

Sondernutzungsplan
Parkhof / Rhyner
Besondere Bauweise nach Art. 25 PBG

Raumplanungsbericht
nach Art. 47 RPV

Impressum

Projekt:
Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner, Stadt Buchs

Projektnummer:
L2021-454

Dokument:
Raumplanungsbericht

Auftraggeber:
Caduff Architekten AG, aix architects truog ag (Bauherrenvertretung) / Stadt Buchs

Bearbeitungsdatum:
24. März 2025

Bearbeitung:
SLIV AG für Planung und Beratung, Eschen
Jonas Grubenmann
Nina Eichholz

z:\4_buchs\l2023-
407_snp_parkhof_rhyner\01_rap\05_bericht\01_pmb\20250324_pb_snp_parkhof_rhyner_aenderungen.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Planungsgegenstand	5
1.1	Planungsgebiet	5
1.2	Planungsziel	5
1.3	Vorgehen	5
1.4	Geltende Nutzungsplanung	6
2.	Richtprojekte	7
2.1	Grundstück Nr. 3054 (Parkhof)	7
2.2	Grundstück Nr. 3053 (Rhyner)	8
2.3	Freiraumkonzept Grundstück Nr. 3054 (Parkhof)	20
3.	Übergeordnete Ziele	22
3.1	Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes	22
3.2	Konzepte- und Sachpläne des Bundes	23
3.3	Inventare des Bundes	23
3.3.1	Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung (IVS)	23
3.3.2	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	24
3.4	Kantonaler Richtplan St. Gallen	25
3.5	Leitbild der Stadt Buchs	25
3.6	Vision und Plan 2040	25
3.7	Kommunaler Richtplan	26
3.8	Überarbeitung kommunaler Richtplan	28
4.	Thematische Fragestellungen	29
4.1	Ortsbild / Gestaltung	29
4.2	Haushälterische Nutzung des Bodens	29
4.2.1	Volumen und Geschossflächen	29
4.2.2	Arbeitsplätze	30
4.2.3	Wohnfläche	30
4.3	Immissionen	31
4.3.1	Lärm	31
4.3.2	Luft	32
4.4	Energie	32
4.5	Infrastruktur und Wirtschaft	32
4.5.1	Nutzung	32
4.5.2	Kosten und Erträge	32
4.6	Natur und Landschaft	32

4.6.1	Gewässerschutz	33
4.7	Abstimmung Siedlung und Verkehr	34
4.7.1	Öffentlicher Verkehr	34
4.7.2	Strasse	34
4.7.3	Parkierung	35
4.7.4	Fuss- und Veloverkehr	37
4.7.5	Verkehrsbetrachtungen	37
4.8	Kehrrichtentsorgung	38
4.8.1	Kehrriktkonzept Parkhof	38
4.8.2	Kehrriktkonzept Rhyner	39
4.9	Abstimmung GEP	42
4.10	Naturgefahren	43
4.11	Schadstoffe	44
4.11.1	Kataster der belasteten Standorte	44
4.11.2	Bodenschutz	45
5.	Abweichungen zur Regelbauweise	46
5.1	Begründung der einzelnen Abweichungen	46
5.1.1	Gebäudehöhe / Vollgeschosse	46
5.1.2	Gebäudetiefe	47
5.1.3	Grenzabstände	47
5.1.4	Hofbereich	47
5.1.5	Balkone	47
6.	Ziele und Interessensabwägung	48
6.1	Zweck der Planung	48
6.2	Interessen	48
6.3	Auswirkungen der Planung	48
6.4	Interessensabwägung	48
7.	Verfahren	49
7.1	Vorprüfung	49
7.2	Mitwirkung	49
7.3	Erlass und Rechtsverfahren	49
8.	Würdigung und Ausblick	49
9.	Anhang	50
9.1	Kalkulation Kehrrikt Parkhof (Caduff Architekten AG)	50
9.2	Kalkulation Kehrrikt Rhyner (aix architects truog AG)	51
9.3	Schreiben Zweifel AG	52

1. Planungsgegenstand

1.1 Planungsgebiet

Das Planungsgebiet umfasst die Grundstücke Nr. 3053 und 3054 in der fünfgeschossigen Kernzone. Es liegt am Ende der Bahnhofstrasse, der Bahnhof Buchs ist rund 550 m entfernt. Das Grundstück Nr. 3053 umfasst eine Fläche von 619 m², das Grundstück Nr. 3054 umfasst eine Fläche von 2'747 m². Das Gebiet wird durch die Bahnhofstrasse, Churerstrasse und die Grünaustrasse begrenzt, östlich befindet sich das Grundstück Nr. 3003. Die Tiefgaragenzufahrt für das Grundstück Nr. 3054 erfolgt südlich über die Grünaustrasse. Fast die gesamte Bahnhofstrasse ist als Begegnungszone ausgeführt, das Areal bildet den Abschluss dieser Zone.



Abb. 1: Luftbild mit Planungsgebiet, Quelle: Geoportal des Kantons St. Gallen

1.2 Planungsziel

Durch den vorliegenden Sondernutzungsplan sollen zwei geschlossen aneinander gebaute, architektonisch und qualitativ hochwertige Wohn- und Geschäftsgebäude mit qualitativem Freiraum ermöglicht werden.

1.3 Vorgehen

Die Projekte wurden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Buchs entwickelt. Auf dem Grundstück Nr. 3053 wurde das Richtprojekt durch die aix architects truog AG entwickelt. Auf dem Grundstück Nr. 3054 erstellten die Caduff Architekten AG ein Projekt. Die beiden Büros sind in engem Kontakt und stimmen die Projekte aufeinander ab. Für die städtebauliche Überprüfung und Akzeptanz wurde die Meinung der Kommission Städtebau des Kantons St. Gallen abgeholt. Die entsprechenden Rückmeldungen sind in das Projekt mit eingeflossen.

1.4 Geltende Nutzungsplanung

Das Planungsgebiet (Grundstücke Nr. 3053 und 3054) befindet sich gemäss rechtskräftigem Zonenplan vollständig in der Kernzone K5a. Das Gebiet ist nördlich, westlich und südlich durch die Verkehrsfläche umgeben, östlich befindet sich ebenfalls die Kernzone K5a.



Abb. 2: Geltende Nutzungsplanung, Quelle: Geoportal des Kantons St. Gallen

Das Baureglement der politischen Gemeinde Buchs sieht in der Kernzone K5a folgende Beschränkungen vor:

Ausnützungsziffer	keine
Vollgeschosse	5
Gebäudehöhe max.	18.00 m
Firsthöhe max.	(6)
Gebäudelänge max.	keine
Gebäudetiefe max.	15.00 m (12)
Grenzabstand klein mind.	keine
Grenzabstand gross mind. (1)	keine
Empfindlichkeitsstufe (ES)	III

(1) Der grosse Grenzabstand ist auf der, gegen die südliche Himmelshälfte orientierten Hauptwohnseite einzuhalten. Weist eine Baute annähernd gleichwertige Hauptwohnseiten auf, so kann die Aufteilung der Summe des grossen und kleinen Grenzabstandes auf die entsprechenden Fassaden gestattet werden.

(5) In der Kernzone K5a gilt die geschlossene, in allen anderen Kernzonen die offene Bauweise. Kommt die geschlossene Bauweise nicht zur Anwendung, so ist ein Grenzabstand von 4.0 m einzuhalten. Die Fläche zwischen den in der Regelbauweise möglichen mehrgeschossigen Bauten entlang der Bahnhof- und Grünaustrasse wird als Hofbereich bezeichnet. Hier gelten entlang der Querstrassen in Abweichung zu Art. 5 und 6 BauR nachstehende Bauvorschriften:

- zulässige Geschosszahl 3
- max. Gebäudehöhe 12.0 m
- max. Gebäudetiefe 12.0 m

(6) Flachdachvorschrift, zusätzlich Attikageschoss erlaubt;

(12) Die Gebäudetiefe ist im Erdgeschoss nicht beschränkt.

2. Richtprojekte

Die Architekturbüros aix architects truog AG und Caduff Architekten AG haben auf dem jeweiligen Grundstück ein Richtprojekt ausgearbeitet. Die Ausarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Buchs. Das Projekt wurde der Kommission Städtebau vorgestellt und zeigt gemäss Kommission grundsätzlich gute Ansätze auf. Für die Weiterentwicklung sollen Punkte hinsichtlich des Städtebaus, des Freiraums, der Architektur und des Wohnwerts beachtet werden. Diese Punkte sind in die Weiterbearbeitung eingeflossen.

2.1 Grundstück Nr. 3054 (Parkhof)

Ausgangslage

In der Bahnhofstrasse 57 in Buchs (SG) befindet sich ein in den frühen 1970er Jahren erbautes Einkaufszentrum Parkhof. Das ursprüngliche Nutzungskonzept ist bis heute unverändert geblieben. Die stark ausgeprägte Introvertiertheit der Ladenflächen im Erdgeschoss und das Angebot der Wohn- und Dienstleistungsflächen in den Obergeschossen entsprechen in keiner Weise den heutigen Anforderungen.

Im Jahre 2022 konnte der Gebäudekomplex durch die heutige Eigentümerschaft erworben werden, mit dem Ziel, einerseits neuen zusätzlichen Wohnraum zu erstellen und andererseits die Qualität der Gewerbeflächen im Erdgeschoss zu erneuern und zu verbessern und somit auch die städtebauliche Situation massgeblich zu überdenken.

Derzeit ist der Parkhof mit diversen Läden, Dienstleistungen, einem Restaurant, Lagerräumen etc. belegt. Das Gebäude wird durch eine interne Einkaufsstrasse durchtrennt, welche die Bahnhofstrasse mit der Grünaustrasse verbindet.

Im Untergeschoss befinden sich eine Tiefgarage sowie Technik-, Lager- und Kellerräume. Die Einfahrt zur Tiefgarage erfolgt südlich über die Grünaustrasse.

Oberhalb des Erdgeschosses entlang der Bahnhofstrasse befindet sich ein zweigeschossiger Bau mit verschiedenen Dienstleistungen, Büroräumen und drei Wohnungen, südöstlich eine eingeschossige Technikzentrale.

Konzept

In einer ersten Projektvariante sollten das Untergeschoss mit der Tiefgarage und das Erdgeschoss erhalten bleiben. Die bestehenden Oberbauten entlang der Bahnhofstrasse und der Grünaustrasse sollten durch zwei fünfgeschossige Wohnhäuser mit Attikageschoss und dazwischengliegendem Spielplatz sowie Ruhebereich ersetzt werden.

In der Diskussion mit der Stadt Buchs und der Tatsache Rechnung tragend, dass gleichzeitig Entwicklungsgespräche des gegenüberliegenden Areals (Pfrundgut) stattfinden, wurde das erste Konzept verworfen und das aktuelle Entwicklungsmodell ausgearbeitet.

Das Erdgeschoss wird in diesem Fall komplett abgebrochen und durch einen L-förmigen Körper ersetzt, welcher einerseits die bestehende lineare Körnung der Bahnhofstrasse aufnimmt und andererseits mit dem zur Bahnhofstrasse querliegenden Gebäudekörper gleichzeitig einen neuen öffentlichen Platz zur Churerstrasse aufspannt, welcher durch die Neuentwicklung des gegenüberliegenden Areals ergänzt bzw. fortgeführt werden kann. Städtebaulich entsteht nicht nur eine neue Begegnungszone im Bereich Parkhof, sondern ein neuer Verbindungspunkt zwischen Bahnhofstrasse und dem neuen Areal mit Wohn- und Gewerbefläche und bestehendem Einkaufszentrum Pfrundgut (Migros und Aldi). Die Anbindung zwischen der sehr frequentierten und belebten Bahnhofstrasse und dem neuen Areal ermöglicht bzw. verstärkt das Projekt Parkhof durch einen über sechs Meter breiten Durchgang.

Der neu kreierte Platz mit viel Grün bietet sich als neuer Begegnungsraum für die Menschen an. Ein neuer Kaffee-Pavillon bildet das Zentrum dieser neuen Begegnungsstätte.

Bauprojekt

Entlang der Bahnhofstrasse ist ein Teilbaukörper mit sechs Vollgeschossen sowie einem Attikageschoss mit einer Gebäudetiefe von 18 Metern vorgesehen. Quer dazu schließt ein Teilbaukörper mit ebenso sechs Vollgeschossen und einem Attikageschoss an, mit einer Gebäudetiefe von 17 Metern.

Die Erschließung der Wohngeschosse, des Erdgeschosses, der Kellerräume und der Tiefgarage erfolgt über zwei interne Treppen- und Liftanlagen.

Im neu vorgesehenen Gebäudekomplex entstehen insgesamt 95 Stadtwohnungen, die großzügig verglast und mit Loggien bzw. Dachterrassen ausgestattet sind. Die Dachflächen werden extensiv begrünt und mit Solarmodulen ausgestattet.

Umgebung

Eine bepflanzte Bauminself steht im Zentrum des Platzes mit Sitzgelegenheiten. Die Bauminself ist mit drei markanten grossen Bäumen besetzt. Darunter wird eine Schattenstauden- und Gräserlandschaft entstehen, welche durchschreitet werden kann. Die bestehende Pflanzrabatte der Churerstrasse entlang wird aufgewertet und vergrössert, sowie mit Sitzmöglichkeiten versehen.

Der Belag um die Bauminself wird sickertfähig erstellt und an einigen Stellen werden Stauden eingepflanzt. Die Durchgangsbereiche sind mit einem barrierefreien Belag versehen.

Die grosse Dachfläche von ca. 1'100 m² wird ökologisch wertig erstellt für Pflanzen und Insekten. Dafür wird mit Totholz, Lehm- und Sandinsel gearbeitet. Diese Kleinstrukturen werten die Fläche als Lebensraum für Insekten massiv auf.

Die Pflanzinsel besitzt einen Wasserspeicher, in der Tiefgarage wird eine Regenwassertankanlage für die Bewässerung des Grünraums installiert.

Projektbeschreibung Caduff Architekten AG

2.2 Grundstück Nr. 3053 (Rhyner)

Geschichte

Die Conditorei Rhyner wurde im Jahre 1886 in Buchs an diesem Ort gegründet. Seither ist dieses Haus ein Garant für Qualität, Tradition und Kontinuität. Mit Morris Wagner-Rhyner wird das Rhyner bereits in der 5. Generation geführt und gehört damit zum erlesenen Kreis der ältesten Kaffeehäuser Europas, die nachwievor in Familienhand geführt werden. Nach mehr als 135 Jahren hat sich die Umgebung des Stammhauses nun in ein modernes, urbanes, dichtes Gefüge gewandelt. Das Traditionscafé wirkt darin wie aus der Zeit und aus dem Massstab gefallen.



Abb. 3: Historisches Foto und Zeichnung Conditorei Rhyner

Städtebauliche Einordnung

Aus der urbanen Hauptader der Bahnhofstrasse heraus, an deren östlichen Ende zum Bahnhof hin mit dem Chez Fritz absehbar ein vertikal überhöhter Hochpunkt den grossen Auftakt machen wird, wird mit dem Kopfbau des neuen Rhyner ein kleiner Counterpart am westlichen Strassenende mit leicht überhöhter Ausbildung des Baukörpers, über die sonst gleichmässige Bauhöhe der Bahnhofstrasse, angedacht.

Die Spange der Bahnhofstrasse benötigt beidseits eine Marke. Dem Rhyner fällt die Aufgabe zu, als Kopfbau einen würdigen und angemessenen Auftakt bzw. Abschluss zu bilden. Ein sinnfälliges Aufgreifen der Bezüge entlang der Bahnhofstrasse als auch das Markieren eines Schlusspunktes des Gebildes wird auf dem besonders geschnittenen Grundstück umgesetzt.

Die Zuordnung und Priorisierung des Gebäudes liegt als Adressierung zur Bahnhofstrasse hin bereits seit jeher vor. Eine Umorientierung zur Churerstrasse erscheint keine zielführende Alternative.

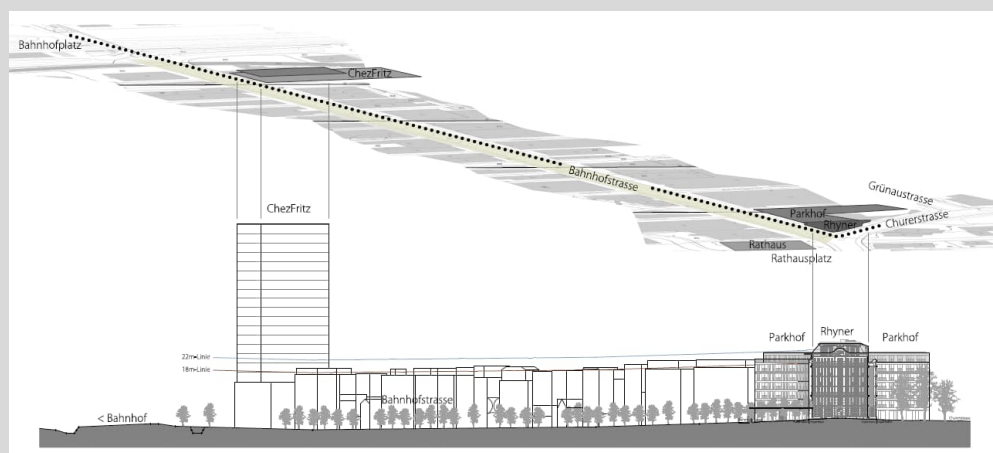


Abb. 4: Schnittansicht entlang der Bahnhofstrasse bezogen auf den Scheitelpunkt des Rhyners



Abb. 5: Abwicklung Bahnhofstrasse mit Abbildung des leichter Höhenanstieg des Geländes

Standortgebundenheit

Das Stammhaus Rhyner ist an diesen Ort gebunden. Ein solches Traditionsunternehmen würde auf der „grünen Wiese“ nicht gleichartig funktionieren können. Es lebt von dem Ort, der unmittelbaren Umgebung und der Einordnung im Stadtkörper.

