzungsplan erstellt wird, wird für die lärmrechtliche Beurteilung der Baubereich A2, welcher auf der neu eingezonten Fläche liegt, beurteilt.

Strassenlärm

Für den Strassenlärm ist die Widnauerstrasse die lärmrelevante Quelle. Diese verläuft nordöstlich des Baubereiches A2. Gemäss Strassenlärm-Berechnungsmodell STL-86+ können die Planungswerte ab einem Abstand von 17.5 m ab der Strassenachse eingehalten werden (vgl. Anhang 4). Damit kann der Baubereich A2, welcher 19 m von der Strassenachse entfernt liegt, ohne Einschränkungen aus Sicht Strassenlärm bebaut werden. Es ist weiter zu beachten, dass die Widnauerstrasse in diesem Bereich aufgrund der Bahnunterführung bereits einige Meter tiefer als der Baubereich liegt, was die Lärmproblematik zusätzlich entschärft.

Bahnlärm

Direkt südlich an das Planungsgebiet grenzt die Bahnlinie Heerbrugg – Altstätten. Die Berechnungen mit dem Bahnlärm-Berechnungsmodell SEMIBEL zeigten, dass im Baubereich A2 die Planungswerte eingehalten werden können (vgl. Anhang 5).

Detaillierter Nachweis im Baubewilligungsverfahren

Da es sich vorliegend nur um eine Grobbeurteilung handelt, muss der detaillierte Lärmnachweis im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens, wenn die genaue Stellung und Ausführung der Bauten bestimmt ist, erbracht werden.

4.2.4 Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS)

Aktuell befinden sich in und um das Planungsgebiet keine Antennenstandorte, welche bezüglich ihrer Strahlung relevant sein dürften.

Die Bahnlinie St. Margrethen – Altstätten verläuft südöstlich des Planungsgebiets. Gemäss Auskunft der SBB (Roger Müller, 3. Juli 2017) sind die Anlagegrenzwerte 12.50 m von der Gleisachse eingehalten. Die Baubereiche A2, B4.1 und B4.2 haben einen Mindestabstand von 13.00 m von der Gleisachse. Damit können die Baubereiche ohne Einschränkungen bebaut werden.

Die Trafostation auf dem Areal soll bestehen bleiben. Bei einer Bebauung des Baubereiches A2 sind allfällige Massnahmen gegen die NIS zu ergreifen. Der Nachweis zur Einhaltung der NIS-Grenzwerte ist zusammen mit dem Baugesuch einzureichen.

4.2.5 Ortsbildschutz und Kulturdenkmäler

Allgemein

Das Wild Heerbrugg Areal ist im ISOS aufgenommen und soll seinen Charakter behalten können (vgl. Kap. 2.5.6). Der Sondernutzungsplan bietet die Grundlage für eine geordnete, qualitativ hochwertige Entwicklung, die dem Areal wieder eine kohärente städtebauliche Identität ermöglicht.

Die beiden Hochpunkte nehmen mit ihren unterschiedlichen Höhen (Anker West 50 m | Anker Ost 30 m) Rücksicht auf die landschaftliche sensible Situation mit dem Schloss und dem Rebberg. Trotzdem verankern sie das Areal in der weiten Landschaft des Alpenrheintals.

Areal 8

Das Areal war immer durch seinen industriellen Massstab und grosse, zweckmässige Gebäude geprägt. Und ursprünglich stand das Areal in einem direkten Bezug zur weiten Tallandschaft des Alpenrheintals. So war das Areal immer klar erkennbar. Kleine, temporäre Gebäude, die im Zug der Expansion erstellt wurden, waren Teil eines Ensembles.

Mit der baulichen Entwicklung von Heerbrugg wurde das Areal immer stärker umbaut. Die klare Abgrenzung ging verloren.

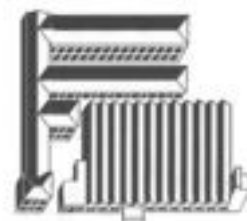
Durch die letzten Bauten wird auch die innere Strukturierung des Areals verunklärt. Die Adressen fehlen nicht nur auf Ebene Städtebau, auch die Firmen beklagen sich, dass eine übergeordnete Besucherführung fehlt, was sich in fehlender Orientierung, Mehrfahrten und fehlender Repräsentation niederschlägt.

Shedhalle und Heizungsturm / 8.0.1

Die Shedhalle wurde 1938 neben dem ersten Gebäude von 1921 erstellt. 1943 wurde der ehemalige Messturm erstellt. In seiner ursprünglichen Lage war der Messturm am südlichen Rand der Shedhalle und der Bebauung in Richtung Landschaft orientiert und so ein Zeichen der Tätigkeiten auf dem Areal, wo hochwertige Theodolithen zur Vermessung der Landschaft hergestellt wurden.

Aufgrund seiner Bedeutung ist der Messturm für den substanziellen Erhalt eingestuft.

Abb. 25 Wild Heerbrugg Areal 1940,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>



Wild Heerbrugg AG
Areal 1940
© www.wild-heerbrugg.com

Abb. 26 Wild Heerbrugg Areal 1940,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>



Im Zuge der Entwicklung des Areals wurde der Messturm ab 1962 von Gebäuden im Süden zugestellt. Der Bezug zur Landschaft ging verloren, die Position am südlichen Rande der Shedhalle auch. Im Zuge der Nutzungsänderung der Halle und dem technologischen Wandel wurde der Messturm umgenutzt.

Abb. 27 Wild Heerbrugg Areal 1957,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>



Abb. 28 Wild Heerbrugg Areal 1962,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>

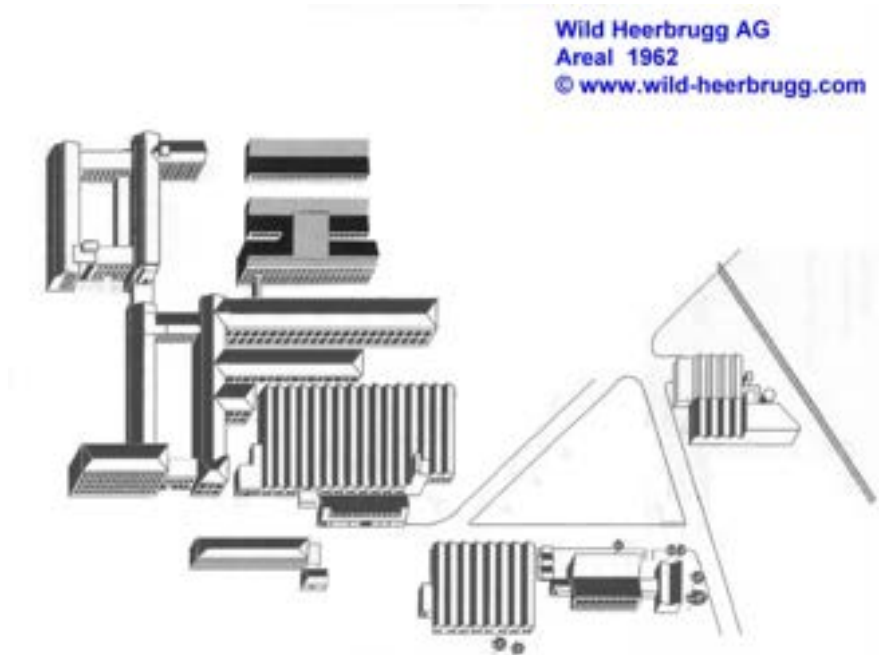


Abb. 29 Wild Heerbrugg Areal 1964,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>

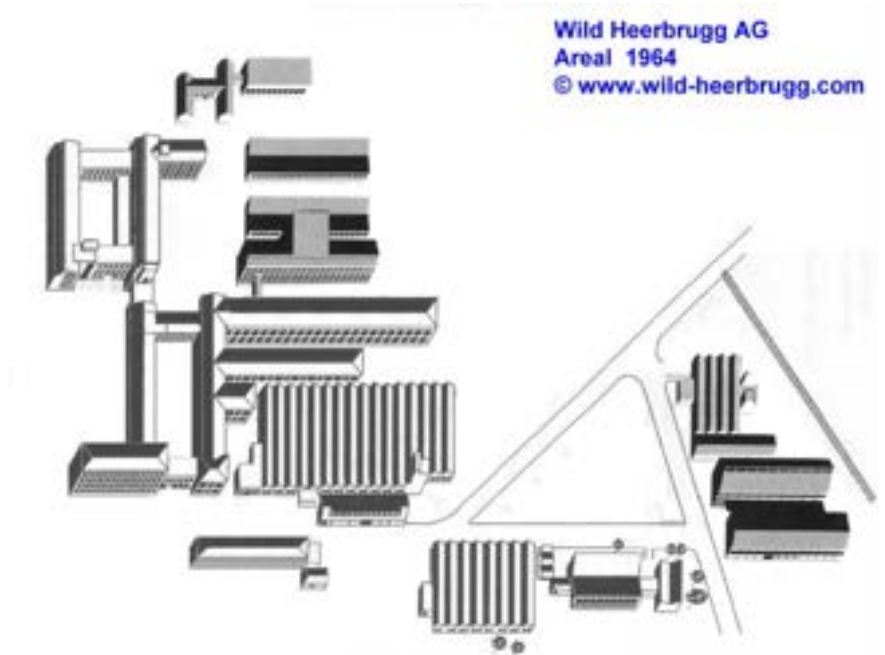


Abb. 30 Wild Heerbrugg Areal 1964,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>



Auf der dreiecksförmigen Fläche zwischen der Shedhalle und den Gebäuden im Süden wird ab ca. 1960 parkiert. Die Shedhalle ist als erste Fabrikationshalle auf dem Gelände in die Jahre gekommen. Aus betrieblichen Gründen soll sie in den nächsten Jahren ersetzt werden.

