



Gebietsentwicklung Bahnhofsumfeld Bruggen-Haggen

Schlussbericht Workshopverfahren
Stadtplanung | 3. Juni 2025

Impressum

Auftraggeberin
Stadt St.Gallen
Direktion Planung und Bau
Stadtplanung
Neugasse 3, 9000 St.Gallen

Auftragnehmerinnen
Planwerkstadt AG
Raumplanung · Prozesse · Städtebau
Binzstrasse 39, 8045 Zürich
www.planwerkstadt.ch
+41 (0)44 456 20 10

BHSF Architekten GmbH
Benedikt Boucsein | Axel Humpert | Tim Seidel
Geerenweg 2, 8048 Zürich
www.bhsf.ch
+41 (0)44 520 26 24

Titelbild
Gröblistrasse mit Blick Richtung Osten, Foto: Witali Späth

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| 1 Einleitung | 8 |
| 1.1 Ausgangslage und Perimeter | 8 |
| 1.2 Zusammenlegung Bahnhöfe | 9 |
| 1.3 Ortsplanungsrevision | 10 |
| 1.4 Prozess | 10 |
| 1.5 Räumliche Fragestellungen | 10 |
| 2 Verfahren und Beteiligte | 12 |
| 2.1 Auftraggeberin | 12 |
| 2.2 Projektteam | 12 |
| 2.3 Begleitgremium | 12 |
| 2.4 Grundeigentümerschaften | 13 |
| 2.5 Ablauf und Veranstaltungen | 13 |
| 3 Grundeigentümerschaften | 16 |
| 3.1 Einbezug und Beteiligung | 16 |
| 3.2 Entwicklungsabsichten | 17 |
| 4 Planerische Vorgaben | 18 |
| 4.1 Kantonaler Richtplan | 18 |
| 4.2 Kommunaler Richtplan | 18 |
| 4.3 Städtisches Mobilitätskonzept | 19 |
| 4.4 Innenentwicklungsstrategie | 19 |
| 4.5 Stadtraumkonzept St.Gallen | 20 |
| 4.6 Freiraumstrategie | 21 |
| 4.7 Ortsplanungsrevision | 21 |
| 4.8 Ortsbild- und Denkmalschutz | 22 |
| 4.9 Störfallvorsorge | 23 |
| 4.10 Lärm | 23 |
| 4.11 Schatten | 25 |
| 5 Entwicklungsstudie | 28 |
| 5.1 Teilgebiete | 28 |
| 5.2 Orte am Doppelbahnhof | 30 |
| 5.3 Entwicklungsleitbild | 30 |
| 6 Synthese | 32 |
| 6.1 Teilkonzepte zu Nutzung, Grün-/Freiraum u. Verkehr | 32 |
| 6.2 Strukturplan | 36 |
| 6.3 Fokusräume und Steckbriefe | 39 |
| 7 Ausblick | 59 |
| 8 Zustimmung Begleitgremium | 60 |
| 9 Beilagen | 61 |
| 9.1 Lärmbeurteilung, A. Suter, 26. März 2025 | |
| 9.2 Entwicklungsstudie, BHSF, 8. Mai 2025 | |

Zusammenfassung

Einleitung (Kapitel 1, S.8-11)

Stadt und Kanton St.Gallen planen gemeinsam mit den SBB, den Bahnhof Bruggen Richtung Bahnhof Haggen zu verschieben und zu einem Doppelbahnhof auszubauen. Der bestehende Bahnhof Bruggen sollte bis 2027 hindernisfrei saniert werden. Die SBB hat sich dazu bereit erklärt, die dafür notwendigen Gelder stattdessen an einem neuen Standort einzusetzen. Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen in Richtung Osten und die Zusammenlegung mit dem Bahnhof Haggen sollen den Quartieren neue Impulse geben, um dessen Entwicklung zu einem urbanen und modernen Arbeitsplatz- und Wohngebiet zu unterstützen. Das Projekt unterstützt somit die Zielsetzungen zur Innenentwicklung, die sich die Stadt St.Gallen im städtischen Richtplan gesetzt hat: Verdichtung sowie neue urbane Qualitäten im Talboden und eine ortspezifische Umstrukturierung entlang der Bahnlinien.

Für die SBB ist die Verlagerung Richtung Lerchenfeld eine Chance für mehr potenzielle Bahnnutzende als am heutigen Standort. Für die Stadt wiederum, verbessert der neue Doppelbahnhof die Erschliessungsqualität im direkten Umfeld und begünstigt somit, die angestrebte Verdichtung stärker ÖV-orientiert umzusetzen. Die Passerelle sorgt für eine bessere Verknüpfung und Anbindung der umliegenden Gebiete über die räumlichen Barrieren (Bahnlinien, Topografie) hinweg. Der Doppelbahnhof übernimmt somit eine Scharnierfunktion im Stadtgefüge. Die Bahnhofzugänge und -plätze schaffen Orte mit neuer Zentralität.

Abb. 1
Gewerbeband Gröblistrasse und Bahnlinien als Zäsuren zwischen den Gebieten



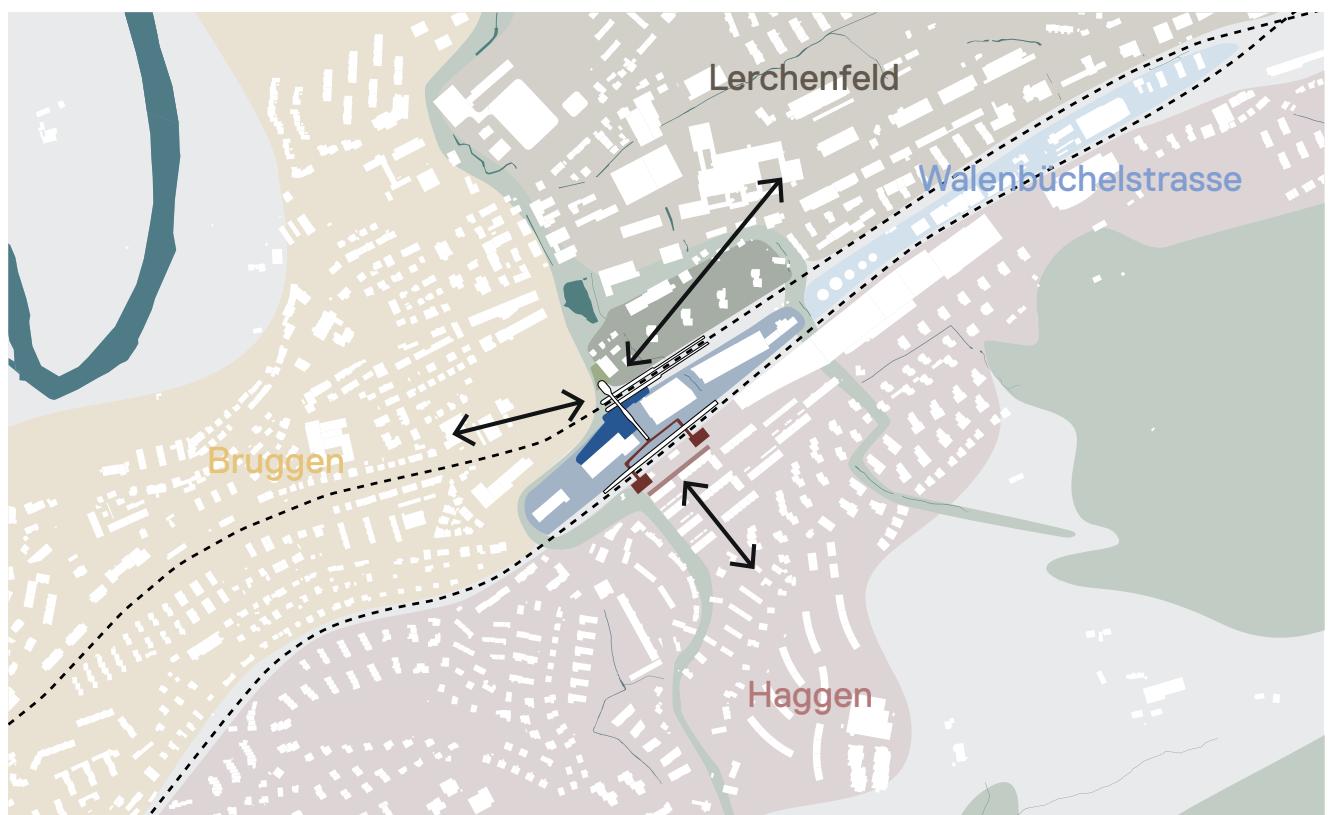
Um die Synergiepotenziale zwischen neuem Doppelbahnhof und Umfeld zu erörtern und eine gemeinsame, koordinierte Entwicklung zu fördern, wurde parallel zur Projektierung des Doppelbahnhofs ein Entwicklungsleitbild erarbeitet. Das Verfahren war ein Teilprojekt des Gesamtprojekts «Zusammenlegung Bahnhöfe Bruggen-Haggen» (TP4, «kooperative Entwicklungsplanung»), an dem sich auch der Kanton St.Gallen finanziell beteiligt.

Im Austausch mit den Grundeigentümerschaften ist eine Entwicklungsvorstellung für das Planungsgebiet entstanden, die der Stadt und den Akteuren der nächsten Planungsschritte als gemeinsame Grundlage und Orientierung dienen soll. Die Erkenntnisse des Prozesses sind Grundlage für die Entwicklung von Teilgebieten und Arealen und fliessen in die laufende Ortsplanungsrevision ein.

Verfahren und Beteiligte (Kapitel 2, S.12-15)

Die Stadtplanung beauftragte die Büros Planwerkstadt AG und BHSF Architekten GmbH mit der Durchführung des rund einjährigen Workshop-Verfahrens, in dem ein Entwicklungsleitbild für den von der Stadt definierten Planungsperimeter erarbeitet wurde. Die Projektleitung übernahm die Stadtplanung. Das Begleitgremium bestand aus Vertreterinnen und Vertretern von kantonalen und städti-

Abb. 2
Neuer Doppelbahnhof verknüpft die Gebiete und Ebenen



schen Fachstellen sowie vier externen Fachleuten aus den Bereichen Planung, Städtebau, Architektur und Freiraum.

Die Grundeigentümerschaften wurden insgesamt zu vier Veranstaltungen eingeladen:

- Die Auftakt-Veranstaltung diente der Information über die Ziele des Bahnhofsprojekts, die städtischen Entwicklungsziele und das geplante Workshopverfahren.
- In zwei Workshops wurde mit dem Begleitgremium und im Austausch mit Grundeigentümerschaften und Einwohnerverein das Entwicklungsleitbild erarbeitet.
- In einer Schlussveranstaltung wurde das Ergebnis vorgestellt und ein Echo abgeholt.

Zwischen den Veranstaltungen fanden Arbeitssitzungen des Begleitgremiums statt, in denen die Aufgabenstellung geschärft und das Entwicklungsleitbild sowie die städtebaulichen Aussagen zu den Teilgebieten konsolidiert wurden.

Grundeigentümerschaften (Kapitel 3, S.16-17)

Zum Workshopverfahren wurden alle Grundeigentümerschaften und der Quartierverein eingeladen. Der Einladung folgte rund die Hälfte aller Eigentümerschaften. Fast alle grösseren Liegenschaften und Betriebe wurden im Prozess vertreten. Über Fragebögen und den Austausch in den Workshops konnten die Entwicklungsabsichten und Zukunftsvorstellungen der Privaten erhoben werden. Diese entwickelten sich im Prozess weiter. Teilweise entstanden Entwicklungs-ideen und Kooperationen erst im Laufe des Prozesses.

Planerische Vorgaben (Kapitel 4, S.18-27)

Das Verfahren zur Gebietsentwicklung erfolgte unter Berücksichtigung diverser Strategien und Planungsgrundlagen und konkretisierte diese Rahmenbedingungen auf der Massstabsebene des Gebiets. Dazu gehören: Kantonaler und kommunaler Richtplan sowie die städtischen Strategien und Konzepte, insbesondere die Innenentwicklungs- und die Freiraumstrategie sowie das Stadtraum- und das Mobilitätskonzept. Im Laufe der Erarbeitung des Entwicklungsleitbilds erfolgten zusätzlich thematische Klärungen zu den Themen Bahnlärm, Schattenwurf und Störfallvorsorge.

Entwicklungsstudie (Kapitel 5, S.28-31)

Das Entwicklungsleitbild illustriert anhand zweier Zeithorizonte (mittel- und langfristig) die anzustrebende städtebauliche Entwicklung für das Plangebiet. Es ist das Ergebnis eines kooperativen Entwurfsprozesses, dessen Erarbeitungsschritte in der Entwicklungsstudie dokumentiert sind. Sie diente als Grundlage für die Synthese (Kapitel 6) und ist dem Bericht angehängt.

Synthese (Kapitel 6, S.32-58)

Die Erarbeitung des Entwicklungsleitbilds bedeutete eine intensive Auseinandersetzung mit dem Plangebiet und seinen Entwicklungsmöglichkeiten. Die Synthese versammelt die Erkenntnisse und übersetzt diese in thematische Konzeptpläne (zu Nutzungsart und -mass, Grün- und Freiraum sowie Verkehr) und

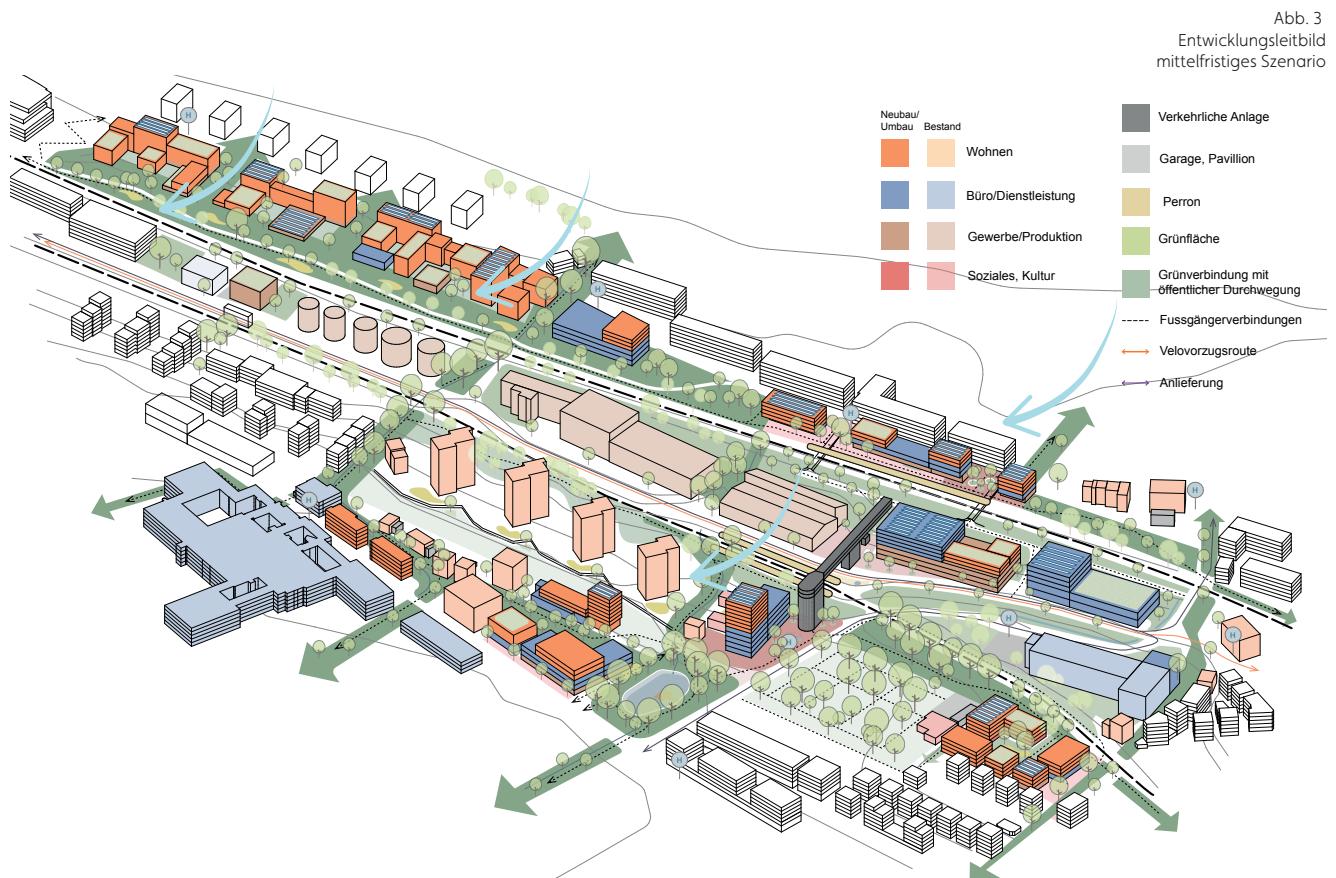
den Strukturplan. Letzterer bildet in einer Gesamtdarstellung die für die Gebietsentwicklung wesentlichen räumlichen (Struktur-)Elemente ab.

Aus der Entwicklungsstudie heraus, hat sich eine Einteilung des Plangebiets in neun Teilgebiete ergeben. In Steckbriefen sind zu jedem Teilgebiet Empfehlungen und Hinweise formuliert, welche der Stadtverwaltung und den Privaten in den nächsten Planungsschritten als Grundlage und Orientierung dienen soll.

Ausblick (Kapitel 7, S.59)

Die Zusammenlegung der Bahnhöfe ist ein starker Impuls für die Weiterentwicklung des westlichen Stadtgebiets. Die bessere Erschliessung und der höhere Grad an Öffentlichkeit werden v.a. im direkten Umfeld ein hohes Entwicklungspotenzial bewirken. Schon heute bestehen dort konkrete Veränderungsabsichten, die sorgfältig in geeignete Folge-Verfahren zu lenken sind. Neues soll ermöglicht, Bestehendes dadurch aber nicht verdrängt werden.

Die zu erwartenden Entwicklungen profitieren vom neuen Doppelbahnhof, fördern aber auch gleichzeitig die Bahnhofsentwicklung (in Form von zusätzlichen Passagieren und Frequenzen für neue EG-Nutzungen). Bauliche Entwicklung in Teilgebieten sind gute Gelegenheiten für stadträumliche Aufwertungen und eine neue Positionierung des Gebiets. Das Entwicklungsleitbild soll dazu beitragen, diese nicht zu verpassen und dafür sorgen, dass die Einzelvorhaben positiv zur Entwicklung des Gesamtgebiets beitragen.



1 Einleitung

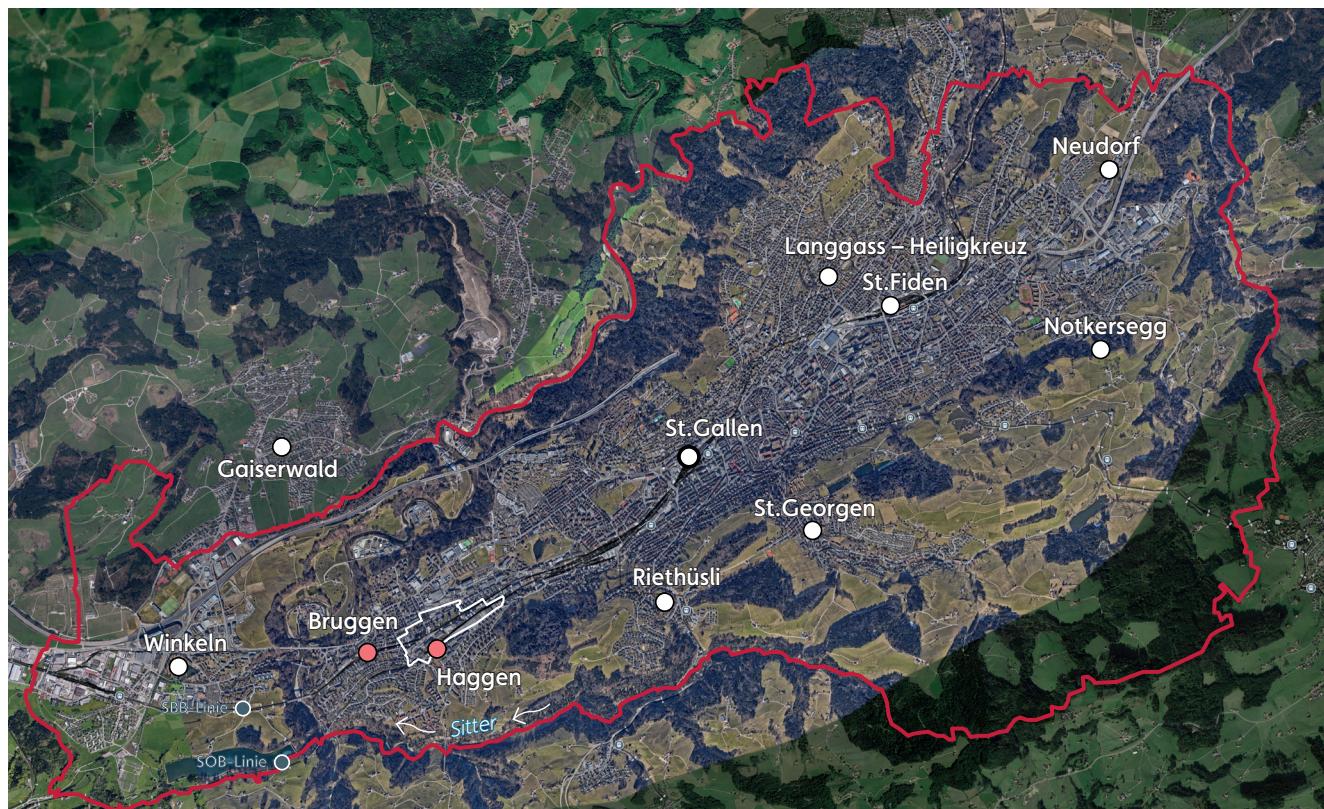
1.1 Ausgangslage und Perimeter

Der Westen St.Gallens soll in den kommenden Jahrzehnten eine starke (Innen-) Entwicklung und Aufwertung erfahren, so postulieren es verschiedene Planungsinstrumente auf strategischer Ebene. Vor allem in der Talsohle sollen die Nutzungsdichte, die Angebote und Infrastrukturen sowie die bauliche Dichte am stärksten erhöht werden. Das beinhaltet insbesondere die wichtigen städtischen Entwicklungsgebiete St.Fiden Bahnhof, Güterbahnhofareal, Hauptbahnhof Nord und in der westlichen Talsohle das Gebiet Winkeln, Lerchenfeld und das Bahnhofsumfeld Bruggen-Haggen. Das Ziel ist eine dichte, nutzungsdurchmischte Stadt mit urbanen Qualitäten.

Der Grossraum ist landschaftlich und topographisch insbesondere durch den Einschnitt der Sitter geprägt, zudem bilden Autobahn und Gleiskörper markante Zäsuren im Raum. Das stadträumliche und landschaftliche Potenzial ist gross. Insbesondere sind hier viele Arbeitsplatzgebiete vorhanden, die auch in Zukunft wertvolle städtische Ressourcen darstellen und zudem eine hohe Unternutzung aufweisen.

Der zu bearbeitende Perimeter umfasst die Parzellen in der nahen Umgebung des neuen Doppelbahnhofs zwischen der Hechtacker- und der Fürstenlandstrasse (s. Kapitel 3.1). Das Entwicklungsgebiet Lerchenfeld wird in einem separaten Prozess bearbeitet.

Abb. 4
Planungsgebiet und
Perimeter im Westen
von St.Gallen



1.2 Zusammenlegung Bahnhöfe

Der bestehende Bahnhof Bruggen muss bis Ende 2027 behindertengerecht saniert werden. Die SBB hat sich bereit erklärt, die dafür notwendigen Gelder auch an einem neuen Standort einzusetzen. Die Verschiebung des Bahnhofs Bruggen in Richtung Osten und die Schaffung einer Verbindung mit dem Bahnhof Haggen setzen einen Impuls für die Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale des direkten Bahnhofumfelds. Vor dem Hintergrund der noch länger ausstehenden Verbesserungen im S-Bahn-Takt stellen die Verschiebung des Bahnhofs eine kurz- und mittelfristige Verbesserung der Erschliessungsqualität und eine einmalige Chance für die Stadtentwicklung im Westen St.Gallens dar.

Das aus einem Wettbewerb hervorgegangene Projekt der K&L Architekten AG, St.Gallen setzt mit einer eleganten rund 115 Meter langen Passerelle den Fokus auf die Erlebnisqualität der horizontalen Bewegung zwischen den Bahnhöfen und Stadtteilen. An drei Stellen wird die Passerelle vertikal mittels Betonscheiben resp. Treppen-/Lifttürmen abgestützt.

Auf dem unteren, nördlichen Bahnhofplatz entsteht ein rund 30 Meter hoher Aufgangsturm als Zugang zu den verschiedenen Ebenen (Bahnunterführung, Bahnplattform oder Passerelle). Ein zweiter, niedrigerer rund 20 Meter hoher Aufgangsturm auf der Südseite der Gröblistrasse verbindet die mittlere Ebene mit der Passerelle und ermöglicht so den komfortablen Zugang zum Bahnhof Haggen.

Abb. 5
Siegerprojekt der K&L
Architekten AG, Stand
Dezember 2024



1.3 Ortsplanungsrevision

Das neue kantonale Planungs- und Baugesetz PBG (in Kraft seit 2017) schreibt vor, dass die politischen Gemeinden ihre Zonenpläne und Baureglemente innert zehn Jahren seit Inkrafttreten an das neue Recht anzupassen haben. Die Stadt St.Gallen beabsichtigt bis ins Jahr 2027 die Ortsplanung zu revidieren.