Aussenkanten

Das Neubauprojekt greift die Aussenkanten des Bestandsbaus auf, um die adäquate städtebauliche Setzung und Stärkung als Abschlussglied der Bahnhofstrasse zu erreichen.

Es entsteht somit keine grundsätzliche Verschlechterung des Ist-Zustandes, sondern schafft vielmehr eine Klärung der Konturlinie im Vergleich zum aktuell noch vorliegenden Gebilde.

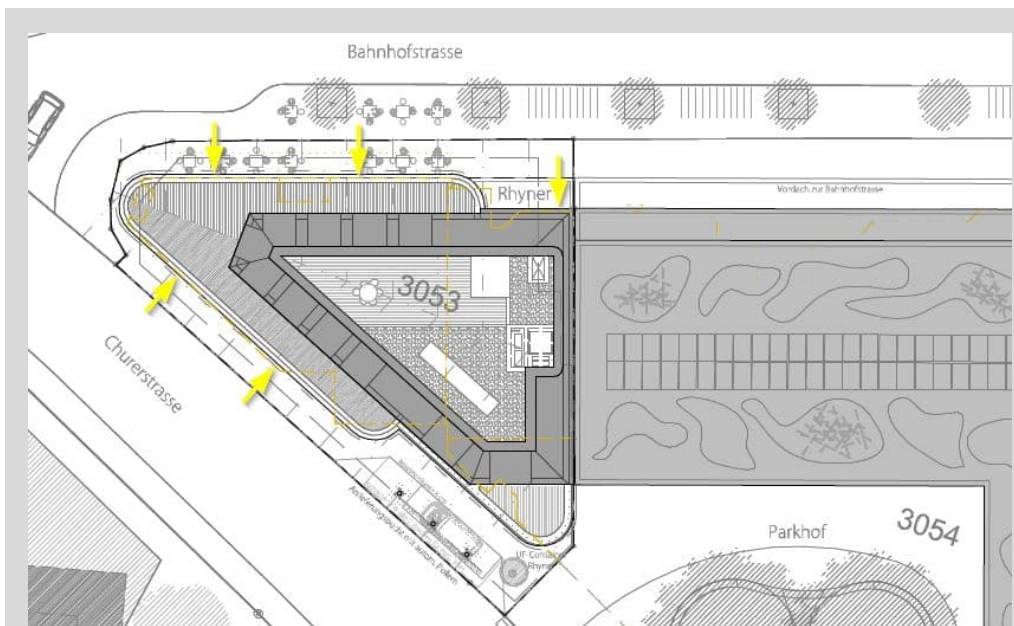


Abb. 6: Situationsplan mit den wichtigsten Aussenkanten

Ein wichtiger Stellenwert hat das Aufgreifen der Strassenflucht der Bahnhofstrasse inklusive des prägenden Elements des Vordaches. Beachtet wurde ausserdem der sinnvolle Abschluss mit dem Nachbarprojekt Parkhof an der gemeinsamen südlichen Schnittstelle und die Fassung des dort neu entstehenden öffentlichen Platzes.

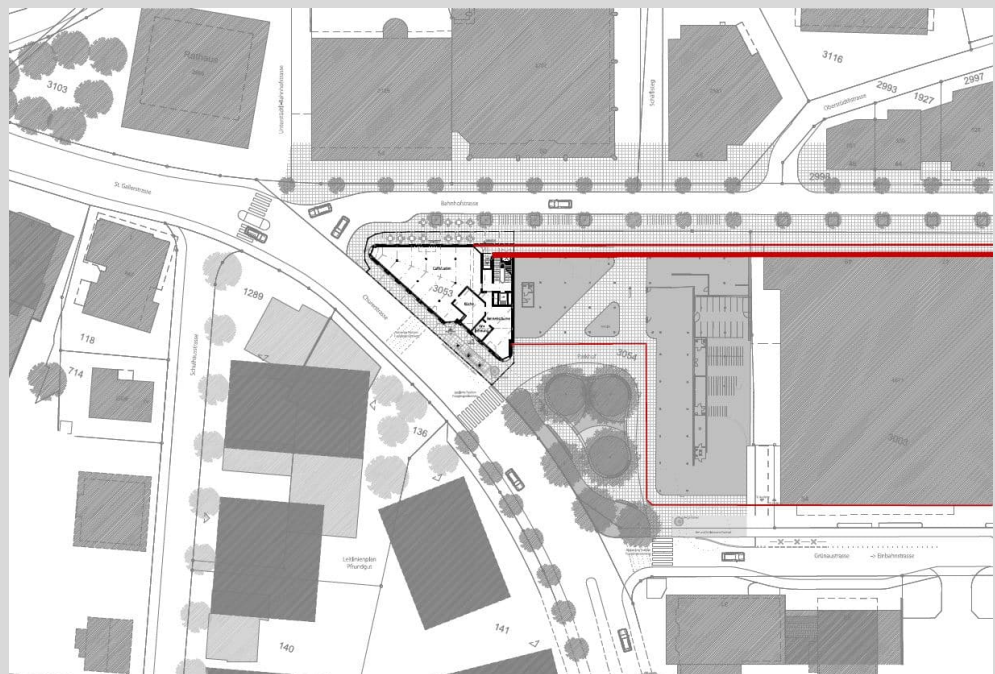


Abb. 7: Lineare Bezüge aus Bahnhofstrasse und Rückseite Parkhof

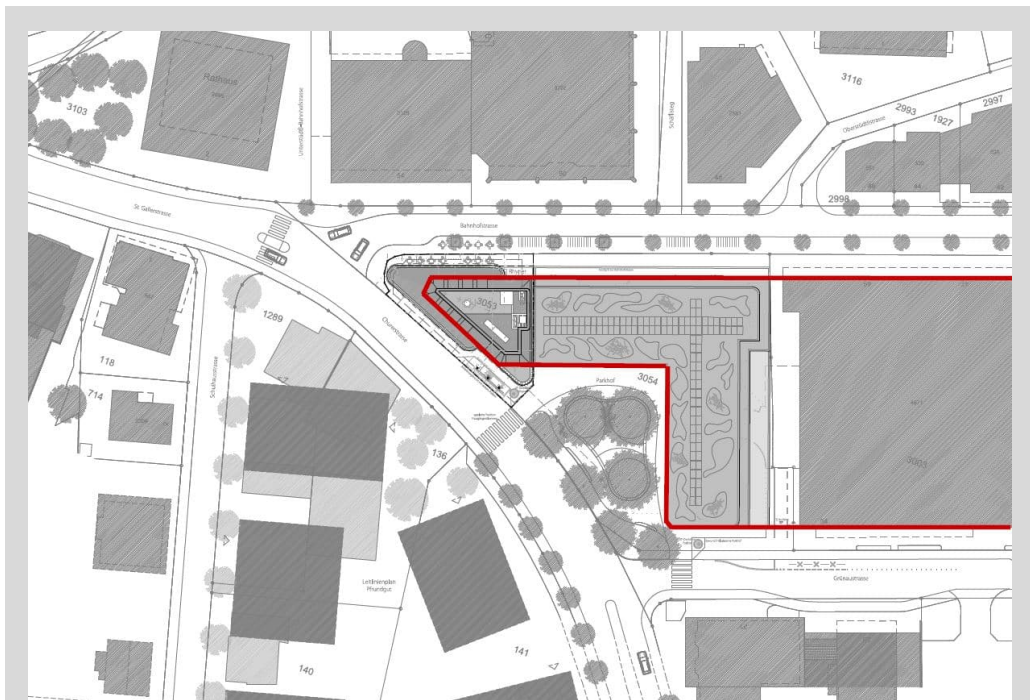


Abb. 8: Kantige Ausformung Blockabschluss im Dachbereich

In ein und demselben Baukörper wird neben der Aufnahme der direkten linearen Bezüge entlang der Bahnhofstrasse, ebenso die Ausbildung als Schlussstein mit beendenden, fassenden und markierenden Gestaltungselementen erreicht. Dabei gilt besonderes Augenmerk der „Entschärfung“ der Grundstückskontur und dem In-Erscheinung-Treten des Volumens im Stadtraum aus den unterschiedlichen Betrachtungswinkeln.

Als Schluss- bzw. Auftakt-Marke der starken Form der Bahnhofstrasse scheidet die Wahl einer zu kleinen oder verkümmerten Kubatur aus, weshalb mit dem Kopfbau des Rhyner eine selbstbewusste Erscheinung mit Finesse gesucht wird. Die Rundungen verhelfen dem Baukörper auf eine geschmeidige Vermittlung im Umfeld:

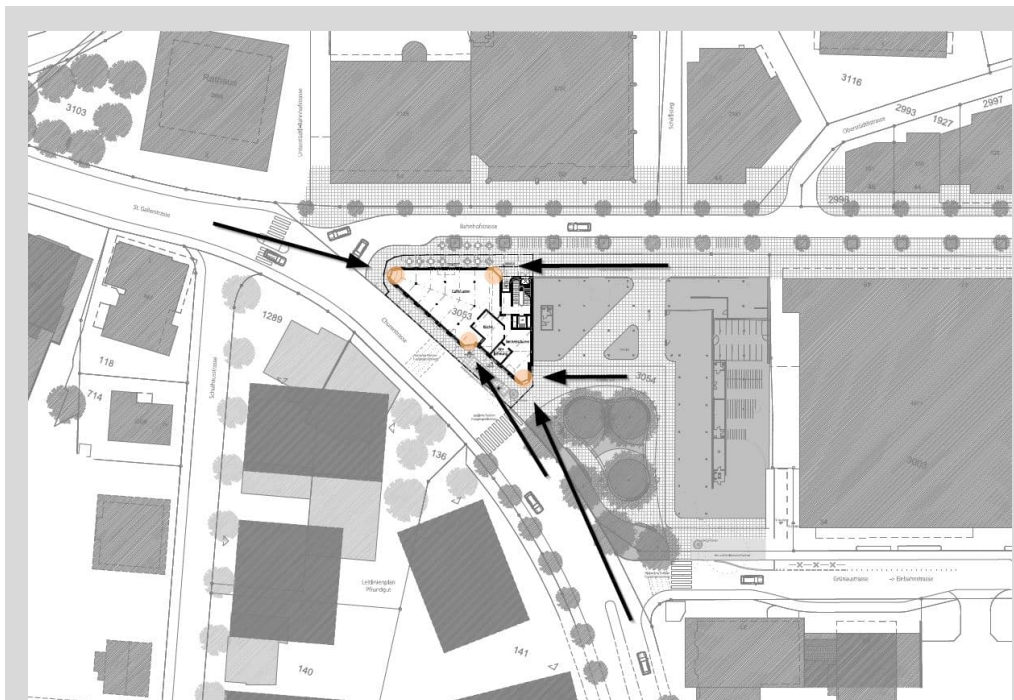


Abb. 9: Situationsplan mit Sichtbezügen

Höhenentwicklung und Dach

Auch in der Vertikalen werden die Bezüge zur Bahnhofstrasse aufgenommen und gleichzeitig als Schlussstein gerahmt und beendet. Das Vordach findet seinen logischen Abschluss in der hervortretenden Volumetrie des Rhyner am Haupteingang zur Conditorei.

Die lineare Anlage der Strassenzeile wird durch das Hervortreten und die leichte Höhenstaffelung markiert und abgeschlossen.



Abb. 10: Ansicht Nord entlang Bahnhofstrasse

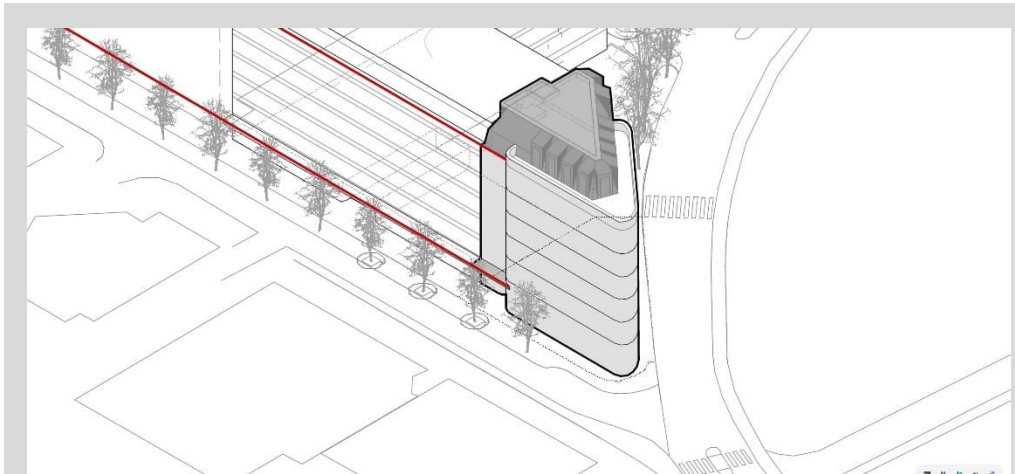


Abb. 11: Darstellung im 3D-Modell

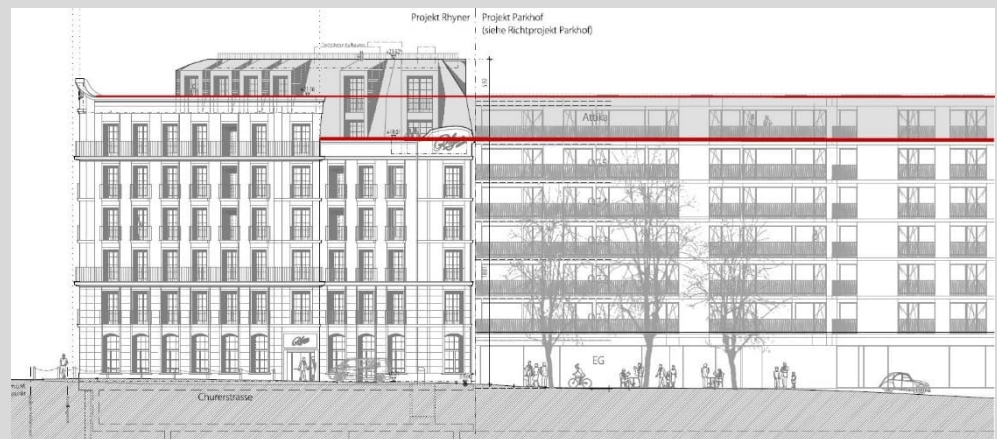


Abb. 12: Ansicht Süd zur Churerstrasse

Der sekundäre, aufgesetzte Dachaufbau unterstreicht die Haltung als kleiner Kontrapunkt zum Hochhaus am Bahnhof, ohne jedoch eine zu starke Überhöhung vorzunehmen. Die Materialisierung und Farbgebung wird dunkel zurückgestuft angelegt und soll sich gestalterisch dezent zurücknehmen.

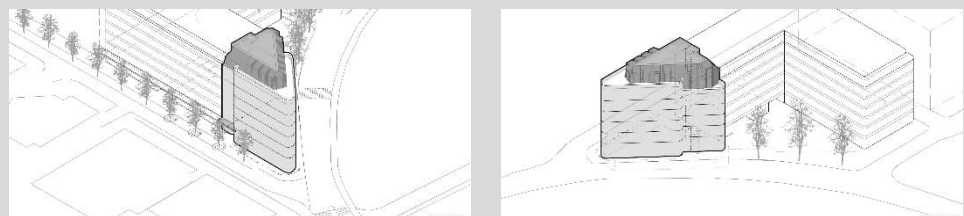


Abb. 13: Darstellung im 3D-Modell

Besonnung, Belichtung

In Bezug auf die Ausrichtung und Besonnung des Gebäudes finden wir gegen Osten die grosse Brandwand zum Projekt Parkhof, die keine grösseren Möglichkeiten zur Ausrichtung von entsprechenden Räumlichkeiten erlaubt. Gegen Süden, also zur Churerstrasse hin, werden somit sinnvollerweise in den Obergeschossen die Wohnräume hauptsächlich ausgerichtet sein, um eine entsprechende Wohnqualität zu erreichen. Zur ruhigeren Bahnhofstrasse nach Norden, werden vornehmlich Schlafräume angeordnet.

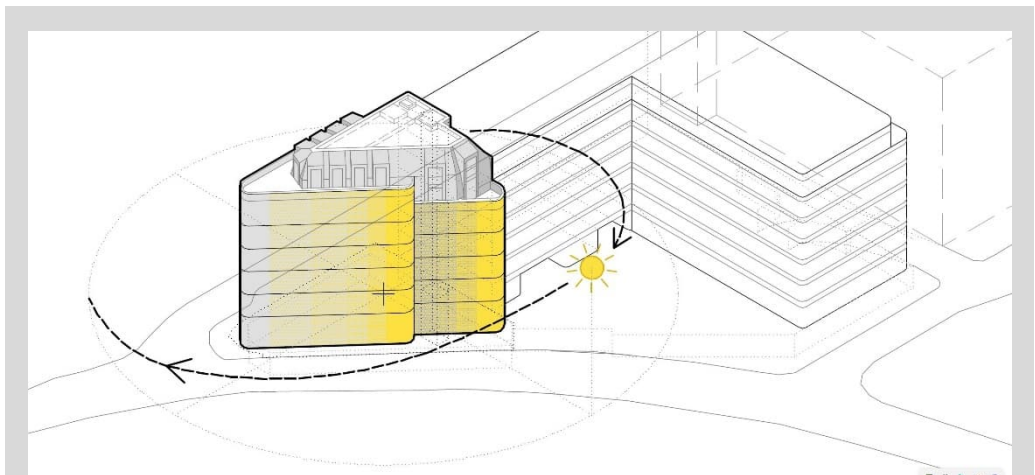


Abb. 14: Darstellung der Besonnung im 3D-Modell

Erschliessung

Das Grundstück des Rhyners ist bis dato oberirdisch für Fahrzeuge nicht erschlossen. Die angrenzenden Strassenzüge und der benachbarte Parkhof verhindern dies bislang.

Durch einen Neubau entsteht die seltene Gelegenheit hierfür Abhilfe zu schaffen. Eine verkehrstechnische Erschliessung kann über die jetzt und künftig bestehende Tiefgarage des Parkhofs ermöglicht werden.