Seiner ursprünglichen Funktion beraubt, ohne den ehemaligen Bezug zur Landschaft und potenziell umbaut von einem Gebäude gleicher Höhe, kann der vormalige Messturm seiner Bedeutung nicht mehr gerecht werden. Der Sondernutzungsplan klärt diese Situation mit einem Hochhaus, das in seiner Massstäblichkeit gegenüber einem Neubau wieder eine klare Hierarchisierung etabliert.

Wieder schaut ein Hochpunkt in die Landschaft, definiert den Rand des Areals, entfaltet eine Wirkung als Zeichen und zeugt von der Zukunfts- und Erneuerungsfähigkeit dieses Standorts für Innovation und hochwertige Produktion.

Parkplatz / 8.0.2

Der Parkplatz aus den 60er Jahren wurde mit Platanen bepflanzt. Als einer der einzigen gestalteten Freiräume auf dem Areal, kommt ihm eine gewisse Bedeutung zu. Im ISOS wird der Parkplatz für den substanziellen Erhalt eingestuft.

Ein Umdenken von Mobilität ist im Gange. Auf dem Areal soll eine neue Parkplatzregelung etabliert werden. Autos sollen in Parkgaragen geparkt werden. Freiwerdender Platz soll zum identitätsstiftenden öffentlichen Freiraum oder zu Baufeldern werden. Statt einen randständigen Parkplatz mit Bäumen, möchte der Bebauungsplan eine innenliegende Raumsequenz von Plätzen, Strassen und begrünten Räumen ermöglichen, die neu adressbildend und identitätsstiftend werden.

Abb. 31 Wild Heerbrugg Areal 2005,
<http://wbk.wild-heerbrugg.com/index.html>



4.2.6 Energie

Ein energieeffizientes Areal mit einer nachhaltigen Energienutzung wird angestrebt. Mit der Erstellungspflicht für ein Energiekonzept (Bau und Betrieb) für jede Bauetappe kann dies beurteilt und überprüft werden.

4.3 Infrastruktur und Wirtschaft

4.3.1 Nutzungszuordnung

Das Wäldchen sowie die umlaufende Grünzone B wird zweckentsprechend der Industriezone zugewiesen. So liegt das gesamte Wild Areal in der Industriezone.

4.4 Natur und Landschaft

4.4.1 Einordnung in die Landschaft oder das Quartier

Die Balgacherstrasse trennt zwei unterschiedliche Geländekammern. Das Schlossgebiet am Hang sowie das Industrieareal in der Ebene. Dabei wirkt die Balgacherstrasse als deutliche Zäsur zwischen den Räumen. Die Testplanung (vgl. Kap. 1.3.1) hat aufgezeigt, dass die Weiterentwicklung des Industriegebiets auf den bestehenden Strukturen ortsverträglich möglich ist. Die Baubereiche umfassen die bestehenden Bauten und gliedern den Aussenraum. Die beiden Hochpunkte markieren das Ost- und Westende des Areals und machen dieses gegen aussen sicht- und wahrnehmbar.

Das gesamte Areal ist von einem zusammenhängenden Grüngürtel umgeben. Entlang der Heinrich-Wild-Strasse und des Ziegeleiwegs werden Baumreihen erstellt. Weiter werden die strassenbegleitenden Fassaden bei Neubauten hochwertig gestaltet, was den Strassenraum ebenfalls aufwertet.

4.4.2 Förderung Natur im Siedlungsraum

Auf dem Areal müssen alle Flachdächer extensiv begrünt werden. Rund um das Areal an den bestehenden Strassen entstehen Baumreihen, Baumhecken und Grünräume. Auf den Plätzen und Erschliessungsachsen innerhalb des Areals wird es Grüninseln geben. Für den gerodeten Wald werden ökologische Ersatzmassnahmen im Gebiet Kälberhag umgesetzt.

4.5 Siedlung und Verkehr

4.5.1 Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Der Bahnhof Heerbrugg mit Anschlüssen an das S-Bahn-Netz befindet sich in Fusswegdistanz. Zudem befindet sich direkt beim Areal an der Balgacherstrasse die Bushaltestelle «Balgach, Optik» mit Verbindungen nach Heerbrugg und Altstätten.

4.5.2 Kapazitätsreserven Strassennetz

Die Kapazität des Strassennetzes und der Knoten wurde von der IBV Hüsler AG mit einem Betriebskonzept und einer Machbarkeitsstudie über den Abschnitt zwischen Knoten Entenbad und Bus-Halt Ländern (vgl. B1B1) geprüft. Mit der Beschränkung der Parkplatzanzahl und der Aufteilung auf die Erschliessungsstrassen ist bei der Realisierung dieser Massnahmen ein funktionierender Verkehrsablauf sichergestellt. Bis zur Umgestaltung der Verkehrsknoten muss bei Parkplatzerweiterungen der Nachweis der genügenden Verkehrsqualität erbracht werden.

4.5.3 Voraussetzungen für den Langsamverkehr

Auf dem Areal werden ausreichend Veloabstellplätze geschaffen. Zudem wird die Zugänglichkeit für den Langsamverkehr auf das Areal gestärkt. Insbesondere werden direkte Fusswegverbindungen von der Balgacher- und der Heinrich-Wild-Strasse geschaffen. Die Hauptschliessung des Areals für den Langsamverkehr erfolgt über die beiden Plätze (Max-Schmidheiny und Heinrich-Wild).

Vom Bahnhof Heerbrugg kann das Areal über die Balgacherstrasse oder den Ziegeleiweg erreicht werden. Dort gibt es im Westen des Areals einen direkten Zugang zum Max-Schmidheiny-Platz.

4.5.4 Parkierung und Erschliessung

Die Erschliessung erfolgt über die Heinrich-Wild-Strasse und die Max-Schmidheiny-Strasse. Das Parkierungskonzept und die Aufteilung auf die einzelnen Grundeigentümer sind im Kapitel 3.2.4 erläutert.

4.5.5 Agglomerationsprogramm

22 Gemeinden im Rheintal (Schweiz und Österreich) haben sich 2017 zur Agglomeration Rheintal zusammengeschlossen. Derzeit wird eine Agglomerationsprogramm der 4. Generation ausgearbeitet. Als Grundlage wurde 2018 ein Zukunftsbild erarbeitet. Das Wild Heerbrugg Areal wird als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet bezeichnet. Es liegt im Bereich des Regionalzentrums Heerbrugg. Von Balgach über Diepoldsau nach Hohenems ist ein «Korridor Mittelrheintal» angedacht. Die Linienführung ist jedoch noch nicht festgelegt. Damit soll unter anderem auch das Wild Heerbrugg Areal besser an das übergeordnete Strassennetz angebunden werden.

Abb. 32 Ausschnitt Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal vom 23. März 2018



Durch den Sondernutzungsplan werden Siedlung und Verkehr im Areal besser aufeinander abgestimmt. Das Areal liegt nahe des Bahnhofes

Heerbrugg, welcher direkt über den Fuss- und Veloweg erreicht werden kann. Zudem gibt es eine Bushaltestelle direkt beim Areal. Die Erstellung neuer Parkplätze erfordert zudem ein Mobilitätskonzept. Damit soll der Anteil des MIV möglichst gering gehalten werden. Zudem wurde die maximale Parkplatzanzahl auf dem Areal im Sondernutzungsplan beschränkt. Damit wird sichergestellt, dass nicht unkoordiniert neue Parkplätze geschaffen werden, was mit der heutigen Zonenordnung möglich wäre. Die Abstände der Bauten gegenüber dem übergeordneten Strassennetz werden nicht reduziert. Vielmehr dürfen bestehende Bauten innerhalb des Strassenabstandes nicht mehr ersetzt werden. Ein potenzieller Ausbau der Balgacherstrasse ist räumlich gesichert. Die Ziele und Grundsätze des Zukunftsbildes Rheintal wurden damit im Sondernutzungsplan berücksichtigt.

5 Verfahren

5.1 Bearbeitungsphase

Testplanung

Im Zeitraum 2014 bis 2015 wurde die zweistufige Testplanung durchgeführt. Auf den Erkenntnissen aus der Testplanung wurde im Mai 2015 zwischen den ansässigen Unternehmungen, dem Amt für Wirtschaft St. Gallen (AWA) sowie der Gemeinde die «Charta Arealentwicklung» erlassen.

Teilzonenplan | Sondernutzungsplan | Umweltverträglichkeitsbericht

Der Teilzonenplan und der Sondernutzungsplan wurden in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern, den ansässigen Firmen, der Gemeinde Balgach sowie dem Amt für Wirtschaft St. Gallen (AWA) erarbeitet. Zeitgleich wurde der Umweltverträglichkeitsbericht ausgearbeitet.

5.2 Mitwirkung und Information

Information

Die Bevölkerung wurde anfangs August 2017 das erste Mal über das Projekt informiert. Die Bevölkerung wurde jeweils im Rahmen der Bürgerversammlung über den aktuellen Stand der Planung informiert. Am 5. Juli 2017 wurden die Anstösser (30 m Radius) sowie die Nachbargemeinden an einer Informationsveranstaltung über das Projekt informiert. Die Grundeigentümer des Areales waren im Planungsprozess direkt beteiligt. Die weitere Mitwirkung ist über das Auflageverfahren gesichert.

