

Teilzonenplan Bahnhofplatz

Planungsbericht

19. Februar 2022

Impressum

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

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

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

Fachbearbeitung
Camilla Philipp-Rohrer
BSc ETH in Umweltingenieurwissenschaften
MSc ETH in Raumentwicklung und Infra-
struktursysteme

Das Projekt wurde bis 31. August 2021 durch
die Strittmatter Partner AG, St. Gallen bear-
beitet (Projektleitung: Armin Meier, Fachbe-
arbeitung: Alessandra Visconti).

3022.003.430/01:Bericht_220215.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Grundlagen / Analyse	5
2.1	Projekt	5
2.2	Grundlagen	6
2.3	Erschliessung	10
3	Teilzonenplan	11
3.1	Planungsrechtliche Voraussetzung	11
3.2	Einzonung / Planbeständigkeit	11
3.3	Interessenabwägung	11
4	Bewilligung	14
4.1	Verfahrensart	14
4.2	Information und Mitwirkung	14
4.3	Erlass und Rechtsverfahren	14
5	Nachweise	16
5.1	Allgemein	16
5.2	Siedlung	16
5.3	Siedlung und Verkehr	17
5.4	Wasser und Boden	17
5.5	Kapazität	17
	Anhang	18

1 Ausgangslage

Masterplanung Bahnhofareal Gais

Für das Bahnhofareal Gais ergeben sich in den nächsten Jahren wesentliche Änderungen. Mit dem Bau eines neuen Unterhaltszentrums der Appenzeller Bahnen in Appenzell kann das derzeitige Unterhaltszentrum in Gais aufgelöst und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Auch das nördliche Bahnhofareal soll im Sinne der Innenentwicklung besser genutzt und erneuert werden. Aus diesem Grund hat die Gemeinde Gais zusammen mit den Appenzeller Bahnen und unter dem Patronat des Kantons Appenzell Ausser rhoden im Rahmen des Projektes «Bauen und Wohnen» Studien zur künftigen Neunutzung entwickelt. Während das Areal des Unterhaltszentrums derzeit noch nicht frei ist, stehen auf dem Bahnhofplatz substanzielle Flächen für eine Neunutzung zur Verfügung und sollen baulich entwickelt werden.

Entwicklung Teilbereich Bahnhofplatz

Die ARBAGA, als Arbeitsgemeinschaft aus überwiegend lokalen Unternehmen, erhielt von den Appenzeller Bahnen den Zuschlag zur Entwicklung des Bahnareals. Von dieser Seite liegt für den Bahnhofplatz ein mit den kantonalen Stellen weitgehend koordiniertes Projekt vor, das die heute nur extensiv genutzte Fläche südwestlich des Aufnahmegebäudes für Gewerbe, Büros und Wohnen nutzen will. Das Areal wurde im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision bereits in die Kernzone überführt. Ein in der Zwischenzeit stillgelegtes Rangiergleis soll nun ebenfalls der Kernzone zugewiesen werden.

Abb. 1 Übersicht Gebiet, geoportal.ch, Februar 2018



2 Grundlagen / Analyse

2.1 Projekt

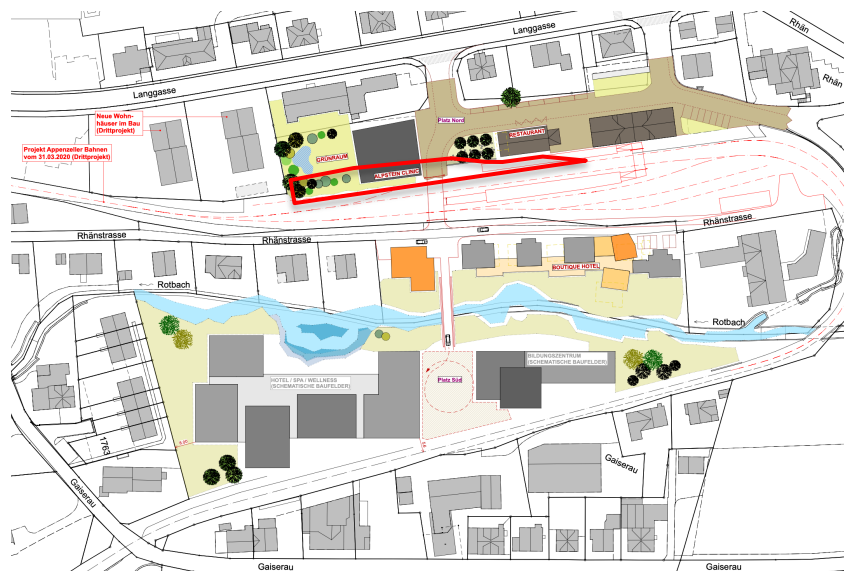
2.1.1 Masterplanung Arealentwicklung Bahnhofplatz

Im Norden der Bahngleise ist im Westteil der Bau einer Privatklinik vorgesehen. Der mittlere und östliche Teil des Bahnhofes soll im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes aufgewertet werden. Für die spätere Entwicklung der südlich der Geleise gelegenen Flächen (Instandhaltungszentrum) steht ein Hotel im Fokus.