Hierzu benötigt es einen Wanddurchbruch zur Verbindung beider Baukörper. Die Positionierung dieser Zufahrt ist aufgrund mehrerer Faktoren allein an einer Stelle sinnvoll möglich.

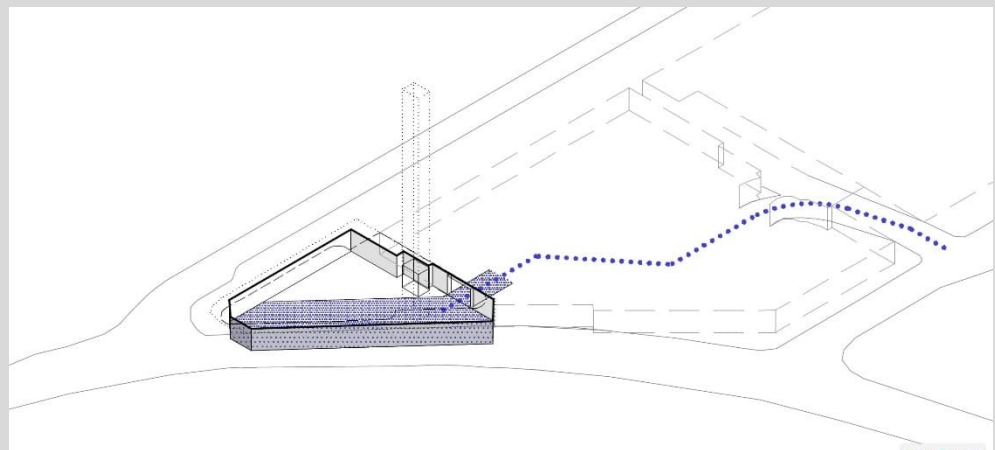


Abb. 15: Darstellung der verkehrlichen Erschliessung im 3D-Modell

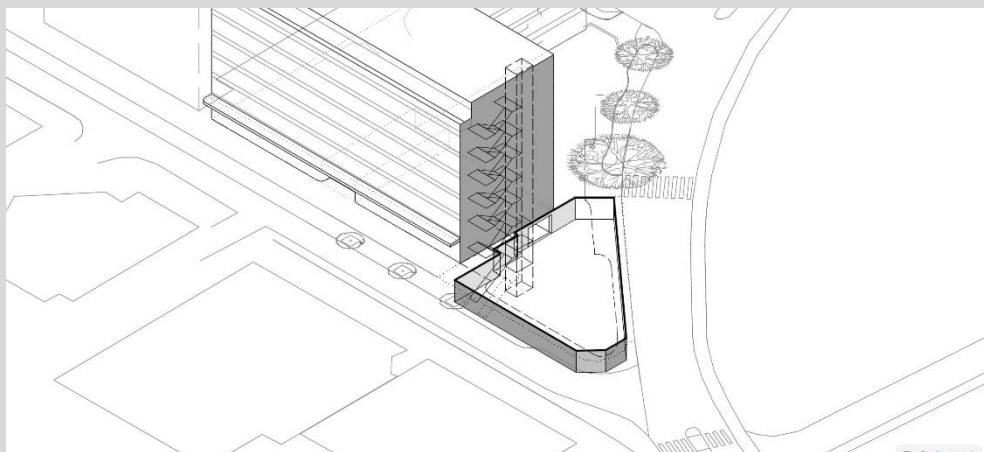


Abb. 16: Darstellung der vertikalen Erschliessung im 3D-Modell

Ein wichtiger Faktor zur Grundrissanordnung sind die Zuschnitte der Parkfelder und Manövriertflächen, die nur so geometrisch denkbar und ökonomisch vertretbar sind.

Die oberirdischen und unterirdisch vorhandenen Bezüge lassen für die Positionierung der inneren Vertikalerschliessung des Gebäudes keinen anderen Standort zu als in der nördlichen Hälfte der Brandwand zum Nachbarprojekt des Parkhofs.

Grundsätzlich soll planerisch entlang von Strassenzügen eine rückwärtige Erschliessung eines Gebäudes angestrebt werden. Die Lage zwischen Bahnhofstrasse, Churerstrasse und dem Parkhof bietet hierzu allerdings keinerlei Option. Es gibt auf diesem Grundstück keine erschliessbare abgewandte Seite des Gebäudes. Alleinige Möglichkeit besteht über die unterirdische Lösung über den Parkhof.

Mit dieser Lösung können eine angemessene Anzahl von Fahrzeug- und Veloabstellplätzen im Projekt realisiert und den Nutzern zur Verfügung gestellt werden.

Die Adresse der Conditorei/Café Rhyner ist und bleibt die Bahnhofstrasse 61.

Zu dieser Anschrift passend sollen auch die Haupteingänge zur Conditorei und zum Café, als auch der davon getrennte allgemeine Eingang zur Gebäudeerschliessung der Nutzungen in den Obergeschossen angeordnet sein.

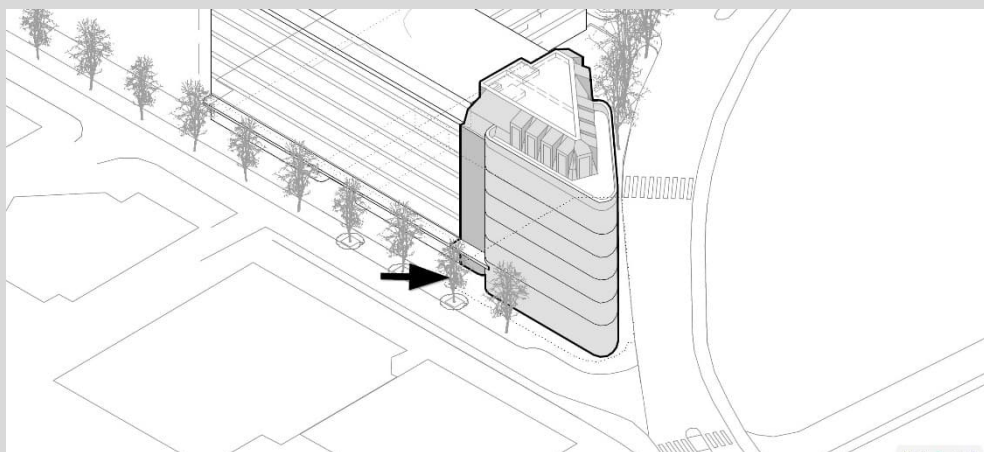


Abb. 17: Darstellung der Adressierung im 3D-Modell

Für die Erschliessung und Zugänglichkeit durch Anwohnende, Nutzende, Gäste und Kundschaft ist somit bestmöglich gesorgt. Als Betrieb nimmt die Conditorei Rhyner jedoch eine logistische

Anpassung vor und wird die Produktion auf Dauer räumlich auslagern. Wie die Erfahrung zeigt, ist dieser Standort für eine Produktionsstätte auch aus Sicht der Anlieferung durch grössere LKWs und generellen betrieblichen inneren Abläufe und Logistik weniger geeignet.

Allerdings verbleibt für das Stammhaus Rhyner dadurch die Notwendigkeit einer Anlieferungsmöglichkeit durch kleinere Fahrzeuge, um den Nachschub der Waren des täglichen Bedarfs im Café sicherzustellen. Grundvoraussetzung hierzu sind möglichst kurze Wege sowie Augenkontakt und Sichtbeziehungen aus den Betriebsräumen zum Anlieferungsort.

Nach Vorabstimmungen mit städtischer Bauverwaltung und kantonalen Amtsstellen wird deshalb die normgerechte Anordnung einer Anlieferungsbucht für PKWs entlang der Churerstrasse verfolgt. Bei der Längsparkierung wird dabei die Trottoirbreite, die normgerechte Dimension des eigentlichen Stellplatzes inklusive Längenzuschläge für bessere Manövrierbarkeit, und der Sicherheitskorridor zur Velofahrspur nachgewiesen. Der Verkehrsfluss ist an dieser Situation ohnehin durch den neu platzierten Fussgängerstreifen entschleunigt und verspricht die bestmögliche Anordnung im gesamten Umfeld. Von hier aus ist auch die Anlieferung direkt in die Betriebsräume der Conditorei möglich.

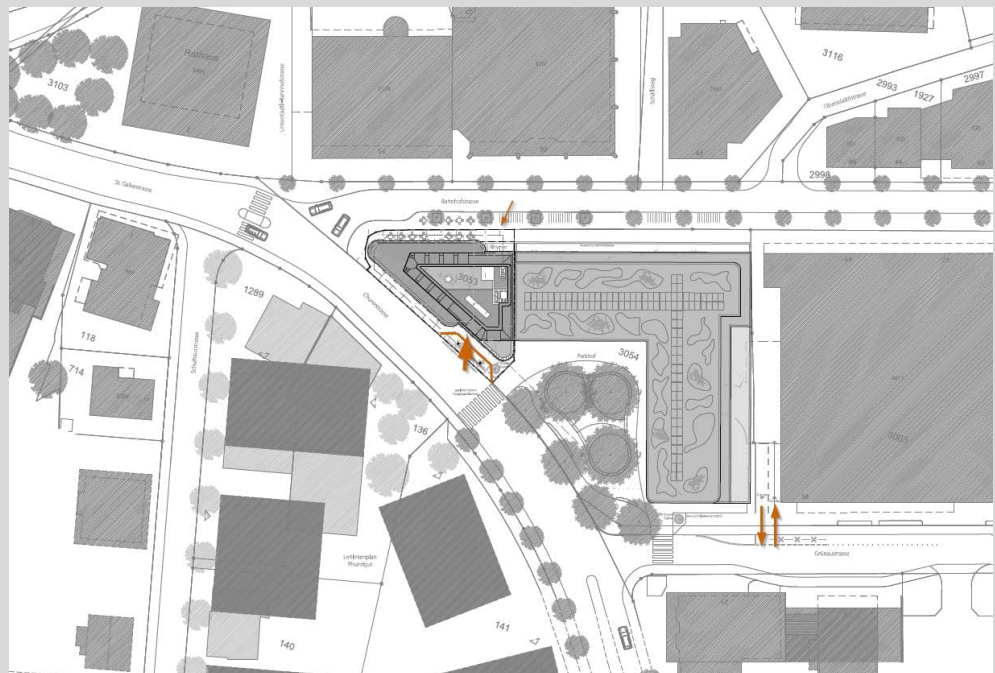


Abb. 18: Darstellung der Anlieferung im 3D-Modell

Umgebung/Aussenraum

Das Café Rhyner bespielt schon seit Dauer den Zwischenbereich zwischen Gebäude Rhyner und der Bahnhofstrasse mit Terrassenbetrieb. Diese die Stadt belebende und bereichernde Tätigkeit soll neben dem bekannten Bereich nun auch auf den neu entstehenden Platz am Parkhof ausgeweitet werden. Eine Ausrichtung nach Süden und die neue Platzgestaltung stellen hierzu gute Gründe dar.

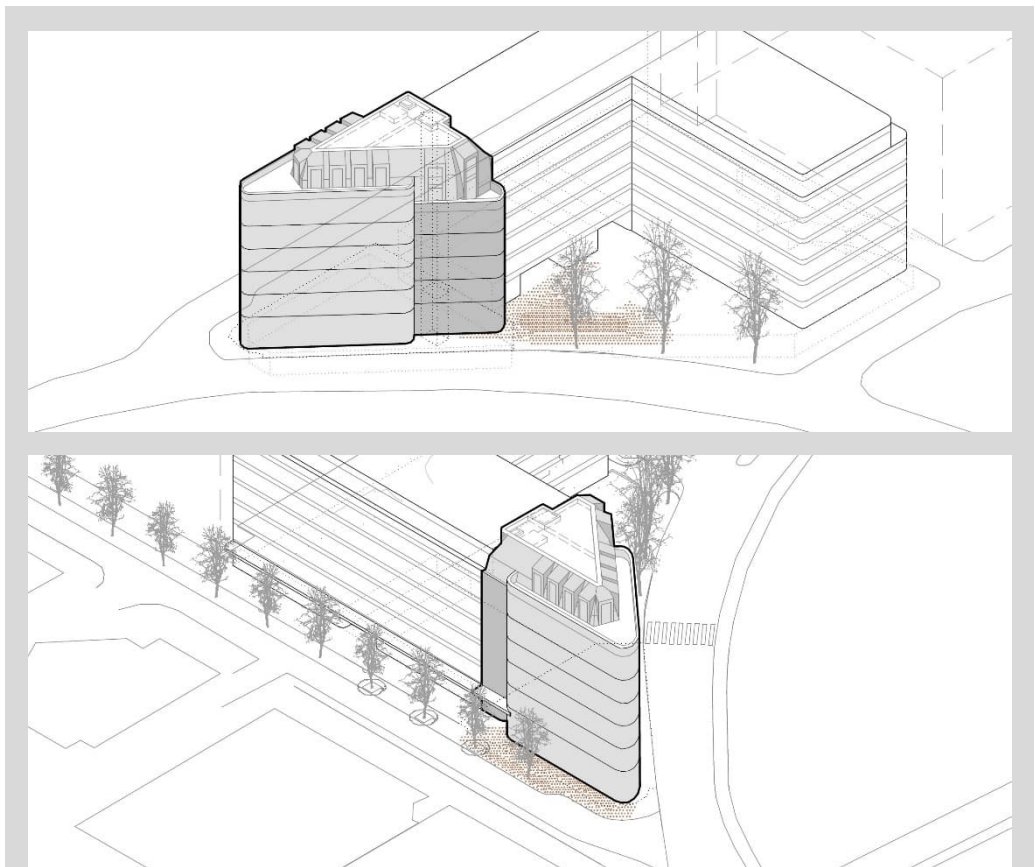


Abb. 19: Darstellung der Aussengastronomie im 3D-Modell

Entsorgung

Als lebensmittelverarbeitender Betrieb und als Gastronomie besteht die Notwendigkeit der schnellen Entfernung und Trennung von Kehrriecht aus den Verarbeitungsräumen von Lebensmitteln.

Für kurze Wege und die sinnvolle Lagerung wird die Anordnung eines Unterflurcontainers vorgesehen. Solche Unterflurcontainer dürfen entlang der Bahnhofstrasse nicht errichtet werden. Einzige Alternative ist somit der gezeigte Standort zur Churerstrasse.

In Abstimmung mit dem örtlichen Entsorgungsunternehmen wurden die bestmöglichen Bedingungen für den Entleerungszeitraum und das Leerungsintervall erörtert und in beigefügter Zusammenstellung im Anhang zusammengefasst.

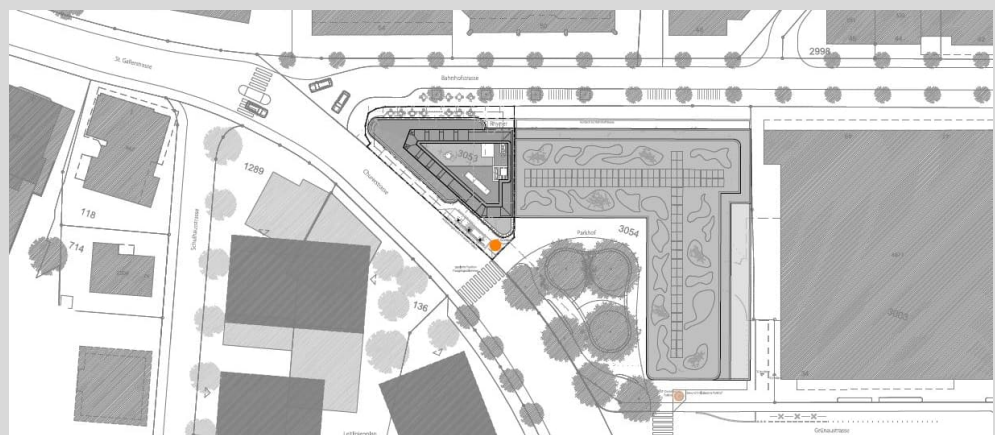


Abb. 20: Standort Unterflurcontainer

Verkehrstechnische Nachweise und Optimierungen in Umgebung

Für die Optimierung der Verkehrswege wird zunächst die Neupositionierung des Fussgängerstreifens nach Südost vorgeschlagen. Diese Massnahme würde für geschicktere Wegebeziehungen zwischen der neuen Fussweg-Passage im Projekt Parkhof bis hin zum neuen Projekt Pfrundgut sorgen. Die Abhängigkeiten von der Länge des Linksabbiegers in die Grünaustrasse wurde geprüft und als realistische Option verifiziert. Nachweis siehe Anhang.

Von den Verkehrsingenieuren wurden weiters die Sichtwinkel bei der Einfahrt aus der Bahnhofstrasse in die Churerstrasse nachgewiesen, als auch die Sichtwinkel beim neuen Fussgängerstreifen.

Die Anlieferungs- und Abfuhrbucht an der Churerstrasse ist normgerecht ausgebildet und zudem inkl. Längenzuschlägen komfortabler als notwendig vorgesehen, um eine bestmögliche Situation zu gewährleisten.

Der Trottoirbereich entlang der Südwest-Fassade des Neubaus Rhyner in der Breite von 2.00 m wird gewährleistet.

Auch der oberirdische Teil des Unterflurcontainers mit dem Einwurfschacht liegt ausserhalb dieses Korridors.

Für das Leerungsfahrzeug des Unterflurcontainers wurden die modellspezifischen Daten des örtlichen Kehr- und Müllfahrzeugs vom Ingenieur geprüft. Ein Entleerungsvorgang benötigt allein 3 Minuten und wird in der Route des Entsorgungsunternehmens zu einer Randzeit vorgesehen, sodass eine entspannte Verkehrssituation ringsum vorliegt. Die Containerkapazität erlaubt zudem ein Entleerungsintervall alle 14 Tage.

In der beigefügten Verkehrserhebung wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 33 km/h in Abweichung von der signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h nachgewiesen und dient als Argument zur Verkehrssicherheit.