Mitwirkung

Die Planung wurde vom 24. Mai bis 12. Juni 2019 der öffentlichen Mitwirkung gemäss Art. 34 Abs. 2 PBG unterstellt indem sich die Bevölkerung sowie die umliegenden Gemeinden zur Planung mit einer schriftlichen Eingabe beim Gemeinderat äussern konnte. Dabei gingen verschiedene Hinweise, insbesondere vom Verein St. Galler Rheintal und umliegenden Gemeinden ein, die zusammengefasst wie folgt berücksichtigt wurden:

- Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal wurde in den Planungsbericht aufgenommen und dargelegt, wie dieses in der Planung berücksichtigt wurde;
- Verschiedene Präzisierungen in den Vorschriften wurden vorgenommen.

Die detaillierte Zusammenstellung der Eingaben sowie deren Berücksichtigung in den Planungsinstrumenten ist im Anhang A6 ersichtlich.

Der Verein St. Galler Rheintal sowie die Gemeinden Widnau und Diepoldsau erhielten mit Schreiben vom 18. Oktober 2019 Antwort auf ihre Stellungnahmen. Mit Schreiben vom 31. Oktober 2019 folgte eine nochmalige Stellungnahme der Region und der Nachbargemeinden:

«Die Regionsgemeinden teilen die verkehrliche Einschätzung im Planungs- und Umweltverträglichkeitsbericht für die aktuelle und künftige Verkehrssituation nicht. Das Strassennetz im Mittelrheintal ist bereits stark belastet, was mit der Mobilitätsstrategie St. Galler Rheintal (Schlussbericht vom 5. Mai 2017), eine zentrale Grundlage des Agglomerationsprogramms, letztmals fachlich eingehend dargelegt wurde. Es bestehen keinerlei Kapazitätsreserven. Dass in Bezug auf die Verkehrsproblematik einzig auf die Studie der IBV Hüsler referenziert wird, wird der komplexen Sachlage nicht gerecht. Auch ist der Betrachtungsperimeter für eine Einschätzung der Verkehrslage zu eng gewählt. Von einer Gesamtbetrachtung kann nicht die Rede sein. Zu den Quartierstrassen, die schon heute durch Schleichverkehr belastet sind, wird keine Aussage gemacht. Zwar werden im Umweltverträglichkeitsbericht in den Tabellen zu den Verkehrsgrundlagen im Anhang für den Betriebszustand des Leica Areals merkliche Zunahmen dokumentiert, so z.B. 7,7% auf der Fasanen-/Balgaacherstrasse bzw. deren Fortsetzung in Widnau, der Zinggenstrasse. Doch wird dies nicht weiter kommentiert, obwohl schon heute die Einfahrt von der Zinggenstrasse in die Bahnhofstrasse Widnau aufgrund des Verkehrsaufkommens sehr schwierig und äusserst kritisch ist. Aus Sicht der Region und der Nachbargemeinden sind trotz der quantitativen Begrenzung auf 1790 Parkplätze im Areal sowie der Vorgabe für Mobilitätskonzepte neue Verkehrslösungen für das Mittelrheintal zu entwickeln, die auch eine für die Nachbargemeinden verträgliche Verkehrsanbindung des Leica-Areals sicherstellen. Dies ist auch notwendig, um auf den heute schon stark belasteten, siedlungsorientierten Hauptverbindungsachsen Altstätten/Heerbrugg/Au und Heerbrugg/Widnau/Diepoldsau Kapazitäten für den ÖV und den Langsamverkehr freizuspielen, wie dies für das im Agglomerationsprogramm definierte Zukunftsbild und die anvisierte ÖV-Struktur im St. Galler Rheintal (H-Konzept) unabdingbar ist. Entsprechend haben sich die Regionsgemeinden im Rahmen der öffentlichen Anhörung eingebracht und darauf bestanden, dass im Zusammenhang mit dem Sondernutzungsplan Wild Heerbrugg Areal und im Zuge der Arealentwicklung der gemeindeübergreifenden Lösung der Verkehrsproblematik hohe Priorität eingeräumt werden muss. Dies kann nur sichergestellt werden durch die konsequente Einbindung der Erschliessung des Leica Areals und der Verkehrssituation im Mittelrheintal sowohl ins Agglomerationsprogramm wie auch ins Projekt "MIV Korridor Mittleres Rheintal". Eine aktive und konstruktive Mitwirkung der Gemeinde Balgach als Standortgemeinde des Leica Areals ist dabei unumgänglich. Bei den gemeindeübergreifenden Analysen sind auch Netzergänzungen wie die sog. Leica-Spange vorbehaltslos zu prüfen, ebenfalls die Optimierung der Verbindung der Gemeinden Rebs-tein und Marbach über die Rietstrasse auf die Autobahn. Die tabulose Prüfung von Optionen im Perimeter "von Hangkante zu Hangkante" ist für die nachhaltige Entwicklung des Regionalzentrums Mittelrheintal und damit auch für das Leica Areal zwingend erforderlich. Dabei sind keine Varianten vorab auszuschliessen und allenfalls notwendige Korridore für Netzerweiterungen zu sichern. Die Mobilitätsstrategie St. Galler Rheintal und dort insbesondere das Kapitel 7 Wirkungsanalyse auf den Seiten 125 bis 135 sind für die diesbezüglichen Überlegungen und eine vertiefte Analyse wegweisend.»

Feststellung der Gemeinde Balgach

- a) Mit dem SNP «Wild Heerbrugg Areal» wurde eine im Vergleich zur heute gültigen Zonenordnung (Regelbauweise) vorteilhafte Situation für den Verkehr geschaffen, indem die Anzahl der Parkplätze entscheidend reduziert wurde. Zusätzlich wurden ergänzende Massnahmen getroffen, welche im Planungsbericht umfassend dargestellt sind.
- b) Die Zu- und Wegfahrt zum/vom Areal findet auch mit dem SNP «Wild Heerbrugg Areal» über die Kantonsstrasse 1 (Balgacherstrasse) statt.
- c) Sollte sich die Befürchtung der Gemeinde Widnau «Mehrverkehr auf der Zinggenstrasse» (Gemeindestrasse 1. Klasse) als zutreffend erweisen, wären kurz- und mittelfristige Lösungen zur Eindämmung des Verkehrsflusses zu treffen.
- d) Im sich in Arbeit befindenden Agglomerationsprogramm ist vorgesehen, dass allfällige Strassennetzergänzungen geprüft werden. Die Gemeinde Balgach hat in diesem Zusammenhang mit Nachdruck eine Wirkungsanalyse eingefordert. Basierend auf den Resultaten dieser Analyse soll unter Mitwirkung aller Gemeinden eine übergeordnete Lösung, die sich nicht nur auf den «MIV Korridor Mittleres Rheintal» beschränkt, erarbeitet werden.
- e) Für das Wild Heerbrugg Areal wurden die zulässigen Parkplätze begrenzt und ein Mobilitätskonzept vorgeschrieben. Die Gemeinde Balgach wird sich dafür einsetzen, dass diese Massnahme bei allen vergleichbaren Arealen in den übrigen Regionsgemeinden ebenfalls eingeführt wird, da durch die Begrenzung des Parkraums realisierbare Verminderung der Fahrtenzahl kleinräumig wirkungsvoll, in Bezug auf die regionale Verkehrsproblematik aber alleine nicht ausreichend ist.

5.3 Vorprüfung

Beratung Gemeinderat

Der Gemeinderat der Gemeinde Balgach hat die Entwürfe des Teilzonenplans und des Sondernutzungsplans «Wild Heerbrugg Areal» mit den besonderen Vorschriften und dem zugehörigen Planungsbericht beraten und zuhanden der kantonalen Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation verabschiedet.

Kantonale Vorprüfung

Mit Schreiben vom 14. Juli 2017 hat das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation der Gemeinde das Ergebnis der Vorprüfung eröffnet. Die Vorbehalte und Hinweise wurden mit der Bereinigung wie folgt umgesetzt:

- Vertragliche Vereinbarung mit Grundeigentümer wird abgeschlossen;
- Nachweise zu Lärm, NIS und Hochwasser wurden ergänzt;

- Ausführliche Dokumentation der vorangegangenen Testplanung mit der Begründung der Hochhausstandorte;
- Vertiefte Auseinandersetzung mit dem ISOS.
- Gestaltungsanforderungen Bauten sowie speziell für Hochhäuser und Strassenfassaden wurden aufgenommen;
- Ein Mobilitätskonzept wurde für verbindlich erklärt;
- Eine Erstellungspflicht für ein Energiekonzept wurde eingeführt;
- Gestaltungsanforderungen Umgebung wurden präzisiert (unversiegelte Parkierungsflächen, Mager- / Blumenwiesen);
- Die Hinweise zum Plan und den Vorschriften wurden umgesetzt.

Aufgrund der umfangreichen Änderungen am Sondernutzungsplan sowie dem Inkrafttreten des neuen Planungs- und Baugesetzes wurde dieser am 22. Dezember 2017 zu einer zweiten Vorprüfung eingereicht. Mit Schreiben vom 28. Februar 2018 hat das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation der Gemeinde das Ergebnis der zweiten Vorprüfung eröffnet. Die Vorbehalte und Hinweise wurden mit der Bereinigung wie folgt umgesetzt:

- Detaillierte Abklärung der Schutzwürdigkeit der Bauten auf dem Areal;
- Ergänzung Abweichungen von der Regelbauweise im Planungsbericht;
- Der Standort des Hochhauses wurde zusammen mit dem Kanton überprüft und optimiert;
- Kriterien für die städtebauliche und architektonische Qualität des Hochhauses werden im SNP definiert;
- Erstellung eines Umgebungsgestaltungskonzeptes als wegleitendes Richtprojekt;
- Verschiedene Präzisierungen in den Vorschriften und im Planungsbericht.