Voraussetzung für die Genehmigung dieser Revision ist gemäss kantonalem Richtplan der Nachweis einer angemessenen Siedlungsentwicklung nach innen bzw. die Erarbeitung einer Innenentwicklungsstrategie. Eine solche liegt vor. Gleichzeitig hat die Stadt St.Gallen die Chance genutzt, weitere Grundlagen für die Stadtentwicklung zu erarbeiten: So wurden eine Wohnraum-, eine Liegenschaften- und eine Freiraumstrategie sowie ein Stadtraumkonzept erarbeitet (s. Kapitel 4). Deren Erkenntnisse wurden zunächst bei der Anpassung des kommunalen Richtplans 2021/2022 berücksichtigt.

1.4 Prozess

Zur Abtiefung auf konkrete nutzungsplanerische Inhalte für die anstehende Ortsplanungsrevision hat die Stadt St.Gallen entschieden, für den Raum im Umfeld des neuen Doppelbahnhofs ein kooperatives Workshopverfahren durchzuführen.

Ziele

Das Verfahren verfolgte neben den übergeordneten Zielen (Koordination der Entwicklungen im Umfeld des neuen Doppelbahnhofs und Umsetzung der Innenentwicklungsstrategie) prozessuale und inhaltliche Ziele. Auf Ebene des Prozesses galt es die Grundeigentümerschaften und Betriebe in den Dialog einzubinden und für die städtischen Entwicklungsziele zu sensibilisieren.

Inhaltlich galt es ein breit abgestütztes, räumliches Zielbild zu erarbeiten, das die Grundlage für die Ortsplanungsrevision bildet und Rahmenbedingungen für die Entwicklungsareale formuliert (Nutzungsart und -mass, öffentliche Räume, Erschliessung/Durchwegung).

1.5 Räumliche Fragestellungen

Konkret galt es im Rahmen des Verfahrens, mögliche Antworten auf verschiedene, nachfolgende Fragestellungen zu finden. Diese basieren auf den stadtintern zusammengetragenen planerischen Rahmenbedingungen und Hinweisen (Stand 15. Juli 2024).

Städtebau

- Der Umgang mit der Topografie betreffend Setzung neuer Siedlungsstrukturen ist von zentraler Bedeutung.
- Die Massstäblichkeit und Gliederung von Einheiten mit klarer Adressierung und Übergängen untereinander.
- Hochhäuser als Beitrag zur Verdichtung der Talsohle.
- Der Umgang mit dem Bestand ist vertieft auszuloten.
- Umsetzung der Vorgaben aus dem Stadtraumkonzept (s. Kapitel 4).

Nutzung

- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vorsehen, wo sinnvoll.
- Unterschiedliche Wohnformen für verschiedene Anspruchsgruppen (Wohnraumstrategie).
- Es ist zu prüfen, ob und wie sich welche Gewerbeareale für Wohnnutzung öffnen lassen und geöffnet werden sollen und welche nicht.
- Die Anliegen des bestehenden Gewerbes sind zu berücksichtigen (Erschliessung, Lärm etc.).

Freiraum

- Die drei topographischen Ebenen sollen klar lesbar und räumlich verbunden werden.
- Eine klare Freiraumhierarchisierung mit öffentlichen, halbprivaten und privaten Nutzungen ist anzustreben.
- Angrenzende Freiräume sind als zusammengehörendes Ganzes zu betrachten.
- Sichtbezüge sind herzustellen, die Durchlässigkeit ist zu verbessern.
- Zukünftige Bebauung soll sich in den natürlichen Hangverlauf einfügen.
- Die Anforderungen aus der Freiraumstrategie sowie das Projekt «Velovorzugroute» sollen berücksichtigt werden.
- Die Velovorzugroute soll verkehrlich funktional, aber auch vorbildlich in die städtebauliche und freiräumliche Situation eingebunden werden.
- Es ist ein Beitrag zur Steigerung der Biodiversität, zum ökologischen Ausgleich, zur
- Stärkung der Vernetzungsachsen und zur Anpassung an den Klimawandel gefordert.
- Die Freiraumkorridore und Vernetzungsachsen entlang der Bachläufe Bernhardswisbach, Moosbach und Schlosslihangbach sollen gestärkt werden.

Erschliessung

- Der fußläufigen Erschliessung kommt eine zentrale, infolge der Topografie jedoch herausfordernde Bedeutung zu.
- Der neue Doppelbahnhof (Bahnhof Bruggen) wird über die Gröblistrasse erschlossen. Diese ist auf die Erschliessungsfunktion zu dimensionieren.
- Die Anforderungen der Gewerbeliegenschaften sind zu berücksichtigen und insbesondere die Anlieferung über die Gröblistrasse sicherzustellen.
- Es ist eine möglichst direkte Verbindung zum Friedhofweg (Anbindung nach Westen) zu ermöglichen.

2 Verfahren und Beteiligte

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin des Workshopverfahrens war die Stadt St.Gallen, vertreten durch die Stadtplanung. Die Abteilung Gebiets- und Arealentwicklung übernahm im Projektteam die Projektleitung.

2.2 Projektteam

Planwerkstadt AG zeigte sich verantwortlich für die Organisation und Durchführung des Workshopverfahrens, BHSF Architekten GmbH für die inhaltliche Erarbeitung des Zielbildes.

| Projektteam | | |
|-------------------------|-------------------|---|
| Leitung | Matthias Loepfe | Stadtplanung, Gebiets- und Arealentwicklung, Abteilungsleiter, Stadt St.Gallen |
| | Witali Späth | Stadtplanung, Gebiets- und Arealentwicklung, Projektleiter, Stadt St.Gallen |
| Prozess- begleitung | Dieter Zumsteg | Planwerkstadt AG (Leitung Bearbeitungsteam) |
| | Manuela Ronchetti | Planwerkstadt AG |
| Erarbeitung Leitbild | Benedikt Boucsein | BHSF Architekten GmbH |
| | Beatrice Höckel | BHSF Architekten GmbH |

2.3 Begleitgremium

Für die Diskussion und Beurteilung der Arbeitsstände an den Workshops und für das Festhalten der Erkenntnisse im vorliegenden Schlussbericht wurde ein Begleitgremium, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Stadt und Kanton sowie aus externen Fachleuten eingesetzt.

| Begleitgremium | | |
|----------------------------------|------------------|---|
| Vorsitz | Florian Kessler | Stadtplanung, Leiter, Stadt St.Gallen |
| Fachstellen | Yvonne Bischof | Liegenschaften, Leiterin, Stadt St.Gallen |
| | Laura Cortese | Standortförderung, Stv. Leiterin, Stadt St.Gallen |
| | Stefan Pfiffner | Verkehrsplanung, Abteilungsleiter, Stadt St.Gallen |
| | Lukas Bleher | Standortförderung, Kanton St.Gallen |
| | Markus Schait | Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St.Gallen |
| Externe Expertin und Experten | Marion Clauss | Clauss Kahl Merz Atelier, Expertin Städtebau/Architektur Mitglied Sachverständigenrat Städtebau und Architektur der Stadt St.Gallen |
| | Dominik Bueckers | Studio Vulkan GmbH, Experte Städtebau/Freiraum |
| | Daniel Kündig | Blauhut AG, Experte Städtebau/Nutzungen |
| | Manuel Scholl | agps architecture, Experte Städtebau/Architektur |

2.4 Grundeigentümerschaften

Die Grundstücke innerhalb des Perimeters gehören privaten und juristischen Personen, der Stadt St.Gallen sowie der SOB und der SBB. Die Grundeigen tümerinnen und Grundeigentümer nahmen an den Workshops teil und konnten dort ihre Anliegen einbringen und Stellung zu den präsentierten räumlichen Ansätzen äussern. Im Kapitel 3 werden die beteiligten Grundeigentümerschaften vertieft vorgestellt.

2.5 Ablauf und Veranstaltungen

Der Prozess gliederte sich in drei Phasen (siehe Abb. 7 nächste Seite). In der ersten Phase fand der Erstkontakt mit den Grundeigentümerschaften statt. Hierzu wurde eine Auftaktveranstaltung am 5. Juni 2024 durchgeführt, wo über den geplanten Prozess informiert wurde und die Möglichkeit Bestand, Fragen zu stellen. Zudem wurde ein Fragebogen abgegeben, um mehr über die Bedürfnisse und Anliegen der betroffenen Parteien zu erfahren (siehe Kapitel 3.3). Die Arbeiten von BHSF Architekten wurden an zwei ganztägigen Workshops vorgestellt und vom Begleitgremium diskutiert.

Am Workshop 1 vom 5. November 2024 wurden die Grundeigentümerschaften nördlich und südlich der SBB-Gleise jeweils getrennt zum Workshop eingeladen. Nach einer gemeinsamen Begehung wurden die ersten Entwurfsansätze durch BHSF Architekten präsentiert, Fragen beantwortet und eine Diskussion geführt. Nachdem jeweils die Grundeigentümerschaften verabschiedet wurden, diskutierte das Begleitgremium die Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung in der nächsten Phase.

Zwischen den beiden Workshops fand mit dem Expertengremium ein Werkstattgespräch im Büro von BHSF Architekten in Zürich statt, um die weiterbearbeiteten Entwurfsansätze zu überprüfen.

Am Workshop 2 vom 7. Februar 2025 wurden in Kleingruppen (räumlich aufgeteilt) spezifische Fragen zu den Grundstücken der Grundeigentümerschaften geklärt sowie spezifische Anliegen aufgenommen. Wiederum wurden nach Verabschiedung der Grundeigentümerschaften durch das Begleitgremium die zentralen Erkenntnisse und Empfehlungen formuliert.

Anschliessend nahm das Begleitgremium an zwei Sitzungen eine Synthese vor, mit der die Erkenntnisse aus dem Entwurfsprozess (Entwicklungsstudie, s. Kapitel 5) konsolidiert und die Empfehlungen für die einzelnen Fokusräume entwickelt und geschärft wurden (s. Kapitel 6).

Die an den Veranstaltungen anwesenden Grundeigentümerschaften wurden zum Abschluss des Prozesses zu einer Schlussveranstaltung am 19. Mai 2025 eingeladen, an der die Ergebnisse vorgestellt und mit Ihnen diskutiert wurden.

Abb. 6
Markus Buschor begrüßt zur Auftakt-Infoveranstaltung



Abb. 7
Impression vom 1. Workshop



Abb. 8
Termine und Ablauf
Workshopverfahren

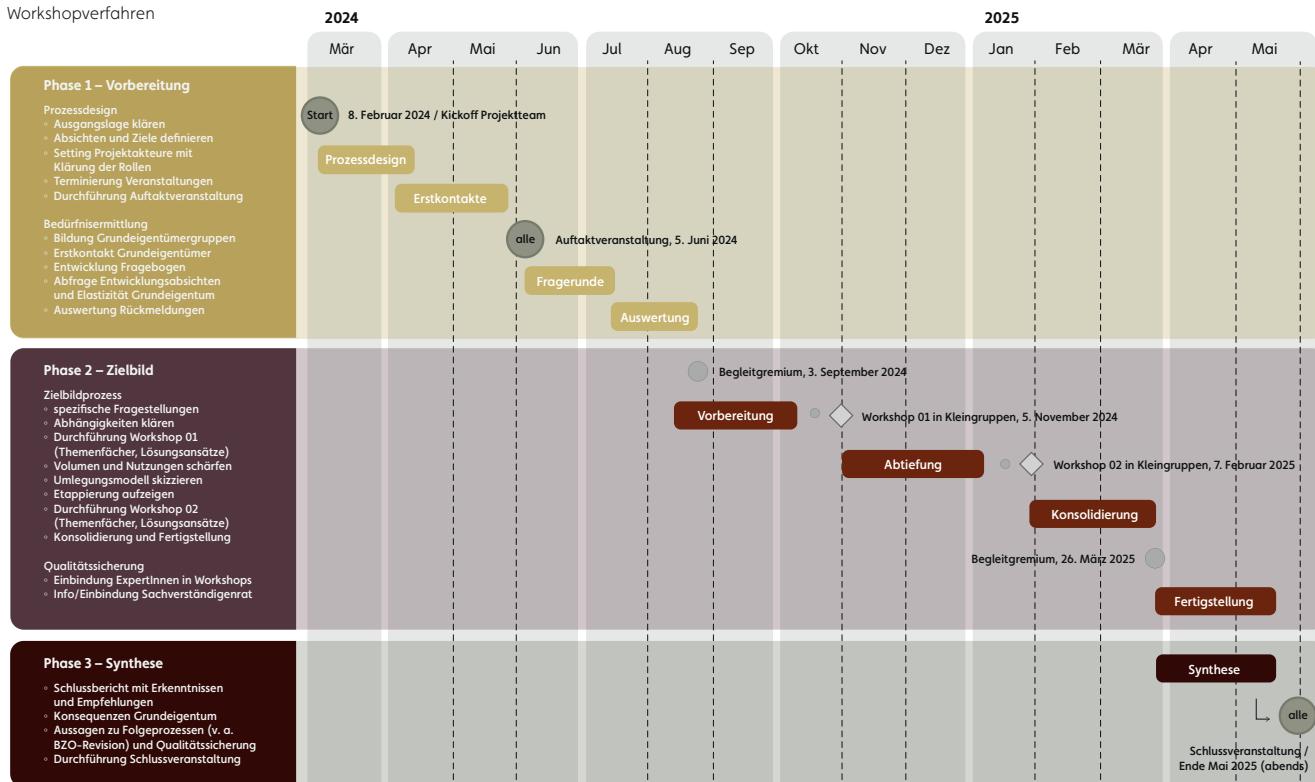


Abb. 9
Tischgespräche
am 2. Workshop



Abb. 10
Rundgang durchs Plangebiet



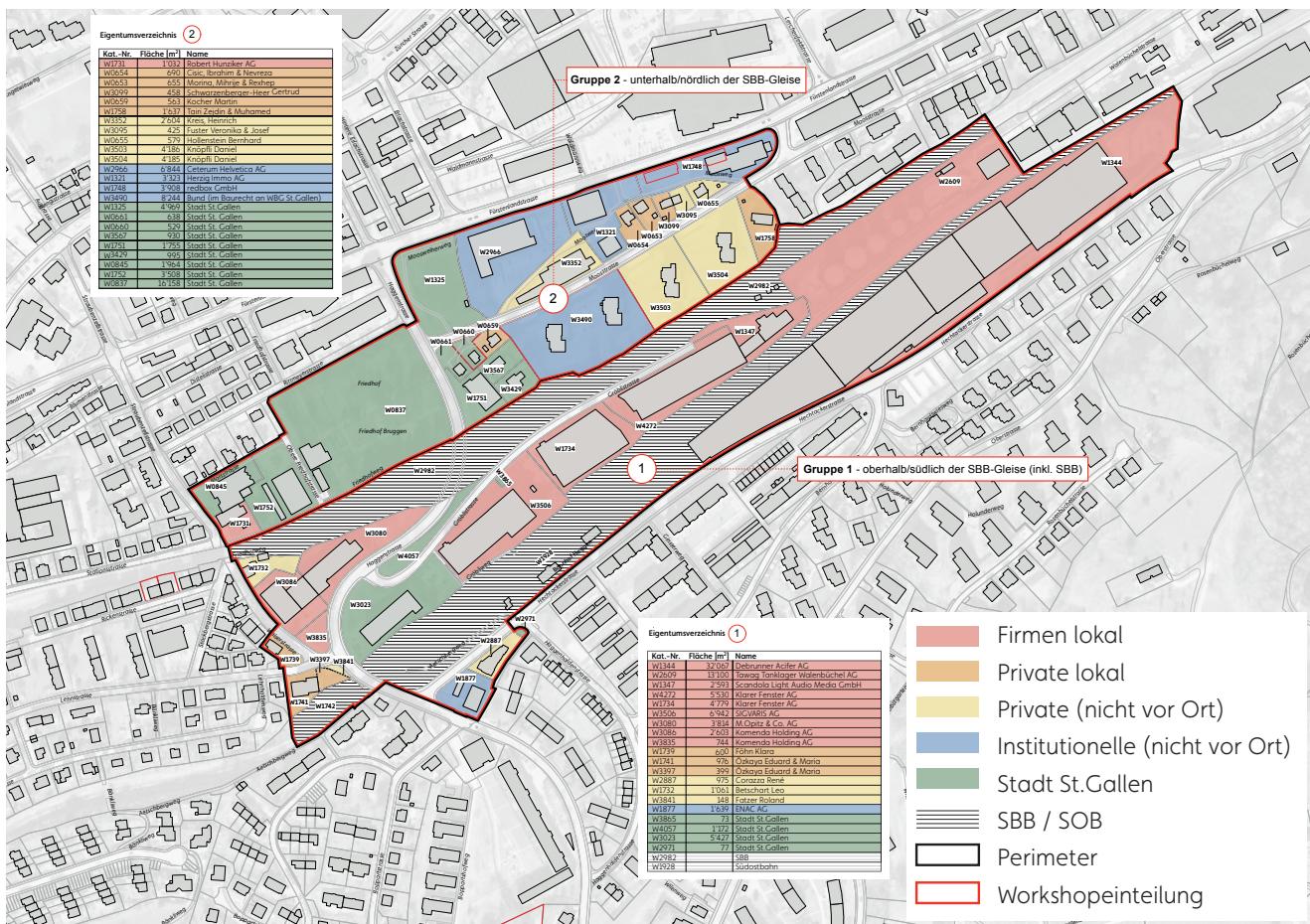
3 Grundeigentümerschaften

Das Planungsgebiet erstreckt sich zwischen der Fürstenlandstrasse im Norden und der Hechtackerstrasse im Süden. Die Walser- und Straubenzellstrasse bilden die westliche Grenze im Übergang zum Wohnquartier mit seiner feinkörnigeren Bebauungsstruktur. Im Osten verläuft der Perimeter entlang vom Moosbach(-Tobel) und umfasst südlich der SBB-Gleise die Grossvolumen der TAWAG Tanklager und die Hallen der Firma Debrunner Acifer.

3.1 Einbezug und Beteiligung

Die Grundstücke im Gebiet gehören rund 29 verschiedenen Grundeigentümerschaften. Diverse Liegenschaften sind zudem im Besitz der Stadt St.Gallen, sowohl im Finanz- als auch im Verwaltungsvermögen. Die Grundeigentümerschaften wurden im Frühling 2024 über ihre Meldeadresse postalisch über das Planungsvorhaben informiert und zur Auftakt-Infoveranstaltung eingeladen. Sie wurden gebeten, unter Angabe ihrer Mailadresse ihr Interesse am Workshopverfahren anzumelden. Danach erfolgten Einladungen und Informationen digital. Neben den Grundeigentümerschaften wurden jeweils auch Vertretungen des Einwohnervereins Bruggen (EVB) eingeladen, sodass an jeder Veranstaltung jemand vom EVB dabei war. Über Fragebögen, die an der Auftaktveranstaltung ausgeteilt und per Email versandt wurden, wurden das Interesse an der Teilnahme am Prozess und allfällige Entwicklungsabsichten erfragt. Dies ergab ein erstes Bild der privaten Absichten, das jedoch noch sehr unvollständig war und isolierte Einzelperspektiven darstellte.

Abb. 11
In die Planung involvierte Grundeigentümerschaften



3.2 Entwicklungsabsichten

An zwei Workshops am 5. November 2024 und am 7. Februar 2025 nahmen jeweils rund die Hälfte aller Grundeigentümerschaften teil und konnten direkt über die Ziele, das Vorgehen und den Stand der Diskussion und der Erkenntnisse informiert werden. Über den Austausch der planerischen Absichten der Stadt und den Zukunftsvorstellungen der Privaten konnte ein gemeinsames Verständnis der privaten und öffentlichen Entwicklungsinteressen und der potenziellen Veränderungsdynamiken im Gebiet reifen.

Die untenstehende Abbildung zeigt grob das Resultat. Selbstverständlich werden auch die Bedürfnisse der Grundeigentümerschaften mit keinen Entwicklungsabsichten oder ohne Interesse am Prozess in der weiteren Planung berücksichtigt. Die gesammelten und geteilten Informationen helfen einerseits den Privaten, sich und ihre Situation im Gebiet zu verorten.

Der Stadt wiederum helfen die Erkenntnisse einerseits für die Interessenabwägung bei der Gebietsentwicklung, andererseits um mit der Ortsplanungsrevision Festsetzungen zu treffen, die private Interessen berücksichtigen und im Sinne einer koordinierten Entwicklung lenken.

Abb. 12
Entwicklungs-
dynamik im
Perimeter



4 Planerische Vorgaben

4.1 Kantonaler Richtplan

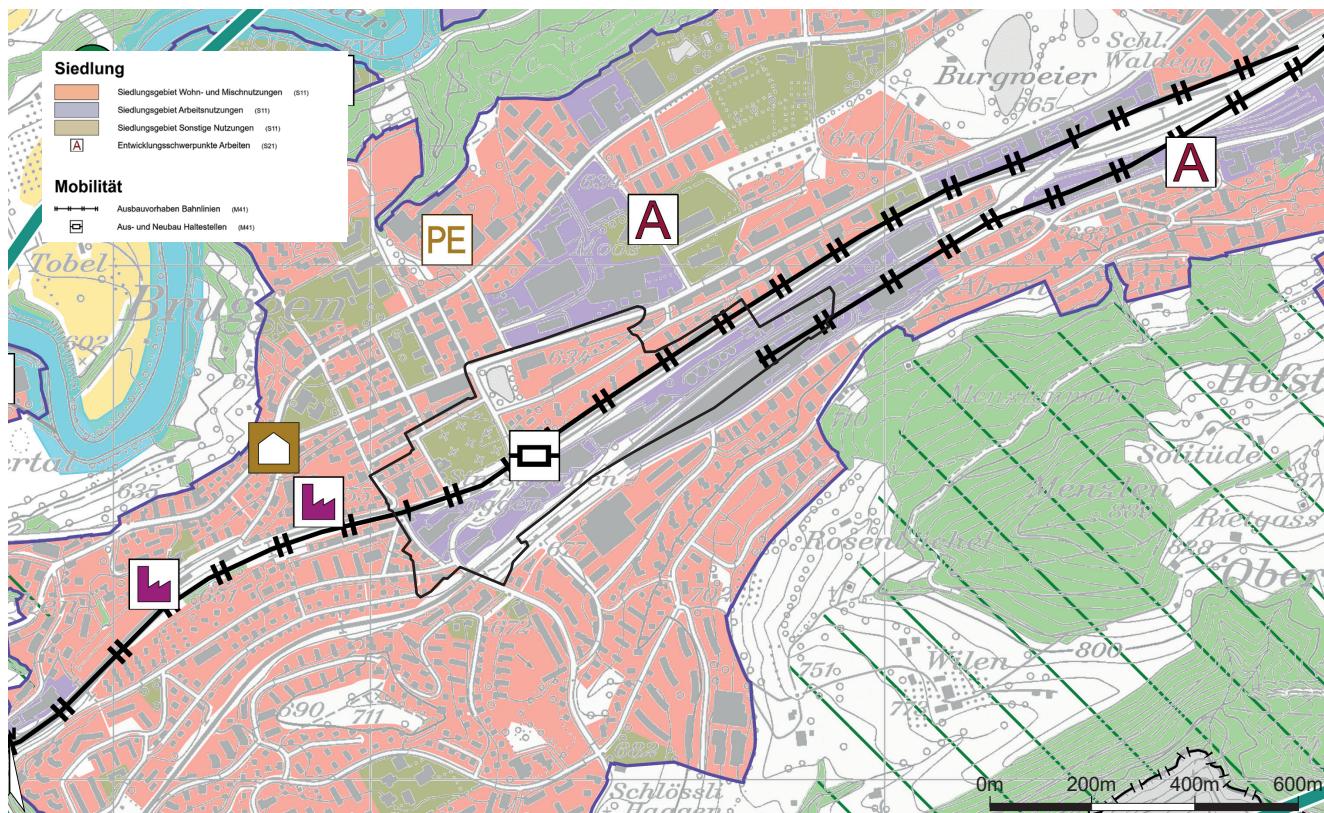
Der kantonale Richtplan (Stand Dezember 2024) weist den Perimeter der Gebietsentwicklung Bruggen-Haggen dem Siedlungsgebiet (Wohn-, Arbeits- und sonstige Nutzung) zu (s. Abb. 12). Das Gebiet wird zudem als Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten ausgeschieden, d.h. das Gebiet ist für die Ansiedlung, Expansion oder Verlagerung von Betrieben vorgesehen. Des Weiteren sind die Ausbauvorhaben von Bahnlinien und der Aus- und Neubau von Haltestellen darin festgehalten. Zur Verbesserung des Bahnangebots setzen sich die kantonalen Stellen im Rahmen der strategischen Entwicklungsplanung für die Realisierung folgender im Perimeter liegender Infrastrukturprojekte ein:

- Bau drittes Gleis zwischen Gossau und St.Gallen
- Verschiebung Bahnhof Bruggen
- Leistungssteigerung St.Gallen Westkopf inklusive Verbindungsgleis St. Gallen-Güterbahnhof-Haggen

4.2 Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan aus dem Jahr 2012, inkl. Richtplananpassung 2022, beinhaltet verschiedene Festlegungen mit einem unterschiedlichen Koordinationsstand. Als Festsetzung (F), Zwischenergebnis (Z) oder Vororientierung (V) eingestuft, gilt es die Vorgaben auf dieser Planungsebene in den nachfolgenden Instrumenten fortzuschreiben. Die Areale Haggen-Hechtacker und Lerchen-

Abb. 13
Kantonaler Richt-
plan St.Gallen
(Ausschnitt)



feld-Waldacker sind gemäss städtischem Richtplan als wirtschaftliche Schwerpunktgebiete und Entwicklungsareale bezeichnet. Relevant sind auch die Aussagen in Kapitel S0 Innenentwicklung (vgl. Kapitel 1.4). Die Inhalte des kommunalen Richtplans aus den Themenfelder Siedlung, Verkehr und Landschaft wurden im vorliegenden Planungsprozess insofern berücksichtigt, als dass deren Aussagen geprüft, präzisiert und teilweise ergänzt wurden.