Für die Entwicklung südlich der Bahngleise sind zu einem späteren Zeitpunkt weiterführende Abklärungen über den Masterplan hinaus zu treffen.

Abb. 2 Ausschnitt Masterplanstudie, G&A Architekten, Nov. 2021

— Umzonungsperimeter



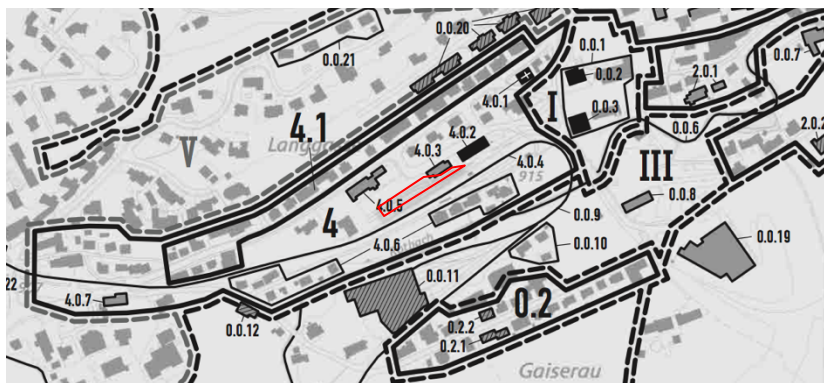
2.2 Grundlagen

2.2.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Das Ortsbild von Gais ist zu einem grossen Teil im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) aufgenommen und von nationaler Bedeutung eingestuft.

Das Ortsbild des engeren Zentrums ist im kantonalen Schutzzonenplan rechtskräftig geschützt. Der Bahnhofplatz liegt ausserhalb der kantonalen Ortsbildschutzzone. Im ISOS wird das Gebiet um den Bahnhofplatz (Gebiet 4) mit dem Erhaltungsziel B «Erhalt der Struktur» klassiert.

Abb. 3 Ausschnitt ISOS Ortsbilder Gemeinde Gais, Bundesamt für Kultur (BAK),



Die Erweiterung der Kernzone schafft die Möglichkeit, weitergehend als dies über das ordentliche Einfügungsgebot von 112 BauG möglich ist, Einfluss auf die Qualität der Bauten und Anlagen zu nehmen. Gemäss Art. 20 BauG geben Kernzonen dem Ortsteil ein Gepräge. Die Regelbauweise (Art. 5 BauR) hält ebenfalls fest, dass innerhalb der Kernzone Bauvorhaben mit der Baustruktur der Umgebung, bzw. mit dem Orts- und Landschaftsbild abgestimmt sein müssen.

Das Baureglement der Gemeinde Gais verlangt ausserdem in Art. 17 Abs. 2 und Abs. 3 BauR erhöhte Gestaltungsanforderungen für Bauten geschichtlich wertvoller Stätten und Bauten die das Orts-, Landschafts- oder Strassenbild prägen.

Im Lichte des ISOS, welches einen Erhalt der Struktur empfiehlt, lässt sich feststellen, dass an Stelle der bestehenden, versiegelten und unbelebten Parkplatzfläche und Gleisanlage ein ortsbildaktiver Abschluss des Bahnhofplatzes geschaffen werden soll.

Zur Sicherung der ortsbaulichen Qualität des Klinikneubaus wird die kantonale Denkmalpflege beratend zugezogen. Dies bezieht sich insbesondere auf folgende Aspekte:

- Die Höhenlage des untersten, für den dauernden Aufenthalt von Personen vorgesehenen Geschosses ist so festzulegen, dass sich die Baute gut in das Strassen- und Siedlungsbild einordnet.