Da aufgrund der zweiten Vorprüfung weitergehende Anpassungen notwendig waren und verschiedene Präzisierungen aufgrund detaillierterer Planungen (Insb. Anker West) wurde der Sondernutzungsplan und der Umweltverträglichkeitsbericht am 17. Januar 2019 zu einer dritten Vorprüfung eingereicht. Mit Schreiben vom 12. März 2019 hat das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation der Gemeinde das Ergebnis der dritten Vorprüfung eröffnet. Die Vorbehalte und Hinweise wurden mit der Bereinigung wie folgt umgesetzt:

- Die Begründung zum Hochhausstandort im Planungsbericht wurden präzisiert;
- Die architektonischen Grundsätze des Hochhauses wurden präzisiert;
- Präzisierung zur Verbindlichkeit der Projektstudien der Testplanung;
- Anpassung der Vorschriften zur Bestandesgarantie / Projektbezogene Abweichungen;

- Geringfügige Präzisierungen und Ergänzungen im UVB, Kapitel Lärmschutz;

5.4 Auflageverfahren

Koordiniertes Verfahren

Der Teilzonenplan sowie das Rodungsgesuch wurden gleichzeitig nach dem alten Baugesetz aufgelegt. Der Sondernutzungsplan wird bereits nach dem neuen Planungs- und Baugesetz erarbeitet und liegt erst nach dessen Inkrafttreten auf. Zur kantonalen Genehmigung werden alle Planungsinstrumente gemeinsam eingereicht.

Öffentliche Auflage

Der Gemeinderat Balgach hat den SNP Wild Heerbrugg Areal am 4. November 2019 erlassen. Die öffentliche Auflage fand vom 6. Januar bis 4. Februar 2020 statt. Sie wurde auf der Publikationsplattform des Kantons St. Gallen und St. Galler Gemeinden am 17. Dezember 2019 publiziert.

Einspracheverfahren

Während der Auflagefrist sind zwei Einsprachen beim Gemeinderat eingegangen. Mit beiden Einsprechern wurde eine Einspracheverhandlung durchgeführt. Aufgrund der Einsprachen wurden folgende Änderungen am Sondernutzungsplan vorgenommen und einer zweiten Auflage unterstellt:

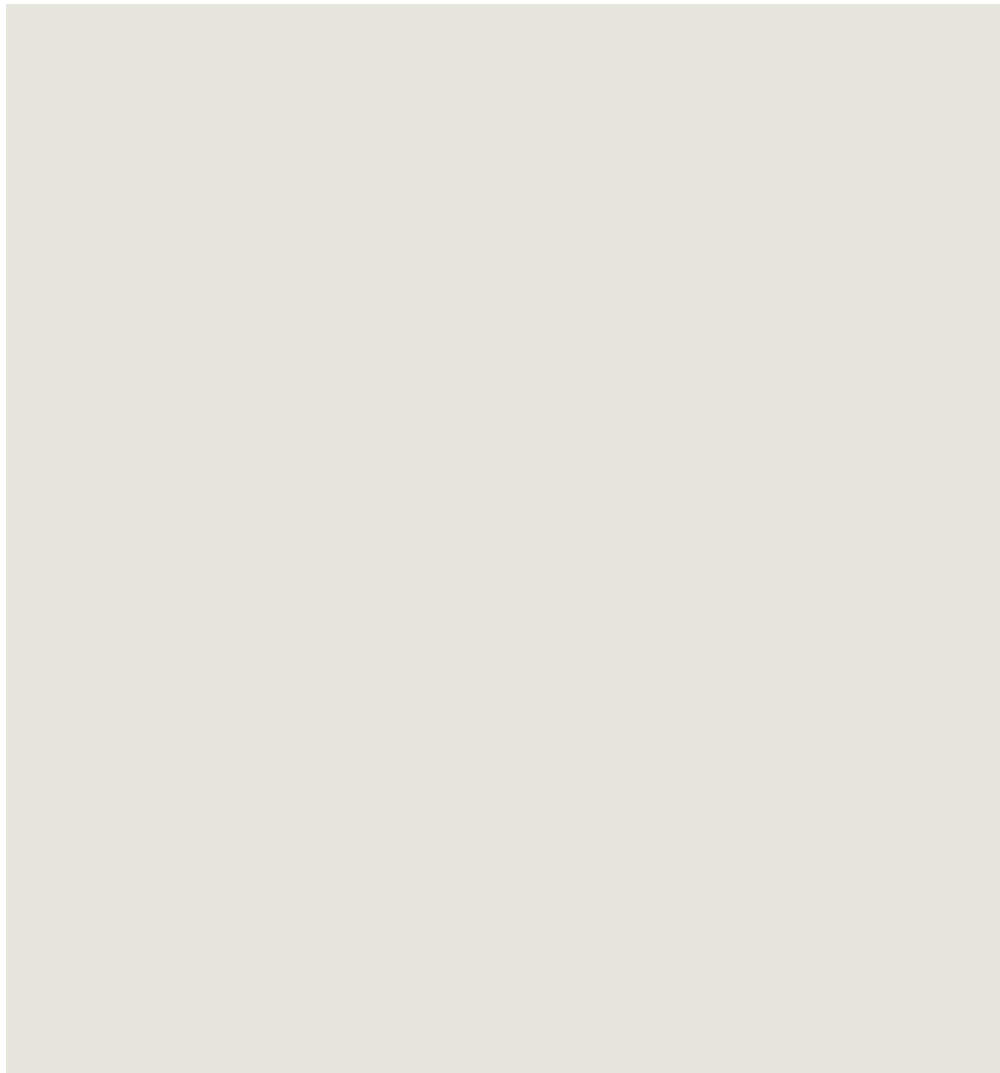
- Baubereiche gehen Gebäudeabständen nicht mehr vor;
- Die maximale Gebäudehöhe in den Baubereichen B wird um 0.5 m auf 21.0 m angehoben;
- Die maximale Parkplatzanzahl wird auf 1'802 Plätze festgelegt. Damit können alle Grundeigentümer mindestens ihren heutigen Parkplatzbestand erhalten.
- Die bestehenden Überbauungspläne Heinrich-Wildstrasse und Entenbad werden innerhalb des Geltungsbereiches aufgehoben.

2. Öffentliche Auflage

Der Gemeinderat Balgach hat den nach den Einspracheverhandlungen angepassten SNP Wild Heerbrugg Areal am 10. August 2020 erlassen. Die öffentliche Auflage fand vom 27. August bis 25. September 2020 statt.

Anhang

- A1 Checkliste SNP**
- A2 Berechnung Parkplatzbedarf**
- A3 Berechnung Strassenlärm**
- A4 Berechnung Bahnlärm**
- A5 Visualisierungen**



A1 Checkliste SNP

Checkliste Sondernutzungsplanung «Industrie / Gewerbe / Dienstleistungen»

angelehnt an der Arbeitshilfe zur Erstellung des Raumplanungsberichtes (AREG 2007)

Siedlung	nicht relevant	relevant
– bauliche und gestalterische Integration		vgl. 4.2.1
– Haushälterische Bodennutzung		vgl. 4.2.2
– Lärmschutz		vgl. 4.2.3
– Luftverschmutzung und Gerüche	X	
– Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS)		vgl. 4.2.4
– Notwendigkeit einer Richtplananpassung	X	
– Ortsbildschutz und Kulturdenkmäler		vgl. 4.2.5
– Energie		vgl. 4.2.6
– Störfallvorsorge	X	
Infrastruktur und Wirtschaft	nicht relevant	relevant
– Nutzungszuordnung		vgl. 3.3.5
– Kosten / Erträge	X	
– Wirtschaftliches Schwerpunktgebiet	X	
Natur und Landschaft	nicht relevant	relevant
– Einordnung in die Landschaft oder das Quartier		vgl. 4.4.1
– Förderung Natur im Siedlungsraum		vgl. 4.4.2
– Freihaltung von Bach- und Flussufern	X	
Siedlung und Verkehr	nicht relevant	relevant
– Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr		vgl. 4.5.1
– Kapazitätsreserven Strassennetz		vgl. 4.5.2
– Industriegleisanschlüsse	X	
– Voraussetzungen für den Langsamverkehr		vgl. 4.5.3
– Parkierung und Erschliessung		vgl. 4.5.4
Wasser und Boden	nicht relevant	relevant
– Naturgefahren		vgl. 2.5.3
– Abstimmung Generelle Entwässerungsplanung (GEP)	X	
– Belastete Standorte		vgl. 2.5.2

A2 Berechnung Parkplatzbedarf

501.008.220 | AE Areal Wild Heerbrugg

Parkplatzverteilung nach Parzellenflächen

PP-Total 1802
Fläche-Total 94'632

Verteilung nach Eigentümer							Verteilung im Areal				
Eigentümer	Parzellennr.	Fläche in m ²	Anspruch	PP-Zuteilung (mathematisch)	PP-Zuteilung (effektiv)	PP-heute	Parzelle Nr. 760	Parzelle Nr. 764	Parkhaus 1 (Ost)	Parzelle Nr. 2581	Parkhaus 2 (West)
LGS	744	45'156	48%	859.87							
	765	13'710	14%	261.07							
		58'866	62%	1120.94	1086	703			576	280	510
Swiss Optic	2581	15'121	16%	287.94	280	167					
Safran Vectronics	760	7'736	8%	147.31	145	145	145				
Inter Swiss	764	6'539	7%	124.52	173	173		173			
Akus	750	6'370	7%	121.30	118	52			118		
			100%		1802	1240	145	173	694	280	510
							1012				790
							1802				