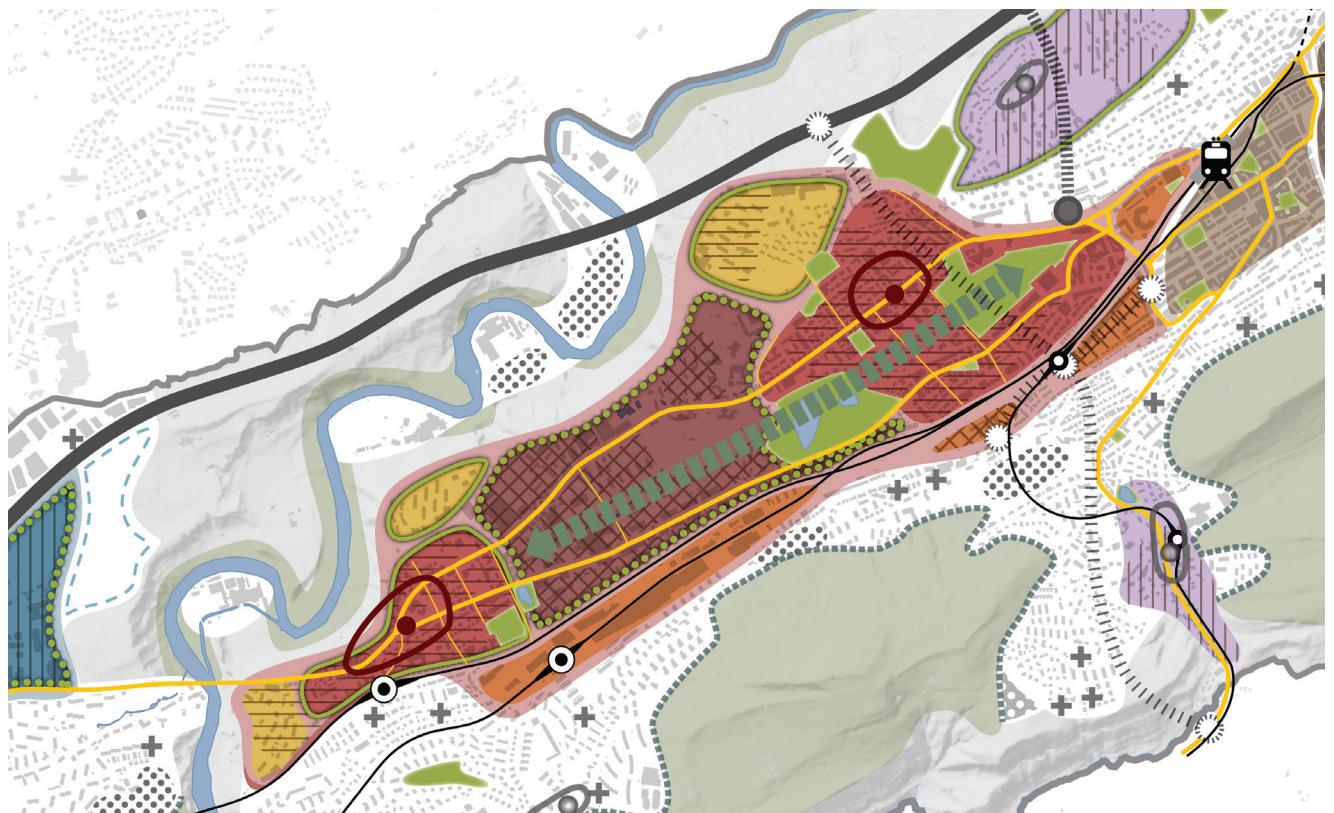
4.3 Städtisches Mobilitätskonzept

Das städtische Mobilitätskonzept basiert auf dem Reglement der nachhaltigen Verkehrsentwicklung, das vom Souverän im Jahr 2010 angenommen wurde. Das durch die Innenentwicklung generierte Mobilitätswachstum soll vom öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden.

4.4 Innenentwicklungsstrategie

Im Rahmen der Erarbeitung der städtischen Innenentwicklungsstrategie (vom Stadtrat im Dezember 2020 genehmigt) wurde analysiert, wie die gesetzlich geforderte Siedlungsentwicklung nach innen konsequent umgesetzt werden kann. Es wurden dabei Gebiete identifiziert, die sich neu ausrichten können, Gebiete, in denen neue Areale entwickelt werden können, und schliesslich Gebiete, wo Innenentwicklung nur punktuell oder gar nicht stattfinden soll.

Abb. 14
Innenentwicklungsstrategie (Ausschnitt West zwischen Zentrum und Sittertobel),
Stadt St.Gallen 2021



Im Perimeter der Gebietsentwicklung Bruggen-Haggen befindet sich der Teil nördlich der SBB-Bahnlinie in der nutzungs durchmischten Talsohle, in welcher in Zukunft die Entwicklung verstärkt stattfinden soll. Für die Stadtentwicklung ergeben sich in der Talsohle die grössten Chancen, da die Infrastruktur bereits ausgebaut und eine gute Erschliessung bereits vorhanden ist.

Die Innenentwicklungsstrategie fordert die Verdichtung und Schaffung städtischer Qualitäten, u.a. mit neuen, öffentlich zugänglichen Freiräumen sowie die Anpassung bestehender Freiräume bezüglich Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität. Zudem soll die Verbindungsachse (v.a. entlang der Fürstenlandstrasse) gestärkt werden.

Im Teil südlich der SBB-Bahnlinie sollen gebiets- und ortsspezifische Umstrukturierungen entlang der Bahnlinien angestossen, sowie die öV-Haltepunkte weiterentwickelt werden.

4.5 Stadtraumkonzept

Im Rahmen der Erarbeitung des Stadtraumkonzepts (vom Stadtrat im November 2023 genehmigt) wurden stadtstrukturelle Untersuchungen des Bestands und stadträumliche Überlegungen vorgenommen und in einem Bericht mit zugehörigem Plan festgehalten. Sie stellen eine übergreifende ortsbauliche Gesamtschau dar und führen die verschiedenen planerischen Ebenen – Siedlung, Verkehr, Landschaft und auch spezifische Aspekte aus der Stadtgeschichte oder zukünftige Entwicklungspotenziale – zusammen.

Die verschiedenen Eigenarten von Siedlungsstrukturen wurden erkannt und als gebietsspezifische Merkmale gewertet. Darauf aufbauend soll eine Entwicklung zur Förderung der Baukultur ermöglicht werden. Die Ergebnisse sollen in die anstehende Ortsplanungsrevision einfließen. Der Szenenplan charakterisiert die heutigen Gebiete der Stadt in ihren Eigenschaften, wie sie sich aus den ortsbaulichen und zeittypischen Kriterien ableiten lassen.

Der Sequenzenplan weist das Gebiet den Sequenzen «Urban an den Gleisen», «Bruggen Zentrum», «Gewerbe Industrie Haggen» zu. Die Sequenzen zeigen die unterschiedlichen räumlichen Ausformulierungen innerhalb der Stadtteile.

Im Grünraumkonzept ist die Aufwertung von «grünen Stadtstrassen» zu qualitativ hochwertigen Aufenthaltsräumen vorgesehen. Entlang der Fürstenlandstrasse (längs) und der Haggenstrasse (quer) sollen diese im Perimeter gestärkt werden. Gewässerräume werden wie Grünräume behandelt. Sie vernetzen die Quartiere, dienen der Hitzeminderung und bieten ökologischen Lebensraum und Naherholungsgebiete innerhalb der Stadt. Somit sollen die Bachläufe Bernhardswisbach, Moosbach und Schlösslihangbach, welche in die Talsohle laufen, an Bedeutung gewinnen und zur Vernetzung und Verzahnung der Grünräume beitragen.

4.6 Freiraumstrategie

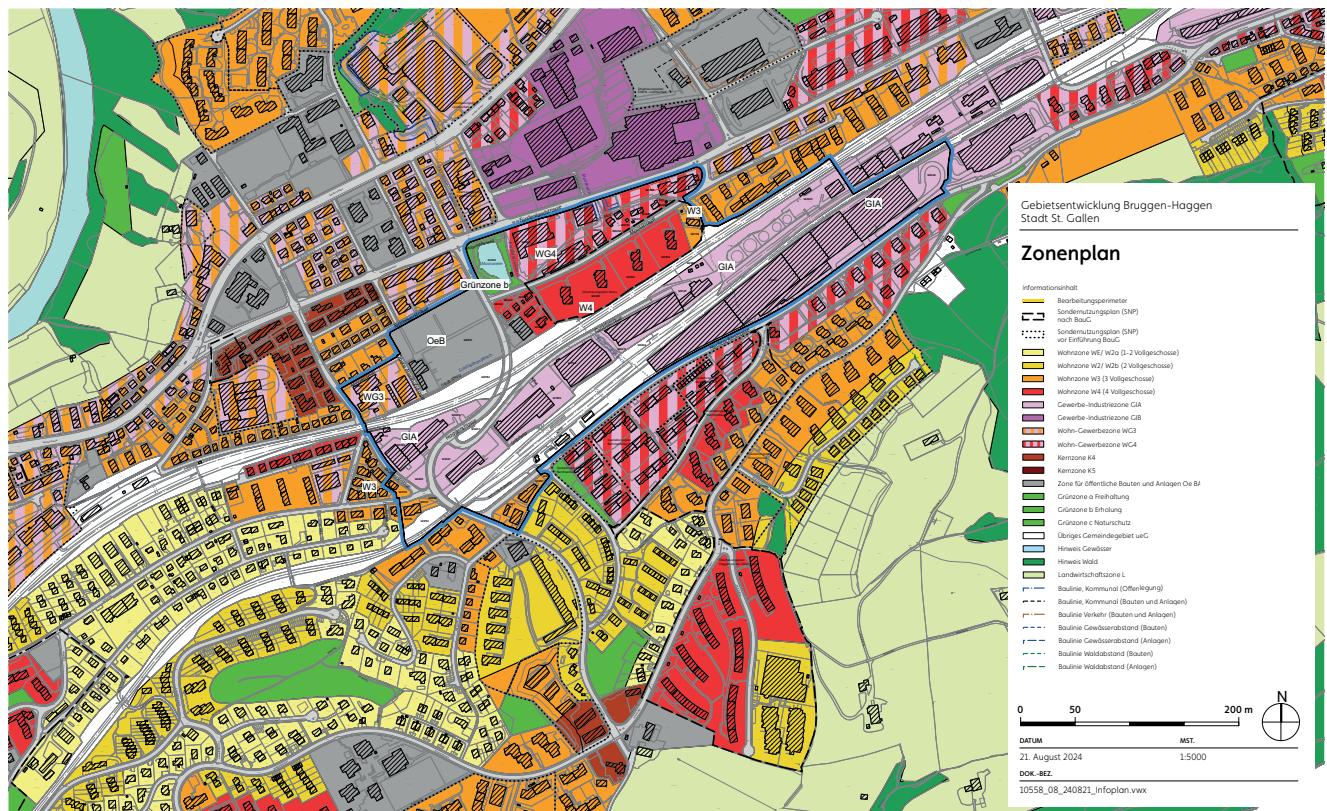
Mit der Freiraumstrategie (vom Stadtrat im Mai 2021 genehmigt) wurden Ziele und Massnahmen erarbeitet, um die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets der Stadt St.Gallen zu entwickeln. Die Stadt soll mit genügend und den richtigen Freiräumen versorgt sein; dies im Hinblick auf die künftige Innenentwicklung. Es soll eine Freiraumhierarchisierung mit klaren, öffentlichen, halbprivaten und privaten Nutzungen geben.

Angrenzende Freiräume sind als zusammengehörendes Ganzes zu betrachten. Sichtbezüge sind herzustellen und die Durchlässigkeit soll ermöglicht werden. Die Bebauung soll sich in den natürlichen Hangverlauf einfügen. Durch das Gebiet zieht der Grünzug West, welcher zu den wichtigen Grünzügen gehört, die den umgebenden Landschaftsraum in das bebaute Stadtgebiet integrieren und dieses strukturieren. Die Konzepte zu den «Grünen Achsen» und der «Velovor-zugsroute» sind zu beachten.

4.7 Ortsplanungsrevision

Auf städtischer Stufe werden Planungs- und Bauvorhaben nach der Bau- und Zonenordnung beurteilt (Stand 1. Januar 2018). Momentan laufen in der Stadt diverse Vorarbeiten für eine Gesamtrevision der Ortsplanung. Die vorliegende Gebietsplanung im Umfeld des künftigen Doppelbahnhofs ist Teil dieser Vorarbeiten. Es ist geplant, die Ortsplanungsrevision Ende 2027 öffentlich aufzulegen.

Abb. 15
rechtskräftiger
Zonenplan Stadt
St.Gallen



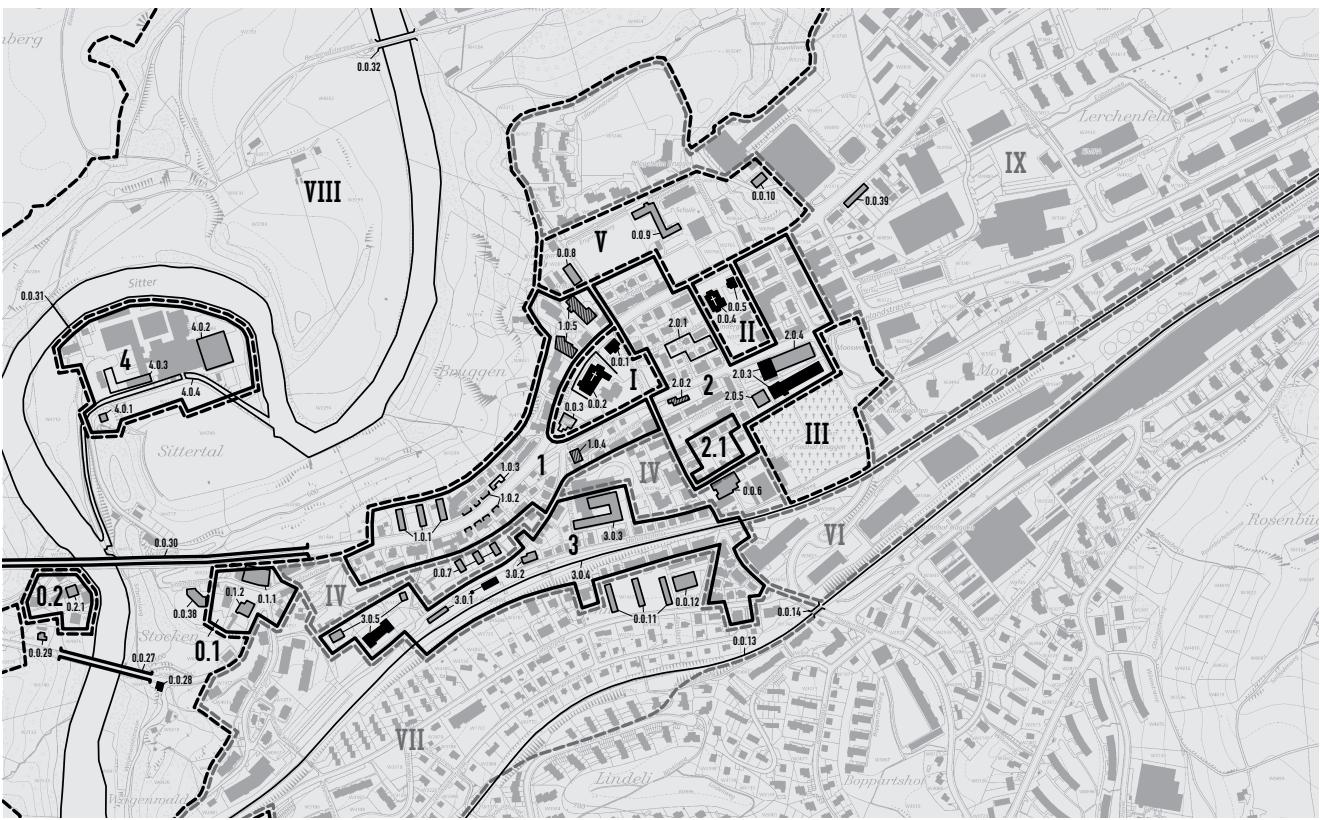


Abb. 16
ISOS, Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (Ausschnitt)

4.8 Ortsbild- und Denkmalschutz

Ortsbild Bruggen-Sittertal, nationale Bedeutung (ISOS)

Folgende Elemente sind Teil des ISOS und zu beachten (s. Abb. 16):

- Umgebungszone III: Durchgrünte Friedhofsanlage, 1905, Moosweiher, 1826 ausgehoben, Sanierung 2001, gepflegter Baumbestand / Erhaltungsziel a; Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche
- Umgebungszone IV: Locker bebaute Hanglage mit Wohnblöcken und Gewerbegebauten, 20. Jh., sowie bis 2012 fertiggestellte Wohnüberbauung bei Zweibruggenmühle / Erhaltungsziel: b; Erhalten der Eigenschaften
- Umgebungszone VI: Voluminöse mehrgeschossige Gewerbegebauten zwischen den Bahndämmen / Erhaltungsziel b; Erhalten der Eigenschaften
- Umgebungszone IX: Gewerbe-, Industrie- und Wohnquartiere zwischen Bruggen und der Stadt St.Gallen, v. a. 20. Jh. / Erhaltungsziel b; Erhalten der Eigenschaften
- Gebiet 3: Bahnhofsquartier auf Geländestufe, raumbildende Reihe von meist traufständigen Wohnhäusern beidseits der Bahngleise, Bahnhofensemble und ehem. Stickereifabrik, A. 20. Jh. / Erhaltungsziel: A; Erhalten der Substanz

Schützenswerte Bauten

Aufgrund seiner architektonischen Qualität und seiner städtebaulichen Bedeutung im Ortsteil Haggen ist das Wohnhaus an der Haggengasse 51 mit Mosterei schützenswert.

4.9 Störfallvorsorge

Aufgrund des TAWAG Tanklagers befinden sich anliegende Gebiete im Konsultationsbereich der Störfallvorsorge. Aus Sicht des Bau- und Umweltdepartments des Kantons kann die Planung der Gebietsentwicklung bezüglich Störfallvorsorge gemäss den zugestellten Planunterlagen fortgesetzt werden. Anlässlich der Sondernutzungspläne oder im Rahmen der Baubewilligungsverfahren ist die aktuelle Situation erneut zu überprüfen und durch das zuständige Amt zu beurteilen. Folgende Punkte sind zu beachten:

- Die Abstände der benachbarten Gebäude zum TAWAG Tanklager sollen grundsätzlich beibehalten werden.
- Für bestehende Gebäude gibt es keinen Handlungsdruck.
- Sofern das südliche Debrunner-Areal rückgebaut wird und Neubauten mit Wohnungen erstellt werden, sind die Abstände der Gebäudefassaden auf Parzelle 1344 gegebenenfalls zu erhöhen.
- Eine öffentliche Durchwegung südlich des Tanklagers sollte mit einem Abstand von mindestens 25 m zu liegen kommen, sodass aus Sicht der Störfallvorsorge nicht zu erwarten wäre, dass eine schwere Schädigung möglich ist.
- Allgemein ist im Konsultationsbereich von empfindlichen (öffentlichen) Nutzungen wie zum Beispiel Altersheimen, Kindergärten, Einkaufszentren, Eventhallen o.ä. grundsätzlich abzusehen.
- Die Bestimmung der Risikorelevanz, sowie die Evaluation der Massnahmen (Fassaden, Notausgänge etc.) kommen erst zum Zug bei konkreten Planungen zum Beispiel auf Sondernutzungsplanebene.

4.10 Lärm

Im Rahmen der Workshopverfahrens wurde durch das Ingenieurbüro A. Suter, Thalwil, eine Lärmbeurteilung (s. Beilage 9.1) vorgenommen. Dabei wurden der Eisenbahnlärm und die Situation hinsichtlich Wohnnutzung vs. Industrie- und Gewerbenutzung beurteilt. Bzgl. Eisenbahnlärm kann folgendes Fazit gezogen werden:

- Die Linie 870 (St.Gallen - Lichtensteig; Abschnitte St.Gallen West - St. Gallen Haggen und St.Gallen Haggen- Herisau) weist minimale Emissionen auf. Hier ergeben sich keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte(IGW) durch Eisenbahnlärm.
- Die Linie 850 (St.Gallen West - Winterthur Nord; heutiger Abschnitt St. Gallen West - St.Gallen Bruggen, zukünftige Abschnitte St.Gallen West - St.Gallen Bruggen und St.Gallen Bruggen - St.Gallen Winkel) kann im Bereich der ES III (WG) nur dann zu IGW-Überschreitungen durch Eisenbahnlärm führen, wenn Wohnbauten näher als 10 m zur Mitte der Gleisanlage erstellt werden. Im Bereich der ES II (OeB) können die IGW in einem grösseren Abstand überschritten sein.

- Allfällige Erweiterungen der Gleisanlagen haben dann einen Einfluss, wenn sie zu höheren Frequenzen führen oder wenn die Achsen deutlich näher an kritische Nutzungen gerückt werden.
- Faustregel: Eine Verdoppelung der Frequenzen – z. B. Viertelstundentakt statt Halbstundentakt – führt zu einer Erhöhung der betreffenden Emissionen um 3 dB. Dasselbe passiert, wenn die Distanz zu den kritischen Nutzungen halbiert wird.

Da im Rahmen der vorliegenden Planung u.a. geprüft wurde, ob das bestehende Gewerbegebiet für Wohnen geöffnet werden könnte, wurde untersucht, welche Konsequenzen dies aus lärmtechnischer Sicht hat. Es wurden dabei drei unterschiedliche Fälle betrachtet:

- Fall 1: Es entsteht neue Wohnnutzung neben bestehender Gewerbenutzung: Bei neuen Wohnnutzungen müssen die Immissionen aller Lärmarten untersucht werden. Nach Anhang LSV ist dies auch der Lärm von Industrie- und Gewerbeanlagen. Gehen von bestehenden Gewerbenutzungen Lärmemissionen aus, so muss im Rahmen des Bewilligungsverfahrens für die Wohnbauten nachgewiesen werden, dass die massgebenden IGW eingehalten sind. Alle notwendigen Massnahmen gehen zu Lasten der neuen Wohnnutzung.
- Fall 2: Eine bestehende Gewerbenutzung neben Wohnnutzung wird erweitert. Die Erweiterung wird als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage taxiert und muss bei allen potenziellen Empfangspunkten – neu also auch bei bestehenden Wohnbauten – die IGW einhalten. Damit steigen die Anforderungen, denn neu gelten die IGW für Wohnnutzungen (bisher: Betriebsnutzungen), die zudem am Tag und in der Nacht eingehalten sein müssen (bisher: nur Tag). Gemäss Art. 8 LSV muss die ganze Anlage die Immissionsgrenzwerte einhalten. Zusätzliche Massnahmen gehen zu Lasten der erweiterten Gewerbenutzung.
- Fall 3: Eine Gewerbenutzung wird neben Wohnnutzung neu gebaut. Der Neubau wird als neue ortsfeste Anlage taxiert und muss bei allen potenziellen Empfangspunkten – neu also auch bei bestehenden Wohnbauten – die PW einhalten. Damit steigen die Anforderungen noch mehr, denn neu gelten die PW für Wohnnutzungen (bisher: Betriebsnutzungen), die zudem am Tag und in der Nacht eingehalten sein müssen (bisher: nur Tag). Zusätzliche Massnahmen gehen zu Lasten der neuen Gewerbenutzung.

Bestehende Gewerbenutzungen müssen also – bei Überschreitungen der IGW – zu Lasten der neu möglichen Wohnnutzungen saniert werden. Für bestehende Gewerbebetriebe ergeben sich also nur dann Kostenfolgen, wenn diese erweitert oder durch einen Neubau ersetzt werden.

4.11 Schatten

Gemäss Art. 105 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) darf der Schattenwurf auf benachbarte Wohn- sowie Wohn-/Gewerbe- und Kernzonen an mittleren Wintertagen nicht länger als zweieinhalb Stunden dauern. In Ortszentren und zur Ermöglichung von städtebaulich sorgfältig geplanten Hochhausgruppen kann die Beschattungsdauer bis drei Stunden betragen, wenn es das städtebauliche Konzept vorsieht. Für den Hochpunkt am Fuss der zukünftigen Passerelle wurde sowohl der 2h- wie auch der 3h-Schatten überprüft (Annahme 85 m, was dem im Gebiet zulässigen Typ II gemäss Hochhauskonzept entspricht). Zudem wurde für die städtische Parzelle, welche sich in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befindet, der Schatten eines Vergleichsprojekts aufgezeichnet. Das Vergleichsprojekt entspricht einem Projekt, welche gemäss den Zonenvorgaben möglich wäre. Es zeigt sich, dass der Schattenwurf des Hochhauses lediglich in der nordwestlichen Ecke über den Schatten des Vergleichsprojekts ragt. Der Schattenwurf ist erneut zu überprüfen, sobald ein konkretes Projekt für das Hochhaus vorliegt.