- Die Fassaden sind gegenüber dem angrenzenden, öffentlichen Raum des Bahnhofplatzes typisch zu gestalten.
- Die Bauten und Anlagen sind hinsichtlich Materialität und Farbgebung in die Umgebung einzupassen.
- Dachaufbauten, Dacheinschnitte und Dachflächenfenster sind bezüglich der Grössenverhältnisse und Gestaltung besonders gut in den Baukörper und das Dach einzuordnen.
- Es sind nur traditionelle Dachformen zulässig.
- Vorbereiche sind mit Bezug auf die künftige Gestaltung des Bahnhofplatzes zu gestalten.

Da es sich um eine Sonderbaute handelt, darf diese hinsichtlich ihres Habitus durchaus als solche erkennbar sein. Das bezieht sich namentlich auch auf die Grösse und Detailgestaltung sowie Materialisierung.

Dem Baugesuch ist eine der Bedeutung des Vorhabens angemessene Analyse der ortsbaulichen Situation sowie eine Erläuterung der Lösung beizufügen. In den Fassaden- und Umgebungsplänen sind angrenzende Gebäude ebenfalls darzustellen.

2.2.2 Kantonaler Richtplan

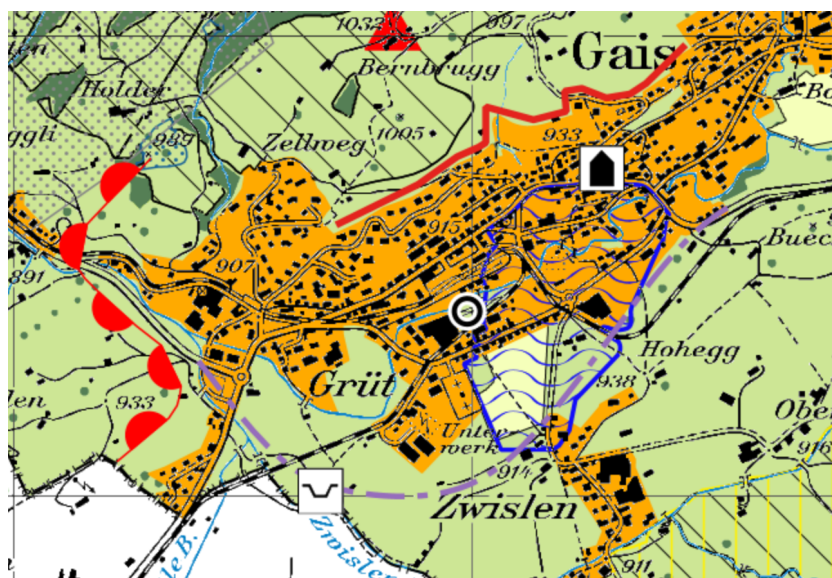
Im kantonalen Richtplan Appenzell Ausserrhoden werden Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet. Dabei handelt es sich um Areale, die über ein attraktives wirtschaftliches Entwicklungspotenzial verfügen, eine hohe kantonale Bedeutung aufweisen sowie gute raumplanerische Voraussetzungen haben. Das Bahnareal in Gais ist eines davon. Auf der Fläche soll ein attraktives Quartier mit gemischter Nutzung von gewerblichem Angebot und Wohnungen mit hoher Dichte entstehen.

Die gewünschte Entwicklung des Bahnhofsgebiets ist auch gemäss kantonalem Richtplan (S.6) anzustreben. Mit dem Vorhaben kann innerhalb weitestgehend bebauten und erschlossenen Gebiet ein Beitrag zur Innenentwicklung geleistet werden. Es können ausserdem an attraktiver Lage Arbeitsplätze geschaffen werden.

Abb. 4 Ausschnitt kantonaler Richtplan AR,
geoportal.ch, ohne Massstab

Legende (nur relevante Inhalte)

- S.1.1 Siedlungsgebiet
- S.2.3 Siedlungsbegrenzungslinie
- S.2.4 Siedlungstrenngürtel
- S.4.1 Ortsbilder von nationaler Bedeutung
- S.6 Entwicklungsschwerpunkte