Im Vergleich zur heute vorliegenden Anlieferungs- und Entsorgungslogistik vor Ort stellen obige Massnahmen Optimierungen dar, die eine gänzlich neue Qualität im Sinne von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit schaffen.

Begrünung

Trotz der Grundstücksform und der innerstädtischen Lage wird eine bestmögliche Anordnung von Grün in der Situation angestrebt. Entlang der Bahnhofstrasse begleitet ohnehin bereits eine Alleepflanzung die Einkaufsmeile. Diese Bäume sorgen auch in Zukunft auf der Nordseite des Rhyners für eine angenehme Aufenthaltsqualität der Terrassennutzung als auch für den Naturbezug im sonst urbanen Gefüge. Entlang der Churerstrasse bleiben die drei markanten Bäume erhalten und sorgen damit auch von Süden her für einen Grünbereich, der Schatten spendet, für Kühlung und Feuchteausgleich sorgt und der insbesondere dem neuen Platz des Parkhofs eine hochwertige Gestaltung und Atmosphäre verleiht.

Zusätzlich wird entlang des geschlossenen Teils der Nordfassade des Rhyners eine Begrünung als vertikale Grünfläche vorgesehen. Diese soll in Pflanzgefässen oberhalb des Vordaches gepflanzt und dann mittels Rankhilfen die Fassade entlang nach oben geführt werden.

Auf der verbleibenden Dachfläche soll, wo möglich (technische Anlagen, Anteil Ruheterrasse) ein begrüntes Flachdach erstellt werden.

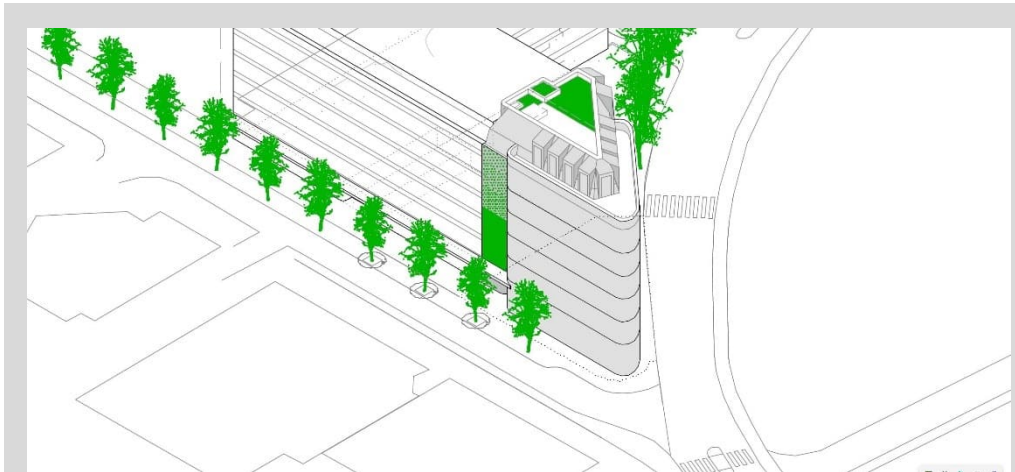


Abb. 21: Darstellung der Begrünung im 3D-Modell

Alternative Energien

Neben der Anbindung des Gebäudes an das Fernwärmenetz als bestmögliche alternative Energiequelle, wird ausserdem vorgesehen, die entstehenden Dachflächen des Dachaufbaus mit in die Dachdeckung integrierten PV-Modulen zu versehen und somit eine bestmögliche Leistung mit alternativen Energien zu erreichen und im gleichen Zuge eine homogene optische Erscheinung zu erzielen.

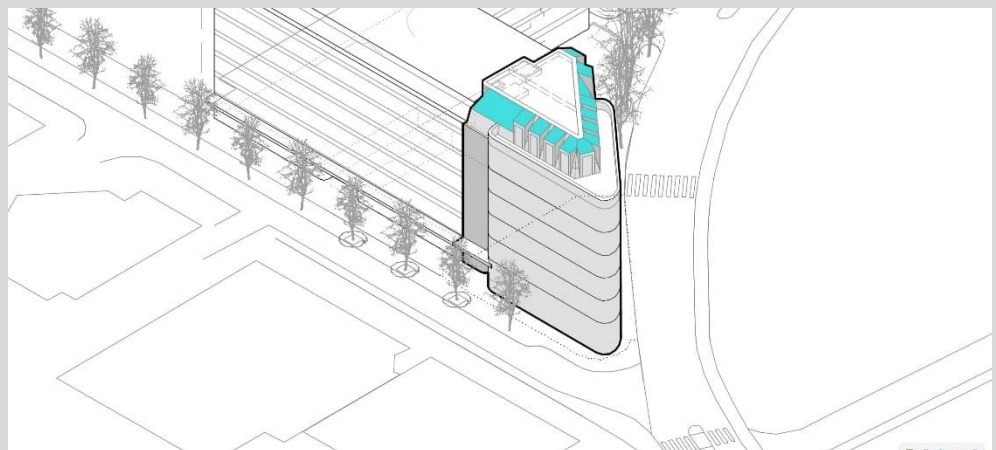
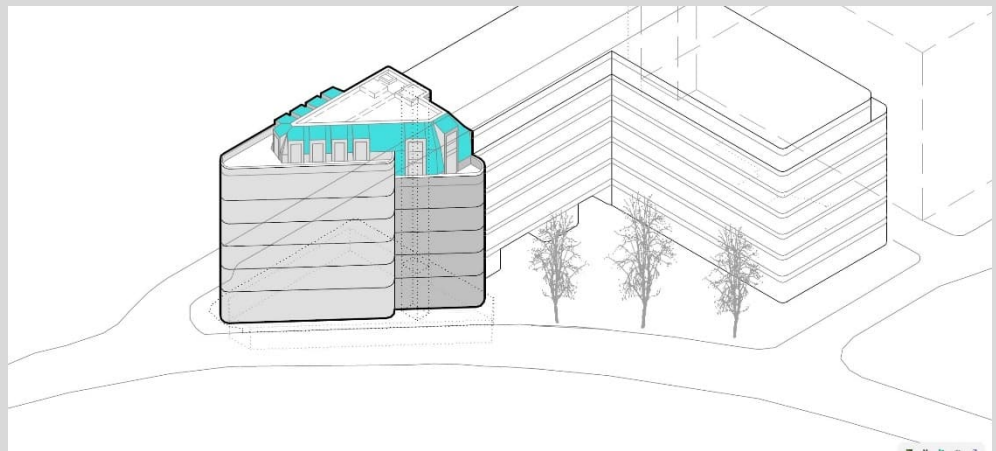


Abb. 22: Darstellung der Nutzung von Solarenergie im 3D-Modell

2.3 Freiraumkonzept Grundstück Nr. 3054 (Parkhof)

Bauminsel

Im Zentrum des Platzes steht eine sehr grosse Bauminsel, welche mit drei grossen standortgerechten Bäumen bepflanzt wird (z.B. *Acer platanoides*; Spitzahorn). Unter den Bäumen entsteht eine Schattenstauden- und Gräserbepflanzung mit hohem Farnanteil aus standortgerechten Pflanzen. Im Bereich der neuen Bäume wird die Erde auf 1.5 m angehäuft, damit genug Wurzelraum ermöglicht wird. Dadurch entsteht eine Dreiteiligkeit, welche durchschritten werden kann. In der Mitte wird die Integration eines Trinkbrunnens vorgeschlagen (auf Wunsch Gemeinde kann der Brunnen auch vorgelagert neben der Bauminsel stehen). Die Bauminsel wird mit einem markanten Band eingefasst, welches Sitzgelegenheiten an diversen Stellen anbietet. Der Belag um die Bauminseln ist sickerfähig aufgebaut und leitet das Wasser zu den Bauminseln. Im Gehbereich der Gebäude wird ein barrierefreier Hartbelag eingebaut, um den Zugang zu den Gebäuden für Alle zu ermöglichen. Sitzbänke, Abstellbereiche für Velo und Scooter sind weitere Elemente, welche auf dem Platz an sinnvoller Stelle installiert werden.

Die bestehenden Bäume entlang der Churerstrasse werden während des Umbaus geschützt und erhalten (*Acer saccharum*; Zuckerahorn). Die Unterbepflanzung wird mit standortgerechten Stauden und Kleinsträuchern gärtnerisch aufgewertet (ökologischer Mehrwert).



Abb. 23: Situationsplan Freiraumkonzept

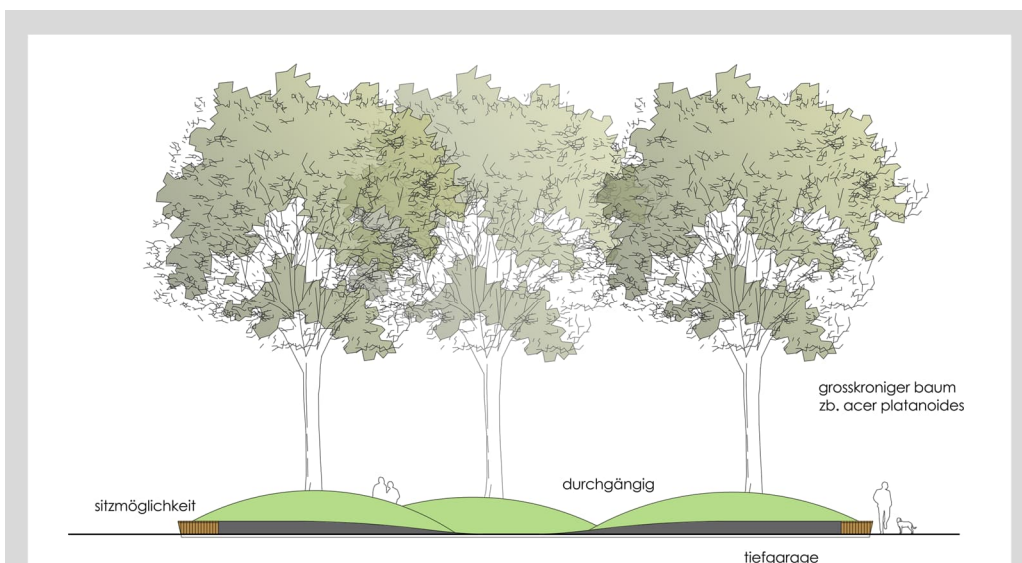


Abb. 24: Schnitt Platzgestaltung

Technische Angaben und Herausforderungen

Der Aufbau über der Tiefgarage wird äusserst knapp werden für konventionelle Aufbauten. Wie die Höhenunterschiede effektiv ausschauen werden, kann erst nach dem Abriss des bestehenden Hochbaus beurteilt werden. Auf eine Durchlöcherung der heute intakten Tiefgaragendecke kann dennoch verzichtet werden, da die Aufschüttung mit Baumsubstrat von mind. 1.5 m pro Grossbaum erreicht werden kann und die Baumscheibe flächig grosszügig ausgestaltet ist. Damit ist genug Wurzelraumvolumen für die grossen Bäume vorhanden. Die Tiefgarage muss im Bereich der Pflanzinsel statisch überprüft und verstärkt werden.

Grundsätzlich kann das Platzwasser am Rand der Tiefgarage in den Untergrund versickert werden. Mittels Flachrinnen, welche die Beläge trennen, wird Wasser aufgefangen und einem Regenwassertank zugeführt. Dieses gespeicherte Wasser dient der Bewässerung der Bepflanzung an heissen Sommertagen.

Lebensräume auf Dachfläche

Ein Flachdach weist ein grosses Potential für einen wichtigen Lebensraum für Tiere und Insekten auf. Anstelle einer industriellen Sedumwüste macht es mehr Sinn, mit verschiedenen Bodenaufbauten zu arbeiten und damit attraktive Biotope zu schaffen. Als Beispiel können mit Lehm- und Tonmaterial wasserundurchlässige Mulden geschaffen werden, welche für Vögel als Trinkbecken oder als Badestelle genutzt werden. Daneben ist die Sandlinse, wo der Vogel auch gleich ein Sandbad nehmen kann. Im nährstoffarmen, kiesigen Bereich siedeln sich einheimische Pflanzen an und werden durch Schmetterlinge und Wildbienen besucht. Diese wiederum finden Unterschlupf in bereitgestellten Totholzhaufen oder Steinhaufen.

Das Beste dabei ist, dass dieser Lebensraum frei von menschlichen Störungen ist.

Der Aufwand für den Unterhalt ist leicht erhöht, aber mit zwei- bis drei Kontrollen pro Jahr überschaubar: Entfernen von Neophyten, reinigen der Wasserabläufe und Notüberläufe und ggf. ist ein Totholzhaufen zu erneuern.

Wichtig sind die unterschiedlichen Schichtstärken und diverse unterschiedliche Materialien und Substrate.



Abb. 25: Referenz Dachgestaltung

Projektbeschreibung landschaftsarchitektur.putscher gmbh

3. Übergeordnete Ziele

3.1 Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes

Gemäss Artikel 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) unterstützen der Bund, die Kantone und die Gemeinden/Städte mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die folgenden Bestrebungen:

- die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen;
- die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität;
- kompakte Siedlungen zu schaffen;
- die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten;
- das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken;
- die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern;
- die Gesamtverteidigung zu gewährleisten;
- die Integration von Ausländerinnen und Ausländern sowie den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern.

Mit dem Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner wird bezweckt, die Grundstücke Nr. 3053 und 3054 einer neuen, verdichteten Bebauung zuzuführen. Diese dichte Bebauung fördert die Siedlungsentwicklung nach innen, schafft damit kompakte Siedlungen und hilft so die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen. Zudem werden die räumlichen Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Buchs geschaffen, welche wieder die angemessene Dezentralisierung fördert. Auf die Versorgungsbasis und die Gesamtverteidigung hat das Vorhaben keine Auswirkungen. Der gesellschaftliche Zusammenhalt sowie die Integration von Ausländerinnen und Ausländern können durch die öffentlichen Freiräume sowie generell die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen, insbesondere auch das vorgesehene Café, gefördert werden.

Gemäss Artikel 3, Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes sind Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen:

- Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind;
- Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche;
- Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden;
- Fuss- und Velowege erhalten und geschaffen werden;
- günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein;
- Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten.

Der vorliegende Sondernutzungsplan bezweckt die Neubebauung einer heute nur ungenügend genutzten Fläche im Zentrum von Buchs. Im Planungsgebiet sind Wohn- und Arbeitsnutzungen an zentraler und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lage vorgesehen. Der Fuss- und Veloweg an der Bahnhofstrasse wird gesichert und mit einer attraktiven Passage ergänzt. Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen wird mit den vorgesehenen Nutzungen verbessert. Grünflächen und Bäume können aufgrund der vorgesehenen Nutzungen zumindest erhalten werden, allerdings bewirkt die Neubebauung mit der attraktiveren Freiraumgestaltung auch diesbezüglich eine deutliche Verbesserung. Insbesondere wird die bestehende eingeschossige Bebauung zu grossen Teilen durch den Freiraum ersetzt.

3.2 Konzepte- und Sachpläne des Bundes

Die Konzepte und Sachpläne des Bundes tangieren das Vorhaben weder inhaltlich noch räumlich.

3.3 Inventare des Bundes

Aufgrund der Lage innerhalb des Siedlungsgebiets sind für das Planungsgebiet nur das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung (IVS) von Bedeutung. Von weiteren Inventaren wird das Planungsgebiet weder direkt noch indirekt tangiert.

3.3.1 Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung (IVS)

Entlang der Bahnhofstrasse in Buchs verläuft ein historischer Verkehrsweg von regionaler Bedeutung. Dieser verläuft von Buchs in Richtung Schaan im Fürstentum Liechtenstein.

Mit den Bauvorhaben gemäss Richtprojekten und Sondernutzungsplan wird der historische Verkehrsweg von regionaler Bedeutung gestärkt und abgeschlossen. Das Vorhaben entspricht somit dem IVS.

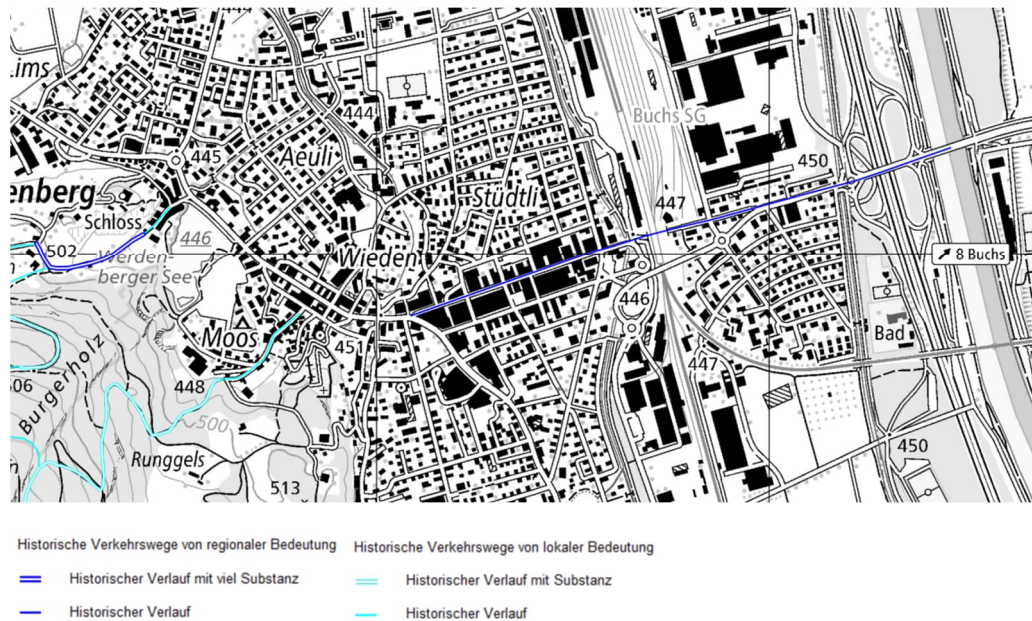


Abb. 26: IVS regional und lokal, Quelle: Geoportal des Bundes

3.3.2 Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Buchs wurde als verstärktes Dorf klassifiziert. Das Planungsgebiet liegt im Gebiet 6 «Erweitertes Bahnhofquartier, 19./20.Jh; Geschäftsviertel mit Bahnhofachse». Das Gebiet wurde mit der Aufnahmekategorie C und dementsprechend auch mit dem Erhaltungsziel C bewertet. Dementsprechend ist nur der ganzheitliche Charakter zu erhalten. Das Vorhaben entspricht somit den Vorhaben des ISOS. Insbesondere wird die gemäss ISOS raumbildende Kante auch mit der Neubebauung erhalten.