Abb. 17
Schattenwurf (Vergleichsprojekt und Hochhaus)

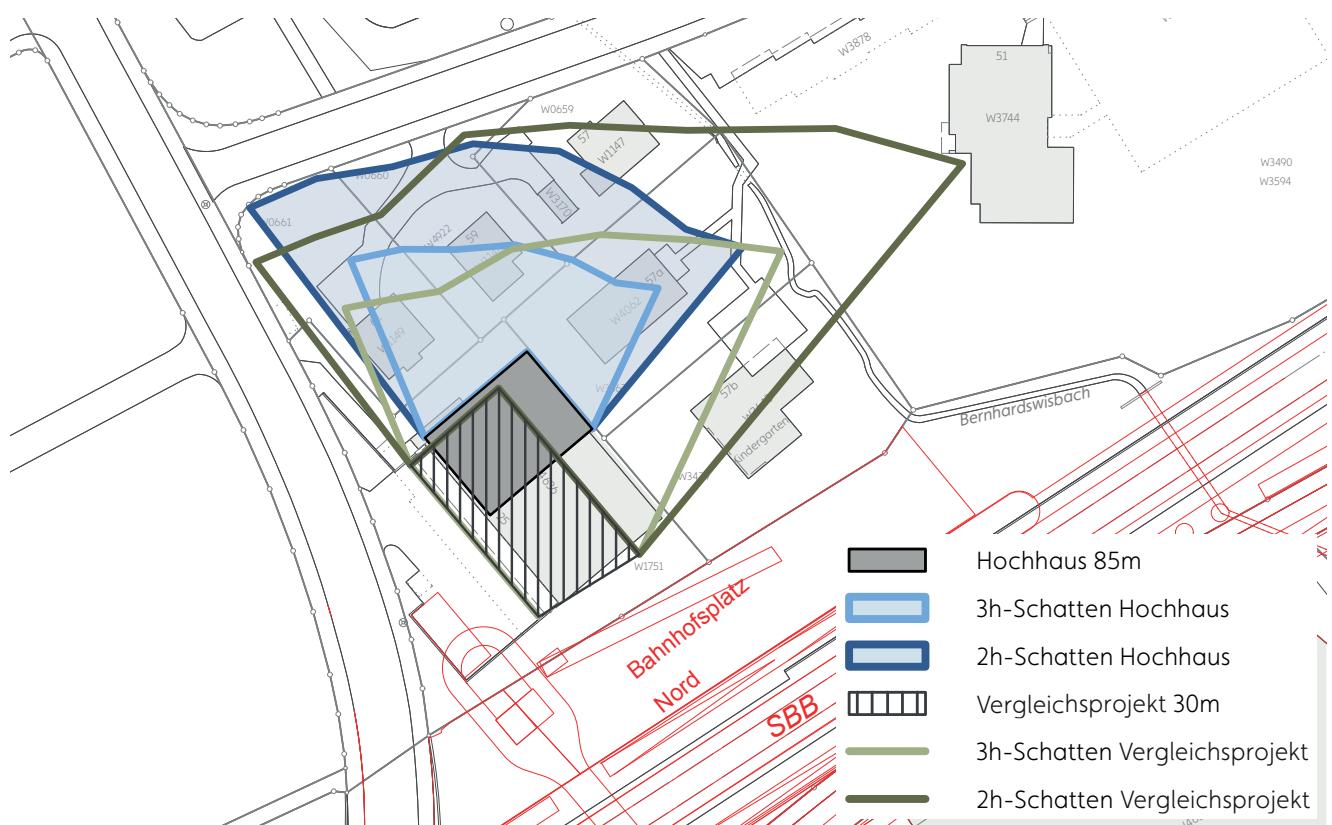




Abb. 18
Blick auf den Friedhofweg in Richtung zukünftiger Doppelbahnhof

Abb. 19
Blick in die Hechtackerstrasse,
Richtung Osten





Abb. 20
Blick in die Walserstrasse,
Richtung Norden



Abb. 21
Blick auf den
Moosweiher

5 Entwicklungsstudie

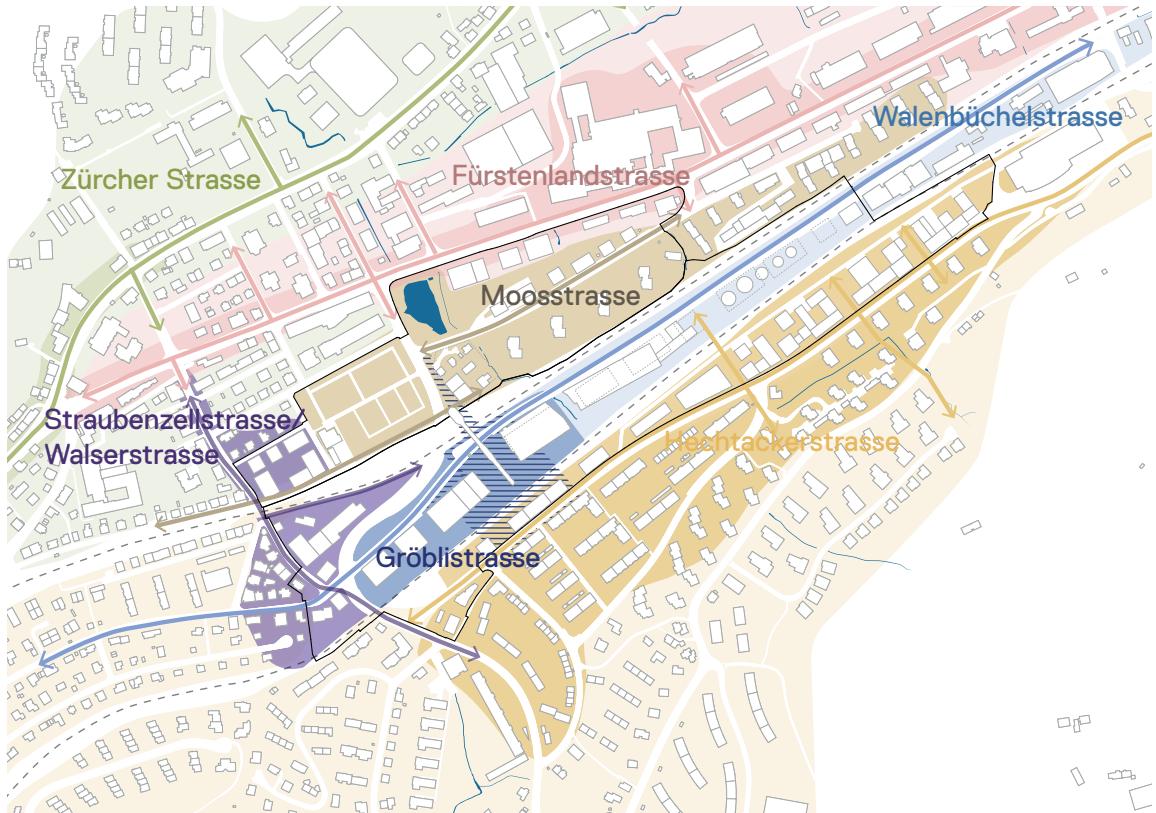
Die im Workshopverfahren schrittweise entwickelte Entwicklungsstudie von BHSF Architekten GmbH lieferte wertvolle Beiträge und trug wesentlich zum Erkenntnisgewinn bei. Geschätzt wurden insbesondere die vielseitigen Ansätze je Gebiet. Im Sinne einer Materialsammlung konnte das Begleitgremium daraus Erkenntnisse gewinnen und Aussagen ableiten. Die ganze Studie ist dem Schlussbericht als Dokumentation angehängt.

Zentral sind vor allem die konzeptionellen Aussagen und weniger die konkret dargestellte Figur. Um anregende Diskussionen zu provozieren und Erkenntnisse ableiten zu können, war die dargestellte Bearbeitungstiefe dennoch erforderlich. Dem Team von BHSF gebührt für die wertvolle Arbeit herzlichen Dank.

5.1 Teilgebiete

In räumlicher und funktionaler Hinsicht lassen sich im Betrachtungsgebiet sieben Teilgebiete ausmachen, die sich in Erscheinungsbild und Charakter, aber auch ihren Entwicklungspotenzialen, voneinander unterscheiden. Die Unterteilung diente als Diskussions- und Arbeitsgrundlage für den Prozess. Die genauen Umgriffe der Teilgebiete, aber auch deren Verzahnungen (Blickbeziehungen, Wegbeziehungen, funktionale Beziehungen etc.) sind in den nächsten Planungsschritten zu konkretisieren.

Abb. 22
Übersichtsplan der sieben Teilräume

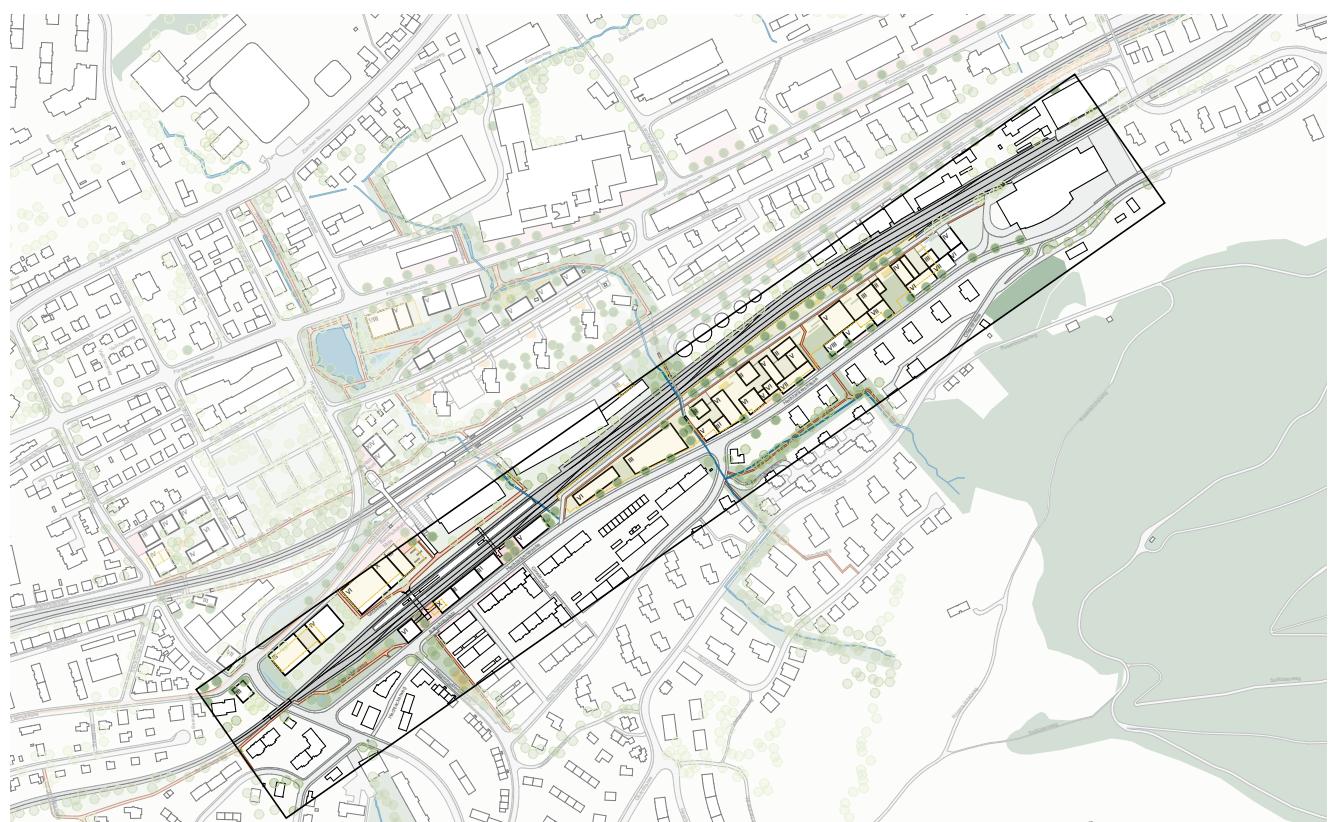


Für die Teilgebiete wurde ein Entwicklungskonzept mit Hinweisen zu Charakter und Eignungen formuliert sowie ein erster Vorschlag für eine räumliche Ausprägung gemacht; unten dargestellt sind Entwicklungskonzept und Entwurf am Beispiel Hechtackerstrasse. Diese Profilbeschriebe zu jedem Teilgebiet bildeten den Ausgangspunkt zur Formulierung von städtebaulichen, freiräumlichen und nutzungsplanerischen Empfehlungen in der Synthese (s. Kapitel 6).

Abb. 23
Entwicklungskonzept
Teilgebiet Hechtackerstrasse



Abb. 24
Städtebauliches Konzept
Teilgebiet Hechtackerstrasse



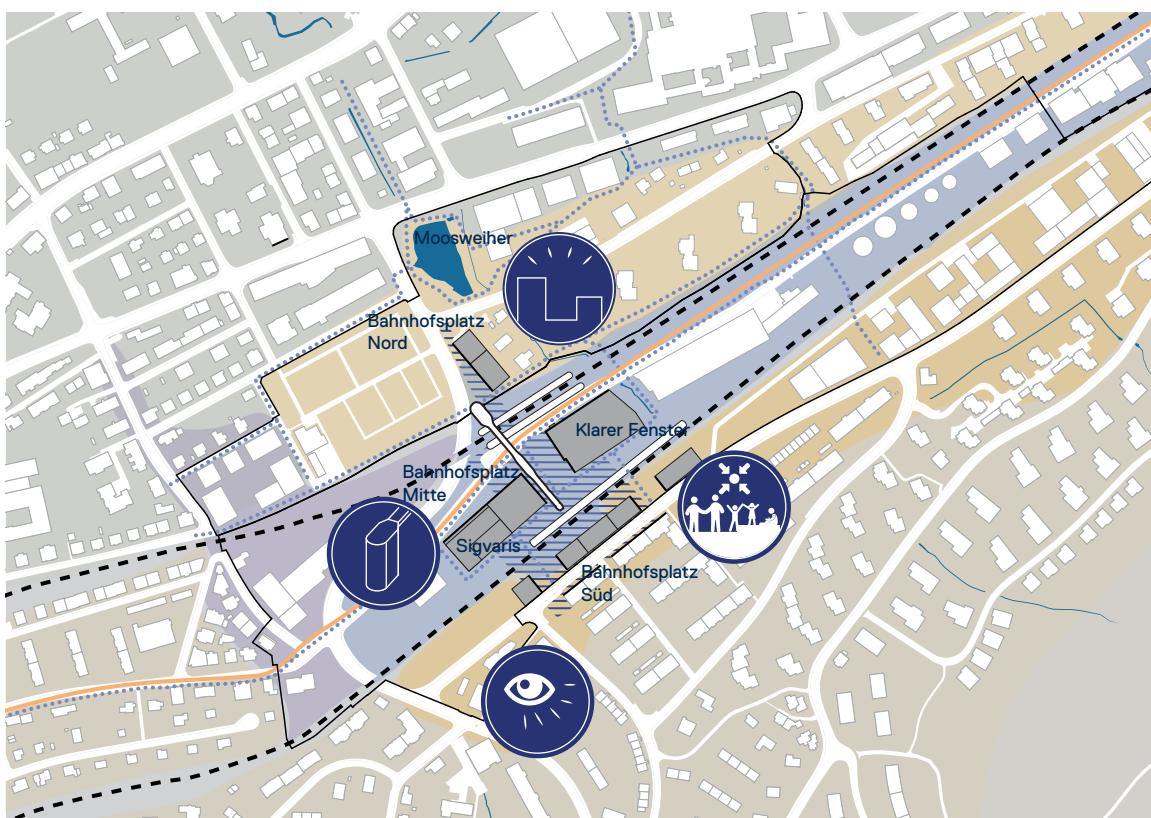
5.2 Orte am Doppelbahnhof

Der Bau des neuen Doppelbahnhofs bewirkt die Verknüpfung der Teilgebiete und die Schaffung neuer Plätze auf den drei Ebenen mit mehr Aufenthalts- und Begegnungsqualität (s. Abb. unten). Zudem eröffnet sich die Chance, die angrenzenden Areale neu positionieren zu können. Die drei Ebenen sollen ihrer räumlichen Situation entsprechend einen eigenen Charakter erhalten. Mischgenutzte Gebäude greifen die Dimensionen der Passerelle auf und verstärken ihre städtebauliche Wirkung. Ein Hochpunkt am Moosweiher bildet ein Pendant zur Passerelle und setzt einen zusätzlichen Akzent im Stadtbild.

5.3 Entwicklungsleitbild

Für den Planungsperimeter wurde ein sogenanntes Entwicklungsleitbild erarbeitet, das die räumlichen Erkenntnisse, Visionen und Handlungsspielräume illustriert. Das Leitbild besteht aus zwei Szenarien mit unterschiedlichem Zeithorizont: das mittelfristige Szenario zeigt Neubauten v.a. dort, wo sich Veränderungen abzeichnen und in den nächsten Schritten angestossen werden könnten. Das Langfristszenario hingegen zeigt denkbare Entwicklungen in Bereichen, die aus heutiger Optik noch länger stabil erscheinen. Hierbei wurden sowohl Ausbauvorhaben der Bahn (3. Gleis) als auch Neubauten auf Parzellen, die nach 25 Jahren weiterentwickelt werden können, berücksichtigt. Die beiden Szenarien des Entwicklungsleitbilds werden jeweils anhand einer dreidimensionalen Axonomtrie (s. Abb. rechts) veranschaulicht.

Abb. 25
Direktes Bahnhofsumfeld



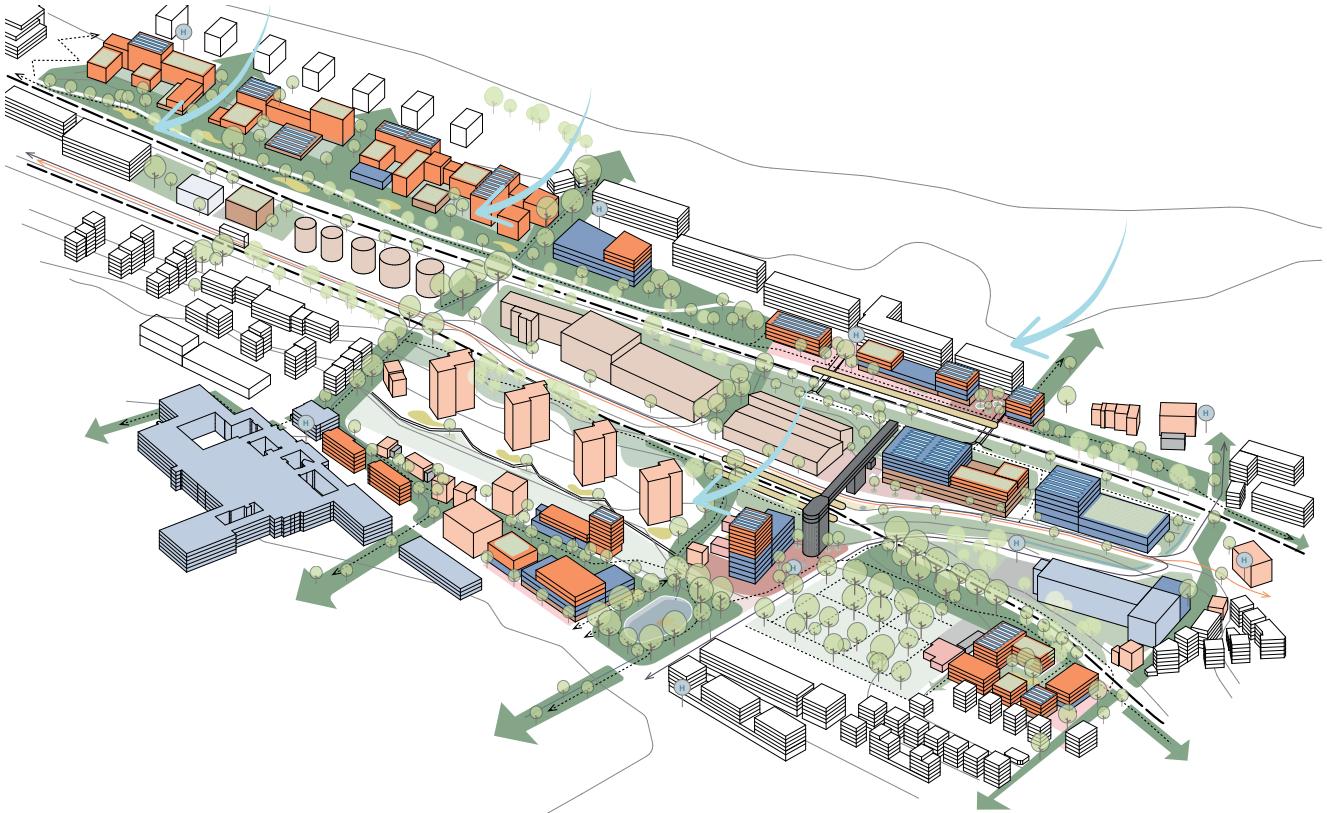
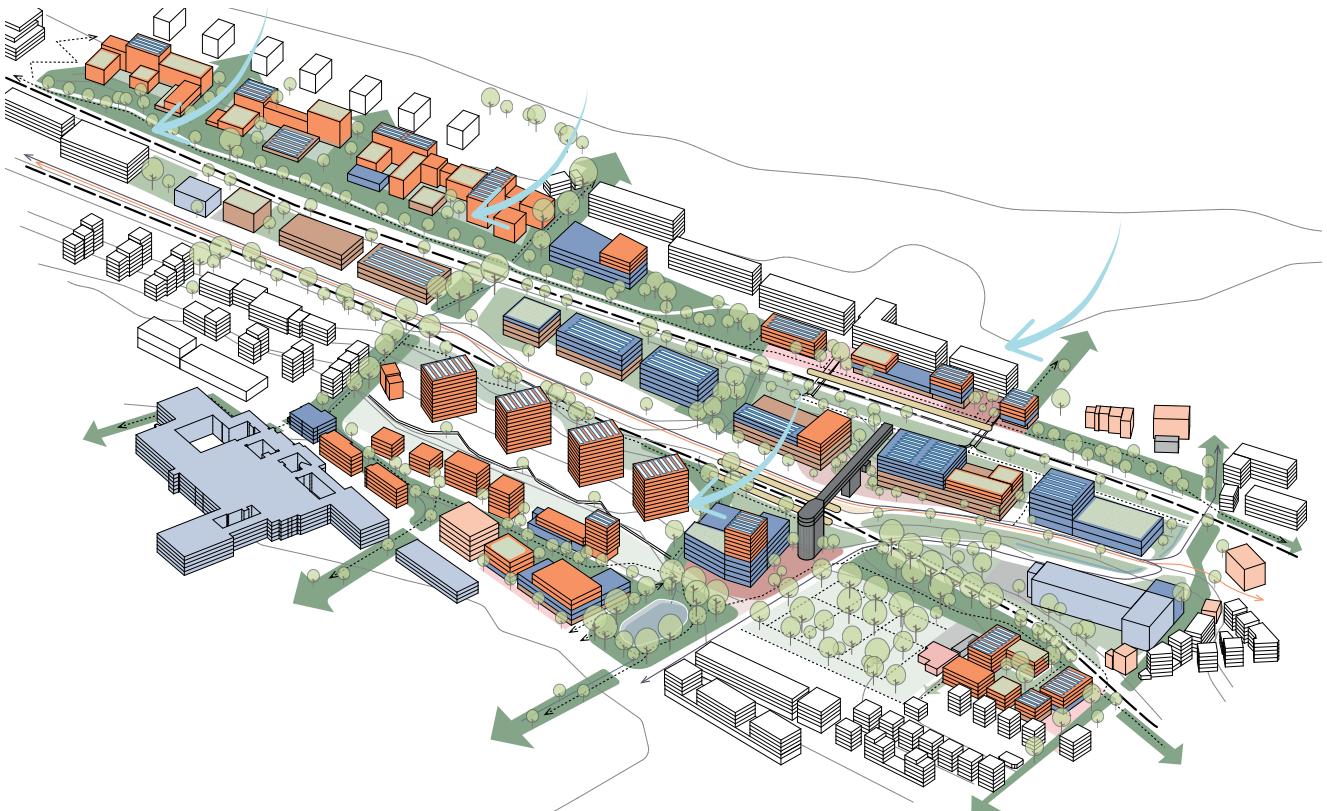


Abb. 27

Das **mittelfristige Entwicklungsszenario** veranschaulicht exemplarisch eine mögliche Entwicklung des Perimeters bis in etwa 25 Jahren. Dabei wurden die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer berücksichtigt, um eine realistische und tragfähige Perspektive für die Entwicklung des Gebiets zu entwickeln.

Abb. 26

Das **langfristige Entwicklungsszenario** entwickelt sich aus dem konsolidierten Entwicklungsszenario heraus und beinhaltet weiterführend eine mögliche Innenentwicklung. Weiterführend sind hier Entwicklungen entlang der Gröblistrasse und Walenbüchelstrasse aufgezeigt, ebenso im Norden an der Hagenstrasse und Moosstrasse.