A3 Berechnung Strassenlärm

Gemeinde Balgach | UPL Wild Heerbrugg Areal | 501.008

Strassenlärm-Berechnungsmodell STL-86+

Strassenlärm-Emissionen	101 Schallquelle	Einheit	Widnauerstrass		Widnauerstrass	
	102 Tagesverkehr / DTV	Fz/Tag	8'370		8'370	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht
	103 Stundenverkehr	Fz/h	485	75	485	75
	104 Pegelkorrektur	dB(A)	0.0	-1.2	0.0	-1.2
	105 Teilverkehrsmenge Nz	%	10	5	10	5
	106 Geschwindigkeit	km/h	50		50	
	107 Strassensteigung	%	5.0		5.0	
	108 Belagskorrektur	dB(A)	0.0		0.0	
	109 Emissionspegel	dB(A)	77.5	66.7	77.5	66.7
Strassenlärm-Immissionen	110 Berechnungspunkt		IP1		IP2	
	111 Geschoss		EG		EG	
	112 Messpunkt		im off. Fenster		im off. Fenster	
	113 Abstand Quelle - Empfänger	m	17.9		19.4	
	114 Horizontaldistanz Q - E	m	17.5		19.0	
	115 Empfänger Höhe Terrain	m	3.0		3.0	
	116 Empfänger Höhe über Terrain	m	1.5		1.5	
	117 Empfänger Höhe	m	4.5		4.5	
	118 Quelle Höhe Terrain	m	0.0		0.0	
	119 Quelle Höhe über Terrain	m	0.8		0.8	
	120 Quelle Höhe	m	0.8		0.8	
	121 Abstandsdämpfung	dB(A)	-12.53		-12.87	
	122 Luftdämpfung	dB(A)	-0.09		-0.10	
	123 Bodeneffekt (Dämpfung)	dB(A)	-0.54		-0.58	
	124 Aspektwinkel	°	180		180	
	125 Aspektwinkelreduktion	dB(A)	0.00		0.00	
	126 Hindernisdämpfung	dB(A)	0.00		0.00	
	127 Reflexionszuschlag	dB(A)	1.00		1.00	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht
	128 Beurteilungspegel	dB(A)	65.4	54.6	65.0	54.2
	129 Beurteilungspegel gerundet	dB(A)	65	55	65	54
Grenzwerte LSV	130 Zone / ES		W	IV	W	IV
			Tag	Nacht	Tag	Nacht
	131 Planungswert	dB(A)	65	55	65	55
	132 Immissionsgrenzwert	dB(A)	70	60	70	60
	133 Alarmwert	dB(A)	75	70	75	70

A4 Berechnung Bahnlärm

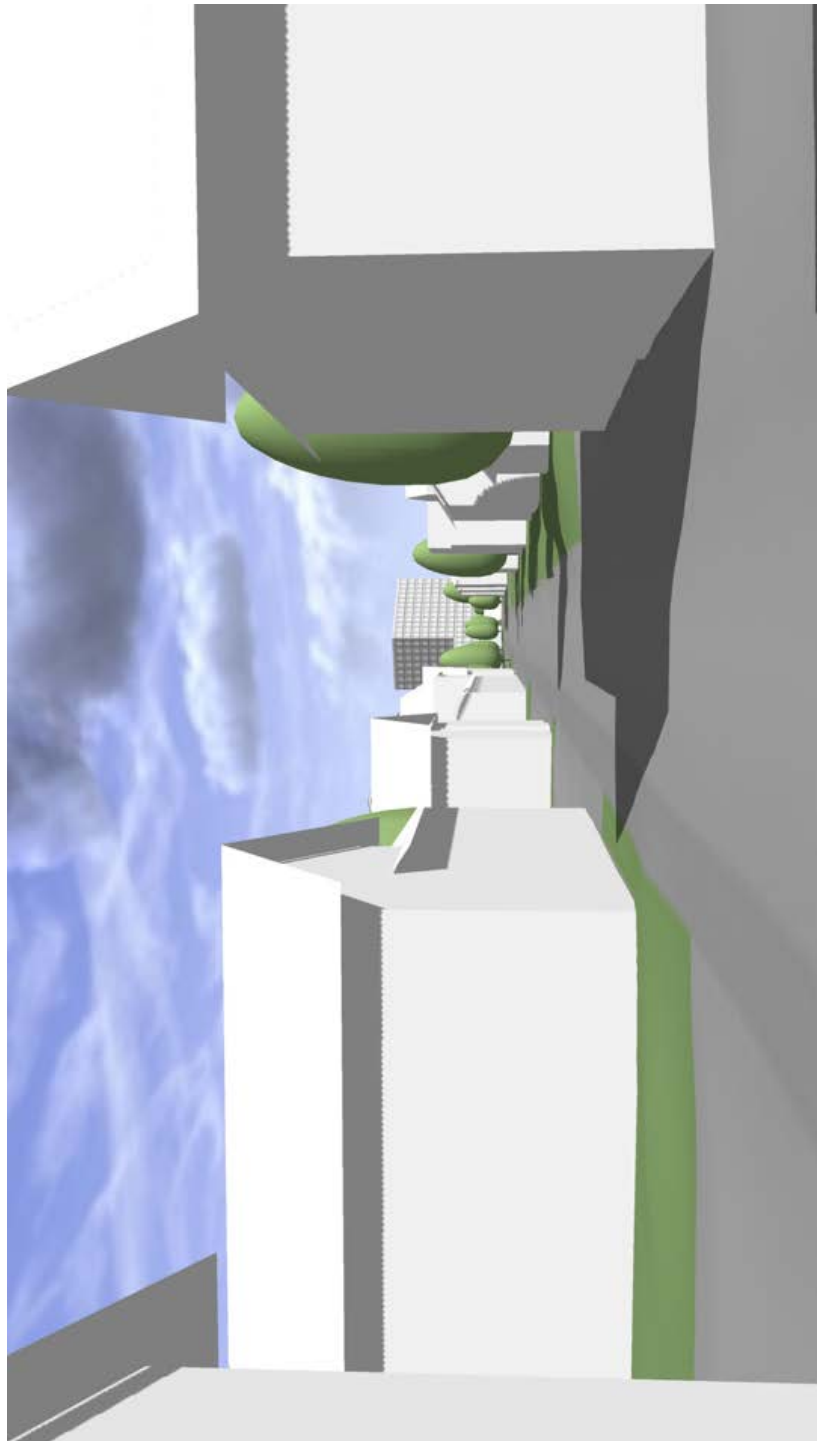
Gemeinde Balgach | UPL Wild Heerbrugg Areal | 501.008