Abb. 27: Auszug ISOS-Aufnahme Buchs, Quelle: Bundesamt für Kultur

3.4 Kantonaler Richtplan St. Gallen

Die Stadt Buchs ist im kantonalen Richtplan als Regionalzentrum festgelegt (vgl. Richtplankapitel R11). Im kantonalen Richtplan wird das Planungsgebiet dem Siedlungsgebiet mit Wohnnutzung zugewiesen. Des Weiteren ist die Bahnhofsstrasse als Positivstandort für publikumsintensive Einrichtungen festgelegt. Weiter hält der kantonale Richtplan keine, für die vorliegende Planung relevanten Inhalte fest.

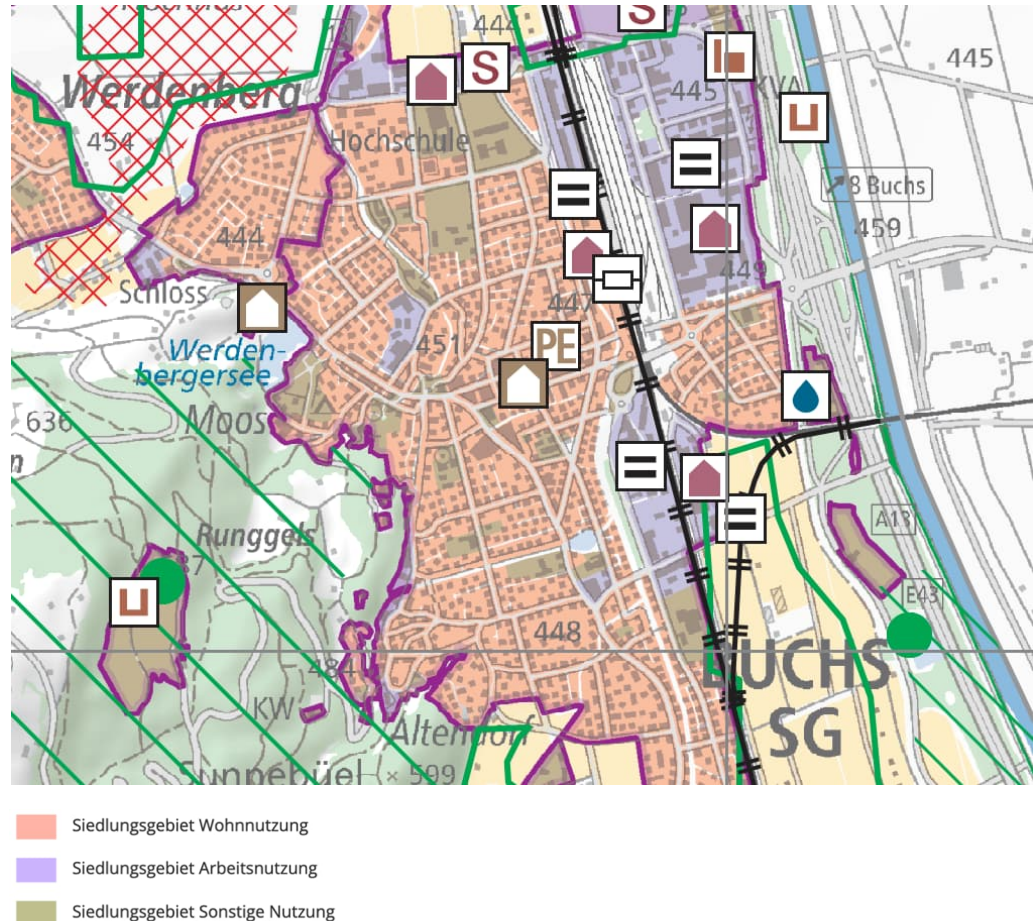


Abb. 28: Ausschnitt Richtplankarte, Quelle: Kantonaler Richtplan St. Gallen

3.5 Leitbild der Stadt Buchs

Im Leitbild der Stadt Buchs werden unterschiedliche Ziele für die Stadt, die Wirtschaft und die Gesellschaft getroffen. Für den Neubau im Planungsgebiet trifft das Leitbild 1.2 Bauqualität und Ortsbild fördern zu. Das Leitbild spricht sich für eine generelle, ansprechende Gestaltung der Neubauten aus. Dies soll die Qualität des Stadtbildes positiv beeinflussen und die Wohnqualität und Lebensqualität in der Stadt verbessern. Des Weiteren wird im Leitbild die Entwicklung der Bahnhofsstrasse, das Herzstück des neuen Buchs, als strategische Massnahme «Bahnhofstrasse +» genannt (2.1). Mit der vorgesehenen Nutzung von erneuerbaren Energien entspricht das Bauvorhaben auch der strategischen Massnahme 9.1, «Energie-Labor Buchs».

Das Vorhaben und damit auch der Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner tragen zur Umsetzung der im Leitbild getroffenen Massnahmen direkt bei.

3.6 Vision und Plan 2040

Unter dem Titel «Stadt Buchs im Alpenrheintal – zusammen Zukunftswelt» hat die Stadt Buchs eine Vision und einen Plan für das Jahr 2040 erarbeitet. Auf Seite 16 wird die Bahnhofstrasse als

weit ausstrahlende Shopping- und Erlebnismeile positioniert. Die Bahnhofstrasse wird als attraktive Shoppingmeile mit kurzen Distanzen sowie urban-pulsierender, hochwertig gestalteter Lebensraum für alle mit Treffpunkten, trendigen Lokalen und vielen, auch etablierten Events beschrieben.

Der Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner entspricht dieser Positionierung und trägt zur Qualität der Shopping- und Erlebnismeile Bahnhofstrasse bei.

3.7 Kommunaler Richtplan

Der rechtskräftige Richtplan bezeichnet das Gebiet als Entwicklungsgebiet Stadtzentrum und macht zum Planungsgebiet folgende Aussagen.

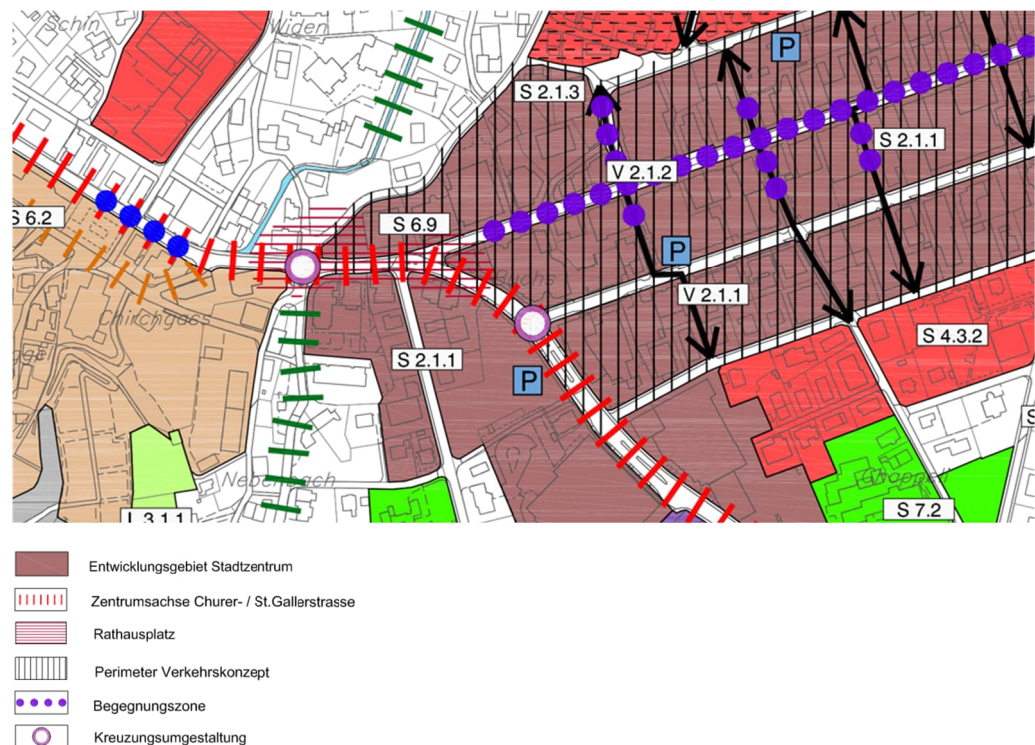


Abb. 29: Ausschnitt kommunaler Richtplan Stadt Buchs

S 2.1 Entwicklung Stadtzentrum

Ziel:

Buchs besitzt ein attraktives Zentrum für Wohnen, Einkauf, Ausgang, Aufenthalt, Dienstleistung und Verwaltung. Die verschiedenen Nutzungen werden bestmöglich aufeinander abgestimmt, um Nutzungskonflikte auf ein Minimum zu reduzieren. Die bisherige bauliche Entwicklung mit einer qualitätsvollen Verdichtung wird fortgeführt. Unternutzte Grundstücke werden schrittweise nachverdichtet. Dabei wird die Verkehrserschliessung des Zentrums sichergestellt.

Richtplanbeschlüsse:

Die Stadt unterstützt alle Bestrebungen, das Zentrum von Buchs als attraktives Zentrum für Einkauf, Freizeit, Dienstleistung und Verwaltung aufzuwerten.

S 2.1.1 Entwicklung Stadtzentrum

Bei Um-, Erweiterungs- und Neubauvorhaben sind unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität die Verdichtungsmöglichkeiten wahrzunehmen.

S 6.9 Rathausplatz

Ziel

Der Rathausplatz verbindet das Stadtzentrum mit dem Werdenbergersee. Die Platzgestaltung unterstreicht die Bedeutung des Platzes als Zentrum der Stadt.

Richtplanbeschlüsse:

Im Zusammenhang mit der Verkehrslösung und den entsprechenden Kreiseln ist der Platzraum gestalterisch zu überprüfen und für die Benutzer als zentraler Platz im Zentrum attraktiver zu gestalten.

V 2. 1 Verkehrskonzept Stadtzentrum

Ziel:

Die im Konzept angedachte Zentrumserschliessung wird bis auf Projektebene vertieft. Dem Erhalt der Wohnqualität in den zentrumsnahen Wohnquartieren wird dabei grosses Gewicht beigemessen.

Richtplanbeschlüsse:

V 2.1.1 Verkehrskonzept Zentrum: Es wird eine Studie zur Zentrumserschliessung ausgearbeitet, die aufzeigt, wie die Erschliessung, die Anlieferung und die Parkierung im Zentrum erfolgen sollen.

V 2.1.3 Schwerpunkt unterirdische Parkierung / Parkhaus: Das Verkehrskonzept Zentrum zeigt auf, wo in Abstimmung auf die Zentrumserschliessung die Parkierung erfolgen soll. Im Bereich der Rondelle und Alvierplatz wird die Möglichkeit für ein Parkhaus geprüft. Neue Parkplätze im Zentrum können sonst nur noch unterirdisch erstellt werden. Die Einführung eines Parkleitsystems wird geprüft.

3.8 Überarbeitung kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan der Stadt Buchs wird aktuell überarbeitet und befindet sich im Mitwirkungsverfahren.

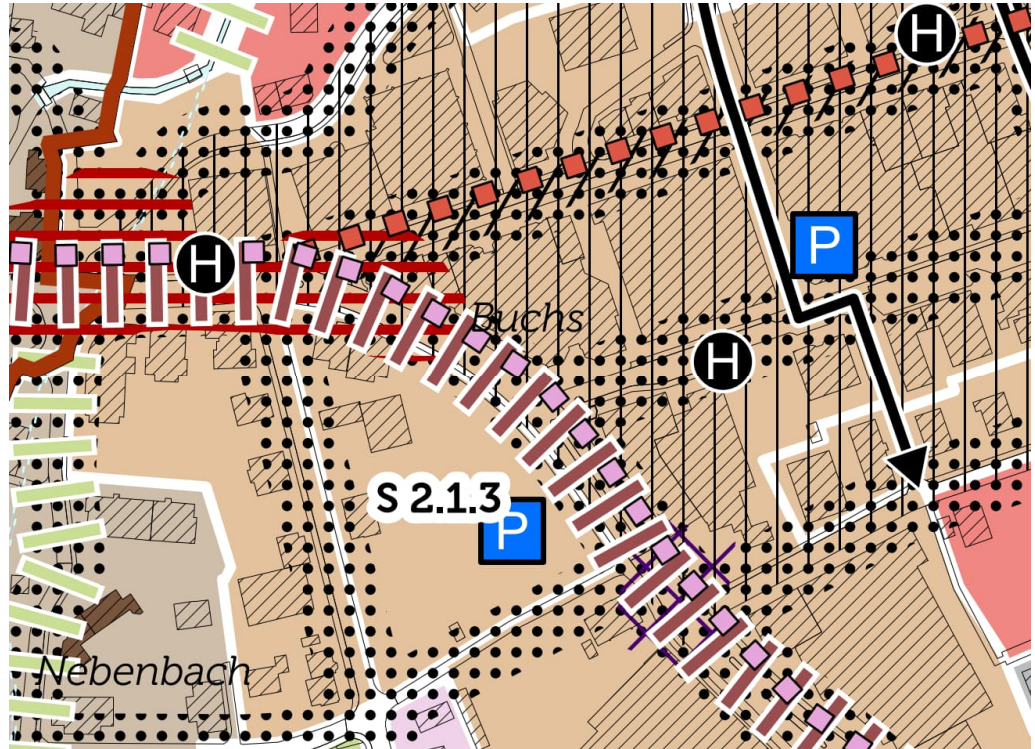


Abb. 30: Ausschnitt revidierter kommunaler Richtplan Stadt Buchs, Stand: Mitwirkung

Neu sind die Churerstrasse, die Bahnhofstrasse und die Grünastrasse als Strassenräume mit Einordnungsgebot festgelegt. Die Strassenräume sollen städtebaulich aufgewertet werden (S 5.7).

Direkt angrenzenden an das Planungsgebiet soll das Areal Pfrundgut (S 2.1.2, im Planentwurf als S 2.1.3 gekennzeichnet) entwickelt werden.

Das Vorhaben entspricht auch den zukünftig vorgesehenen Inhalten des kommunalen Richtplans.

4. Thematische Fragestellungen

4.1 Ortsbild / Gestaltung

Mit der Neubebauung des Planungsgebiets wird der westliche Abschluss der Bahnhofstrasse neugestaltet. Der heutige Parkhof, welcher über eine grosse Fläche eingeschossig, zur Bahnhofstrasse hin dreigeschossig ist, sowie das viergeschossige Gebäude Rhyner werden durch markante Neubauten ersetzt. Durch die deutliche Erhöhung der Geschossigkeit wird auf den Grundstücken Nr. 3053 und 3054 ein Kopfbau gebildet, welcher die Bahnhofstrasse und die Grünastrasse städtebaulich nachvollziehbar abschliesst. Ebenfalls wird im Zusammenspiel mit dem Rathaus eine Torsituation am westlichen Ende der Bahnhofstrasse geschaffen und das Rathausplatz-Ensemble gestärkt. Das Zentrum von Buchs, mit der Bahnhofstrasse als zentraler Achse, erfährt somit städtebaulich eine deutliche Aufwertung. Die neuen Baukörper schaffen die städtebauliche Verbindung zu den weiteren, grösseren Bauten in der Umgebung, namentlich auch bis zum Einkaufszentrum Pfrundgut (Migros und Aldi). Durch die Volumetrie der Bauten wird auch der urbane Charakter der Bahnhofstrasse weiter gestärkt.

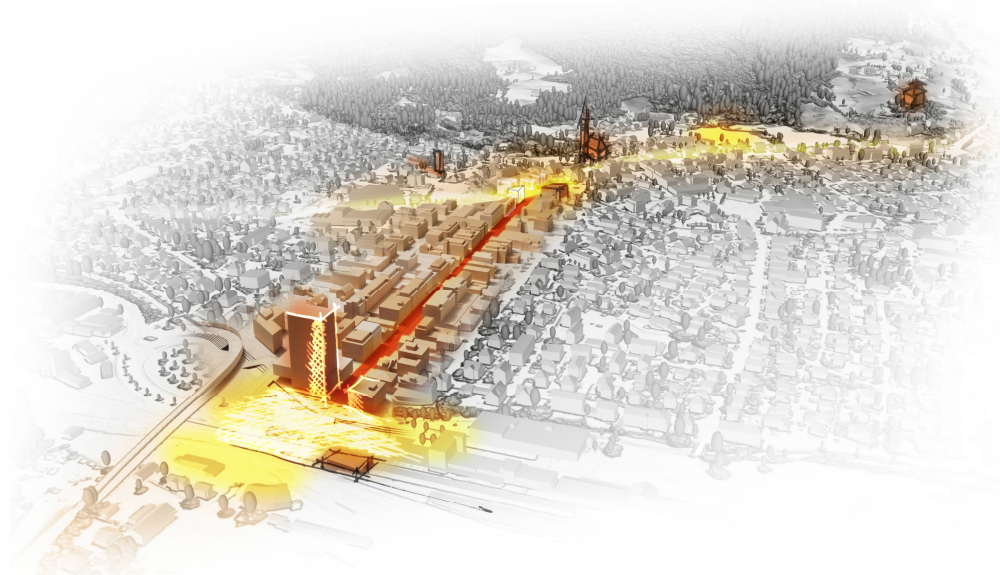


Abb. 31: Darstellung der ortsbaulichen Prinzipien, aix architects truog AG

4.2 Haushälterische Nutzung des Bodens

Der Sondernutzungsplan sichert eine Bebauung mit hoher Nutzungsdichte. An zentraler und gut erschlossener Lage können durch den Sondernutzungsplan neue Wohnnutzungen, Gewerbenutzungen und Ladenflächen in der Stadt Buchs entstehen. Mit der Ressource Boden wird somit haushälterisch umgegangen.