6 Synthese

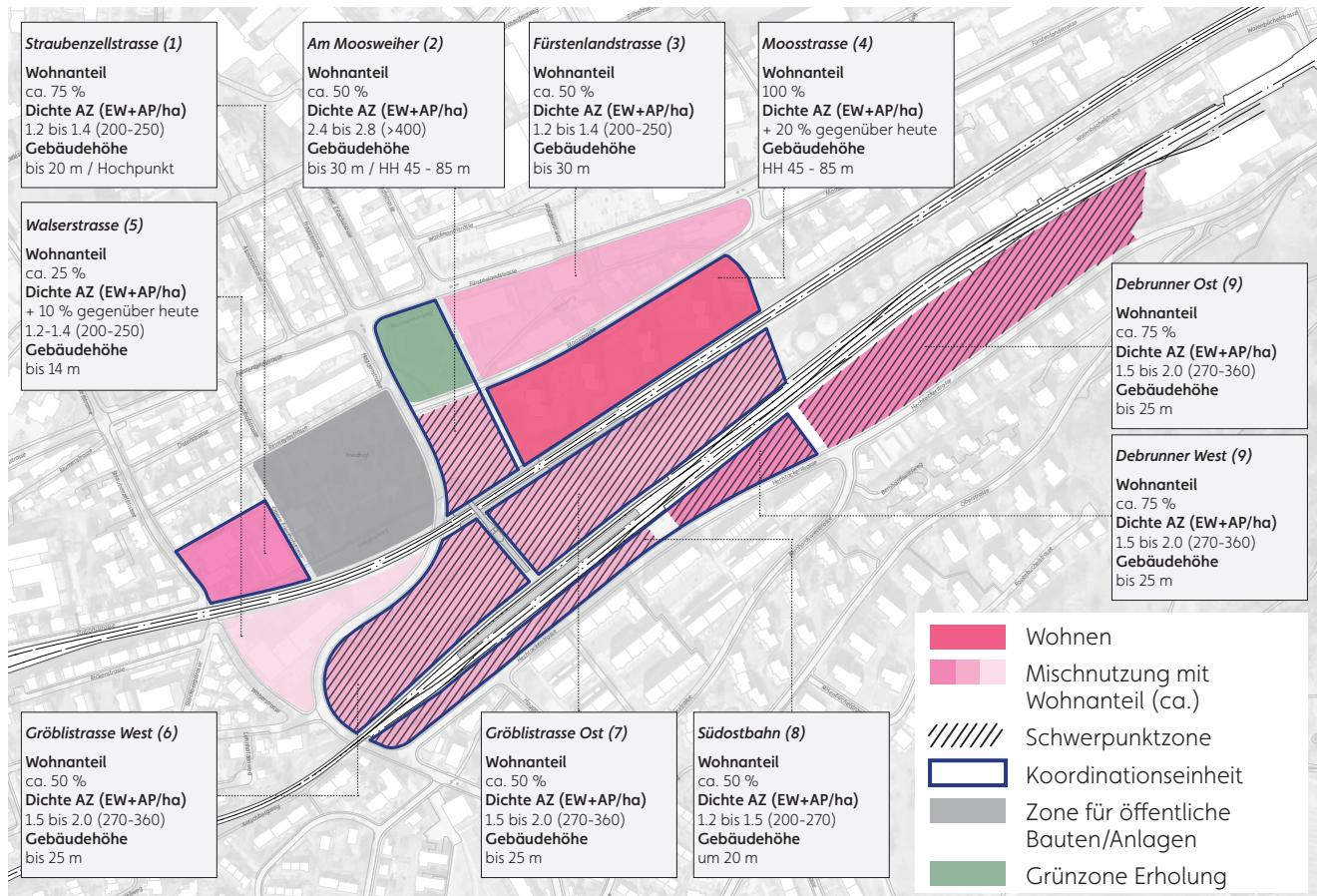
Dieses Kapitel beinhaltet die Erkenntnisse, welche basierend auf der Entwicklungsstudie (s. Kapitel 5) herausgeschält werden konnten. Einerseits sind daraus thematische Konzeptpläne entstanden. Zudem sind die wesentlichen räumlichen Elemente in einem «Strukturplan» festgehalten (vgl. 6.2). Für die einzelnen Teilräume sind in Kapitel 6.3 in Form von Steckbriefen Empfehlungen für die weitere Planung formuliert, insbesondere die Ortsplanungsrevision.

6.1 Teilkonzepte zu Nutzung, Grün- und Freiraum und Verkehr

Nutzung und Grundmasse (s. Konzeptplan unten)

Die Entwicklung der heutigen Gewerbegebiete zu Mischgebieten innerhalb des Perimeters ist ein längerfristiges Ziel, bestehende Gewerbebetriebe können und sollen auch weiterhin bestehen bleiben und produzieren können. Das Gewerbeband zwischen den Bahngleisen bzw. südlich der SOB-Gleise ist als Mischgebiet weiterzudenken. Eine solche Entwicklung wird durch den neuen Doppelbahnhof angestoßen. Ebenfalls stärker betroffen dürften die Grundstücke südlich vom Moosweiher (Fokusraum «Am Moosweiher», siehe Kapitel 6.2) sein. Die Lage am nördlichen Fuss der Passerelle lässt eine Mischnutzung auch

Abb. 28
Teilkonzept
Nutzung und
Grundmasse



hier zielführend erscheinen. Auch für die beiden am westlichen Perimeterrand gelegenen Fokusräume «Straubenzellstrasse» und «Walserstrasse» wird eine Entwicklung zu gemischtgenutzten Gebieten angestrebt, dies jedoch mit deutlich unterschiedlicher Ausprägung, was den angestrebten Wohnanteil betrifft.

Für die Fokusräume «Fürstenlandstrasse» und «Moosstrasse» dient das Stadtraumkonzept als Orientierung für die Ortsplanungsrevision. Entlang der Moosstrasse soll der Quartiercharakter als grünes Wohnquartier gestärkt werden. Hierfür weisen der Strassenraum und die Vorzone der Hochhäuser Potenziale zur Weiterentwicklung und Aufwertung auf.

Schwerpunktzone

Für die Areale, welche direkt von der Entwicklung um den neuen Doppelbahnhof betroffen sind, wird empfohlen, eine Schwerpunktzone vorzusehen. Schwerpunktzonen (gem. Art. 19 PBG) ermöglichen eine substanziale Weiterentwicklung von Gebieten, die zur Umstrukturierung bestimmt sind. Dazu legt die politische Gemeinde im Rahmennutzungsplan die Entwicklungsziele, die Nutzungsart sowie die zulässigen Gebäudedimensionen und Abstände fest. Die Schwerpunktzone zielt insbesondere auf Bahnhofgebiete, Industriebrachen oder ähnlich gelagerte strategische Entwicklungsgebiete ab. Sie ist eine Mischzone, die grundsätzlich alle ortstechnisch sinnvollen Nutzungen umfassen kann. Zur Realisierung der gewünschten Verdichtung bedarf es neben der Schwerpunktzone als entsprechende Grundnutzungszone eine Umsetzung mit Sondernutzungsplänen (SNP) und verwaltungsrechtlichen Verträgen.

Koordinationseinheit

In den mit Koordinationseinheit bezeichneten Fokusräumen, sollen die anstehenden Planungsschritte in einem gemeinsamen Prozess angegangen werden.

Bauliche Dichte und Nutzungsdichte

Die Dichte, welche angestrebt wird, ist mit einer Ausnützungsziffer (AZ) angegeben; dies im Wissen, dass die Bau- und Zonenordnung der Stadt St.Gallen heute und künftig keine solche kennt. Nichtsdestotrotz handelt es sich bei der AZ um eine bekannte Grösse, unter der sich Planende bauliche Dichten gut vorstellen können. Die Basis bzw. Bezugsgrösse für die anrechenbare Geschossfläche sind die heutigen Parzellenflächen. Flächen für die zukünftige Erschliessung und die künftigen Freiräume sind noch nicht einbezogen. Bei der Parzelle der SOB, welche auch einen Grossteil des Gleisraums umfasst, wird dieser für die aGF abgezogen.

Die Innenentwicklungsstrategie macht zu gewissen Gebieten innerhalb des Perimeters Aussagen in Form von Zieldichten in EW+AP/ha (Einwohner plus Arbeitsplätze pro Hektare). Für eine Vergleichbarkeit wird deshalb die Ausnützungsziffer in diese Nutzungsdichte umgerechnet und den AZ-Angaben in Klammern angefügt.

Grün- und Freiraum (Konzeptplan s. unten)

- Der Moosweiher ist ein wichtiger Grünraum. Durch eine räumliche Fassung und Aufwertung sowie wenn möglich räumliche Ausdehnung des Grünraums sollte der Moosweiher zu einem attraktiveren Grünraum für Aufenthalt und Durchwegung in dem sich entwickelnden Gebiet werden.
- Die Topographie ist für den Ort stark identitätsprägend, anspruchsvoll und muss stets mitgedacht werden. Als verbindendes Element über die Ebenen hinweg ist eine übergeordnete, Nord-Süd ausgerichtete Grünsstruktur zu etablieren bzw. zu stärken.
- Die in dieser Struktur eingebetteten Freiräume sind auszudifferenzieren und Wasserläufe wo möglich zu renaturieren.
- Wegeverbindungen innerhalb dieser Grünsstruktur sollen eine fußläufige Durchwegung in Nord-Süd-Richtung gewährleisten.
- Zürcher- und Fürstenlandstrasse sind als wichtige Längsachsen mit lokaler und regionaler Verbindungsfunktion zu stärken.
- Die Hechtacker- und die Haggengasse sind aufzuwerten und als siedlungsverträgliche, grüne Straßenräume auszugestalten.
- Die Straubenzell-/Walserstrasse als markante historische Stadtachse ist durch die Bahnlinie und die Fürstenlandstrasse, welche jeweils mit einer Unterführung passierbar sind, unterbrochen. Dieser Zusammenhang sollte reaktiviert werden, indem v.a. die Bahnlinienquerung aufgewertet wird.
- Den Freiräumen am neuen Doppelbahnhof (Bahnhofplätze Nord, Mitte, Süd) ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Abb. 29
Teilkonzept
Freiraum



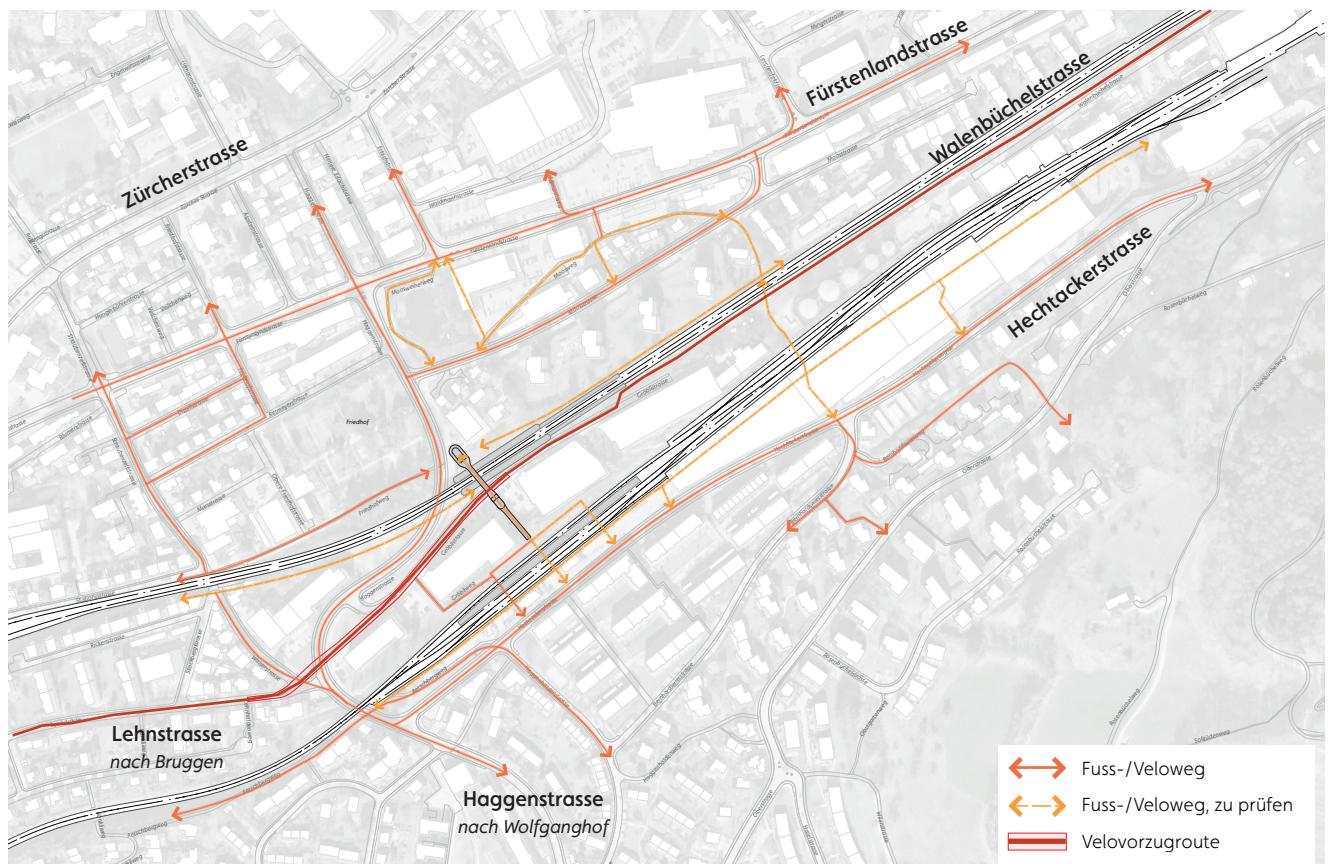
Velo- und Fussverkehr (Konzeptplan s. unten)

- Die geplante Velovorzugsroute entlang der SBB-Bahnlinie stellt die primäre Veloverbindung von Gossau und Winkeln über Bruggen/Haggen ins Stadtzentrum dar. Ihr ist in den Planungen besondere Beachtung zu schenken.
- Ergänzende Wegverbindungen in West-Ost-Richtung ermöglichen die Anbindung der Teilgebiete und damit eine intuitive Erschliessung des Bahnhofs und sind in den weiteren Planungsschritten zu prüfen.
- Planungen zum Fuss- und Veloverkehr werden vorwiegend in anderen Teilprojekten des Gesamtprojekts zur Bahnhofverschiebung behandelt.

Verkehr öV und MIV (Konzeptplan s. nächste Seite)

- Die Erschliessung des Gebiets mit dem öV wird sich durch den Doppelbahnhof verbessern. Ansonsten sind keine weiteren Anpassungen im öV-System vorgesehen.
- Die Erschliessung für den MIV bleibt grösstenteils die heutige, einzig im Teilgebiet Debrunner (siehe Steckbrief unter 6.2) soll eine zusätzliche, interne Erschliessungsachse parallel zur Hechtackerstrasse etabliert werden.
- Planungen zum öV und MIV werden vorwiegend in anderen Teilprojekten des Gesamtprojekts zur Bahnhofverschiebung behandelt.

Abb. 30
Teilkonzept
Fuss- und Veloverkehr



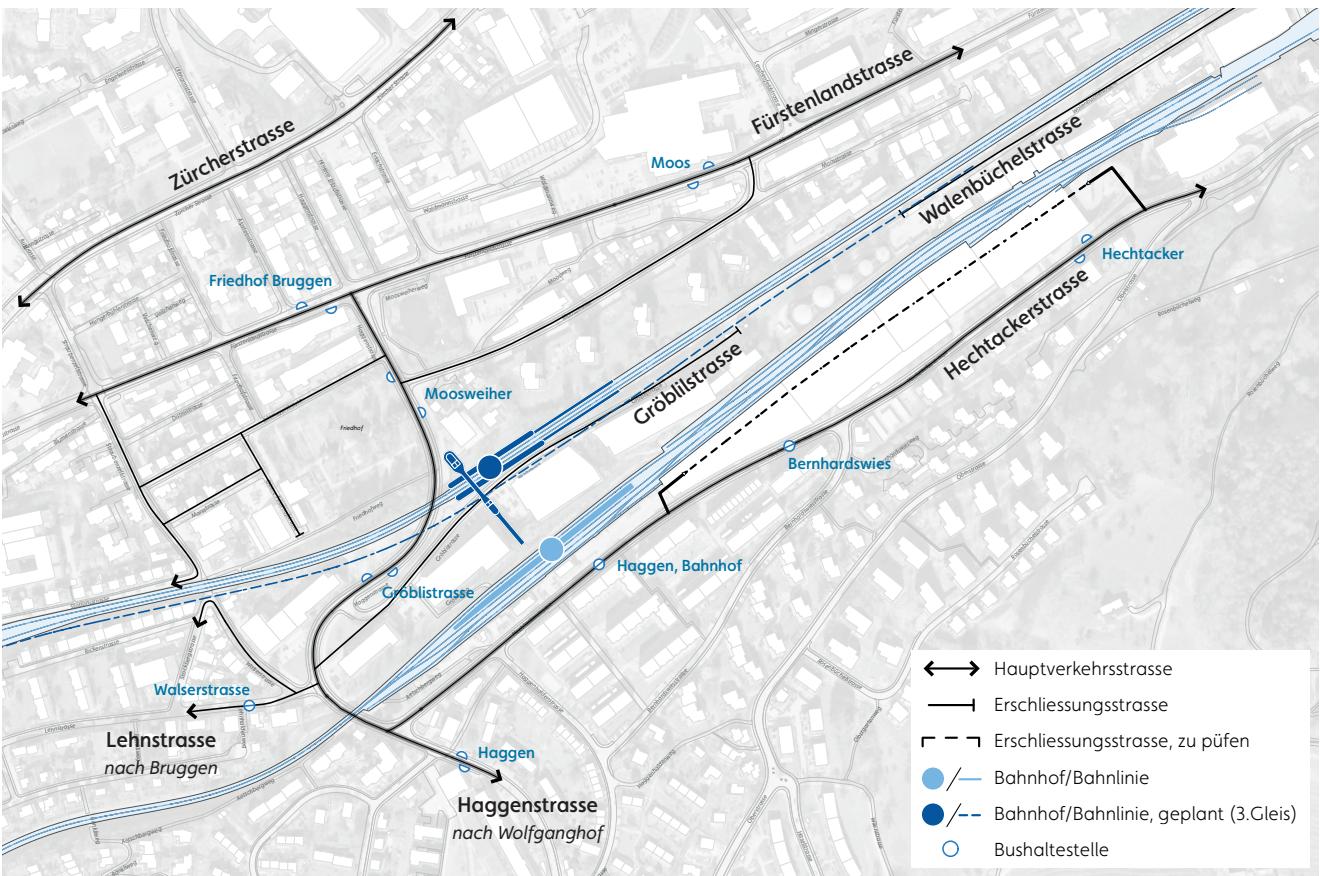


Abb. 31
Teilkonzept Velo-
und Fussverkehr

6.2 Strukturplan (s. nächste Seite)

Der Strukturplan stellt die wesentlichen räumlichen Elemente des zukünftigen Plangebiets dar und ist in Kombination mit den Konzeptplänen (vgl. 6.1) als Grundlage für die weitere Planung und Entwicklung des Perimeters sowie die anstehende Ortsplanungsrevision zu verstehen. Er bietet eine Gesamtschau, bildet aber gleichzeitig räumliche Entwicklungsziele in den Teilaräumen ab.

Folgende Themen werden im Strukturplan Bruggen-Haggen behandelt:

- öffentlicher Freiraum
- Platz/Vorzonen
- publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss
- Koordinationseinheiten
- historischer Strassenzug
- Fuss-/Velowege (bestehend und geplant)
- Erschliessung/Zufahrt
- Durchlüftungskorridore
- Velovorzugroute
- räumliche Verbindung



6.3 Fokusräume und Steckbriefe

Für die Weiterentwicklung der Erkenntnisse mit dem Ziel, konkrete Hinweise für die nächsten Planungsschritte zu erhalten, wurden Fokusräume gebildet. Diese orientieren sich an den Teilgebieten aus der Entwicklungsstudie, sind jedoch nicht deckungsgleich.

Abb. 32
Übersicht Fokusräume 1 bis 9



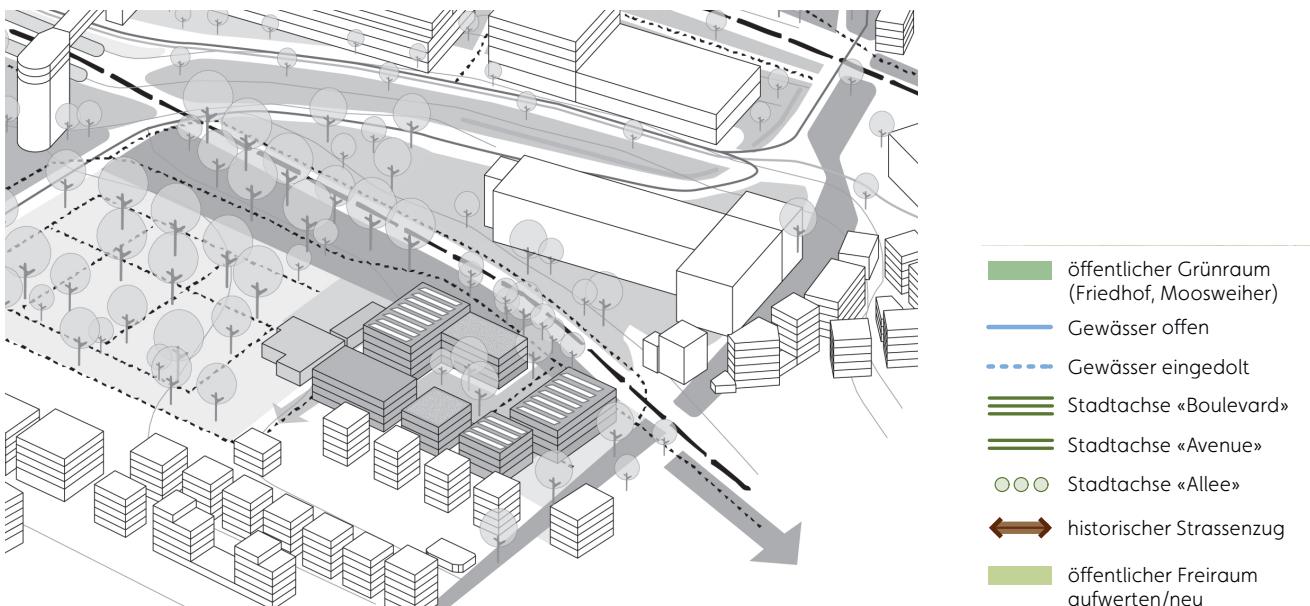
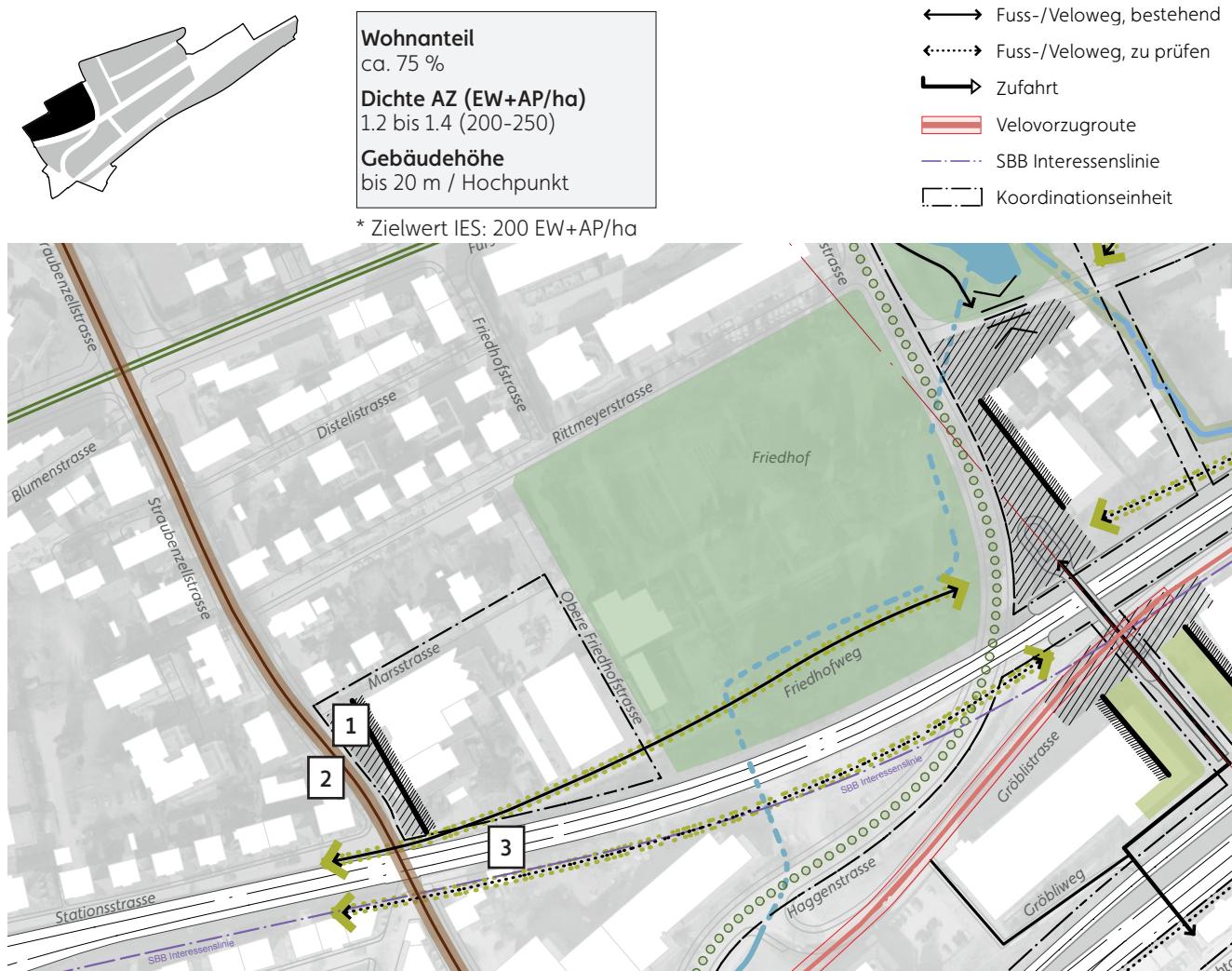


Abb. 33
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- - - Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- ↔ historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- ↔ - - - Freiraumverbindung aufwerten/neu
- ||||| Platz/Vorzone
- Raumkante
- ||||| publikumsorientierte EG-Nutzung
- ↔ - - - - Durchlüftung/Sichtachse
- >|||< räumliche Anbindung
- ↔ - - - Fuss-/Veloweg, bestehend
- ↔ - - - - Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- - - SBB Interessenslinie
- Koordinationseinheit



Straubenzellstrasse (1)

Heutiger Charakter

- Mit einer Bäckerei, einem Café sowie Detailhandelsangeboten entlang der Straubenzellstrasse ist dies immer noch ein zentraler Ort Bruggens, auch wenn er mit der Verlagerung der Migros an die Fürstenlandstrasse an Frequenz eingebüßt hat.
- Die Parzellen sind mehrheitlich in städtischem Eigentum.