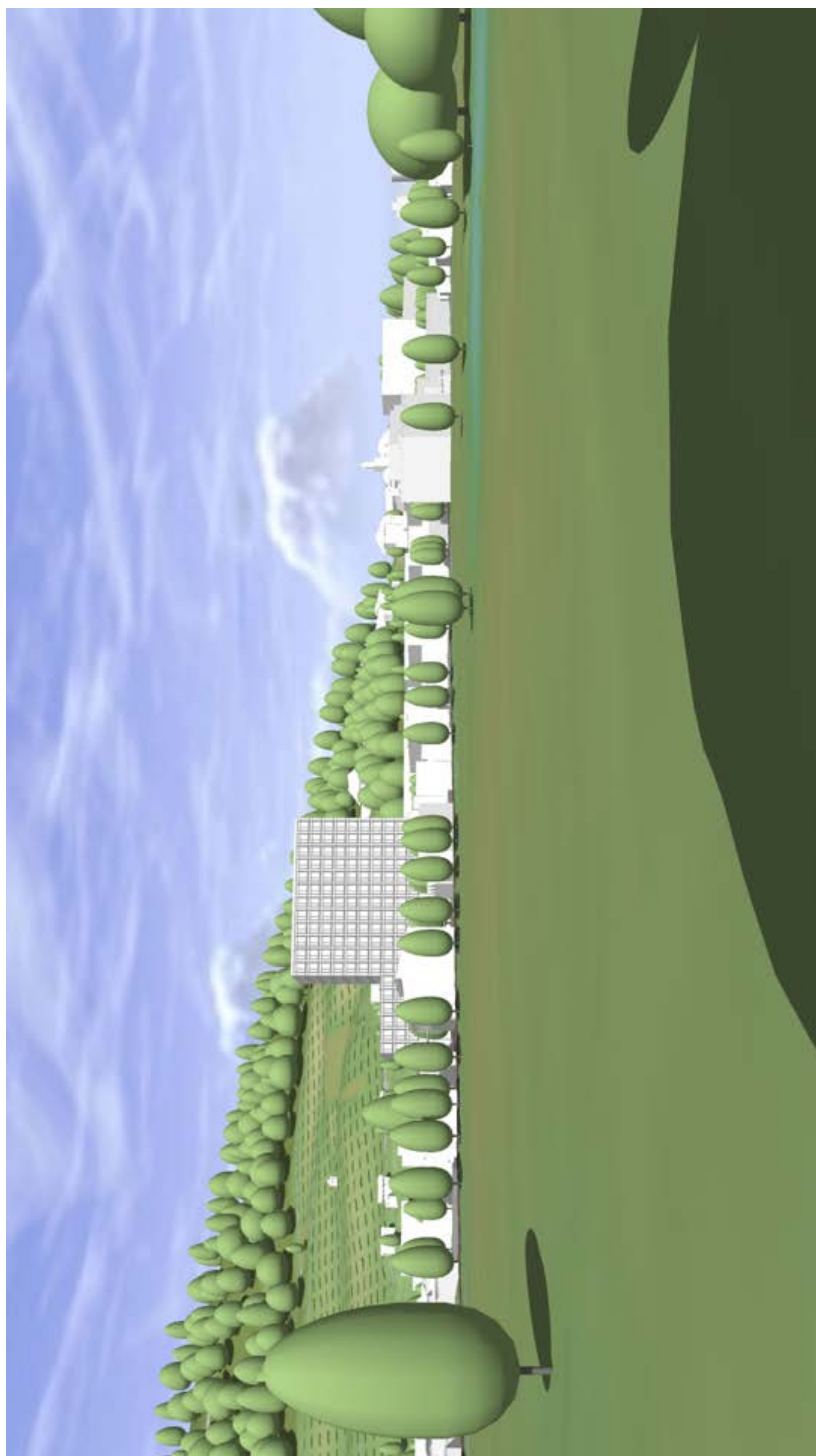
Bahnlärm-Berechnungsmodell SEMIBEL

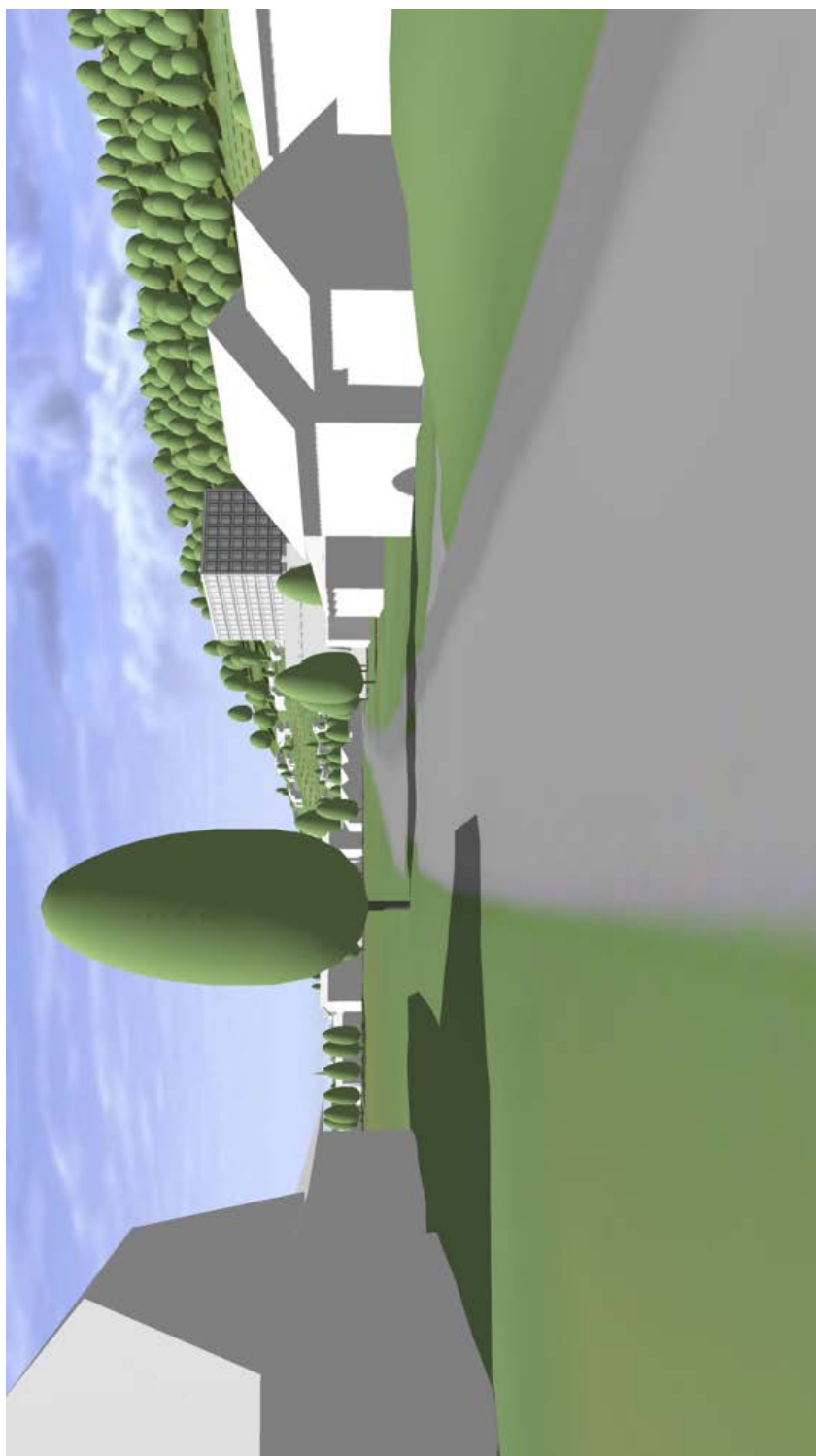
Bahnlärm-Emissionen	101 Strecke von	Rebstein-Marbach	
	102 nach	Heerbrugg	
	103 Abschnitt von m	44286	
	104 bis m	47549	
	105	Tag	Nacht
	106 Emissionspegel	72.80	60.80
Bahnlärm-Immissionen	107 Berechnungspunkt	IP1	
	108 Geschoss	EG	
	109 Messpunkt	im off. Fenster	
	110 Abstand Quelle - Empfänger	13.0	
	111 Horizontaldistanz Q - E	13.0	
	112 Empfänger Höhe Terrain	404.0	
	113 Empfänger Höhe über Terrain	1.5	
	114 Empfänger Höhe	405.5	
	115 Quelle Höhe Terrain	404.0	
	116 Quelle Höhe über Terrain	0.5	
	117 Quelle Höhe	404.5	
	118 Aspektwinkel	180	
	119 Hindernisdämpfung	0.00	
	120 Reflexionszuschlag	0.00	
Grenzwert LSV		Tag	Nacht
	121 Beurteilungspegel	61.75	49.75
	122 Beurteilungspegel gerundet	62	50
Grenzwert LSV	123 Zone / ES	I	IV
		Tag	Nacht
	124 Planungswert	65	55
	125 Immissionsgrenzwert	70	60
Grenzwert LSV	126 Alarmwert	75	70