2.2.3 Kommunalen Richtplan

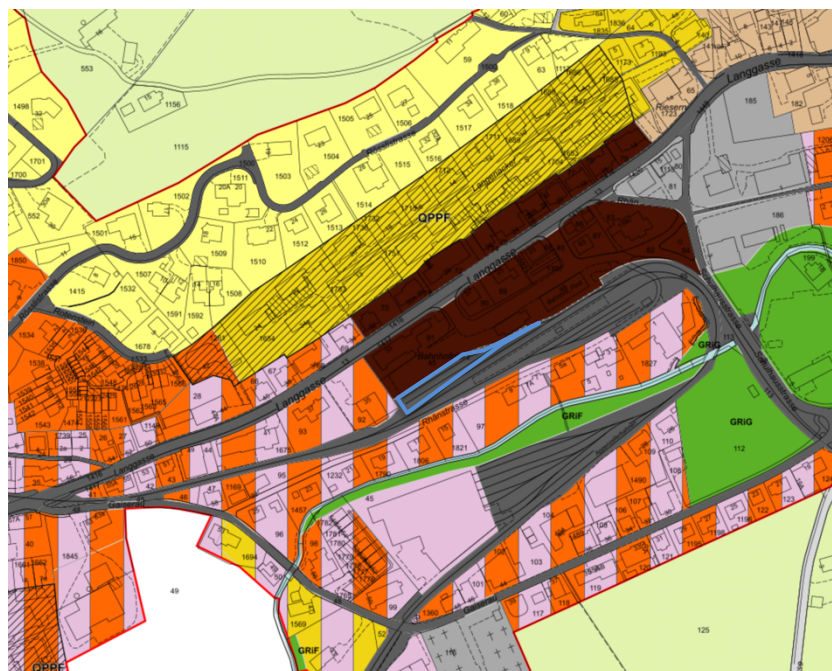
Allgemein besteht das Ziel, den Bereich mit seinen wichtigen Kernfunktionen für das Ortsbild durch Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen zu entwickeln. Der kommunale Richtplan sieht im Planungsgebiet einen neuen Entwicklungsschwerpunkt «Umnutzung Bahnareal» vor. Das Gebiet gilt als prioritäres Entwicklungsgebiet. Der Baulinienplan sichert die Erschliessung des südlichen Entwicklungsgebiets.

2.2.4 Zonenplankarte Nutzung | Baureglement

Das Planungsgebiet ist seit 10. September 2019 der Verkehrsfläche zugewiesen. Es ist über die Langgasse und den Bahnhofplatz hinreichend erschlossen. Es ist entsprechend Bestandteil des Baugebiets. Heute unterstehen die Gleisanlagen dem Eisenbahngesetz. An das Planungsgebiet grenzt die Kernzone und die Wohn- und Gewerbezone (WG3). Diese sind bebaut.

Abb. 5 Ausschnitt Zonenplan, geoportal.ch,
November 2021

	DK	Dorfkernzone
	K	Kernzone
	W1	Wohnzone
	W2	Wohnzone
	W3	Wohnzone
	WG2	Wohn- und Gewerbezone
	WG3	Wohn- und Gewerbezone
	GE	Gewerbezone
	OE	Zone für öffentl. Bauten und Anlagen
	GRiF	Grünzone im Baugebiet, Freihaltung
	GRiG	Grünzone im Baugebiet, Grundwasserschutz
	VFIB	Verkehrsfläche innerhalb Baugebiet
		Umzonungsperimeter

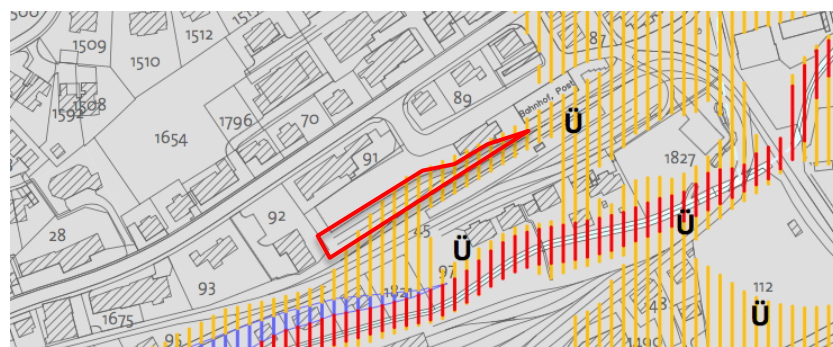


2.2.5 Zonenplan Karte Gefahren

Der rechtskräftige Zonenplan «Karte Gefahren» zeigt, dass das Gebiet durch den Rotbach gering hochwassergefährdet (Gefahrenzone 3) ist.

Für gefahrensensibile Objekte sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ggf. Massnahmen nötig. Davon ist die vorliegende Einzonung indes nicht betroffen. Eine Koordinationspflicht ergibt sich erstmals mit der Erschliessung des südlichen Bereiches, die jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Einzonung, bzw. des Baulinienplanes ist.