Empfehlungen

Inhaltlich

- Das Areal ist als «Trittstein» für die Verbindung des neuen Doppelbahnhofs zum Wohnquartier Bruggen zu verstehen. Die Qualitäten eines Lokalzentrums für die Bevölkerung sind zu erhöhen.
- Entlang der Straubenzellstrasse ist dementsprechend ein öffentlicher Platz auszubilden. Dieser bindet die Angebote westlich der Straubenzellstrasse an die künftigen Nutzungen auf dem Areal (1).

Ortsplanungsrevision

- Es ist eine Mischnutzung mit einem Wohnanteil von ca. 75% vorzusehen.
- Die Dichte soll erhöht werden. Eine Ausnützungsziffer (AZ) zwischen 1.2 und 1.4 wird als verträglich erachtet. Damit liegt der Wert mit 200 bis 250 EW+AP/ha leicht über dem Zielwert der Innenentwicklungsstrategie (200 EW+AP/ha).
- Ein Hochpunkt ist hier städtebaulich nicht zwingend, ein höheres Gebäude bis ca. 30 m sollte möglich sein (Gebäudehöhe gemäss BauO heute 11 m).

Vorgehen

- Die Grundstücke, mehrheitlich im Besitz der Stadt, sind gemeinsam zu entwickeln (über Sondernutzungsplanung). Das Potenzial für eine städtische Aufwertung und publikumsorientierte Angebote (2) ist auszuschöpfen.
- Der Friedhofweg inkl. dessen Unterführung südlich des Areals (3) sind als Anbindung an den zukünftigen Doppelbahnhof Bruggen-Haggen zu stärken und auszubauen.
- Über das ganze Areal ist ein Varianzverfahren durchzuführen (Koordinationseinheit).

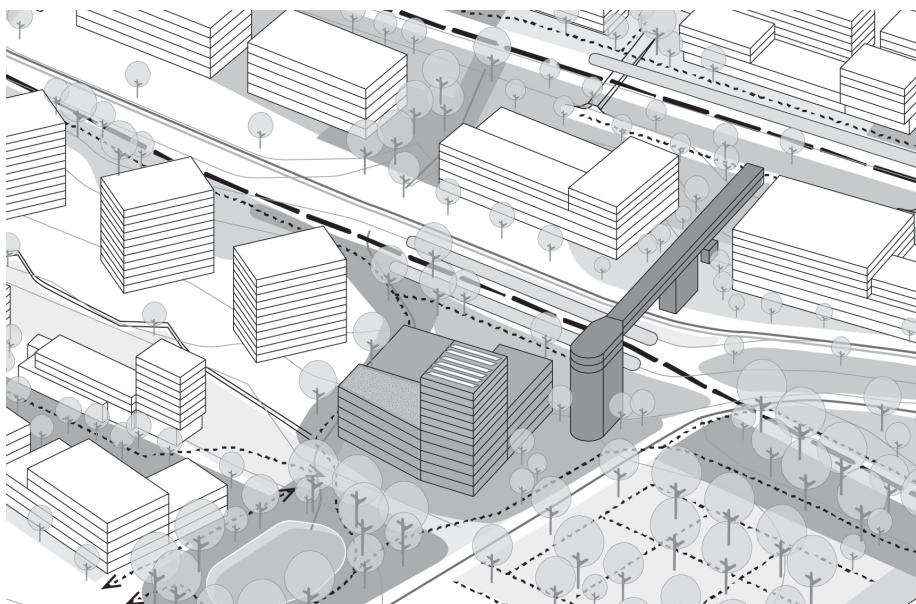
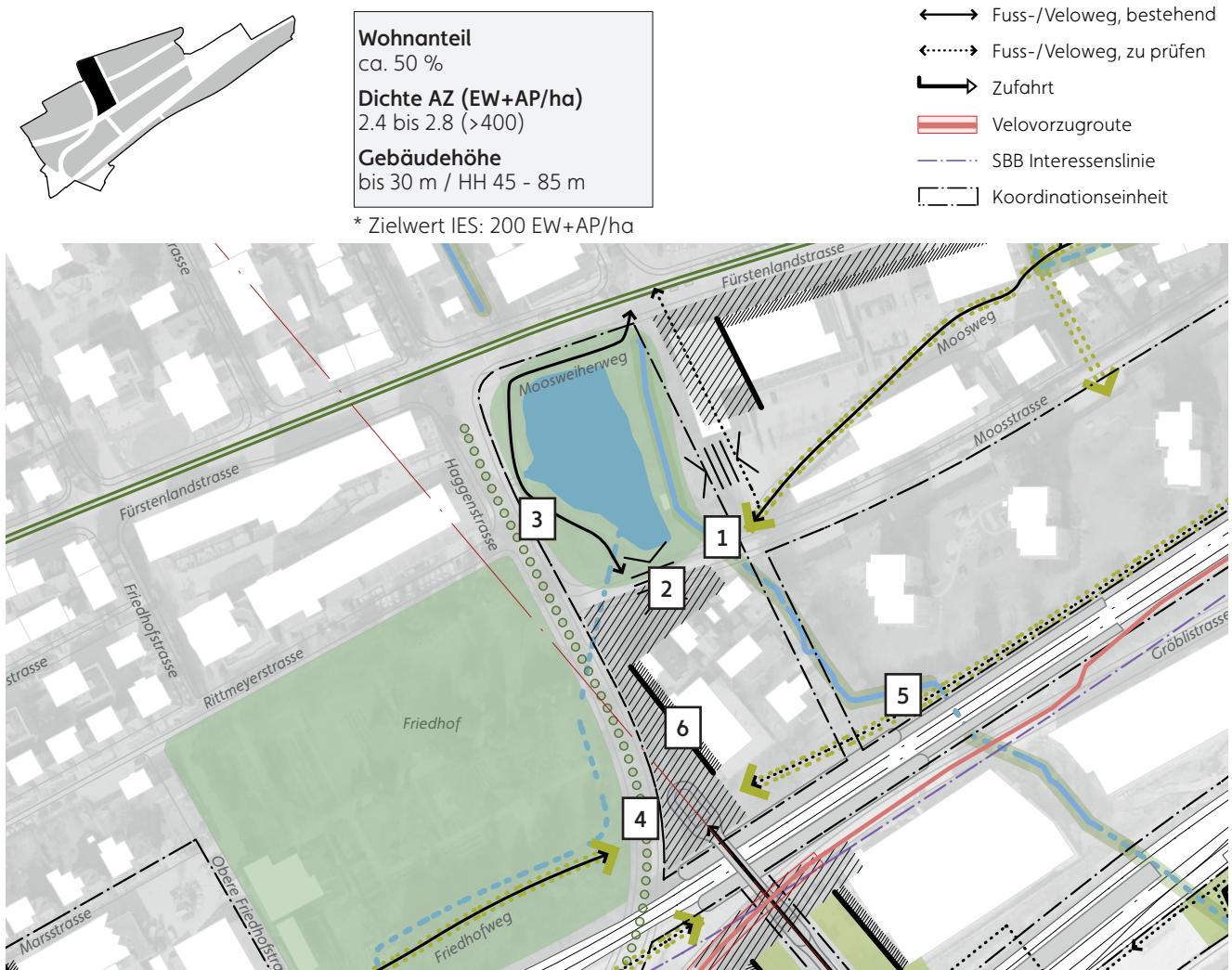


Abb. 34
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- - - Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- ↔ historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- ↔↔ Freiraumverbindung aufwerten/neu
- ||||| Platz/Vorzone
- Raumkante
- ||||||| publikumsorientierte EG-Nutzung
- ↔ - - - → Durchlüftung/Sichtachse
- >|||< räumliche Anbindung
- ↔ ↔ Fuss-/Veloweg, bestehend
- ↔ - - - - - → Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- - - SBB Interessenslinie
- Koordinationseinheit



Am Moosweiher (2)

Heutiger Charakter

- Das Areal hat heute einen heterogenen Charakter, typologisch wie auch auf der Nutzungsebene.
- Die Parzellen im Gebiet sind mehrheitlich in städtischem Eigentum.
- Für die Feuerwehr ist ein neuer Standort zu suchen.

Empfehlungen

Inhaltlich

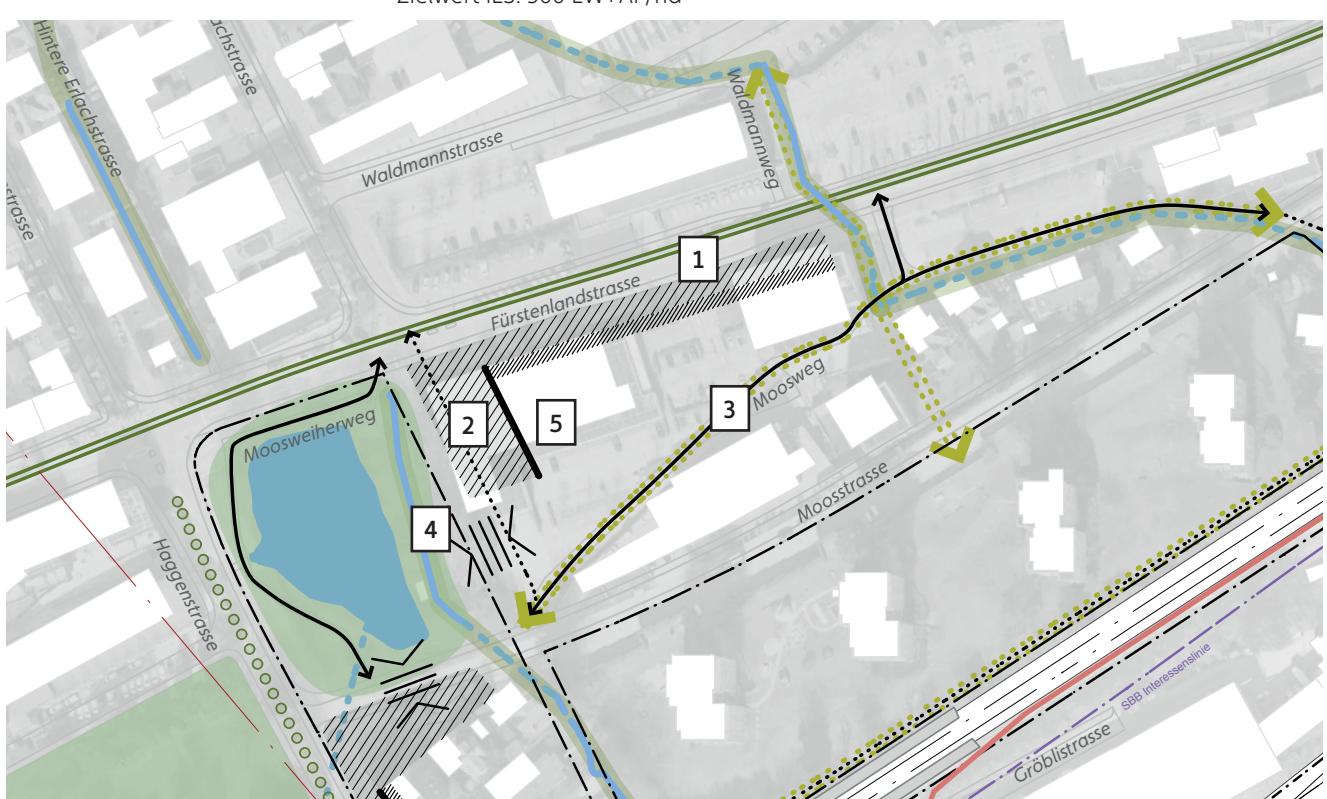
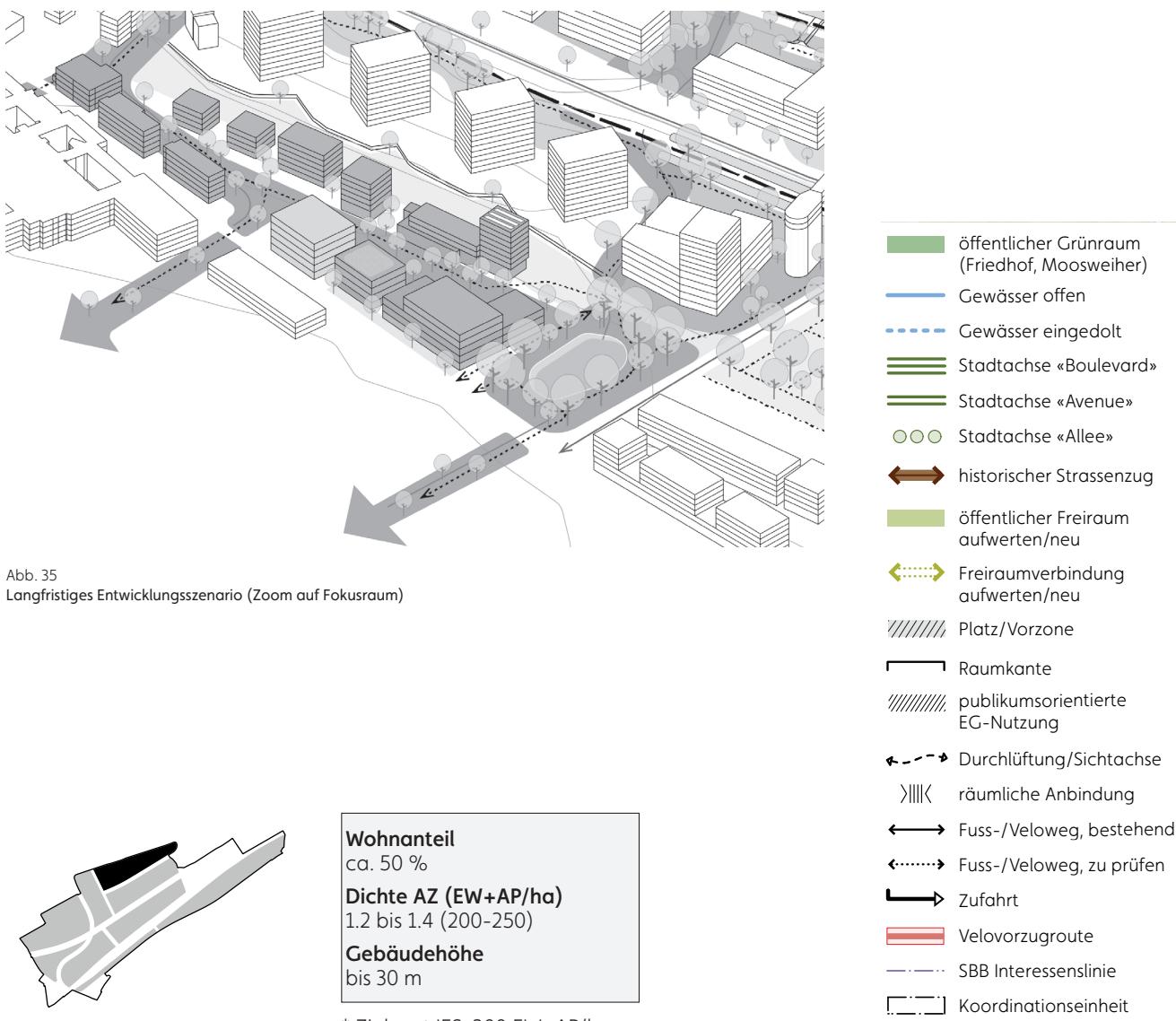
- Aufgrund seiner Lage am Fusspunkt der neuen Passerelle kommt diesem Fokusraum eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung des ganzen Gebiets zu.
- Die Anbindung an den Moosweg ist anzustreben (1).
- Der öffentliche Charakter der Vorzone soll sich im Strassenraum fortsetzen und einen Übergang zum Moosweiher schaffen (2). Eine Begegnungszone ist zu prüfen.
- Die Achse Bahnhofpasserelle - Moosweiher als Verbindung zur Fürstentalstrasse etablieren (3).
- Die Anbindung des Friedhofwegs über die Haggenstrasse zur Passerelle ist zu stärken (4).
- Eine Weiterführung nach Osten in den Fokusraum Moosstrasse (5) ist zu prüfen; als einfacher Fussweg.
- Die Bushaltestellen sind möglichst nah am neuen Bahnhof anzuordnen.

Ortsplanungsrevision

- Es ist eine Mischnutzung mit einem ungefähren Wohnanteil von 50% vorzusehen.
- Die Dichte ist zu erhöhen. Eine AZ zwischen 2.4 und 2.8 wird an dieser Stelle (Talzugang Passerelle) als verträglich und zielführend betrachtet, auch wenn die Nutzungsdichte von >400 EW+AP/ha damit deutlich über dem Zielwert der Innenentwicklungsstrategie (200 EW+AP/ha) liegt.
- Es ist ein Hochpunkt als städtebauliche Antwort und zur Einbettung der Passerelle vorzusehen. Als angemessen wird ein Hochhaustyp II gemäss Hochhauskonzept betrachtet (45 bis 85 m). Die genaue Lage und Höhe sind im Rahmen eines Varianzverfahrens zu ermitteln.

Vorgehen

- Es besteht ein hohes Entwicklungspotenzial. Die bestehenden Gebäude sind gemeinsam zu entwickeln (Schwerpunktzone und Sondernutzungsplanung), auch um das Potenzial für publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und eine entsprechende Vorzone (6) auszuschöpfen.
- Über das ganze Areal ist ein Varianzverfahren durchzuführen; dies u.a. zur Klärung des Hochhausstandorts und dessen Höhe. Ebenfalls von Bedeutung sind Lage und Gestaltung des öffentlichen Raums (Am Moosweiher), eine verträgliche hohe Dichte sowie die Nutzungsverteilung und -anordnung.



Fürstenlandstrasse (3)

Heutiger Charakter

- Die Fürstenlandstrasse wird geprägt von einer Mischung aus Einzelhandel, Gewerbebetrieben, Dienstleistungsunternehmen und auch Wohnnutzung in den oberen Geschossen. Im rückwärtigen Bereich an der Moosstrasse wird mehrheitlich gewohnt. Die Gebäude sind teilweise erst kürzlich erstellt worden oder aktuell im Bau.
- Die Wohnhäuser am Moosweg sind von gewachsenen Grünstrukturen umgebenden.

Empfehlungen

Inhaltlich

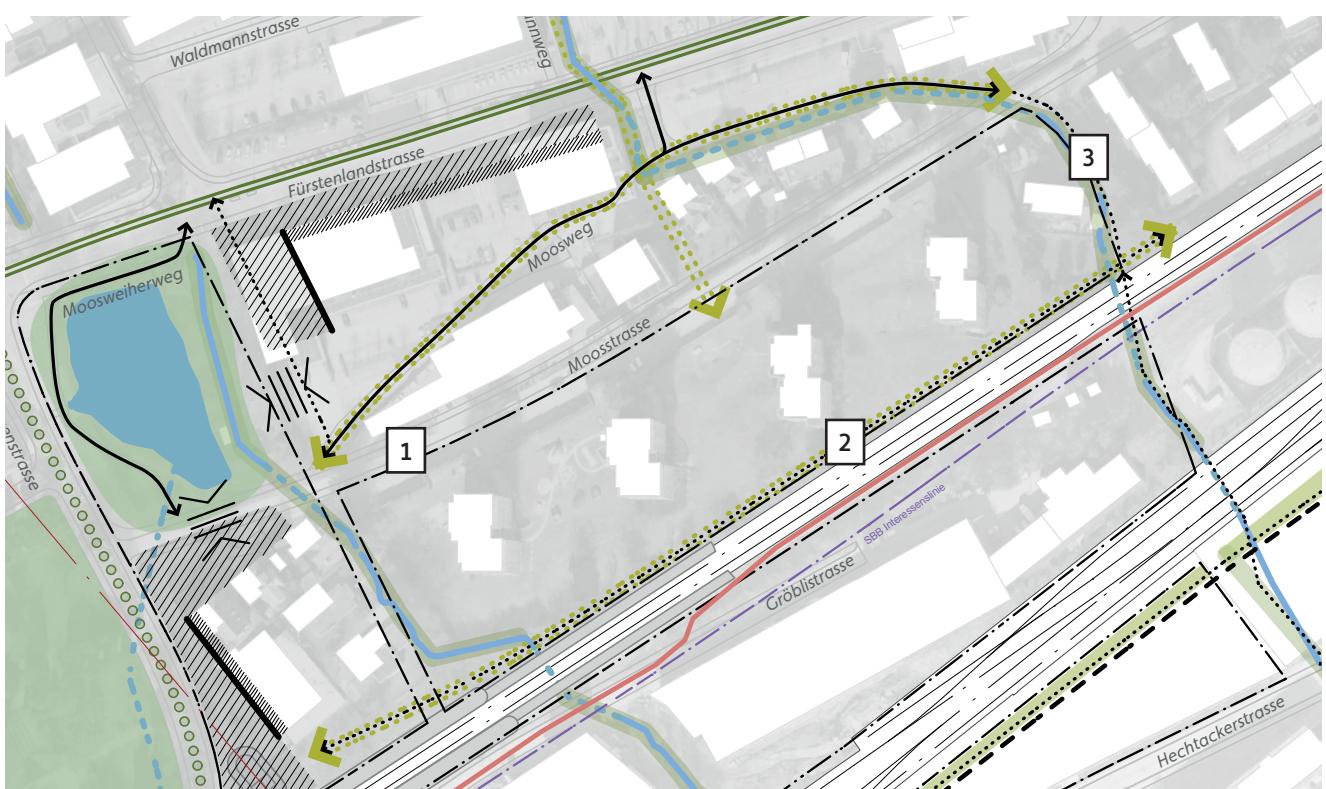
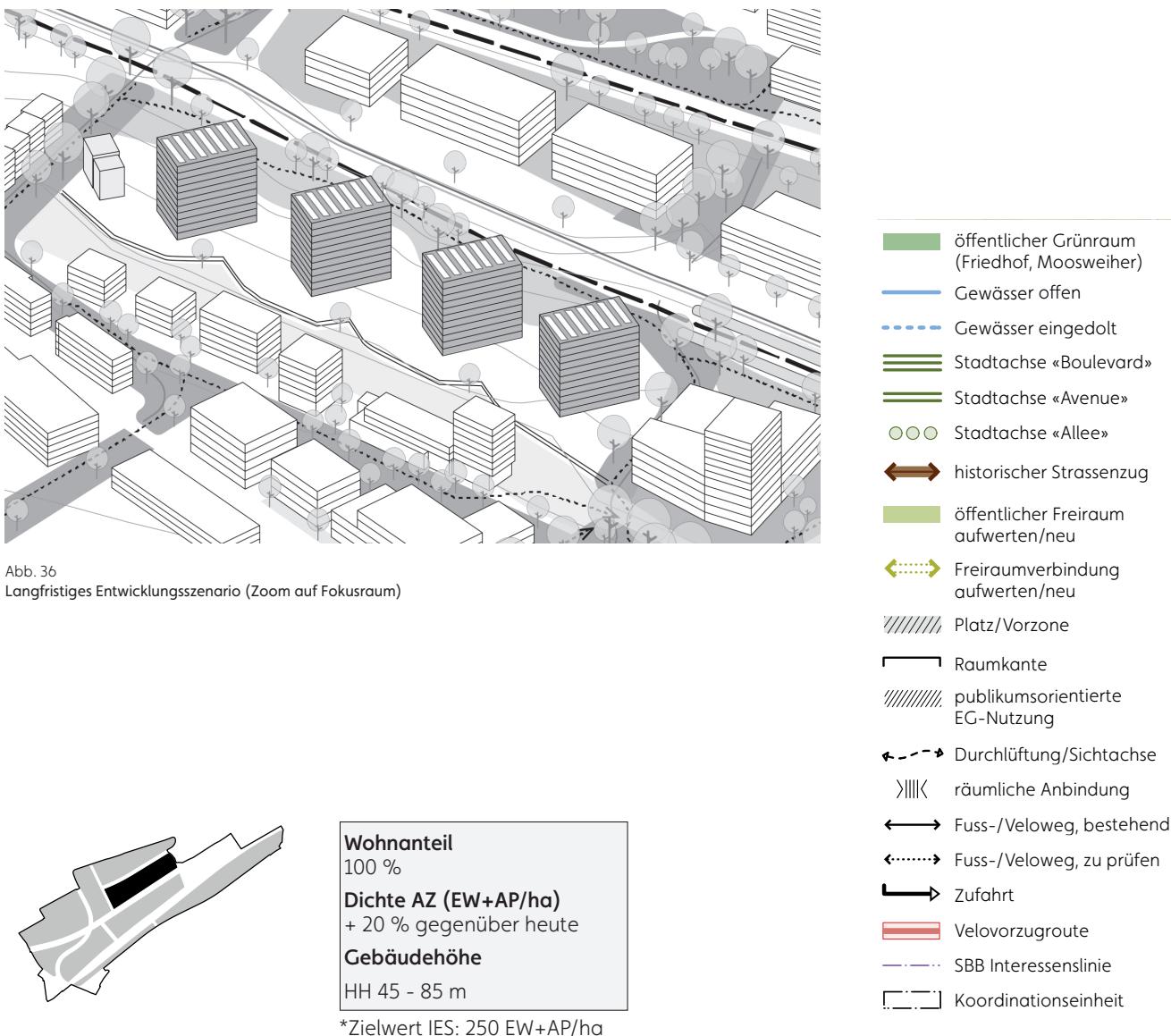
- Der Fokusraum bildet ein unmittelbares Gegenüber zum Switzerland Innovation Park Ost im Lerchenfeld. Publikumsorientierte Nutzungen sowie öffentliche Vorzonen entlang der Fürstenlandstrasse sollen hier einen städtischen Beitrag leisten (1).
- Die Supermarkt-Parzelle östlich des Weiher ist ein Schlüsselgrundstück für das stadträumliche Aufwertungspotenzial zwischen dem Lerchenfeld und dem neuen Doppelbahnhof. Mehr Nutzungsdichte (z.B. mit Wohnungen auf einem gewerblichen Sockelgeschoss) ist an dieser Stelle anzustreben.
- Ein Neubau sollte mit einem Rücksprung einen zum Weiher orientierten Freiraum schaffen, der auch der Durchwegung zwischen Fürstenlandstrasse und Passerelle dienen könnte (2). Hierbei stellt allerdings der Geländesprung zur Moosstrasse eine noch zu bewältigende Hürde dar.
- Der bestehende Moosweg (3) bildet eine untergeordnete Verbindung vom neuen Doppelbahnhof zum Lerchenfeld.
- Die funktionale und atmosphärische Anbindung zum westlich gelegenen Moosweiher (4) ist zu stärken. Dieser ist besser mit dem Umfeld zu vernetzen.