A5 Visualisierungen

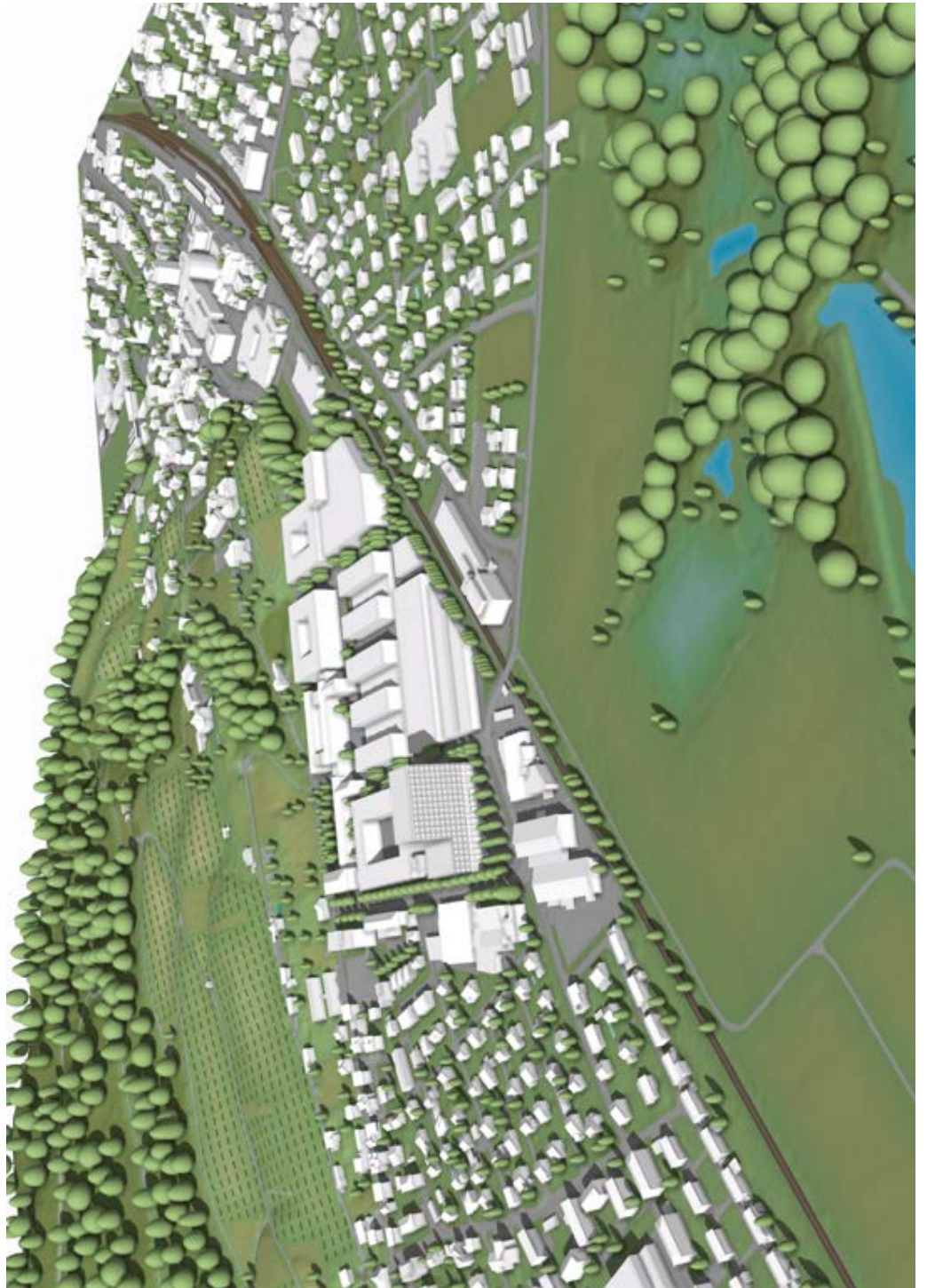














A6 Auswertung Mitwirkung und Anhörung

SNP: Sondernutzungsplan
keitsbericht

(A): Anpassung Planungsbericht

(N): keine Anpassung Planungsbericht

(E): ergänzende Erklärungen

BVo: Besondere Vorschriften

PB: Planungsbericht

UVP: Umweltverträglich-

Vernehm- lasser	Bemerkungen Rückmeldung	Anpassungen Planungsinstrumente / Begründung
Region St. Galler Rheintal	<p>Begrüssst wird die Schaffung von Rahmenbedingungen für eine geordnete und qualitativ hochwertige Entwicklung des Wild Heerbrugg Areals und die damit verbundene Sicherstellung der hochwertigen Arbeitsplätze; kompakte positive Aspekte der modernen Raumplanung, namentlich die innere Verdichtung und verbindliche Forderung nach Mobilitätskonzepten.</p> <p>Bemängelt wird ein fehlender konkreter Bezug zu den übergeordneten Planungen im Agglomerationsprogramm resp. Hinweise auf die Überlegungen der Mobilitätsstrategie St. Galler Rheintal (Stand 2017) und dem daraus teilweise abgeleiteten Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms (Stand 2018).</p> <p>Mit dem vorliegenden Sondernutzungsplan sollen die möglichen Optionen für eine langfristig gute direkte Anbindung des Areals an die Autobahn nicht verbaut werden.</p>	<p>(A): Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal wurde im Planungsbericht aufgenommen und dargelegt, wie dieses in der Planung berücksichtigt wurde (s. Punkt 4.5.5).</p> <p>(E): Der Sondernutzungsplan «Wild Heerbrugg Areal» konzentriert sich auf die operative Ebene. Die Anliegen des Agglomerationsprogramms bilden die strategische Ebene und sind selbstverständlich in die Überlegungen eingeflossen bzw. berücksichtigt und werden somit durch den Sondernutzungsplan nicht verunmöglicht.</p>
Widnau	<p>Bemängelt werden</p> <ol style="list-style-type: none"> die verkehrlichen Auswirkungen auf die Zinggen-/Balgacherstrasse sowie die kritische Einmündung der Zinggenstrasse in die Bahnhofstrasse Widnau sowie das fehlende Aufzeigen von allfälligen Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der Zinggen-/Balgacherstrasse infolge erhöhter Frequenzen beim Arealausbau. fehlendes Zukunftsszenario hinsichtlich künftiger Anzahl Arbeitsplätze, Herkunft der Mitarbeitenden, der Mobilitätskonzepte, etc. fehlende Aussagen zur überkommunalen Verkehrsführung im Planungsbericht (und im Plan zum räumlichen Entwicklungskonzept) sowie die fehlende klare Positionierung der Gemeinde Balgach, dass die Option der «Leica-Spange» ernsthaft geprüft wird und dass für den Fall, dass die regionalen Abklärungen in der Vertiefungsstudie zeigen, dass mit der «Leica-Spange» eine positive Verkehrsumlagerung für die Mittelrheintaler Gemeinden erreicht werden kann, die «Leica-Spange» auch tatsächlich in die Realisierungsplanung aufgenommen wird. Aussage zu Mehrbelastungen (Durchgangsverkehr) in Wohngebieten von Balgach (keine Berücksichtigung des Schutzes vor Mehrbelastungen der Wohngebiete im Mittelrheintal) <p>Als Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> Vorbehaltlose Weiterführung des lösungsorientierten Planungsprozesses zur Analyse der Verkehrsströme und der Optimierung bzw. Ergänzung des 	<p>(E): Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Planung die langfristige strukturierte und geordnete Entwicklung des gesamten Areals sichern soll. Das Areal ist sehr heterogen zusammengesetzt; einerseits mit Unternehmen, die in den letzten Jahren in Neubauten investiert haben (somit vorerst kein Erweiterungsbedarf) und andererseits mit Unternehmen, die unbefriedigenden Verhältnisse (z.B. Arbeitsplätze in Containern, etc.) regeln und teilweise ihre Bauten aus Altersgründen sanieren müssen. Entsprechend ist der Realisierungszeitpunkt der einzelnen Bauten nicht definiert.</p> <ol style="list-style-type: none"> Die zweitweise hohe Belastung der zuführenden Strassen erlaubt kein rein nachfrageorientiertes Parkplatzangebot und so wurden die maximal möglichen Stellplätze bei einem allfälligen Endausbau des Areals auf 1750 plus 40 Besucherparkplätze reduziert. Mit dieser gegenüber dem heutigen Zustand massiven Beschränkung wird sichergestellt, dass nicht unkoordiniert neue Parkplätze geschaffen werden, was mit der heutigen Zonenordnung (Industriezone) und ohne Sondernutzungsplan möglich wäre. Für die Erstellung neuer Parkplätze ist zudem ein Mobilitätskonzept zwingend. Das Areal befindet sich in Gehdistanz zum Bahnhof Heerbrugg (höchste öV-Gütekategorie), welcher mittels Fuss- und Fahrradweg erschlossen ist. Ausserdem ist das Areal auch mit Busverbindungen (Haltestelle) gut erschlossen. <p>In enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde ein Masterkonzept «Verkehr» für die Balgacherstrasse erstellt. Es zeigte sich, dass mit dem</p>

	<p>Verkehrsnetzes im Mittelhautal unter Einbezug der Auswirkungen, die aus dem Sondernutzungsplan Wild Heerbrugg Areal erfolgen. Dabei ist nebst der IST-Situation auf dem heutigen Areal auch das Zukunftsszenario als maximale Ausnutzung des Leica-Areals gemäss Sondernutzungsplan zu berücksichtigen (max. Anzahl Arbeitsplätze, Herkunft der Mitarbeitenden, Pendler, Grenzgänger, ÖV, Mobilitätsmanagement, etc.)</p> <p>b. Aussprache mit den betroffenen Nachbargemeinden und dem Agglomerationsprogramm Rheintal AP4 sowie dem Kanton St. Gallen, Tiefbauamt, zur Klärung von Fragen in Bezug auf die Erschliessung des Leica-Areals und der Definition der Zusammenarbeit im koordinierten Planungsprozess zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie Rheintal und zur Vertiefungsstudie «MIV-Korridor Mittleres Rheintal».</p>	<p>Sondernutzungsplan «Wild Heerbrugg Areal» ein potenzieller Ausbau der Balgacherstrasse räumlich gesichert ist.</p> <p>b. Mit dem Sondernutzungsplan soll eine geordnete und strukturierte Entwicklung des Areals sichergestellt werden. Derzeit besteht einem Unternehmen auf dem Areal Handlungsbedarf. Es geht insbesondere um die Verbesserung der Arbeitsplatzinfrastruktur und um die Sanierung eines in die Jahre gekommenen Gebäudes. Alle anderen auf dem Areal ansässigen Unternehmen haben derzeit keinen Handlungsbedarf. Das Areal ist im Eigentum von verschiedenen Unternehmen. Einermassen valide Zukunftsszenarien sind deshalb nur sehr schwer möglich und zudem auch wenig aussagekräftig. Sie sind im Weiteren auch sehr stark von der globalen Entwicklung der Wirtschaft abhängig.</p> <p>c. (A): Im Planungsbericht wird unter Punkt 4.5.5 auf das Agglomerationsprogramm Bezug genommen und dargelegt, wie dieses in der Planung berücksichtigt wurde. (N): Die Gemeinde Balgach hat massgeblich darauf gedrängt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms AP4 eine Wirkungsanalyse «Verkehr» für das Rheintal erstellt wird. Die Erkenntnisse aus dieser Wirkungsanalyse sollen dazu beitragen, eine übergeordnete Lösung für das (Mittel-)Rheintal zu erarbeiten. Dieser mehrfach geforderten Wirkungsanalyse soll nicht vorgegriffen werden. Eine Positionierung der Gemeinde Balgach ist nach Vorliegen der Resultate der Wirkungsanalyse möglich bzw. vorgesehen.</p> <p>d. (A): Die Aussprache hat am 24. September 2019 in St. Margrethen stattgefunden. Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal wurde im Planungsbericht aufgenommen und dargelegt, wie dieses in der Planung berücksichtigt wurde (s. Punkt 4.5.5).</p>
Gemeinde Diepoldsau	<p>Begrüsst wird, dass das für das Tal wichtige Schwerpunktgebiet auch aus raumplanerischer Sicht für die Zukunft attraktiv und fit gemacht wird.</p> <p>a. Bemängelt wird, dass die Aussagen im Sondernutzungsplan sowie im Bericht über die Umweltverträglichkeit zur verkehrlichen Entwicklung sehr knapp und zum Teil nach Ansicht des Gemeinderates nicht korrekt ausgefallen sind. In beiden Berichten würde aufgezeigt, dass das heutige Verkehrsnetz den künftigen Verkehr aufnehmen könne. Diese würde den in den vergangenen Wochen und Monaten geführten Gesprächen innerhalb der Mobilitätsstrategie und dem Verein Agglomeration Rheintal widersprechen.</p> <p>b. Erwartet wird, eine IST-Analyse zum heutigen Personalbestand und eine Zukunftsanalyse zu den in diesen Zonen und entwickelten Gebieten entstehenden Veränderungen in personeller Hinsicht. In einer Wirkungsanalyse wären die heutigen und künftigen Verkehrsentwicklungen aufzuzeigen. Es wäre zwingend, bestehende und neue Verkehrslösungen bzw. Verkehrsführungen miteinzubeziehen oder allenfalls neue aufzuzeigen.</p> <p>c. Für die Fortsetzung des Planungsprozesses wurde ein offenes Gespräch mit verschiedenen Gemeinden und Vertreter kantonales Tiefbauamt empfohlen.</p>	<p>a. (E) Mit dem Sondernutzungsplan «Wild Heerbrugg Areal» soll den Unternehmen die Möglichkeit geboten werden, sich strukturiert und koordiniert weiterentwickeln zu können. Die auf dem Areal ansässigen Unternehmen sind sehr heterogen, d.h. sie haben unterschiedliche Entwicklungsbedürfnisse. Aus diesem Grund wurde mit dem Sondernutzungsplan die maximal zulässige Anzahl Stellplätze bei einem allfälligen Endausbau des Areals auf 1'750 plus 40 Besucherparkplätze reduziert. Die heutige Zonenordnung liesse demgegenüber die weitgehend unkoordinierte Erstellung von zusätzlichen Stellplätzen zu. Im Weiteren ist für die Erstellung von neuen Parkplätzen in jedem Fall ein Mobilitätskonzept notwendig. Zudem ist das Areal mit dem ÖV bestens erschlossen (Bahnhof Heerbrugg höchste Güteklasse in Gehdistanz) und regelmässigen Busverbindungen (Haltestelle vor Ort). Die Gemeinde Balgach hatte im Rahmen des Sondernutzungsplans den Nachweis zu erbringen, dass das aktuelle übergeordnete Strassennetz den zusätzlichen Verkehr bewältigen kann. Dazu wurde in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt für die Balgacherstrasse ein Masterkonzept Verkehr erstellt. Es zeigte sich, dass mit dem Sondernutzungsplan «Wild Heerbrugg Areal» ein allfälliger Ausbau der Balgacherstrasse gesichert ist.</p>