4.2.1 Volumen und Geschossflächen

Die heutige Bebauung der Grundstücke, mit dem grossflächigen eingeschossigen Einkaufszentrum Parkhof (Grundstück Nr. 3054), auf welchem sich entlang der Bahnhofstrasse ein zweigeschossiger Aufbau mit verschiedenen Dienstleistungen, Büroräumen und drei Wohnungen befindet, sowie dem viergeschossigen Gebäude im Kreuzungsbereich (Grundstück Nr. 3053, Rhyner) entspricht nicht mehr den heutigen Standards. Trotz der grossflächigen Überbauung ist die Nutzungsfläche verhältnismässig gering, während gleichzeitig keine attraktiven, nutzbaren Freiräume vorhanden sind und ein Grossteil der Flächen versiegelt sind.

Durch die neue 6-geschossige Überbauung, in geschlossener Bauweise kann einerseits deutlich mehr Nutzungsfläche generiert werden, andererseits werden durch die L-förmige Anordnung neue Aussen- und Freiräume geschaffen.

Die vorgesehene Geschossfläche beträgt 14'208 m² (Parkhof 11'243 m², Rhyner 2'965 m²).

Die gesamte vorgesehene oberirdische Hauptnutzfläche beträgt 8'559 m² (Parkhof 6'579 m², Rhyner 1'980 m²) auf einer Grundstücksfläche von 3'366 m² (Parkhof 2'747 m², Rhyner 619 m²).

Das Grundstück Nr. 3053 (Rhyner) kommt so auf eine Geschossflächenziffer von 4.79. Die Geschossflächenziffer auf Grundstück Nr. 3054 beträgt 4.09. In der Kernzone K5a gilt keine maximale Ausnützungsziffer, sodass ein Vergleich mit der Regelbauweise nicht möglich ist.

4.2.2 Arbeitsplätze

Die Erdgeschosse der neuen Überbauung sind primär für publikumsattraktive Dienstleistungsnutzungen und Lagengeschäfte sowie den Weiterbetrieb des Café Rhyner mit Conditorei vorgesehen. In den ersten Obergeschossen sind Büros, Dienstleistungen, Sitzungszimmer oder ähnliche Nutzungen vorgesehen. Damit werden die räumlichen Voraussetzungen für den Erhalt bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze an zentraler und gut erreichbarer Lage hergestellt.

4.2.3 Wohnfläche

Das Projekt Parkhof sieht 95 moderne Stadtwohnungen vor, welche eine Wohnungsgrösse von 1.5- bis 3.5-Zimmer-Wohnungen aufweisen. Das Projekt Rhyner sieht in den höherliegenden Obergeschossen, mit zunehmender Distanz zum Strassenniveau, weitere zehn 2.5- bis 4.5-Zimmer-Wohnungen vor. Im Dachaufbau werden Wohnungen in gehobenem Standard realisiert. Insgesamt sollen 111 Wohnungen realisiert werden. Mit der vorgesehenen Überbauung Parkhof / Rhyner wird damit ein vielfältiges Wohnungsangebot an attraktiver Lage an der Bahnhofstrasse mitten im Zentrum von Buchs geschaffen.

4.3 Immissionen

4.3.1 Lärm

Das Planungsgebiet ist durch die umgebenden Strassen mit Lärm vorbelastet. Für das gesamte Planungsgebiet gilt die Empfindlichkeitsstufe ES III.

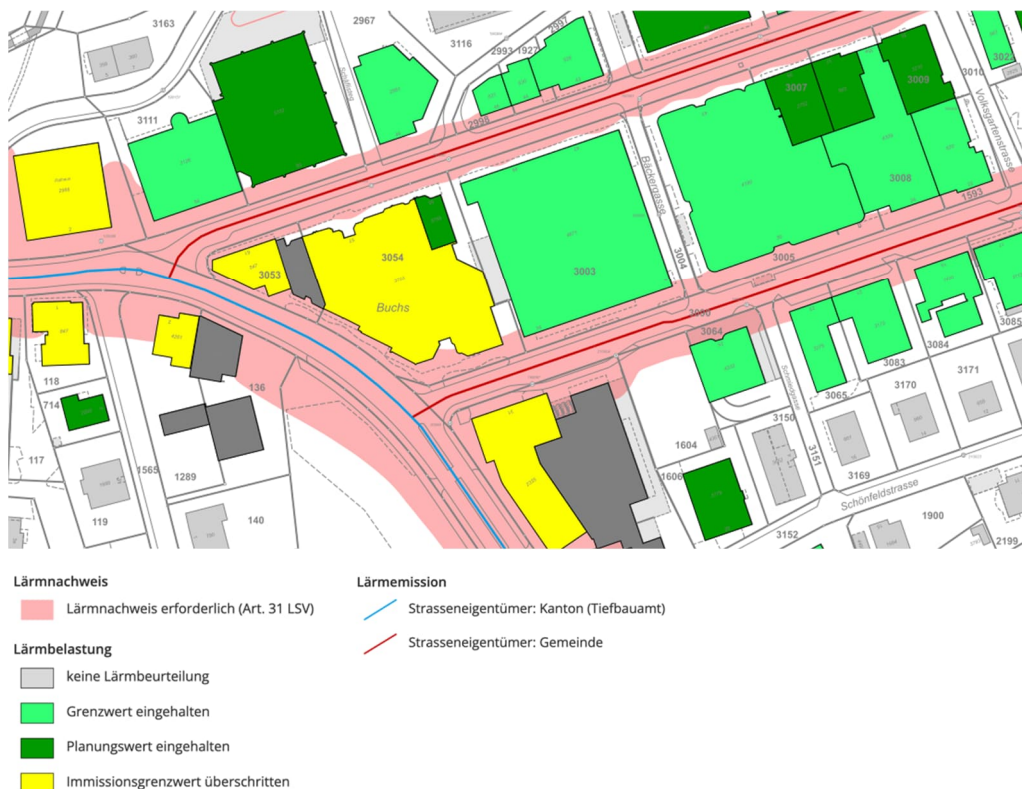


Abb. 32: Strassenlärmbelastungskataster, Quelle: Geoportal Kanton SG

Für den Sondernutzungsplan wurde durch das Ingenieurbüro brauneroth AG ein Lärmgutachten erstellt. Im Lärmgutachten wird das Fazit wie folgt gezogen:

Die beiden Überbauungen sind aus raumplanerischer Sicht erwünscht, da Politik und Raumplanung eine bauliche Verdichtung in Städten fordern. In den Ballungsorten und Zentren fordert die erwünschte Verdichtung eine Interessensabwägungen. An diesem Standort spielt insbesondere die Baukörperstellung und auch die Schaffung eines urbanen Platzes eine gewichtige Rolle, die für diesen Stadtbaustein auch als Verbindungsstück zum Areal Pfrundgut gegenüber der Churerstrasse eine Schlüsselfunktion innehält.

Die baulichen und gestalterischen Massnahmen nach Artikel 31 Absatz 1 wurden, wie im Kapitel 6 beschrieben, ausgeschöpft und das Gesamtkonzept stellt eine lärmschutztechnisch optimale Lösung dar. Die Kriterien für ein Gesuch um Zustimmung nach Art. 31 LSV werden erfüllt. Nebst dem Erfüllen der Kriterien bedarf es auch ein überwiegendes Interesse an der Realisierung des Projekts, welches durch die kommunale Bewilligungsbehörde formuliert werden muss.

Das kantonale Tiefbauamt stellt hierfür ein Gesuchformular zur Verfügung, welches auf der Kantonalen Seite abrufbar ist. Dieses ist zusammen mit dem Lärmgutachten einzureichen.

Lärmgutachten brauneroth AG

Für das Bauprojekt ist folglich eine Ausnahmegewilligung einzuholen. Die Bedingungen für eine Ausnahmegewilligung sind anhand der Ausführungen im Lärmgutachten sowie des vorliegenden Raumplanungsberichts als gegeben zu beurteilen.

4.3.2 Luft

Aufgrund der vorgesehenen Nutzung sowie der vorgeschriebenen Nutzung von erneuerbaren Energien sind keine negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

4.4 Energie

Das Grundstück ist heute schon an das Fernwärmenetz angeschlossen. Der Anschluss wird weitergenutzt, allenfalls ergänzt durch erneuerbare Energien. Die Dächer werden mehrheitlich mit Photovoltaik- oder Solarthermie-Anlagen versehen.

4.5 Infrastruktur und Wirtschaft

4.5.1 Nutzung

Das Projekt Parkhof ermöglicht Stadtwohnungen, welche eine Wohnungsgrösse von 1.5- bis 3.5-Zimmern aufweisen. Durch die attraktive Lage an der Bahnhofstrasse mitten im Zentrum von Buchs sind diese Wohnungen insbesondere für Studierende sowie Ein- und Zweipersonenhaushalte geeignet.

Im Erdgeschoss sind Ladenflächen geplant, die von der Bahnhofstrasse oder vom neu gestalteten Platz her zugänglich sind.

Die Konzentration der Baumassen auf dem Grundstück Nr. 3054, entlang der nördlichen und östlichen Grundstücksgrenze, ermöglicht die Schaffung eines Platzes. Dieser soll als Aufenthaltsbereich für die Bewohnenden sowie auch für die Beschäftigten und Besuchenden dienen.

Das Projekt Rhyner schafft ein Café mit Conditorei, Büroräume, sowie Stadtwohnungen in der Grösse von 2.5- bis 4.5-Zimmer. Damit sind einzelne Wohnungen auch für kleinere Familien geeignet.

Insgesamt schaffen die beiden Projekte somit einen ausgewogenen, dem Standort gerechten Wohnungsmix und tragen mit den publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zur Belebung der Bahnhofstrasse bei. Sie schaffen mit den Nutzungen auch eine Verbindung zwischen der Bahnhofstrasse und dem Einkaufszentrum Pfrundgut (Migros und Aldi).

Aus nutzungstechnischer Sicht ist das Projekt im Sinne der Zentrumsentwicklung zu begrüßen.

4.5.2 Kosten und Erträge

Das Planungsgebiet ist bereits vollständig erschlossen. Folgekosten für die Öffentlichkeit sind höchstens in geringem Masse für punktuelle Massnahmen zu erwarten. Durch die zusätzlich zu erwartenden Steuereinnahmen ist die vorgesehene Arealentwicklung für die Stadt Buchs auch aus finanzieller Sicht zu begrüßen.

4.6 Natur und Landschaft

Durch die Lage im besiedelten Raum und der vorherigen Nutzung werden keine Natur- und Kulturlandschaften beeinträchtigt.

4.6.1 Gewässerschutz

Das Plangebiet liegt nach der Gewässerschutzkarte des Kanton St. Gallen im Gewässerschutzbereich Au, d.h. einem Bereich mit schützenswertem und nutzbarem Grundwasser.

Die Gewässerschutzrechtlichen Vorgaben sind im Rahmen des Bauprojektes umzusetzen. Gemäss Art. 32 Abs. 2 Gewässerschutzverordnung (GSchV) ist in den besonders gefährdeten Bereichen eine Bewilligung insbesondere erforderlich für:

- Anlagen, die Deckschichten oder Grundwasserstauer verletzen;
- Grundwassernutzungen (einschliesslich Nutzungen zu Heiz- und Kühlzwecken);
- Freilegungen des Grundwasserspiegels;
- Bohrungen;
- Lageranlagen und Umschlagplätze für wassergefährdende Flüssigkeiten.

Die Zuständigkeiten für die Erteilung dieser Bewilligung sind in Art. 28 des Vollzugsgesetzes zur eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung (sGS) geregelt. Das Merkblatt AFU173 «Bauten und Anlagen in Grundwassergebieten (Gewässerschutzbereich Au)» ist zu beachten.



Abb. 33: Grundwasserkarte, Quelle: Geoportal Kanton SG

Für das Richtprojekt Rhyner wurde durch die Grundbauberatung-Geoconsulting AG, Triesen FL, ein Umströmnachweis erstellt. Der Umströmnachweis weist folgende Schlussfolgerung aus:

Der vorliegende und auf Stufe Sondernutzungsplan ausgeführte Umströmnachweis zeigt, dass der geplante Neubau Rhyner zu einer deutlichen Reduktion des Grundwasserflusses von klar über den gemäss Gewässerschutz-Verordnung zulässigen 10 % führt. Allerdings ist ebenfalls ersichtlich, dass diese Verminderung mit verhältnismässigen und technisch ausführbaren Massnahmen kompensiert werden kann. Deshalb kommen wir zum Schluss, dass die hydrogeologischen Voraussetzungen für die Erteilung einer gewässerschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung für die unter den mittleren Grundwasserspiegel reichenden Bauteile gemäss aktuellem Projektstand zu erfüllen sind. Die Schlussbeurteilung dazu bleibt dem kantonalen Amt für Umwelt vorbehalten.

Der vorliegende Umströmnachweis ist im Zuge des Baubewilligungsverfahrens basierend auf den geplanten, ergänzenden Baugrunduntersuchungen, der Festlegung des definitiven Baugru-benkonzepts und allfälligen architektonischen Optimierungen am Projekt zu überprüfen und präzisieren.

Umströmnachweis Grundbauberatung-Geoconsulting AG

4.7 Abstimmung Siedlung und Verkehr

4.7.1 Öffentlicher Verkehr

Das Areal liegt nur zehn Gehminuten vom Bahnhof entfernt. Gemäss ÖV-Güteklassen des Amts für Raumentwicklung weist das Gebiet eine mittelmässige Erschliessung (ÖV-Güteklasse C) auf. Umliegend um das Planungsgebiet befinden sich die Bushaltestellen Rathaus und EW.

Die Bushaltestelle EW wird von den Linien 400 (Buchs SG, Bahnhof), 401 (Grabs, Post), 410 (Buchs SG, Bahnhof) und 797 (Buchs SG, Bahnhof) bedient. Somit bildet sich ein unregelmässiger, aber sehr dichter Takt zum Bahnhof Buchs (7 Busse pro Stunde).

Ab der Bushaltestelle Rathaus verkehren die Linien 401 (Räfis, Bäckereistrasse), 410 (Gams, Zentrum) und 797 (Wildhaus). Somit ist das Planungsgebiet auch direkt an das überörtliche und überregionale Busnetz angeschlossen.



Abb. 34: ÖV-Güteklassen ARE CH, Quelle: Geoportal des Bundes.

4.7.2 Strasse

Das Grundstück liegt an der Kreuzung Churerstrasse, Bahnhofstrasse und Grünaustrasse. Damit liegt es einerseits direkt an der Hauptstrasse, andererseits auch an den beiden verkehrsberuhtigten Strassen (Bahnhofstrasse: Begegnungszone / Grünaustrasse: Tempo-30-Zone geplant)

zum Bahnhof und damit weiter in Richtung Autobahnanschluss. Die Distanz zum Autobahnanschluss beträgt 1.5 km, Abhängig von der Verkehrslage dauert die Fahrt bis zur Autobahn damit nur wenige Minuten.

Bei der Churerstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse, die Bahnhofstrasse und die Grünaustrasse sind Gemeindestrassen 1. Klasse. Entlang der Churerstrasse gilt folglich ein Strassenabstand von 4.00 m (StrG Art. 104). Entlang der Grünaustrasse und der Bahnhofstrasse gilt, anders als bei den übrigen Gemeindestrassen, ein Strassenabstand von 4.5 m (BauR Art. 6).



Abb. 35: Strassenklassierung, Quelle: Geoportal Kanton SG

4.7.3 Parkierung

Gemäss Reglement über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielplätzen der Politischen Gemeinde Buchs ist für die Bewohnenden pro 100 m² anrechenbarer Geschossfläche mit Wohnnutzung ein Parkplatz, aber mindestens ein Parkplatz pro Wohnung, zu erstellen. Zusätzlich ist pro 600 m² anrechenbarer Geschossfläche mit Wohnnutzung ein Abstellplatz für Besuchende vorzusehen.

Für Läden sind pro 40 m² anrechenbare Geschossfläche ein Abstellplatz für Kunden und pro 100 m² ein Abstellplatz für Beschäftigte zu erstellen. Für Cafés sind pro 15 m² anrechenbare Geschossfläche beziehungsweise pro vier Sitzplätze ein Abstellplatz für Kunden und pro 60 m² anrechenbare Geschossfläche beziehungsweise pro 16 Sitzplätze ein Abstellplatz für Beschäftigte zu erstellen. Bei Büronutzungen sind pro 150 m² anrechenbare Geschossfläche ein Abstellplatz für Besucher und Kunden sowie pro 60 m² anrechenbare Geschossfläche ein Abstellplatz für Beschäftigte zu erstellen.

Im Gebiet Zentrum reduziert sich der Bedarf an Abstellplätzen für Besucher, Kunden und Lieferanten auf 50%, der Bedarf an Abstellplätzen für Beschäftigte reduziert sich auf 30%.