Abb. 6 Ausschnitt Teilrevision Zonenplan Karte Gefahren, Strittmatter Partner AG



2.3 Erschliessung

Der Bereich des Teilzonenplans kann bereits heute als erschlossen betrachtet werden. Die Erschliessung des südlichen Bahnareals wurde aufgrund von Verkehrsgutachten und eines Strassenprojekts überprüft. Der für die Zufahrt zum südlichen Bereich erforderliche Korridor wird über einen separaten Baulinienplan gesichert. Die Erschliessung wird so ausgelegt, dass eine dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt adäquate Erschliessung sichergestellt ist. Dieser Nachweis erfolgte insbesondere auch im Hinblick auf eine Nutzung mit einem höheren Verkehrsaufkommen (Szenario Wohnen mit Dienstleistung, jedoch ohne publikumsintensive Einrichtungen).

3 Teilzonenplan

3.1 Planungsrechtliche Voraussetzung

Die vorliegende Fläche ist Bestandteil des Baugebietes. Aufgrund der bislang bahnbetrieblichen Nutzung unterstand sie direkt der Spezialgesetzgebung (Eisenbahngesetz). Mit Inkrafttreten des aktuellen Zonenplans am 10. September 2019 ist das Gebiet der Verkehrsfläche innerhalb Baugebiet (VFiB) zugeschrieben. Im Sinne eines planungsrechtlich nicht angreifbaren Verfahrens wurde entschieden, die Fläche über ein ordentliches Teilzonenplanverfahren in die Kernzone umzuzonen.

3.2 Einzonung / Planbeständigkeit

Für eine optimale Nutzung der sehr zentral gelegenen und nicht mehr benötigten Fläche der Appenzeller Bahnen wird mit dem vorliegenden Teilzonenplan eine Teilfläche von 869 m² auf der Parzelle Nr. 45 von der Verkehrsfläche in die Kernzone eingezont. Damit wird der Bau der geplanten Privatklinik ermöglicht. Die Abgrenzung ist so gewählt, dass die übrigen Gleisanlagen durch die Umzonung nicht tangiert werden. In Kombination mit dem Baulinienplan wird die Erschliessung des Areals Bahnhof Süd über die Gleise sichergestellt.

Hinsichtlich der Planbeständigkeit ergeben sich aus den folgenden Gründen keine Vorbehalte hinsichtlich der erst kürzlich festgelegten Verkehrsflächen:

- Es handelt sich nicht um eine wesentliche, konzeptionelle Änderung der bestehenden Planung. Vielmehr wird eine bisherige, untergeordnete Brachfläche der Bauzone zugewiesen und damit die Nutzung der bestehenden Innenentwicklungsreserve besser nutzbar.
- Seit der Zuweisung der Gleisanlagen zur Verkehrsfläche haben sich die Grundlagen der damaligen Planung wesentlich geändert, da diese Gleisfläche nicht mehr benötigt wird.
- Es handelt sich um eine sehr kleine Fläche unter 1'000 m².
- Es ist kein überwiegendes, der Anpassung widersprechendes, öffentliches Interesse erkennbar. Insbesondere sind die Hinweise gemäss ISOS umgesetzt.

3.3 Interessenabwägung

Grundsätze

Gemäss Art. 3 RPV hat die Interessenabwägung in drei Schritten zu erfolgen:

1. Ermitteln der Interessen, die im konkreten Fall von Bedeutung und im Licht der anwendbaren Bestimmungen rechtlich anerkannt sind;
2. Beurteilen dieser Interessen unter Rückgriff auf rechtlich ausgewiesene Massstäbe und mit Blick auf die möglichen Auswirkungen;

3. Optimieren der ermittelten und beurteilten Interessen, sodass sie mit Rücksicht auf die Beurteilung, die ihnen zuteil wurde, im Entscheid möglichst umfassend zur Geltung gebracht werden können (Interessenabwägung im engeren Sinn).

1. Ermittlung der betroffenen Interessen

Beim vorliegenden Gebiet handelt es sich gemäss kantonalem Richtplan um einen Entwicklungsschwerpunkt (vgl. Kap. 2.2.2). Somit ist ein übergeordnetes öffentliches Interesse einer Entwicklung ausgewiesen.

Aufgrund der vorstehenden Grundlagenanalyse (Kap. 2) ist das Interesse nach einer baulichen Entwicklung des Areals im Sinne der Innenentwicklung dem Interesse nach dem Erhalt der Struktur gemäss ISOS gegenüberzustellen. Andere relevante, öffentliche oder private Interessen sind im Lichte der geringfügigen Grösse der Umzonung nicht erkennbar.