		<p>b. (N): Die Gemeinde Balgach hat massgeblich darauf gedrängt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms AP4 eine Wirkungsanalyse «Verkehr» für das Rheintal erstellt wird. Die Erkenntnisse aus dieser Wirkungsanalyse sollen dazu beitragen, eine übergeordnete Lösung für das (Mittel-)Rheintal zu erarbeiten.</p> <p>c. (A): Die Aussprache hat am 24. September 2019 in St. Margrethen stattgefunden. Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal wurde im Planungsbericht aufgenommen und dargelegt, wie dieses in der Planung berücksichtigt wurde (s. Punkt 4.5.5).</p>
Gemeinde Oberriet	<p>Die Stellungnahme der Gemeinde Oberriet erfolgte im Rahmen der Stellungnahme zum Entwurf der regionalen Stellungnahme zur Ortsplanungsrevision Balgach mit dem Wunsch zur Ergänzung.</p> <p>Bemängelt wurde, dass</p> <p>a. dem Verkehr im Raumentwicklungskonzept und insbesondere im Rahmen des Sondernutzungsplans Wild-Areal zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Das Verkehrskonzept dürfe nicht an der Gemeindegrenze aufhören, sondern hätte in regionaler Hinsicht eine optimale Lösung zu präsentieren. In einem ersten Schritt wären griffige Lösungen für den Verkehrsfluss zu finden – ansonsten keine Einzonungen oder Intensivierung der Nutzung lanciert werden dürfe. Entgegen den gemachten Aussagen vermöge das Verkehrsnetz den künftigen Verkehr nicht aufzunehmen. Dies hätten auch die in den vergangenen Wochen und Monaten innerhalb der Mobilitätsstrategie und dem Verein Agglomeration Rheintal geführten Gespräche gezeigt.</p> <p>b. Es wurde die Erwartung formuliert, dass eine IST-Analyse zum heutigen Personalbestand sowie eine Zukunftsanalyse zu den neu geplanten und bezüglich Nutzungen verintensivierten Gebieten. Die Analyse hat sich insbesondere dem Verkehr in personeller Hinsicht sowie auch den Besuchern zu widmen. In einer Wirkungsanalyse sind die heutigen und künftigen Verkehrsentwicklungen aufzuzeigen. Hierbei sind zwingend bestehende und neue Verkehrslösungen bzw. Verkehrsführungen miteinzubeziehen oder allenfalls neue aufzuzeigen.</p> <p>c. Für die Fortsetzung des Planungsprozesses wurde ein offenes Gespräch mit verschiedenen Gemeinden und Vertreter kantonales Tiefbauamt empfohlen.</p>	<p>a. (N): Die Stellungnahme der Gemeinde Oberriet zum Raumentwicklungskonzept (Ortsplanungsrevision) wird separat behandelt und ist nicht Bestandteil dieser Auswertung.</p> <p>(E): Mit dem Sondernutzungsplan «Wild Heerbrugg Areal» soll den Unternehmen die Möglichkeit geboten werden, sich strukturiert und koordiniert weiterentwickeln zu können. Die auf dem Areal ansässigen Unternehmen sind sehr heterogen, d.h. sie haben unterschiedliche Entwicklungsbedürfnisse. Um die künftige Entwicklung strukturiert und koordiniert sicherzustellen, wurde ein Sondernutzungsplan erarbeitet. Dem Verkehrsfluss wurde insofern Rechnung getragen, als die Gemeinde Balgach den Nachweis erbringen musste, dass der zusätzliche Mehrverkehr vom bestehenden Strassennetz absorbiert werden kann. Dazu wurde mit dem Sondernutzungsplan die maximal zulässige Anzahl Stellplätze bei einem allfälligen Endausbau des Areals auf 1'750 plus 40 Besucherparkplätze reduziert. Im Gegensatz zum Sondernutzungsplan liesse die heutige Zonenordnung die weitgehend unkoordinierte Erstellung von zusätzlichen Stellplätzen zu. Im Weiteren ist für die Erstellung von neuen Parkplätzen in jedem Fall ein Mobilitätskonzept zwingend. Zudem ist das Areal mit dem ÖV bestens erschlossen (Bahnhof Heerbrugg höchste Güteklasse in Gehdistanz und regelmässige Busverbindungen mit Haltestellen vor Ort).</p> <p>In enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde für die Balgacherstrasse zudem ein Masterkonzept Verkehr erstellt. Es zeigte sich, dass mit dem Sondernutzungsplan «Wild Heerbrugg Areal» ein allfälliger Ausbau der Balgacherstrasse gesichert ist.</p> <p>b. (N): Der Gemeinde Balgach kommt hinsichtlich Verkehr(slösung) eine Schlüsselrolle zu. Sie kann keine strategisch nachhaltigen Lösungen im Alleingang realisieren und hat dementsprechend massgeblich darauf gedrängt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms AP4 eine Wirkungsanalyse «Verkehr» für das Rheintal erstellt wird. Die Erkenntnisse aus dieser Wirkungsanalyse sollen dazu beitragen, eine übergeordnete Lösung für das (Mittel-)Rheintal zu erarbeiten.</p> <p>c. (A): Die Aussprache hat am 24. September 2019 in St. Margrethen stattgefunden. Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal wurde im Planungsbericht aufgenommen und dargelegt, wie dieses in der Planung berücksichtigt wurde (s. Punkt 4.5.5).</p>

Beilagen

- B1 Umgebungsgestaltungskonzept vom 23. September 2019**
- B2 Betriebskonzept und Machbarkeitsstudie Kantonsstrasse Balgach vom 9. Februar 2016, IBV Hüsler AG**
- B3 Infoplan Servitute vom 3. Januar 2017**
- B4 Wild Heerbrugg Areal Charta Arealentwicklung mit Erläuterungen vom 8. Mai 2015, KEEAS Raumkonzepte (2 Dokumente)**
- B5 Entwicklungsstrategie / Leitbild der Testplanung Teil 1 vom 12. Dezember 2014, Beat Rothen Architektur GmbH / Hosoya Schaefer Architects AG (2 Dokumente)**
- B6 Vertiefung Ankerbauten Ost und West der Testplanung Teil 2 vom 29. September 2015, Beat Rothen Architektur GmbH / Hosoya Schaefer Architects AG (2 Dokumente)**
- B7 Bericht Hochhaus und Höheres Haus, Einfügung ins Orts- und Landschaftsbild vom 28. September 2019, Atelier Wehrlin**
- B8 Denkmalpflegerisches Gutachten Leica-Areal vom 31. Mai 2018, Vestigia GmbH**
- B9 Denkmalpflegerisches Gutachten Leica-Areal, die Bauten von 1950 bis 1960 vom 15. Oktober 2018, Vestigia GmbH**
- B10 Masterplan Verkehr Leica Areal - Schööchen (Stand 11. Oktober 2019), IBV Hüsler AG**