Ortsplanungsrevision

- Es ist eine Mischnutzung mit einem ungefähren Wohnanteil von 50% vorzusehen. Wohnnutzung ist in den oberen Geschossen und zum Moosweiher hin orientiert denkbar.
- Dichte und Gebäudehöhen entlang der Fürstenlandstrasse sind zu erhöhen. Eine AZ zwischen 1.2 und 1.4 wird hier als verträglich betrachtet. Mit umgerechnet 200 bis 250 EW+AP/ha liegt der Wert unter dem Zielwert der Innenentwicklungsstrategie, die in diesem Bereich 300 EW+AP/ha vorgibt.
- Westlich, zum Moosweiher hin, besteht Potenzial für einen baulichen Akzent, der stadträumlich zwischen dem Lerchenfeld und dem Areal am Fuss der Passerelle vermittelt (5). Ein Hochpunkt ist hier bis max. 30 m wünschenswert, die Tiefe ist für den Baukörper prägender als die Höhe.

Vorgehen

- Die Parzelle östlich des Weiher (heute ein Supermarkt) ist ein Schlüsselgrundstück für die o.g. Entwicklungsvorstellungen. Hier ist der im Prozess hergestellte Kontakt zur Grundeigentümerschaft zu pflegen, um auf allfällige Entwicklungsabsichten reagieren zu können.



Moosstrasse (4)

Heutiger Charakter

- Die Hochhäuser der Moosstrasse verschaffen dem Planungsgebiet mit ihrer Fernwirkung Sichtbarkeit gegen aussen. Deren Weiterentwicklung kommt eine zentrale Rolle zu.

Empfehlungen

Inhaltlich

- Eine Nutzungsverdichtung (d.h. mehr EW/ha) an diesem Ort ist grundsätzlich erwünscht (Nähe zum Doppelbahnhof).
- Der Erscheinung und Gestaltung der Moosstrasse (1) kommt eine wichtige Bedeutung zu. Ihr Potenzial als Quartierstrasse soll genutzt und ihr Charakter dahingehend gestärkt werden.
- Die Schaffung einer Fussverbindung entlang der Gleise (2) sowie einer nord-südlichen Verbindung am östlichen Rand des Perimeters sind zu prüfen (3).

Ortsplanungsrevision

- Die Wohnnutzung ist beizubehalten. Weil aufgrund der Typologie Hochhaus auch künftig eine Sondernutzungsplanung erforderlich sein wird, dürfte die Grundzonierung ohnehin übersteuert werden.
- Die Dichte ist zu erhöhen und höhere Gebäude sind zuzulassen (heute sind 11 Geschosse gemäss Überbauungsplan zugelassen). Die genauen Masse sind im Rahmen einer kooperativen Projektentwicklung zwischen Grundeigentümerschaften und Stadt auszuloten.

Vorgehen

- Bauliche Veränderungen sind parzellenübergreifend zu entwickeln (Koordinationseinheit). Es gilt der Überbauungsplan «Moos», welcher revidiert werden müsste.
- Beim nächsten Sanierungszyklus sind die Hochhäuser eingehend auf ihre Bestandswerte zu überprüfen und in die Entwicklungsstrategie einzubinden.

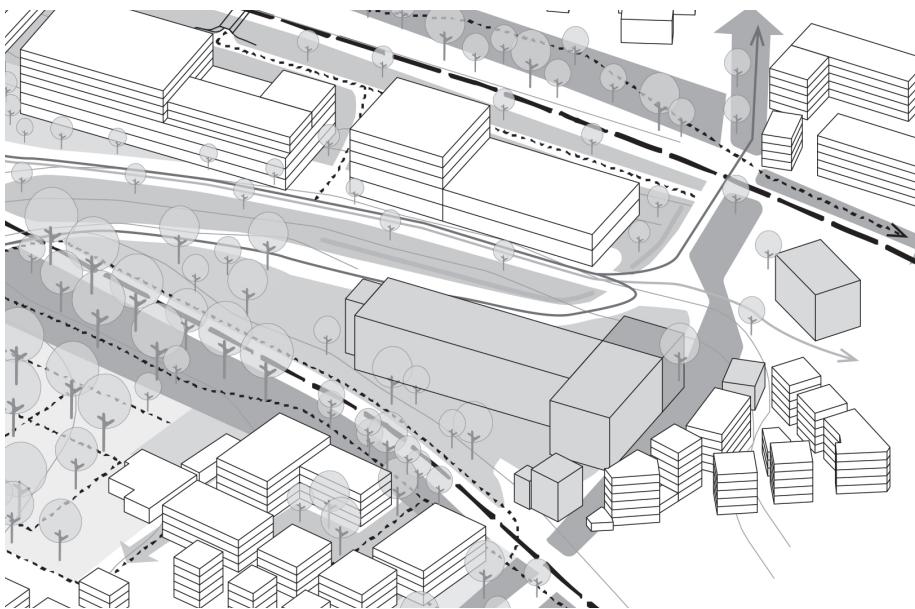
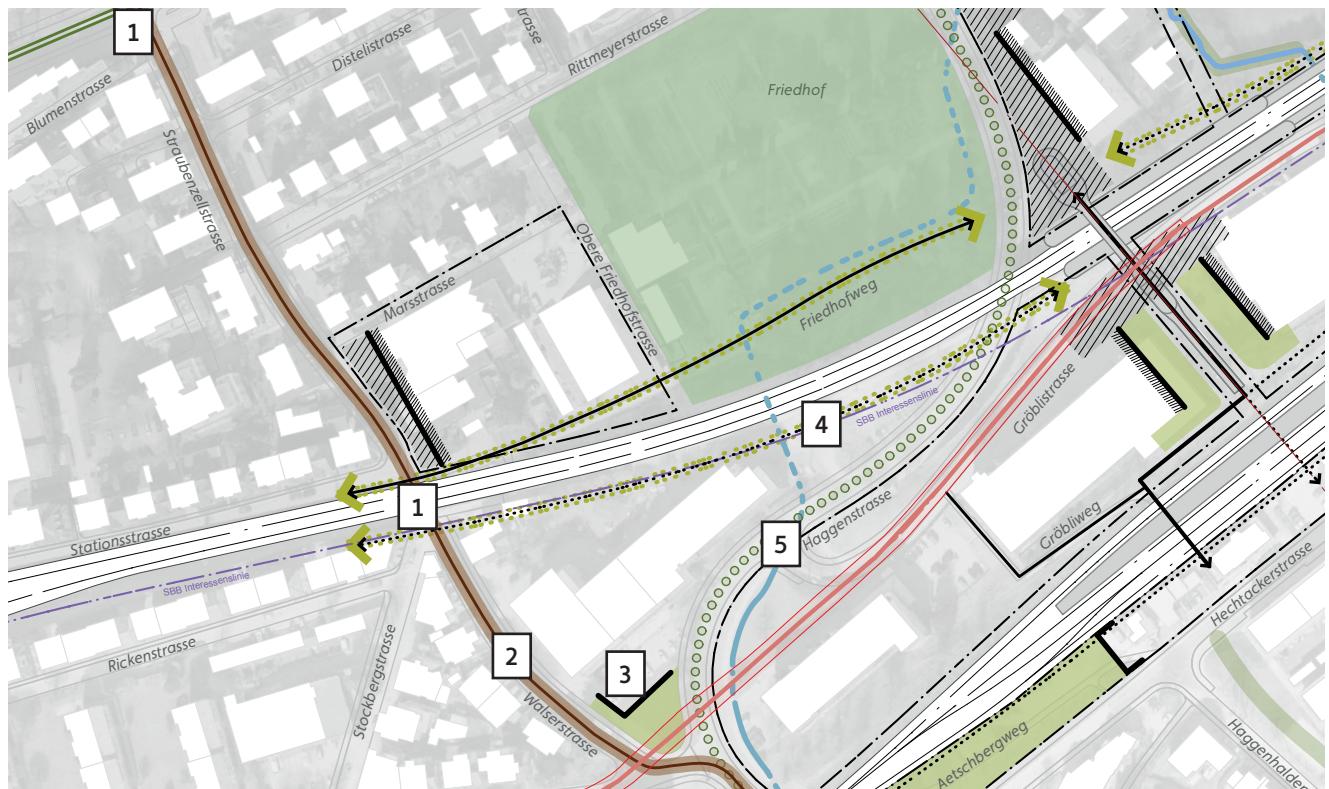
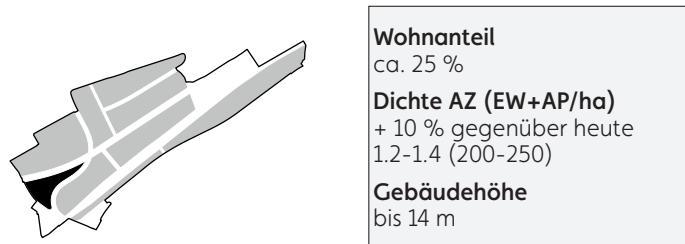


Abb. 37
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- Freiraumverbindung aufwerten/neu
- Platz/Vorzone
- Raumkante
- publikumsorientierte EG-Nutzung
- Durchlüftung/Sichtachse
- räumliche Anbindung
- Fuss-/Veloweg, bestehend
- Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- SBB Interessenslinie
- Koordinationseinheit



Walserstrasse (5)

Heutiger Charakter

- Die Walser- und Straubenzellstrasse bilden eine historische Verbindungsachse, quer zur Talrichtung. Sie wird jedoch stark unterbrochen durch die SBB-Linie und die Fürstenlandstrasse, wo Zufussgehende jeweils eine Unterführung nutzen müssen (1).
- Der Fokusraum wird bereits heute gemischt genutzt: Wohnen am nordwestlichen Rand am Gleis sowie Gewerbe im restlichen Teil. Auf der westlichen Strassenseite wird ausschliesslich gewohnt.
- Zwischen Bruggen, Haggen und der Gröblistrasse gelegen, kommt dem Fokusraum eine verbindende Funktion zu.
- Die Haggenstrasse ist in diesem Abschnitt ein sehr grüner, aber auch trennender Graben, ohne direkte Adressfunktion.

Empfehlungen

Inhaltlich

- Die Walserstrasse (2) als historische Achse ist zu stärken, z.B. mit einem markanten Gebäude als Auftakt an der Ecke Walser-/Haggenstrasse (3). Denkbar ist, das bestehende Volumen an der Walserstrasse mit einem Anbau nach Süden zu erweitern.
- Für die Quartiervernetzung und Anbindung Bruggens an den neuen Doppelbahnhof ist eine Fussverbindung (4) südlich der SBB-Gleise zu prüfen, die möglichst direkt zum Perron an der Gröblistrasse führt. An geeigneter Stelle muss die Haggenstrasse überquert bzw. überbrückt werden.
- Der Wegfall der heutigen Einmündung Gröblistrasse (5) durch deren Verlegung verstärkt die Graben-Wirkung der Haggenstrasse. Die mit (4) bezeichnete Verbindung soll die erhöhte Trennwirkung ein Stück weit kompensieren.

Ortsplanungsrevision

- Wohnnutzung soll grundsätzlich zugelassen werden, d.h. es wird für die Grundstücke östlich der Walserstrasse eine Umzonung in eine Mischzone empfohlen.
- Eine Mischzone lässt auch weiterhin Gewerbenutzung zu und legitimiert die heute bereits bestehende Wohnnutzung. Der Fokus liegt aber weiterhin auf Gewerbe, weshalb der geforderte Wohnanteil tief liegt.
- Die Dichte ist leicht zu erhöhen (AZ von ca. 1.2 bis 1.4).
- Die maximale Gebäudehöhe ist beizubehalten.

Vorgehen

- Die aktuell in Planung befindliche Velorouten-Querung der Haggenstrasse sollte die denkbare Gebäudeerweiterung (3) antizipieren und eine solche nicht verunmöglichten.

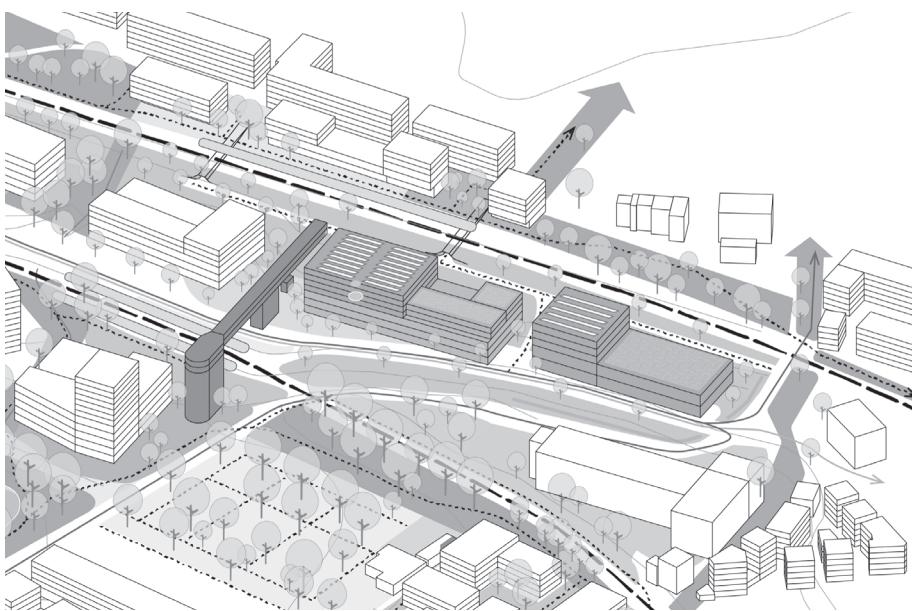
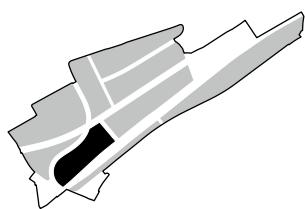
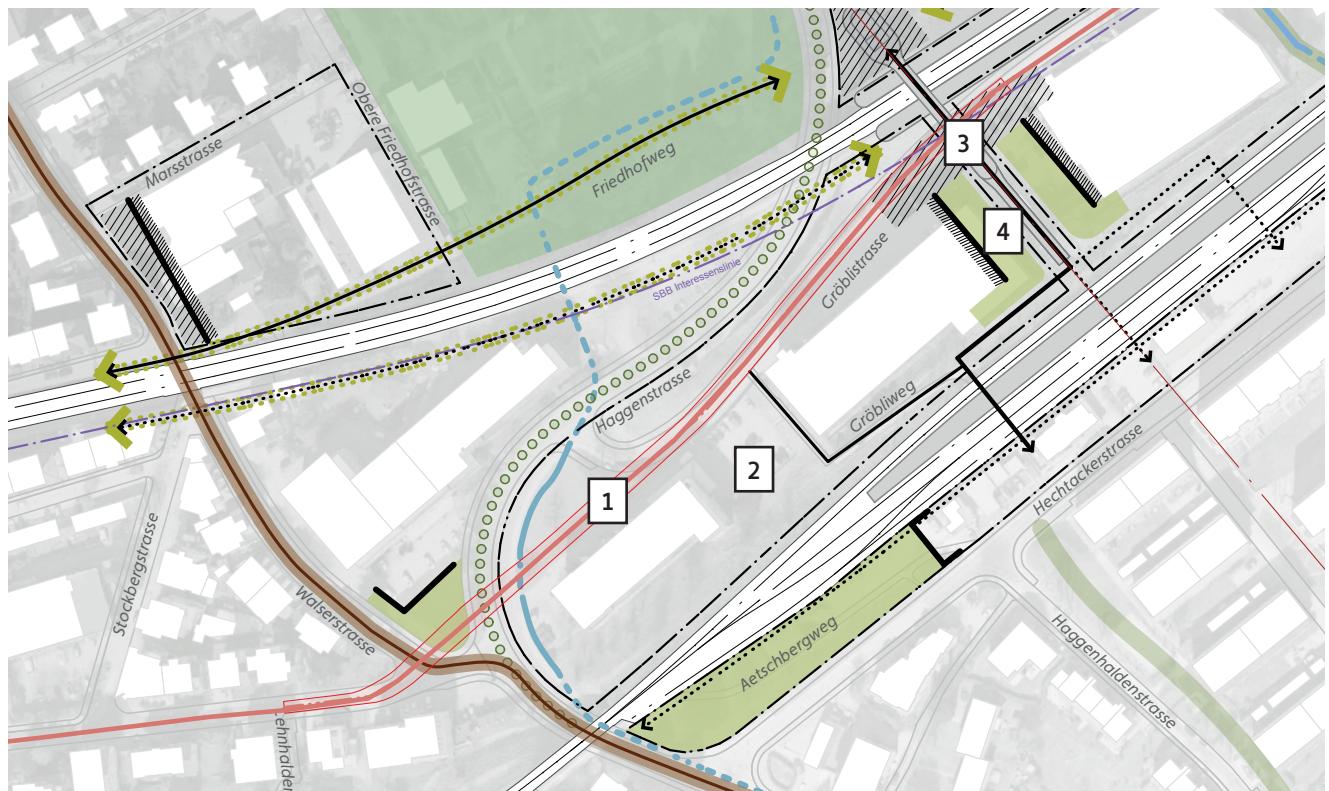


Abb. 38
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- ➡ historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- ↔ Freiraumverbindung aufwerten/neu
- ||||| Platz/Vorzone
- Raumkante
- ||||||| publikumsorientierte EG-Nutzung
- ↔↔↔ Durchlüftung/Sichtachse
- >|||< räumliche Anbindung
- ↔↔ Fuss-/Veloweg, bestehend
- ↔↔↔ Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- SBB Interessenslinie
- Koordinationseinheit



Wohnanteil
ca. 50 %
Dichte AZ (EW+AP/ha)
1.5 bis 2.0 (270-360)
Gebäudehöhe
bis 25 m



Gröblistrasse West (6)

Heutiger Charakter

- Die Gröblistrasse ist ein Gewerbe- und Produktionsstandort, der von der Hagenstrasse her erschlossen ist und als Sackgasse nach Osten hin begrenzt ist.

Empfehlungen

Inhaltlich

- Die Gröblistrasse ist einerseits eine wichtige Erschliessungsstrasse für die heute ansässigen Gewerbebetriebe. Zukünftig wird sie einen Abschnitt der neuen Velovorzugsroute übernehmen und damit für Fuss- und Velo (FV) durchgängig sein (1).
- Mögliche Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe- und FV-Verkehr werden im Projekt der Velovorzugroute behandelt und gelöst.

Ortsplanungsrevision

- Das bisher monofunktional genutzte Gewerbe- und Industriegebiet an der Gröblistrasse erhält mit dem neuen Bahnhof Bruggen samt Bahnhofsvorplatz eine neue Zentralität – und damit auch das Potenzial, vielfältigere Nutzungen zu bedienen. Entsprechend soll Wohnnutzung grundsätzlich zugelassen und gefördert werden – d.h. es wird westlich der Passerelle eine Mischzone empfohlen (2).
- Die Dichte ist zu erhöhen. Eine AZ zwischen 1.5 und 2.0 wird als zielführend betrachtet.
- Die Öffnung für Wohnnutzung ist ein längerfristiges Potenzial. Bestehende Gewerbebetriebe sollen weiterhin produzieren und sich weiterentwickeln können. Längerfristig ist ein Wohnanteil von ca. 50% vorzusehen. Bzgl. Auswirkungen der Lärmbelastung siehe Kapitel 4.10.
- Die künftigen Bauten sollen ein Geschoss höher als die Passerelle sein dürfen, d.h. 7 Geschosse/25 m.
- Vor und zwischen den die Passerelle flankierenden Gebäuden wird ein Bahnhofplatz entstehen (3). Hier sind im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen anzurichten und die bestehenden Dauerparkplätze sukzessiv zu verlagern. Die Höhenentwicklung an Platz und Passerelle ist mittels Varianzverfahren zu ermitteln.
- Der Freiraum zwischen den Gebäuden am Hang ist vom Bahnhofplatz gestalterisch zu unterscheiden (4). Hier dürfte eher ein begrünter Ausserraum entstehen.

Vorgehen

- Durch parzellenübergreifende Planung und Entwicklung sind Synergien und Potenziale auszuschöpfen (Koordinationseinheit, Schwerpunktzone und Sondernutzungsplanung).

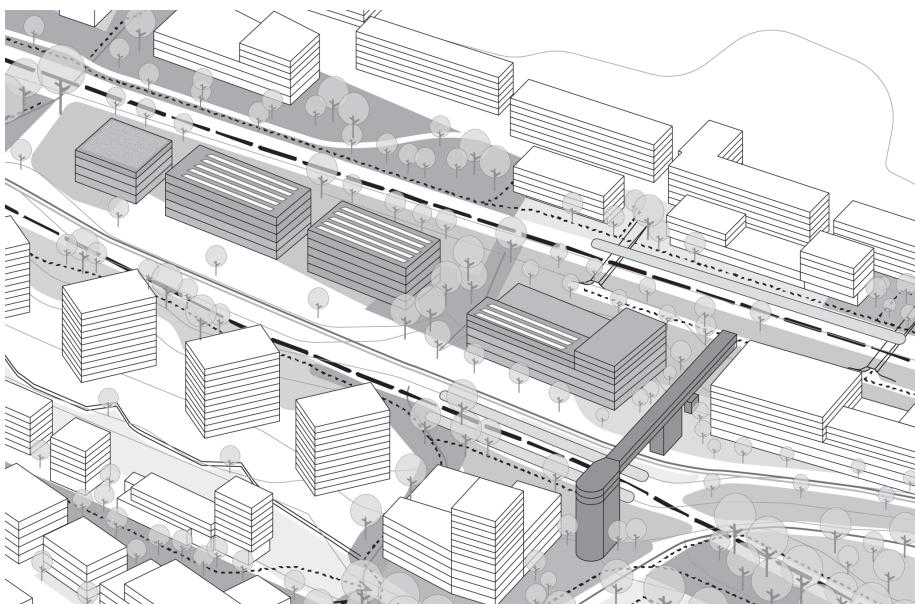
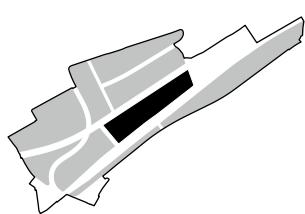
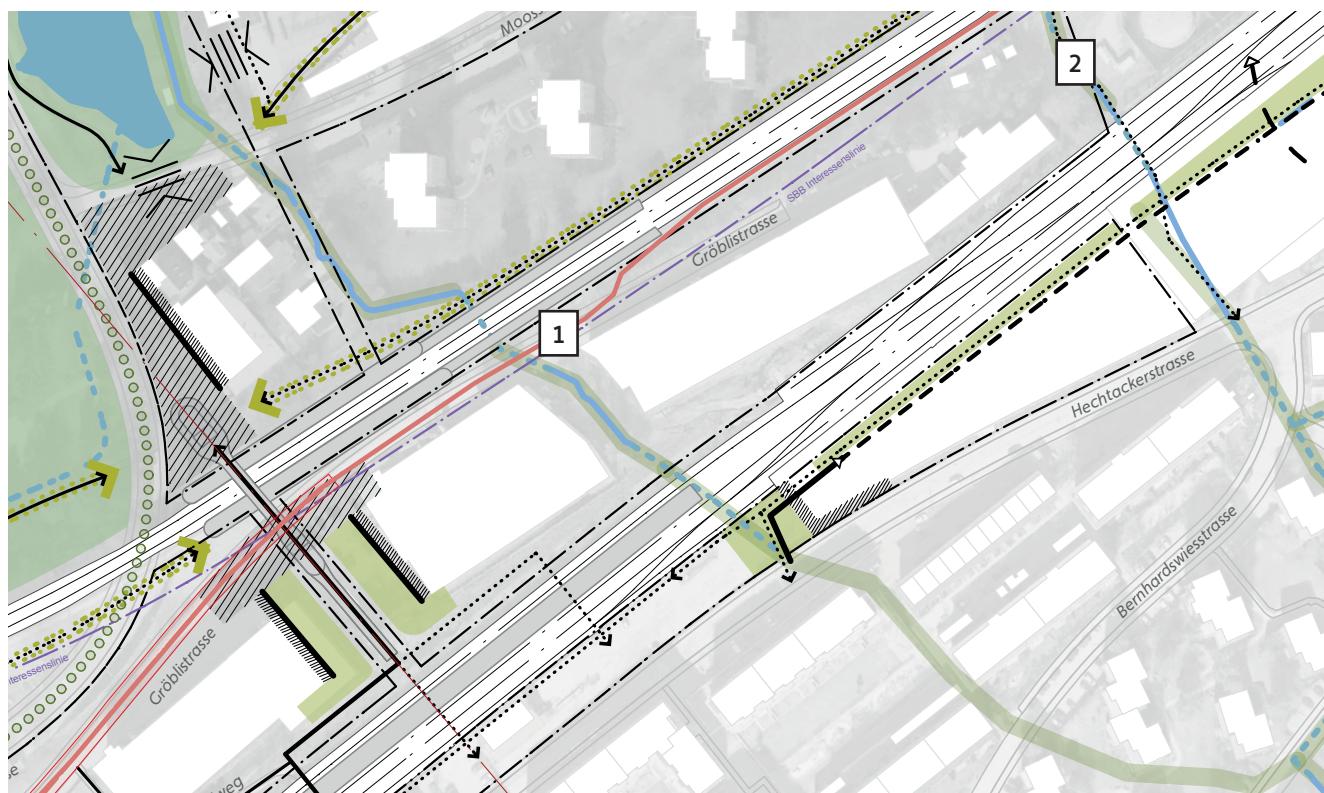


Abb. 39
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- ↔ historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- ↔↔ Freiraumverbindung aufwerten/neu
- ||||| Platz/Vorzone
- Raumkante
- ||||||| publikumsorientierte EG-Nutzung
- ↔↔↔ Durchlüftung/Sichtachse
- >|||< räumliche Anbindung
- ↔↔ Fuss-/Veloweg, bestehend
- ↔↔↔ Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- SBB Interessenslinie
- Koordinationseinheit



Wohnanteil
ca. 50 %
Dichte AZ (EW+AP/ha)
1.5 bis 2.0 (270-360)
Gebäudehöhe
bis 25 m



Gröblistrasse Ost (7)

Heutiger Charakter

- Die Areale östlich der Passerelle werden heute gewerblich genutzt.
- Die Erschliessung mit ausreichend Raum für Anlieferung und Umschlag ist auch weiterhin von hoher Bedeutung.