Diese Nutzungsbrache (ehemaliges Gleisareal) ist nicht von ortsbaulichem Interesse. Das ISOS bezieht sich bei seinem Hinweis betr. Struktur-erhalt um den Bahnhofbereich als Gesamtanlage und nicht um die heute brachliegende, frühere Fläche des Freiverlades und des Verladegleises. Das Areal lässt heute jede ortsbauliche und freiräumliche Qualität vermissen und verfügt ebenfalls über keine Aufenthaltsqualität.

2. Beurteilung der Interessen

Die bauliche Nutzung des ehemaligen Bahngeländes im Sinne der Innenentwicklung ist von erheblichem öffentlichem Interesse, was durch die Unterstützung des Verfahrens im Rahmen des kantonalen Projektes Bauen und Wohnen ersichtlich ist.

Ebenfalls genießt der Erhalt der schutzwürdigen Struktur des nationalen Ortsbildes von Gais ein erhebliches, öffentliches Interesse. Damit stellt sich die Frage, ob dieses ehemalige Bahnhofsareal eine hohe Bedeutung als ortsbildprägender Freiraum hat. Das ist zu verneinen. Diese Einschätzung deckt sich implizit auch mit der Meinung der kantonalen Denkmalpflege, indem sie im Rahmen des kantonalen Mitberichtsverfahrens keine Einwände gegen die damalige Zuweisung zu einer Bauzone bzw. zur nun beabsichtigten Erweiterung der Bauzone mit dem Ziel einer Bebauung vorgebracht hat.

Der Teilzonenplan Bahnhofplatz entspricht den übergeordneten Interessen. Mit dem Vorhaben kann die Situation um den Bahnhofplatz aufgewertet werden, wodurch im Grundsatz auch den Anforderungen des ISOS Rechnung getragen werden kann. Insbesondere mit den Anforderungen an die Gestaltung gemäss Art. 17 und Art. 5 BauR wird die Attraktivität des Ortsbildes erhalten und aufgewertet. Die Interessen einer Entwicklung des Gebiets überwiegen die Interessen der Freihaltung.

3. Interessenabwägung

Aufgrund der vorstehenden Beurteilung und im Lichte des erheblichen Ermessensspielraumes der Planungsbehörde gemäss Art. 2 Abs. 3 RPG überwiegt das Interesse an der sinnvollen, baulichen Nutzung der Brache das Interesse an einer baulichen Freihaltung.

4 Bewilligung

4.1 Verfahrensart

Die vorliegende Zonenplanänderung soll nach dem ordentlichen Verfahren nach Art. 45 ff. BauG durchgeführt werden.

4.2 Information und Mitwirkung

Gemäss Art. 2 BauR muss die Bevölkerung durch den Gemeinderat über die Ziele, den Ablauf und die Ergebnisse der Planung informiert werden.

Die Umzonung wurde im Rahmen der Information und Mitwirkung gemäss Art. 6 BauG und Art. 2 BauR vom 9. Oktober bis am 25. Oktober 2021 zur schriftlichen Mitwirkung durch jedermann bekannt gemacht.

Zum Baulinienplan und Teilzonenplan Bahnhofplatz Gais erfolgten gesamthaft fünf schriftliche Eingaben. Bezüglich Details der Eingaben und Antworten des Gemeinderates in der Mitwirkung wird auf den Mitwirkungsbericht der Gemeinde Gais verwiesen.

4.3 Erlass und Rechtsverfahren

Vorprüfung

Der Gemeinderat hat am 10. Februar 2020 den Teilzonenplan Bahnhofplatz dem Amt für Raum und Wald zu einer ersten Vorprüfung eingereicht. Daraufhin wurde der separate Baulinienplan Bahnhofplatz zur Sicherung der Erschliessung erarbeitet. Am 22. Juni 2021 wurde der Teilzonenplan zur zweiten Vorprüfung eingereicht. Folgende Ergebnisse aus der kantonalen Vorprüfung wurden im Hinblick auf die Beschlussfassung und öffentliche Auflage berücksichtigt:

- Der Planungsbericht wurde redaktionell überarbeitet.
- Die Ausführungen zum Masterplan wurden in Bezug auf die südliche Entwicklung ergänzt.
- Die Interessensabwägung wurde überarbeitet. Die betroffenen Interessen wurden ergänzt. Dementsprechend wurde die Beurteilung der Interessen sowie die Abwägung der verschiedenen Interessen angepasst.
- Das Kapitel 2.2.1 wurde ergänzt.
- Das Kapitel 2.2.2 wurde ergänzt.
- Das Kapitel 2.2.3 wurde überprüft und angepasst.
- Das Kapitel 2.3 wurde ergänzt.
- Das Kapitel 4.1 wurde angepasst.