Daraus resultiert folgender Bedarf an Fahrzeugabstellplätzen für das Richtprojekt Parkhof:

Nutzung	Anrechenbare Geschossfläche / Anzahl	Reduktionsansatz	Anzahl Abstellplätze
Wohnungen: Bewohnende	8'212 m ² / 95 Wohnungen	100%	95.00
Wohnungen: Besuchende	8'212 m ² / 95 Wohnungen	50%	6.84
Läden: Kunden	1'451 m ²	50%	18.14
Läden: Beschäftigte	1'451 m ²	30%	4.35
Total			124.33
Total aufgerundet			125

Daraus resultiert folgender Bedarf an Fahrzeugabstellplätzen für das Richtprojekt Rhyner:

Nutzung	Anrechenbare Geschossfläche / Anzahl	Reduktionsansatz	Anzahl Abstellplätze
Wohnungen: Bewohnende	1'322 m ² / 10 Wohnungen	100%	13.22
Wohnungen: Besuchende	1'322 m ² / 10 Wohnungen	50%	1.10
Büro: Kunden	722 m ²	50%	2.41
Büro: Beschäftigte	722 m ²	30%	3.61
Läden: Kunden	ca. 151 m ²	50%	1.89
Läden: Beschäftigte	ca. 151 m ²	30%	0.45
Café: Kunden	ca. 200 m ²	50%	6.67
Café: Beschäftigte	ca. 200 m ²	30%	1.00
Total			30.35
Total aufgerundet			31

Das Richtprojekt Parkhof benötigt gemäss Reglement über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielplätzen der Politischen Gemeinde Buchs mindestens 125 Abstellplätze. Gemäss Richtprojekt sind 47 Abstellplätze vorgesehen, somit fehlen 78 Abstellplätze.

Das Richtprojekt Rhyner benötigt gemäss Reglement über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielplätzen der Politischen Gemeinde Buchs mindestens 31 Abstellplätze. Gemäss Richtprojekt sind 10 Abstellplätze vorgesehen, somit fehlen 21 Abstellplätze.

Für der Parkplatznachweis muss jeweils eine detaillierte Berechnung mit Nachweis der anrechenbaren Bruttogeschossflächen je Nutzung abgegeben werden. Der Parkplatznachweis ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zusammen mit einem Mobilitätskonzept zu erbringen. Fehlende Abstellplätze sind gemäss Reglement über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen und Kinderspielplätzen der Politischen Gemeinde Buchs in angemessener Distanz zum Grundstück mit Grundbucheintrag real zu ersetzen oder es ist eine Ersatzabgabe in Höhe von 18'000.-

CHF pro fehlenden Parkplatz zu leisten. Eine Ausnahmegewilligung wird gemäss ständiger Bewilligungspraxis im Zentrum von Buchs nicht in Aussicht gestellt.

4.7.4 Fuss- und Veloverkehr

Das Planungsgebiet ist in ein zusammenhängendes und dichtes Fusswegenetz eingebettet. In Richtung Bahnhof Buchs bestehen direkte Fusswegverbindungen.

Buchs weist ein dichtes und attraktives Velonetz auf. Entlang des Planungsgebiets verläuft ein kantonaler Veloweg.



Abb. 36: Velowege, Quelle: Geoportal Kanton SG

4.7.5 Verkehrsbetrachtungen

Für den Sondernutzungsplan bzw. die Richtprojekte wurden umfassende Untersuchungen bezüglich der Verkehrserschliessung durch die Firma Verkehrsingenieure (Eschen FL) vorgenommen. Die Untersuchungen sind in der Beilage «Verkehrsbetrachtungen» dokumentiert und flossen in die Erarbeitung des Sondernutzungsplan sowie der Richtprojekte mit ein.

4.8 Kehrrichtentsorgung

In beiden Projekten Parkhof und Rhyner wird aufgrund der geplanten Nutzung beider Grundstücke auch mit mehr Kehrrecht zu rechnen sein. Damit diesem Aspekt ausreichend Rechnung getragen wird, sind für beide Projekte entsprechende Hochrechnungen aus Erfahrungswerten des lokalen Entsorgungsunternehmens Stefan Zweifel AG erstellt worden.

4.8.1 Kehrriechtkonzept Parkhof

Im Projekt Parkhof stammt das Kehrriichtvolumen grösstenteils aus der Nutzung mit 95 Wohnungen. Der Kehrriichtanfall im Erdgeschoss ist als eher untergeordnet zu betrachten.

Ein Unterflurcontainer mit 5 m³ Fassungsvermögen wird durch das Projekt Parkhof allein gut ausgenutzt. Sobald im Betrieb sich genauere Erkenntnisse zum Kehrriichtvolumen ergeben, wird das Leerungsintervall entsprechend optimiert.

Der projektzugehörige Sammelbehälter als auch eine Anlieferungs- bzw. Bereich für das Leerungsfahrzeug sind entlang der Grünerstrasse angeordnet.

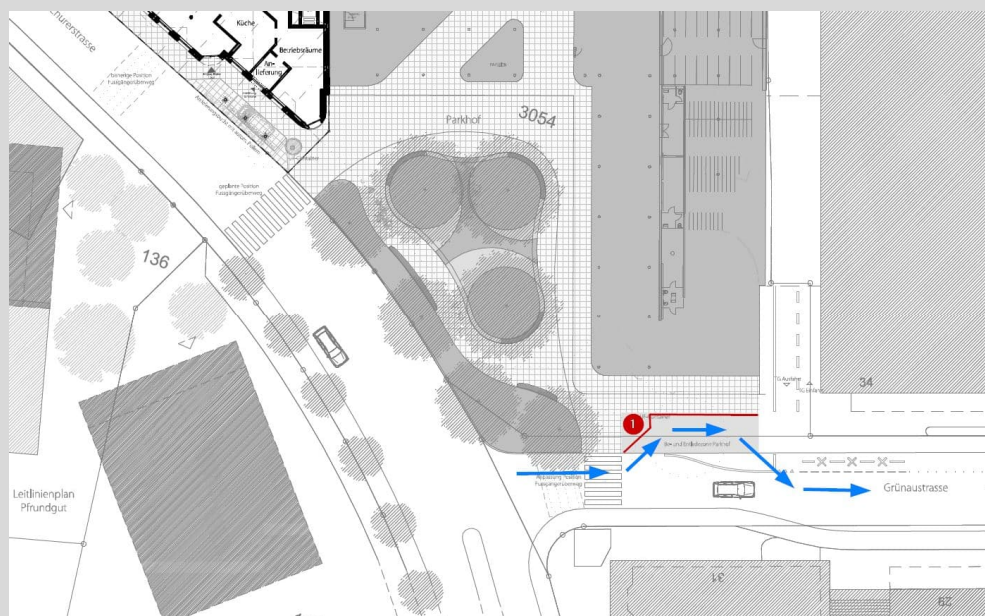


Abb. 37: Standort Sammelstelle Kehrriicht

Altpapier und Kartonagen werden im Projekt, falls notwendig, in einem entsprechend geeigneten Raum im Untergeschoss gesammelt.

Kehrriichtkonzept Caduff Architekten AG

4.8.2 Kehrriechtkonzept Rhyner

Bei den betrieblichen Abläufen in der Gastronomie geht es um Effizienz und schnelle Taktungen. Um den Erwartungen der Kundschaft in einem anspruchsvollen Betrieb wie dem Rhyner entsprechen zu können, muss das bedienende Personal jederzeit aufmerksam und schnell reagieren. Hinter dem bedienenden Personal wird die gleiche Prägnanz vom Küchenteam notwendig. Im laufenden Betrieb sind die Räumlichkeiten bestmöglich von Kehrriecht und Abfällen freizuhalten – dieser fällt jedoch laufend in ernstzunehmenden Mengen an. Eine spontane und kurze Entsorgung muss unbedingt gewährleistet sein, damit diese verketteten Abläufe stimmig ablaufen können. Letztlich hängt die Qualität des Services genau von solchen Details mit ab.

Aufgrund des vorliegenden Gastronomiebetriebes geht es dem Rhyner darum künftigen Konflikten in der Nachbarschaft präventiv vorzubeugen, und setzt auf eine eigenständig bewirtschaftete Kehrriechtentsorgung.

Ausserdem erscheint die Zumutbarkeit der Kehrriechtentsorgung auch für die anderen Anwohner im Hause relevant, damit die Wege sinnvoll knappgehalten sind und insbesondere auch bei schlechter Witterung sinnvoll abgewickelt werden kann. Der Wert einer zeitgemässen Geschäfts- und Wohnimmobilie hängt stark mit davon ab, auch in diesen scheinbaren Details offensichtliche Qualität zu zeigen. Das Vertrauen bei Mietern und der Allgemeinheit kann dadurch gestärkt, dass die Eigenverantwortlichkeit und hohe Qualität innerhalb der bewirtschafteten Liegenschaft sichergestellt werden können.

Für das Neubauprojekt Rhyner braucht es eine sinnvolle Lösung zur Anlieferung für den Cafébetrieb sowie zur Abholung des Kehrriechts. Dies stellt sich aufgrund des besonderen Grundstückszuschnitts und der begleitenden Verkehrssituationen als ungleich komplexere Situation dar und bedurfte mehrfacher Überlegungen und Vorstudien durch die Verkehrsingenieure, der betrieblichen Reflektion der Conditorei Rhyner, dem direkten Austausch mit dem lokalen Entsorgungsunternehmen Stefan Zweifel AG und Rücksprache mit den zuständigen Behörden, um das vorliegende Konzept entsprechend begründet abbilden zu können.

Die Anlieferung für den Cafébetrieb wird mittels Haltebucht am südlichen Ende des Grundstücks entlang der Churerstrasse vorgesehen. Hier ergeben sich die kürzesten Wege zum Be- und Entladen in die Anlieferungsräumlichkeiten des Cafés.

Die Bucht bietet ausreichend Platz gemäss den Anforderungen der Parkierungsnorm.

Die An- und Abfahrt geschieht in Fahrtrichtung vorwärts, kein Rückwärtsfahren notwendig.

Aufgrund des unmittelbar vorher angeordneten Fussgängerstreifens ist ohnehin von einem entschleunigten Verkehr in Schrittgeschwindigkeit auszugehen.

Die Gesamtanordnung sorgt bestmöglich für klare Übersichtlichkeit und Sicherheit.

Das Entsorgungskonzept sieht folgende Eckpunkte vor:

- Für die Nutzer (Café, Büros, Wohnen) braucht es hauptsächlich zwei getrennte Arten der Kehrriechtsammlung: 1. Haushaltkehrriecht und 2. Altpapier/Karton (insbesondere Café). Andere Arten von Kehrriecht werden anderweitig und eigenständig durch die Nutzer getrennt, gesammelt und recycelt.
- Der Kehrriichtanfall für das Gebäude wurde aus Erfahrungswerten des lokalen Entsorgungsunternehmens und zum Cafébetrieb aus eigener Erfahrung heraus aufgelistet. (siehe Anhang 9.2)
- Eine ins Gebäude integrierte Sammelstelle für Altpapier/Karton wird zur Bahnhofstrasse hin, mittels eines üblichen Containers (Volumen z.B. 800 l oder 1'100 l) auf Rollen angeordnet:

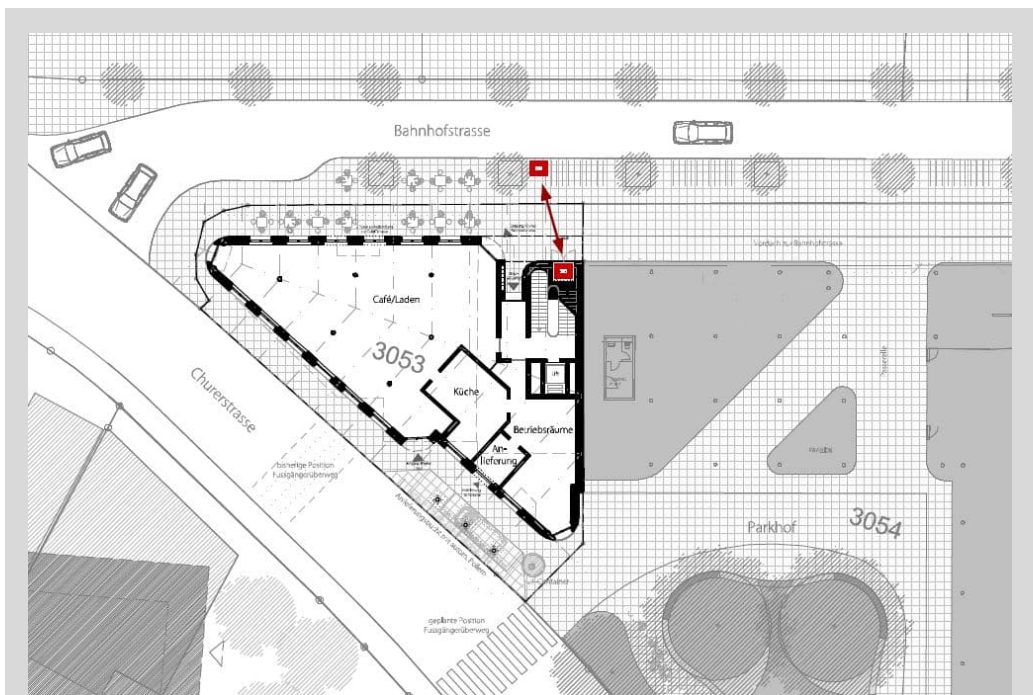


Abb. 38: Standort Sammelstelle Karton

Für den Kehrrikt braucht es die sinnvolle Positionierung eines Unterflurcontainers gemäss folgenden Kriterien:

- Beste Erreichbarkeit für häufigsten Nutzende (Café = täglich, andere Nutzende = i.d.R. wöchentlich)
- Hygienische Verhältnisse und geringste Geruchsbelästigung für alle Nutzenden (ausserhalb des Gebäudes, Unterflurcontainer)
- Geschickte, sicherste und rasche Entleerbarkeit
- Ausreichend Raum für benötigtes Kehrriktvolumen

Die Positionierung eines Unterflurcontainers bei der geplanten Anlieferungs- und Abfuhr an der Churerstrasse kristallisiert sich als bestmöglicher Standort heraus:

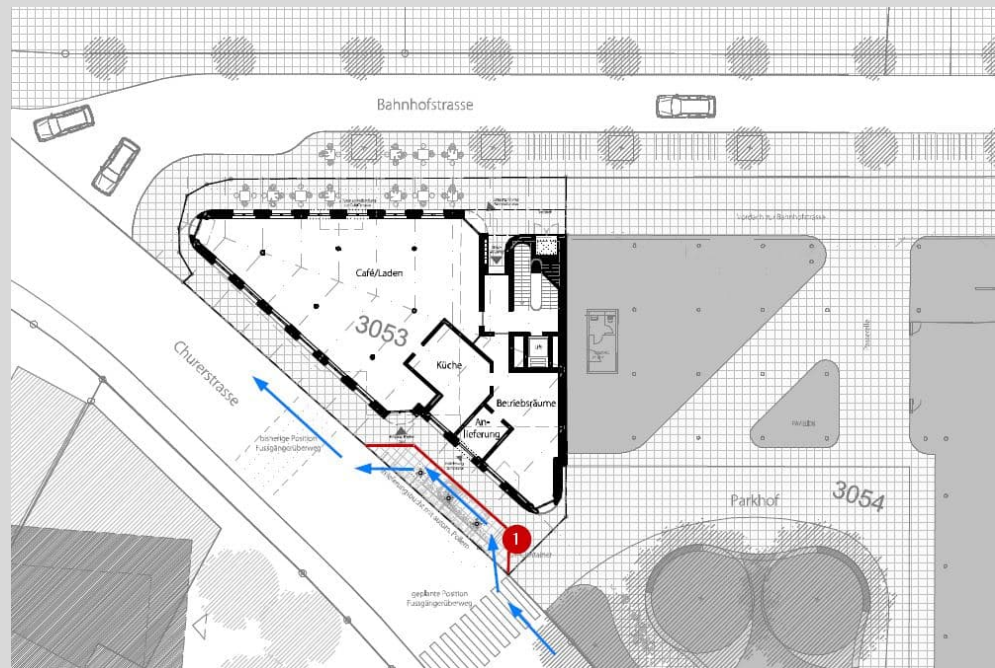


Abb. 39: Standort Unterflurcontainer



Abb. 40: Beispielfoto Unterflurcontainer

Bestmögliche Übersicht: Das Kehrichtfahrzeug kann zur Entleerung vorwärts einfahren, kein Rückwärtsfahren notwendig. Die Übersichtlichkeit ist bestmöglich gewährleistet.

Die Entleerungszeit wird aufgrund der Route des Kehrichtfahrzeugs in das Zeitfenster zwischen 5:00 und 6:00 Uhr eingeplant. In diesem Zeitfenster der Entleerung ist mit minimalem Verkehrsaufkommen zu rechnen (vgl. Abb. 41) und garantiert die bestmögliche Übersichtlichkeit für den Vorgang.

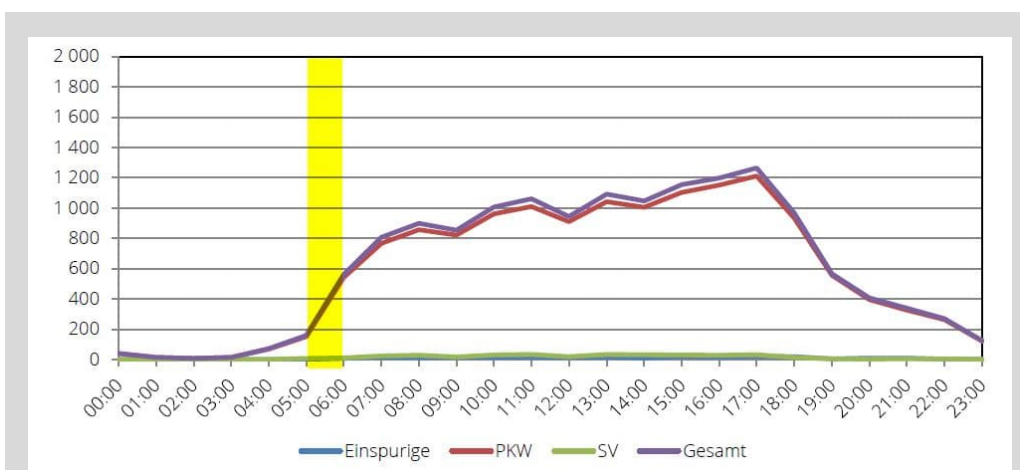


Abb. 41: Verkehrserhebung nach Tageszeit (Quelle: Verkehrsingenieure), vgl. Bericht Verkehrsingenieure

Aufgrund der Bedarfsberechnung und geeigneter Containerkapazität ergibt sich ein notwendiges Entleerungsintervall alle 14 Tagen (inkl. 20% Volumenreserve). Das bedeutet, dass der Entleerungsvorgang allein 26-mal im Jahr stattfindet.