Empfehlungen

Inhaltlich

- Die Gröblistrasse ist einerseits eine wichtige Erschliessungsstrasse für die heute ansässigen Gewerbebetriebe. Zukünftig wird sie einen Abschnitt der neuen Velovorzugsroute übernehmen und damit für Fuss- und Velo (FV) durchgängig sein (1).
- Mögliche Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe- und FV-Verkehr werden im Projekt der Velovorzugsroute behandelt und gelöst.
- Im kantonalen Richtplan ist südlich der SBB-Gleise ein 3. Gleis vormerkt. Diese Raumsicherung ist für den Fokusraum besonders relevant, da allfällige Neubauten grössere Abstände zum Gleis einhalten müssen, was im langfristigen Entwicklungsszenario berücksichtigt wurde (s. Abb.39 links oben).
- Hangvertical ist eine die Gleise überwindende Fussverbindung zu prüfen und anzustreben (2).
- Am östlichen Ende der Gröblistrasse ist ausreichend Raum für Wendemanöver sicherzustellen.
- Das im Osten anschliessende Tanklager (in der Walenbüchelstrasse) dürfte noch länger Bestand haben. Langfristig ist hier eine alternative Nutzung denkbar (s. langfristiges Szenario, Abb.26 auf S.31).

Ortsplanungsrevision

- Die Dichte ist zu erhöhen. Eine AZ zwischen 1.5 bis 2.0 wird als zielführend erachtet.
- Mittel- bis langfristig könnte sich das Gebiet hin zu einem gemischt genutzten Ort wandeln. Die Öffnung für Wohnnutzung ist ein längerfristiges Potenzial. Bestehende Gewerbebetriebe sollen hier auch zukünftig produzieren und sich weiterentwickeln können. Langfristig ist ein Wohnanteil von ca. 50% vorzusehen. Bzgl. Auswirkungen der Lärmbelastung siehe Kapitel 4.10.
- Die künftigen Bauten sollen ein Geschoss höher als die Passerelle sein dürfen, d.h. 7 Geschosse/25 m.

Vorgehen

- Die Entwicklung der Grundstücke hat in Abstimmung untereinander zu erfolgen, um potenzielle Synergien ausschöpfen zu können (Koordinationsseinheit, Schwerpunktzone und Sondernutzungsplanung).

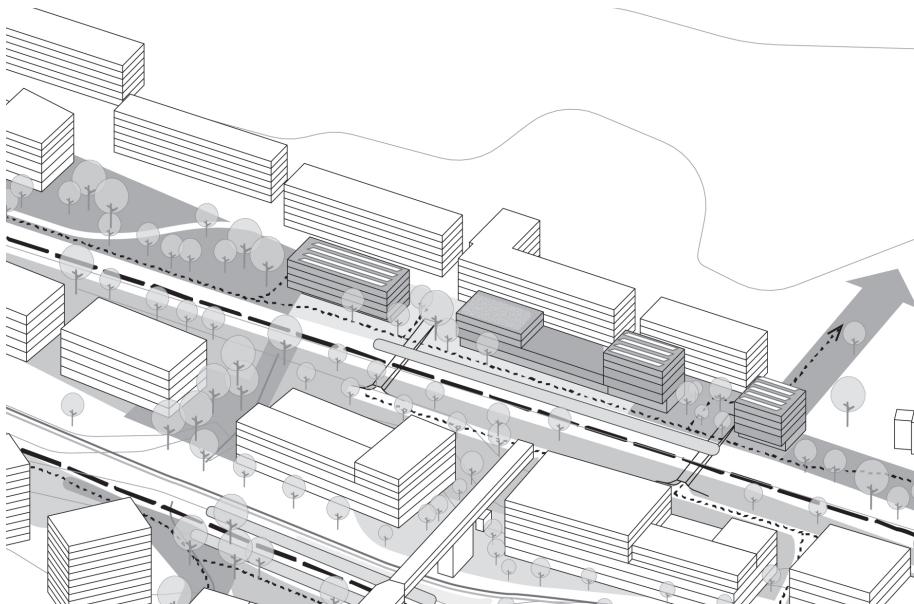
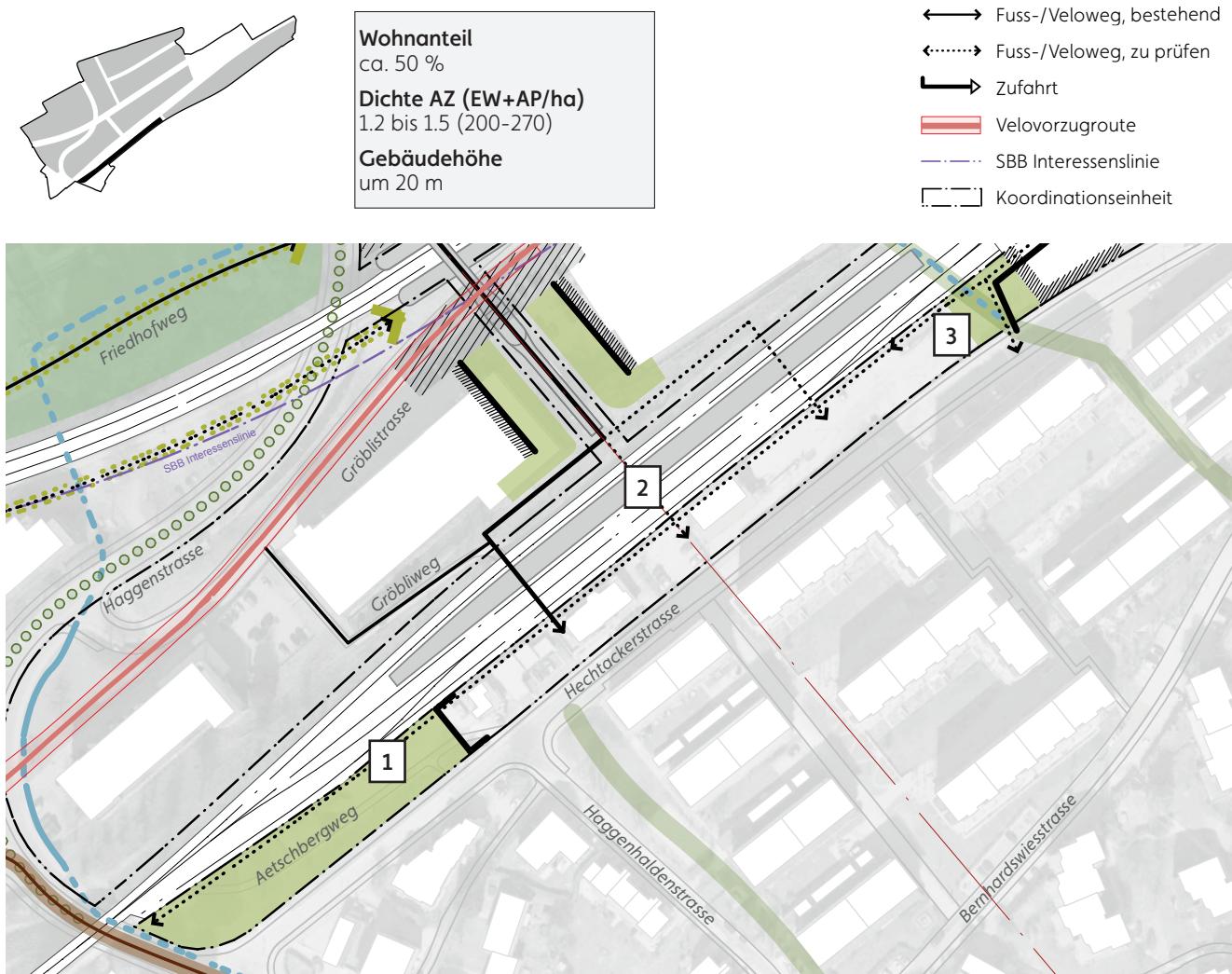


Abb. 40
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- Freiraumverbindung aufwerten/neu
- Platz/Vorzone
- Raumkante
- publikumsorientierte EG-Nutzung
- Durchlüftung/Sichtachse
- räumliche Anbindung
- Fuss-/Veloweg, bestehend
- Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- SBB Interessenslinie
- Koordinationseinheit



Südostbahn (8)

Heutiger Charakter

- Heute befinden sich auf dem Areal Bahnhofsgebäude mit teilweise publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss sowie Parkierungsflächen.
- Das Areal ist im rechtskräftigen Zonenplan keiner Bauzone zugewiesen.

Empfehlungen

Inhaltlich

- Die Hechtackerstrasse ist im Bereich des Bahnhofs entsprechend der vielfältigen Nutzungsanforderungen zu gestalten.
- Im westlichen Bereich des Fokusraums wird ein öffentlicher Grünraum über eine Fussverbindung (Gleisweg) entlang der Hangkante (1) direkt mit dem neuen Debrunner-Areal verbunden.
- Die Setzung der Bauten und die Freiraumfigur (Bahnhofplatz) erfolgt in Abhängigkeit zur Lage der künftigen Personenunterführung(en) und möglichst effizienten Wegverbindungen. Eine Option ist eine in den Hang stechende Verlängerung der Passerelle als neue, zentrale Personenunterführung (2).

Ortsplanungsrevision

- Der Fokusraum mit dem Bahnhofplatz Süd bildet künftig das Quartierzentrum von Haggens. Dort wird gewohnt und gearbeitet. Entsprechend ist eine Mischnutzung mit einem Wohnanteil von ca. 50% vorzusehen.
- Auch das SOB-Areal eignet sich für eine substanzielle Verdichtung (AZ von 1.2 bis 1.5).
- Die Höhenentwicklung der Stadt kante insgesamt erfolgt ohne markante Hochpunkte (mit einer maximalen Gebäudehöhe um die 20 m).
- Publikumsorientierte Angebote zur Quartiersversorgung sind am Bahnhofplatz und allenfalls in den Erdgeschossen im östlichen Bereich gegen das Debrunner-Areal (3) anzuordnen.
- Der Grünraum zum westlichen Teil Debrunner-Areals, trennt und verbindet die Fokusräume zugleich und ist daher in Abstimmung zu entwickeln (Koordinationseinheit). Synergien und Potenziale sollen ausgeschöpft werden (Schwerpunktzone und Sondernutzungsplanung).
- Das SOB-Areal prägt mit dem Debrunner-Areal die von Tal her sichtbare Silhouette Haggens.

Vorgehen

- Die Entwicklung des SOB-Areals muss in hohem Masse abgestimmt zur Arealentwicklung Debrunner erfolgen. Die Stadt sollte dabei als Vermittlerin eine aktive Rolle einnehmen.
- Über das SOB-Areal und das westliche Debrunner-Baufeld ist ein Varianzverfahren durchzuführen; dies u.a. zur optimalen Anbindung der Personenunterführung(en), der Lage und Gestaltung des öffentlichen Raums (Bahnhofplatz Süd), der Ermittlung einer verträglichen Dichte sowie die Nutzungsverteilung und -anordnung. Auch der Freiraum zwischen SOB- und Debrunner-Areal bedingt eine abgestimmte Planung zwischen den Eigentümern (Koordinationseinheit).

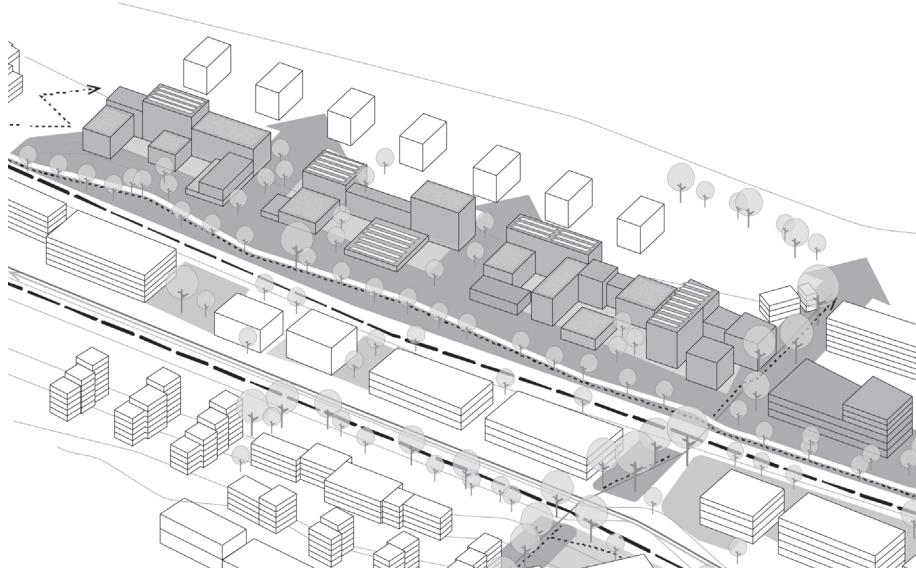
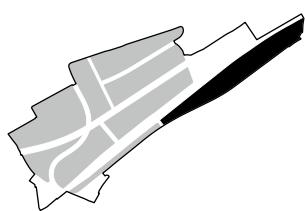


Abb. 41
Langfristiges Entwicklungsszenario (Zoom auf Fokusraum)

- öffentlicher Grünraum (Friedhof, Moosweiher)
- Gewässer offen
- - - Gewässer eingedolt
- Stadtachse «Boulevard»
- Stadtachse «Avenue»
- Stadtachse «Allee»
- ↔ historischer Strassenzug
- öffentlicher Freiraum aufwerten/neu
- ↔↔ Freiraumverbindung aufwerten/neu
- ||||| Platz/Vorzone
- Raumkante
- ||||||| publikumsorientierte EG-Nutzung
- ↔ - - - → Durchlüftung/Sichtachse
- >|||< räumliche Anbindung
- ↔ ↔ Fuss-/Veloweg, bestehend
- ↔ → Fuss-/Veloweg, zu prüfen
- Zufahrt
- Velovorzugroute
- - - SBB Interessenslinie
- [] Koordinationseinheit



Wohnanteil
ca. 75 %
Dichte AZ (EW+AP/ha)
1.5 bis 2.0 (270-360)
Gebäudehöhe
bis 25 m



Debrunner (9)

Heutiger Charakter

- Das Areal wird heute gewerblich genutzt (produzierende Industrie). Die Eigentümerschaft strebt eine Verlagerung der Nutzung an.
 - Topographisch prägt ein grosser Geländesprung (s. Abb. unten) das Areal zwischen Hechtackerstrasse und SOB-Gleise.

Empfehlungen

Inhaltlich

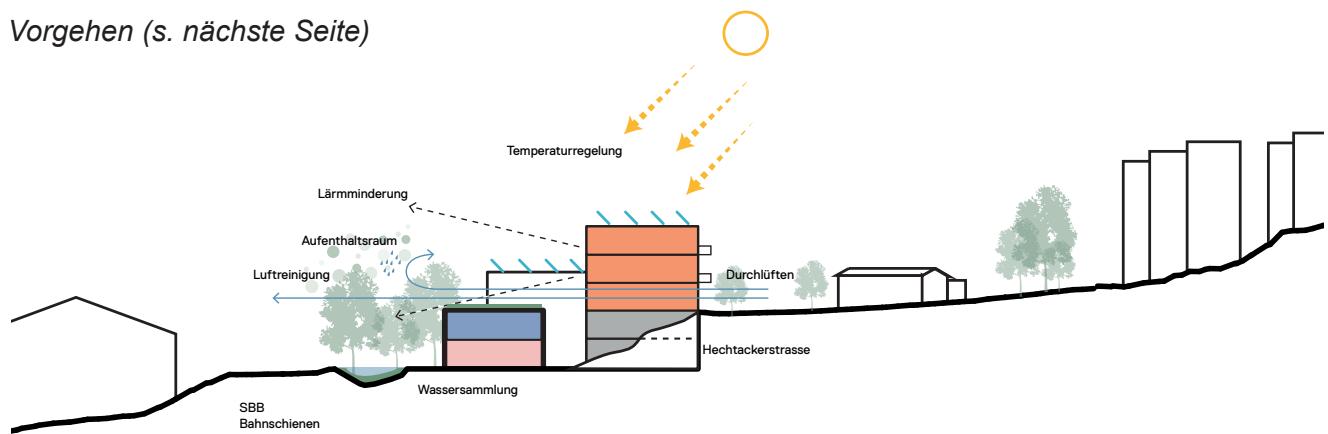
- Die künftige Erschliessung des Areals erfolgt von Westen und Osten (1) über eine neue Strasse entlang der Gleise, welche auch dem Fuss- und Veloverkehr dient. Dieser neue Gleisweg ist u.a. wegen der guten Aussicht attraktiv, führt Richtung Westen bis ins SOB-Areal und darüber hinaus.
 - Die neue Verbindungsachse begleitend, lädt ein grosszügiger Grünstreifen zum Aufenthalt ein, dient der Retention und als Spielfläche (2).
 - Die Hechtackerstrasse dient heute primär zur Erschliessung. Publikumsorientierte Angebote sind auch künftig keine bzw. nur in geringem Masse vorhanden.
 - Entlang des z.T. eingedolten Bachlaufs soll ein neuer hang- und gleisüberwindender Fuss- bzw. Wanderwegs ins Tal etabliert werden (3).
 - Zäsuren zwischen den Bauten ermöglichen Durchlüftung und Durchblicke für die Wohnnutzungen südlich der Hechtackerstrasse.

Ortsplanungsrevision

- Der Fokusraum profitiert von seiner erhöhten Lage mit unverbautem Blick. Er ist prädestiniert für attraktives Wohnen und komplettiert das bestehende Wohngebiet an der Hechtackerstrasse. Eine Mischnutzung weist demnach einen hohen Wohnanteil von mindestens 75% auf.
 - Im Erhalt des Bestands oder Teilen davon (Hallen, Hangsicherung, etc.) wird grosses Potenzial gesehen. Wie genau der (Teil-)Erhalt das neue Bebauungskonzept prägen kann, ist noch zu prüfen.
 - Der Geländesprung erfordert eine typologische Antwort, weshalb für die Entwicklung Spielräume in Gebäudehöhe und Geschossigkeit nötig sind. Trotzdem wird als wichtig erachtet, dass die Silhouette von Haggen gegen das Tal als charakterstarke Stadtkante erkennbar wird (max. Gebäudehöhe von 25 m).

Abb. 42
Prinzipschnitt
Debrunner-Areal

Vorgehen (s. nächste Seite)



Vorgehen

- In einer Vorstudie ist die genaue Lage des Verbindungsgleises Bahnhof Haggen – Güterbahnhof (Eintrag in kantonalem Richtplan) zu prüfen. Im Fokus steht die Flächenumnutzung des heutigen Anschlussgleises von Debrunner. Die Raumsicherung für das Verbindungsgleis ist bei der Entwicklung des Fokusraums zu berücksichtigen.
- Über das ganze Areal ist ein Varianzverfahren durchzuführen. Der westliche Teil ist mit der Entwicklung im Fokusraum Südostbahn abzustimmen (Koordinationseinheit).

7 Ausblick

Das Entwicklungsleitbild und die Steckbriefe bilden für die nächsten Planungsschritte, insbesondere für einzelne Arealentwicklungen und die Ortsplanungsrevision, den gemeinsamen Orientierungsrahmen. Der Austausch verschiedener Perspektiven und Absichten zwischen Verantwortlichen von städtischer und privater Seite ist eine weitere Prozessleistung. Die Entwicklungen werden auf den Parzellen und Arealen stattfinden. Der kooperative Prozess und das gemeinsame Verständnis zur angestrebten Entwicklung soll hierbei ein parzellenübergreifendes Denken fördern.

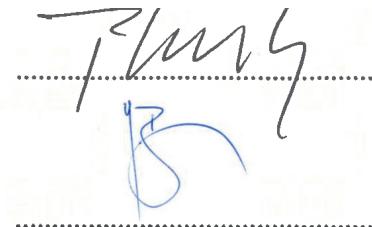
Für einige Areale in der Umgebung des neuen Doppelbahnhofs zeichnet sich bereits heute ein Umbruch ab. Für diese ersten Entwicklungen ist der Bau eines neuen Doppelbahnhofs wichtig, gleichzeitig sind sie selbst Treiber der Bahnhofsentwicklung (Frequenzen für die Bahn sowie für neue EG-Nutzungen am Bahnhof). Das erarbeitete Entwicklungsleitbild, die Steckbriefe und der Strukturplan sollen dazu beitragen, die Entwicklungen auch als Gelegenheiten für stadträumliche Aufwertungen zu verstehen und die Einzelvorhaben in eine Gesamtvorstellung einzubetten. Sie werden in den folgenden Arealentwicklungen berücksichtigt.

Das Projekt bezweckte primär das Ausloten von Entwicklungspotenzialen. Im Austausch mit den Grundeigentümerschaften sollten erste Entwicklungen angestoßen werden. Die im Prozess gewonnenen Erkenntnisse und Aussagen zu den Potenzialen des Gebiets und zur zukünftigen Nutzungsverteilung rund um den neuen Doppelbahnhof helfen, die angemessenen nutzungsplanerischen Festlegungen zu treffen (Ortsplanungsrevision), um der Entwicklung des Bahnhofsumfelds Bruggen-Haggen die nötige planungsrechtliche Grundlage zu geben.



8 Zustimmung Begleitgremium

Florian Kessler
Stadtplanung, Leiter, Stadt St.Gallen (Vorsitz)


.....
.....
.....

Yvonne Bischof
Liegenschaften, Leiterin, Stadt St. Gallen


.....

Laura Cortese
Standortförderung, Stv. Leiterin, Stadt St.Gallen


.....

Stefan Pfiffner
Tiefbauamt, Verkehrsplanung, Leiter, Stadt St.Gallen


.....

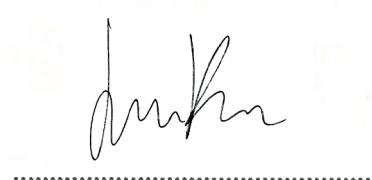
Lukas Bleher
Amt für Wirtschaft u. Arbeit, Projektleiter
Standortförderung, Kanton St.Gallen


.....

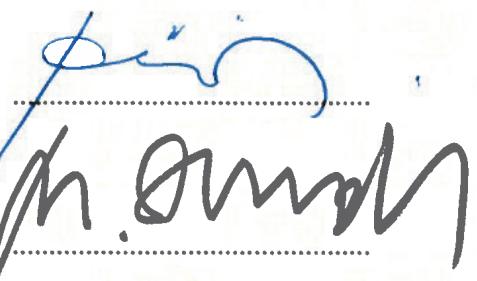
Markus Schait
Amt für öffentlichen Verkehr, Verkehrsplaner,
Kanton St. Gallen


.....

Marion Clauss
Clauss Kahl Merz, Mitglied Sachverständigenrat
Städtebau und Architektur der Stadt St.Gallen


.....

Dominik Bueckers
Studio Vulkan, Experte Städtebau/Freiraum


.....

Daniel Kündig
Blauhut AG, Experte Städtebau/Nutzungen

Manuel Scholl
agps architecture, Experte Städtebau/Architektur

9 Beilagen

9.1 Lärmbeurteilung, A. Suter, 26. März 2025

9.2 Entwicklungsstudie, BHSF, 8. Mai 2025