Beschlussfassung Gemeinderat

Der Gemeinderat hat den Teilzonenplan Bahnhofplatz an der Sitzung vom 1. Dezember 2021 erlassen und zur Auflage freigegeben.

Auflage

Im Sinne von Art. 46 BauG wird der Plan öffentlich aufgelegt. Der Teilzonenplan wurde vom 4. Dezember 2021 bis 10. Januar 2022 öffentlich aufgelegt.

5 Nachweise

5.1 Allgemein

Nachfolgend sind lediglich die für die vorliegende Planung relevanten Nachweise erläutert. Ein gesamthafter Überblick über allgemeine planungsrelevante Nachweise ist im Anhang A1 dokumentiert.

5.2 Siedlung

5.2.1 Verfügbarkeit von Bauzonen

Um die zeitnahe Bebauung sicherzustellen, wird die Gemeinde Verträge mit den Grundeigentümern (Appenzeller Bahnen) abschliessen.

5.2.2 Haushälterische Bodennutzung

Mit der Umnutzung der nicht mehr benötigten Gleisanlagen der Appenzeller Bahnen trägt die Fläche zur gewünschten Weiterentwicklung von Gais bei. Sie ermöglicht eine Entwicklung im bebauten Siedlungsgebiet an einer zentrumsnahen und gut erschlossenen Lage.

5.2.3 Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS)

Es handelt sich bei den Appenzeller Bahnen um eine Bahn, die mit Gleichstrom betrieben wird. Seitens der Forschung sind durch die Gleichfelder keinerlei Hinweise auf potenzielle Gesundheitsrisiken hinsichtlich nichtionisierender Strahlungen (NIS) bekannt. Einen Anlagegrenzwert für Gleichstrombahnen gibt es daher nicht.

5.2.4 Lärmschutz

Gemäss der Modellberechnung (Grobabschätzung) zum Eisenbahnlärm des Bundes (BAFU) liegen die Emissionen unter 40 dB(A). Da es sich nicht um eine Einzonung im bundesrechtlichen Sinne handelt, kommen die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III zur Anwendung. Diese sind eingehalten. Der konkrete Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren mit der definitiven Gebäudestellung zu erbringen.

5.3 Siedlung und Verkehr

Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Das Gebiet liegt direkt am Bahnhof Gais und weist die ÖV-Gütekategorie B auf. Vom Bahnhof Gais fahren die Züge zur Spitzenstunde zwischen einem Halbstunden- und einem Stundentakt in Richtung St. Gallen, Altstätten und Appenzell.

5.4 Wasser und Boden

Grundwasserschutz

Die Umzonung liegt im Gewässerschutzbereich Au. In diesem Gebiet sind Anlagen, welche unter dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommen, nur über eine Ausnahmegewilligung, verbunden mit baulichen Mehranforderungen und einem Durchströmungsnachweis, zulässig. Die Voraussetzung dazu ist, dass die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert werden darf. Die Einhaltung der Anforderung ist spätestens im Baubewilligungsverfahren zu prüfen und zu belegen.