Der Entleerungsvorgang durch das Entsorgungsunternehmen benötigt durchschnittlich nur 3 Minuten.

Dem Missbrauch der Bucht durch Dritte wird mittels automatisch versenkbarer Poller begegnet. Kehrortfahrzeug und Lieferanten der Conditorei und des Café Rhyner werden mit den notwendigen Funksendern ausgestattet.

Kehrortkonzept aix architects truog AG

4.9 Abstimmung GEP

Im Generellen Entwässerungsprojekt sind keine konkreten Massnahmen auf den Grundstücken Nr. 3053 und 3054 verortet. Allgemein ist verschmutztes Abwasser über die Kanalisationsleitungen zu entsorgen. Meteorwasser ist nach Möglichkeit versickern zu lassen.

4.10 Naturgefahren

Das Planungsgebiet liegt im Gebiet mit einer Restgefährdung von Überschwemmungen



Abb. 42: Gefahren Überschwemmung, Quelle: Geoportal Kanton SG

4.11 Schadstoffe

4.11.1 Kataster der belasteten Standorte

Auf Grundstück Nr. 3054 befindet sich ein belasteter Standort. Der belastete Standort bezieht sich auf die ehemalige Nutzung als chemische Reinigung. Mittels Schadstoff- und Entsorgungskonzept muss im Baubewilligungsverfahren eine allfällige Kontamination der Bauteile überprüft und deren Entsorgung sichergestellt werden.



KbS - Belastete Standorte SG

 KbS - Belastete Standorte

Abb. 43: Kataster der belasteten Standorte, Quelle: Geoportal Kanton SG.

4.11.2 Bodenschutz

Gemäss Hinweiskarte «Prüfgebiete Bodenverschiebungen» ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf einem Streifen von 10 m Breite ab Fahrbandrand entlang aller umliegenden Strassen mit Schadstoffen wie Blei (Pb) und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) zu rechnen. Zu beachten ist die Formularverfügung «Umgang mit abgetragenen, chemisch belastetem Boden», Kapitel Bodenabtrag.



Abb. 44: Bodenverschiebung: Prüfgebiete Kanton St. Gallen, Quelle: Geoportal Kanton SG.

5. Abweichungen zur Regelbauweise

Im Sondernutzungsplan werden die Bauten mit den Baubereichen A1 und A2 für das Projekt Rhyner und mit den Baubereichen B1, B2 und C für das Projekt Parkhof gegliedert. Die Baubereiche A2 und B2 gelten dabei für die zurückversetzten Dachgeschosse. Der Baubereich C legt die Erweiterung des Erdgeschosses für den Baubereich B1 fest. Mit der Erhöhung der Gebäudetiefe im Erdgeschoss sollen die Voraussetzungen für publikumsorientierte Nutzungen verbessert werden.

Für die Nachweise der Abweichungen gegenüber der Regelbauweise wird von der Kernzone K5a ausgegangen. In der Kernzone K5a gilt keine maximale Ausnützungsziffer und keine maximale Gebäudelänge.

Der Sondernutzungsplan überschreitet die Regelbaumasse. Die Überschreitungen werden mit Pflichten zu hohen architektonischen, städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten aufgewogen. Die Nachweise dazu werden in den folgenden Kapiteln erbracht.

Parameter	K 5a	SNP	Abweichung
Gebäudehöhe, max. (m)			
Baubereich A1/A2	18.00 m	24.00 m	+ 6.00 m (+33%)
Baubereich B1/B2	18.00 m	22.00 m	+ 4.00 m (+22%)
Vollgeschosse			
Baubereich A1/A2	5	6	+ 1 (+20%)
Baubereich B1/B2	5	6	+ 1 (+20%)
Gebäudetiefe			
Baubereich A1/A2	15.00 m	22.15 m	+ 7.15 m (+48%)
Baubereich B1/B2/C	15.00 m	20.35 m	+ 5.35 m (+36%)

Zusätzlich wird von der Fussnote Nr. 5 des Zonenschemas abgewichen:

- Verzicht auf den Grenzabstand gegenüber des Grundstücks Nr. 3003 ohne geschlossene Bauweise;
- Die Vorgaben zum Hofbereich werden nicht angewendet, da das Sondernutzungsplan-gebiet am Ende der Bahnhofstrasse liegt;
- Geringfügig auskragende Balkone werden erlaubt.

5.1 Begründung der einzelnen Abweichungen

5.1.1 Gebäudehöhe / Vollgeschosse

In der Kernzone K5a gilt eine maximale Gebäudehöhe von 18.00 m. In den Baubereichen A1 und A2 beträgt die maximale Gebäudehöhe 21.50 m respektive 24.00 m. Damit werden zwar die Gebäudehöhen um bis zu 33% erhöht, jedoch ist zu beachten, dass dafür kein Attikageschoss erstellt werden darf. In den Baubereichen B1 und B2 beträgt die maximale Gebäudehöhe 20.00 m respektive 22.00 m. Dies entspricht einer Erhöhung um rund 22%, allerdings auch hier mit dem Verzicht auf ein Attikageschoss.

Die Abweichungen bezüglich der Gebäudehöhe sind damit zwar deutlich grösser als üblich, jedoch werden diese mit dem Verzicht auf ein Attikageschoss zu einem grossen Teil kompensiert. Die effektive Erhöhung der Gesamthöhe fällt damit deutlich geringer aus als die rechtliche Erhöhung der Gebäudehöhe. So wären mit dem Attikageschoss bereits gemäss Regelbauweise Gesamthöhen von 22.00 m möglich (18.00 m Gebäude zuzüglich 4.00 m Attikageschoss).

Zonenplan und Baureglement sehen eine Bebauung mit fünf Vollgeschossen und einem Attikageschoss vor. Somit ist auf dem Grundstück Nr. 3053 sowie auf dem Grundstück Nr. 3054 mit dem geplanten Richtprojekt ein Stockwerk mehr vorgesehen. Im Sinne der äusseren Gestalt wird anstatt eines Attikageschosses ein weiteres Vollgeschoss zugelassen, welches aber ebenfalls an einzelnen Fassaden zurückversetzt erstellt werden muss.

Die vorgesehene Erhöhung der Gebäudehöhe und der Vollgeschosse ist deshalb als massvoll zu beurteilen.

5.1.2 Gebäudetiefe

Grundstück Nr. 3053: Die maximale Gebäudetiefe des Richtprojekts liegt bei 22.15 m für alle Geschosse. In der Regel liegt aufgrund des keilförmigen Zuschnittes eine geringere Gebäudetiefe vor.

Grundstück Nr. 3054: Die Gebäudetiefe liegt beim Richtprojekt auf dem Grundstück Nr. 3054 entlang der Bahnhofstrasse bei 18.00 m. Entlang der Grundstücksgrenze liegt die Gebäudetiefe im Erdgeschoss bei 20.35 m (Baubereiche B1/B2/C) und in den Obergeschossen bei 17.00 m (Baubereiche B1/B2).

Die Erhöhung der zulässigen Gebäudetiefe ist aufgrund der besonderen Lage (Kopfsituation) als angemessen und richtig zu beurteilen.

5.1.3 Grenzabstände

Gemäss Fussnote Nr. 5 zum Zonenschema ist in der Kernzone K5a die geschlossene Bauweise zulässig. Wenn jedoch keine geschlossene Bauweise vorliegt, ist ein Grenzabstand von 4.00 m einzuhalten.

Gegenüber des Grundstücks Nr. 3003 wird dieser Grenzabstand unterschritten. Dieser wird jedoch bereits heute unterschritten und auch wenn es sich technisch gesehen nicht um eine geschlossene Bauweise handelt, so wirkt die Bebauung aufgrund der niedrigen Grenzabstände bereits heute als geschlossen.

5.1.4 Hofbereich

In der Fussnote Nr. 5 ist weiter festgehalten, dass im Hofbereich zwischen der Bebauung entlang der Bahnhofstrasse und der Grünastrasse niedrigere Bebauungsmasse zur Anwendung kommen. Bei den Projekten Rhyner und Parkhof ist die Anwendung dieser Regelung jedoch nicht sinnvoll, da es sich um den Abschluss der Bahnhofsstrasse handelt und die Bebauung auch in Richtung Churerstrasse orientiert ist.

5.1.5 Balkone

Weiter sind gemäss Fussnote Nr. 5 keine auskragenden Balkone zulässig. Von dieser Vorschrift wird im Sinne der Richtprojekte geringfügig abgewichen, so dass auskragende Balkone bis zu einer Tiefe von 0.50 m zulässig sind. Damit soll die vorgesehene architektonische Gestaltung der Bauten ermöglicht werden, ohne zu sehr von dieser Vorschrift abzuweichen.

6. Ziele und Interessensabwägung

6.1 Zweck der Planung

Der Sondernutzungsplan nach Art. 25 PBG bezweckt namentlich:

- die Erstellung von Wohn- und Gewerbebauten mit hoher städtebaulicher, architektonischer und freiräumlicher Qualität;
- eine ortsbaulich gut eingepasste Bebauung mit hoher Lebensqualität;
- die Sicherung einer hochwertigen Architektur;
- eine attraktive, auf die öffentlichen Räume abgestimmte Platz- und Freiraumgestaltung;
- den Schutz vor Lärmbelastung durch die Kantonsstrasse;
- eine nachhaltige Bauweise und Versorgung mit erneuerbaren Energien.

6.2 Interessen

Seitens der Stadt Buchs bestehen folgende Interessen:

- Stärkung der Stadt Buchs als Wirtschaftsstandort;
- Schaffung von Wohnangeboten im Zentrum;
- Verdichtung nach Innen mit Qualität in der Aussenraumgestaltung;
- Erhöhung der Steuereinnahmen;
- Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Wohnraum;
- Städtebauliche Aufwertung der Bahnhofstrasse;
- Stärkung der Bahnhofstrasse in ihrer Zentrumsfunktion.

Seitens der privaten Investorin bestehen folgende Interessen:

- Inwertsetzung ihrer Liegenschaft;
- Sicherung einer langfristig wirtschaftlichen Nutzung;
- Schaffung attraktiver Mietflächen.

6.3 Auswirkungen der Planung

Mit dem Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner werden die rechtlichen Grundlagen für eine Neubebauung der Grundstücke Nr. 3053 und 3054 geschaffen. Die bestehende Kopfsituation der Bahnhofstrasse und der Grünaustrasse wird damit städtebaulich aufgewertet und auch die vorgesehenen Nutzungen stärken die Bahnhofstrasse als regionale Einkaufsmeile.

6.4 Interessensabwägung

Die Interessen der Stadt und der Investorinnen sind kompatibel. Das Richtprojekt konnte somit so weit ausgearbeitet werden, sodass Stadt und Investorinnen dahinterstehen, jeweils grossen Nutzen davon haben und letztlich keine Interessenskonflikte bestehen.

Den Investorinnen kommt zugute, dass die Planungen der Stadt für ihr Grundstück bereits eine Nutzung vorsahen, welche naturgemäss ein hohes wirtschaftliches Potential aufweist.

7. Verfahren

7.1 Vorprüfung

Der Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner wurde am 4. Juni 2024 zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Mit Schreiben vom 24. Oktober 2024 wurden die Ergebnisse der Vorprüfung eröffnet.

Die Aussenraumgestaltung des Innenhofs war zum Zeitpunkt der Einreichung zur Vorprüfung noch in Entwicklung und wurde parallel zum Vorprüfungsverfahren vertieft bearbeitet. Die betroffene Fläche wurde im Sondernutzungsplan als Hinweis kenntlich gemacht (Fläche «Umgebungsgestaltung in Entwicklung»).

Die Vorlage wurde gemäss den Rückmeldungen der kantonalen Amtsstellen aus dem Vorprüfungsbericht überarbeitet.

7.2 Mitwirkung

Die Bevölkerung konnte vom 14. Januar bis 12. Februar 2025 über die Mitwirkungsplattform (www.mitwirken-buchs-sg.ch) sowie schriftlich an die Bauverwaltung ihre Hinweise einbringen. Dabei eingegangene Anträge und Hinweise sowie die Antwort des Stadtrats können im separaten Mitwirkungsbericht eingesehen werden.

Aufgrund der Mitwirkung wurden Artikel 12 und Artikel 20 der besonderen Vorschriften angepasst. In Artikel 12 wird neu festgehalten, dass mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept einzureichen ist. Artikel 20 wurde präzisiert bezüglich der Anrechenbarkeit der Aussenraumflächen.

7.3 Erlass und Rechtsverfahren

Der Stadtrat hat den Sondernutzungsplan Parkhof / Rhyner an der Sitzung vom 24. März 2025 erlassen. Anschliessend erfolgte die Planauflage und das Genehmigungsverfahren durch das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen (AREG).

8. Würdigung und Ausblick

Mit dem vorliegenden Sondernutzungsplan können sowohl die Zielsetzungen der Stadt Buchs als auch der Eigentümer erfüllt werden. Das Vorhaben setzt zudem die in Gesetzen, Konzepten, Richtplänen und Leitbildern gefassten Zielsetzungen des Bundes, des Kantons und der Stadt Buchs direkt um.

Der bereits im Rahmen des Richtprojekts vorgenommene Dialog zwischen Stadt und Eigentümerschaft, insbesondere bezüglich der baulichen Integration, hat sich gelohnt. Es konnte deshalb bereits vorgängig der Erarbeitung der Sondernutzungsplanung eine gemeinsame Basis geschaffen werden.

9. Anhang

9.1 Kalkulation Kehricht Parkhof (Caduff Architekten AG)

Neubau Überbauung Bahnhofstrasse, Buchs SG Kehricht - Bedarf -Gewerbe + Wohnen

20.03.2024

1 RICHTWERTE KEHRLICHT / WOCHE

- bis 2.5-Zi-Whg.	1x 35 l je Woche
- ab 3.0-Zi-Whg.	2x 35 l je Woche
- Büros je 100 m ²	ca. 35 l je Woche
- Gastronomie	Annahme

2 GEWERBE

Fläche in m2

Fläche in m2

Sack 35l/Woche

GEWERBE

EG

davon

Ladenfläche 1

NF = Nutzfläche

58

1

Ladenfläche 2

NF

82

1

Ladenfläche 3

NF

58

1

Ladenfläche 4

NF

83

1

Ladenfläche 5

NF

43

1

Ladenfläche 6

NF

74

1

Ladenfläche 7

NF

90

1

Ladenfläche 8

NF

102

2

Ladenfläche 9

NF

57

1

Ladenfläche 10

NF

144

2

davon

Restaurant/Café

NF

22

6

Annahme

TOTAL NF EG

813

18

3 WOHNEN

1.5 Zimmer

30

30

(1x35l / W)

2.5 Zimmer

33

30

(1x35l / W)

3.5 Zimmer

38

76

(2x35l / W)

Total 35 Liter Säcke

136

Total Liter / Woche - Wohnen /Gewerbe

5390.0 ≈ 5.39 m3

9.2 Kalkulation Kehricht Rhyner (aix architects truog AG)

Parzelle	Nummer	3053
	Fläche	619 m ²

	Geschoss	Typ	Zuschnitt	Kehrichtvolumen pro Woche (Haushaltkehricht)
Nutzungseinheiten	UG2	-		0 l
	UG1	-		0 l
	EG	Cafe	Pschl.	1'200 l
	OG1	Büros	Pschl.	105 l (3x 35 l)
	OG2	Büros	Pschl.	105 l (3x 35 l)
	OG3	Wohnen	2x 2,5 + 1x 4,5	140 l (4x 35 l)
	OG4	Wohnen	2x 2,5 + 1x 4,5	140 l (4x 35 l)
	OG5	Wohnen	1x 2,5 + 1x 4,5	105 l (3x 35 l)
	DG	Wohnen	2x 3,5	140 l (4x 35 l)
	gesamt			1'935 l pro Woche

Leerungsintervall	Fassungsvol. UF-Container	5'000 l	Notwendigkeit Leerungen	0.387x pro Woche
				→ alle 14 Tage ausreichend (inkl. 25% Volumenreserve)
				→ nur 26 Leerungen im Jahr

9.3 Schreiben Zweifel AG



Kehrichtabfuhr
Güterstrasse 18, Buchs
Tel. 081 756 13 33 / Handy 079 682 04 83
info@stefan-zweifel-ag.ch / www.stefan-zweifel-ag.ch

Aix architects truog ag
Johannes Götz
Industriestrasse 4
9487 Gamprin

Buchs, 1. Februar 2024

Gemäss Besprechung / Neubauprojekt

Sehr geehrter Herr Götz,

Aufgrund Ihres Besuchs und der gemeinsamen Besprechung des geplanten Neubauprojekts Rhyner haben wir die Situation im Genaueren geprüft und können folgendes festhalten:

- Eine durch uns vorwärts befahrbare Bucht entlang der Churerstrasse bietet die bestmögliche Übersichtlichkeit und Sicherheit für die Kehrichtabholung
- Ein Unterflurcontainer mit einem Fassungsvermögen von 5'000 l empfiehlt sich aus logistischen wie auch ökonomischen Gründen für diese Situation
- Bei einer geplanten Entleerung im Zeitfenster 5:00 - 6:00 Uhr herrscht praktisch kein Verkehr
- Eine Entleerung benötigt durchschnittlich 3 Minuten
- Gut möglich, dass eine Leerung nur alle 2 Wochen vonnöten ist

Wir als lokales Entsorgungsunternehmen mit umfassender Ortskenntnis und jahrzehntelanger Erfahrung im Geschäft empfehlen diese Variante zu Kehricht und Entsorgung zu favorisieren, da sie optimale Verhältnisse in puncto Sicherheit und speditiver Abwicklung bietet.

Bei weiterem Abstimmungsbedarf und Fragen rund um Kehricht und Entsorgung stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Freundliche Grüsse



Rico Zweifel