5.5 Kapazität

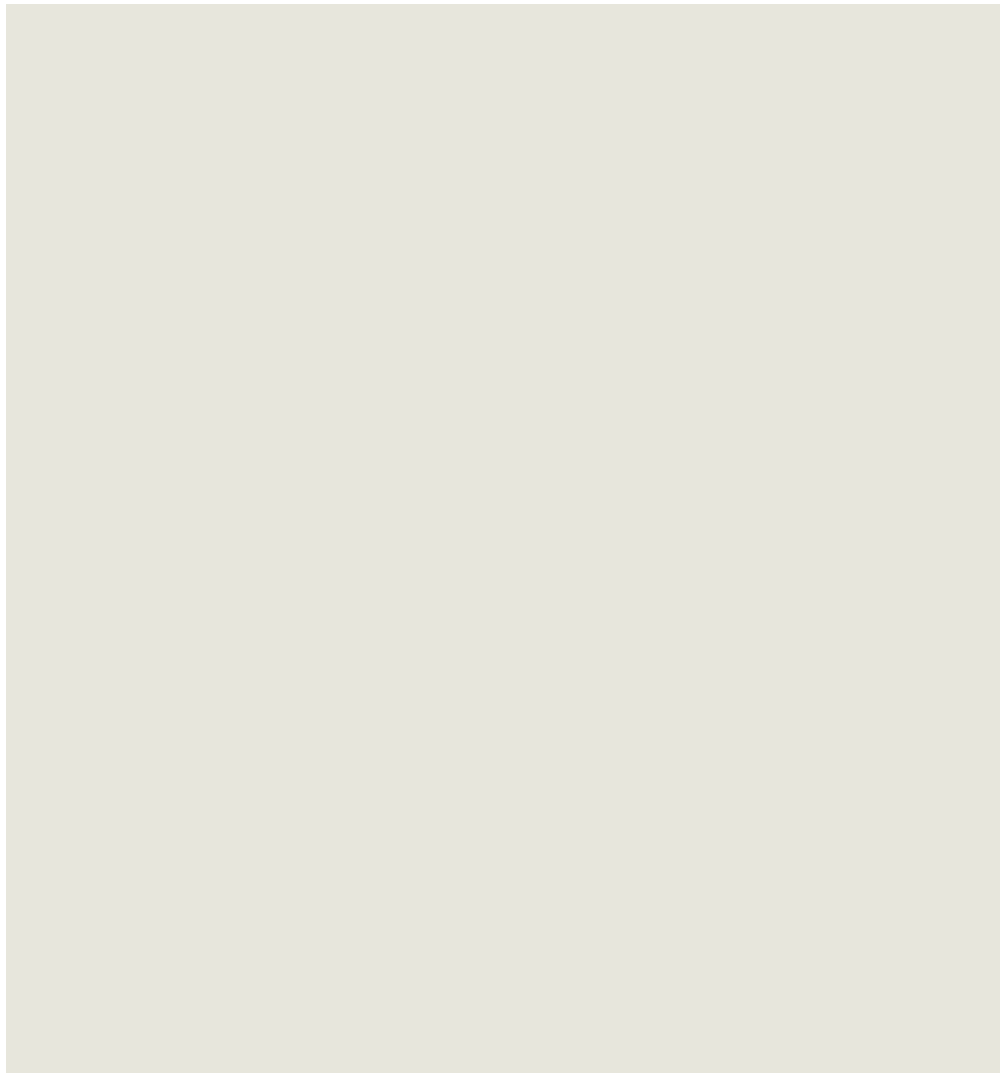
Die Gemeinde Gais hält mit der vorliegenden Zonenplanrevision den 15-Jahresbedarf des Nutzungsplanhorizonts ein. Die Auslastung des revidierten Zonenplans gemäss den Dichtevorgaben des kantonalen Richtplans liegt derzeit bei 101 %. Auf dem fraglichen Areal soll eine Klinik realisiert werden.

Die Berechnung gemäss kantonalem Berechnungsblatt ergibt, dass die Einzonung der Teilfläche weder hinsichtlich des zulässigen Fassungsvermögens der Wohn-, Misch- und Kernzonen wie auch der Bewohnerdichte den kantonalen Vorgaben entspricht.

Anhang

A1 Checkliste Zonenplan

A2 Kommunale Bauzonendimensionierung



A1 Checkliste

Checkliste Zonenplanung

Siedlung	nicht relevant	relevant
– Bauzonenbedarf	X	
– Bauzonendimensionierung		vgl. 5.5
– Verfügbarkeit von Bauzonen		vgl. 5.2.1
– Haushälterische Bodennutzung		vgl. 5.2.2
– Übereinstimmung mit kommunalem Richtplan		vgl. 2.2.3/ 3.3
– Lärmschutz		vgl. 5.2.4
– Luftverschmutzung und Gerüche	X	
– Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NIS)		vgl. 5.2.3
– Störfallvorsorge	X	
– Ortsbildschutz und Kulturdenkmäler		vgl. 2.1 / 3.3
Infrastruktur und Wirtschaft	nicht relevant	relevant
– Nutzungszuordnung		vgl. 3.3
– Bauzoneneignung	X	
– Kosten / Erträge	X	
Natur und Landschaft	nicht relevant	relevant
– Einordnung in die Landschaft	X	
– Naturnahe Flächen und Siedlungsgliederung	X	
– Beeinträchtigung von Naturobjekten	X	
– Freihaltung von Bach- und Flusssufern	X	
Siedlung und Verkehr	nicht relevant	relevant
– Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr		vgl. 5.3
– Kapazitätsreserven Strassennetz	X	
– Langsamverkehrsnetz	X	
Wasser und Boden	nicht relevant	relevant
– Fruchtfolgeflächen	X	
– Grundwasserschutz		vgl. 5.4
– Naturgefahren		vgl. 2.2.5
– Belastete Standorte	X	

A2 Kommunale Bauzonendimensionierung