
Gestaltungsplan «Am Bahnhof»

Planungsbericht

Änderung	Entwurf	gezeichnet	kontrolliert	Datum
	pde/pme			16.06.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	1
1.1 Planungsanlass	1
1.2 Planungsgebiet	1
2. Grundlagen	2
2.1 Übersicht	2
2.2 Bundesinventare	3
2.3 Kantonaler Richtplan	5
2.4 Kommunaler Richtplan	6
2.5 Rahmennutzungsplan	8
2.6 Bestehende Sondernutzungspläne	9
2.7 Dienstbarkeiten und Grundlasten	9
2.8 Schutzobjekte	10
2.9 Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr	11
2.10 Erschliessung Motorisierter Individualverkehr	11
2.11 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	12
2.12 Entwässerung	12
2.13 Naturgefahren	13
2.14 Lärm	14
2.15 Energie und Fernwärme	15
3. Richtprojekt	15
4. Erläuterungen zum Gestaltungsplan	17
4.1 Allgemeines	17
4.2 Erschliessung und Mobilität	17
4.3 Bebauung und Nutzung	18
4.4 Umgebung und Landschaft	19
4.5 Umwelt und Infrastruktur	20
4.6 Qualitätssicherung im Baugesuchsverfahren	20
5. Abweichungen von der Regelbauweise	21
5.1 Würdigung und Begründung der Abweichungen	21
5.2 Einhaltung der Anforderungen gemäss § 24 Abs. 2 PBG	22
5.3 Fakultatives Referendum	22
6. Nachweise	23
6.1 ISOS	23
6.2 Umsetzung kantonale Vorgaben	23
6.3 Einhaltung Grundanforderungen gemäss § 23 PBG	23
6.4 Überbauungsziffer	23
6.5 Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens	23
6.6 Notzufahrt	24
6.7 Parkfelder	24
6.8 Lärmschutz	24
6.9 Elektrosmog	24
7. Verfahren	24
7.1 Vorprüfung	24
7.2 Information und Mitwirkung	24
7.3 Beschluss, öffentliche Auflage und fakultatives Referendum	24
7.4 Genehmigungsverfahren und Inkraftsetzung	24
Anhang	24

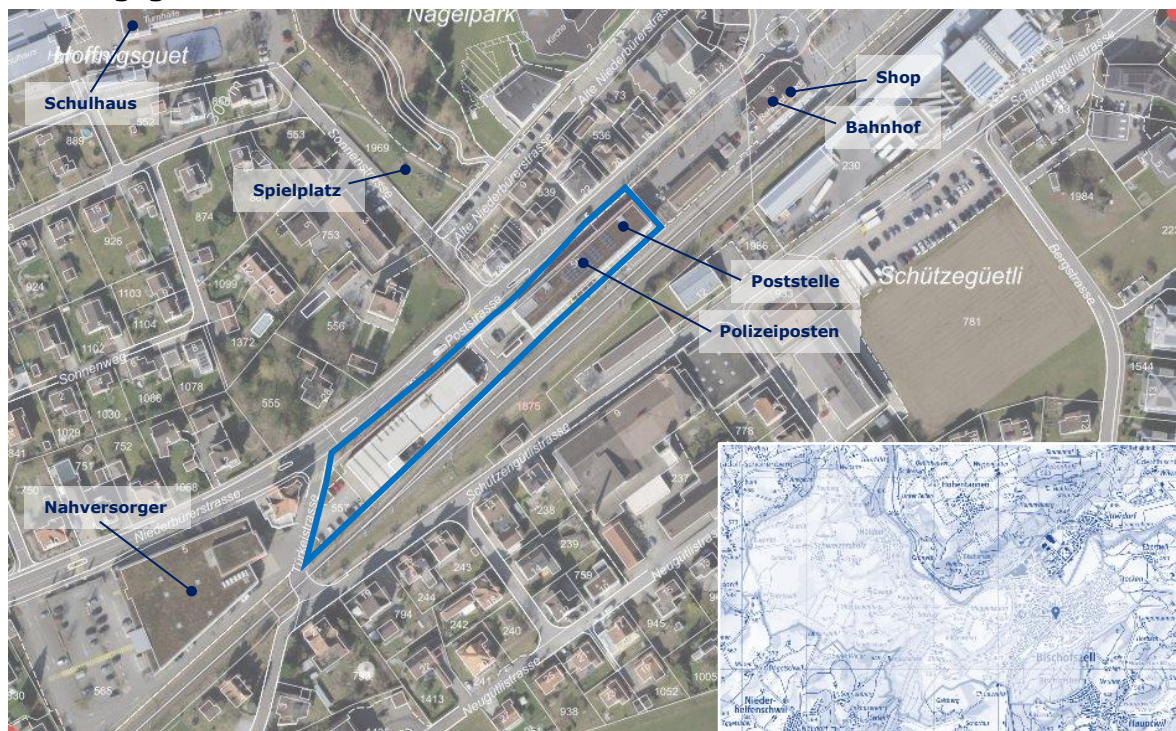
1. Ausgangslage

1.1 Planungsanlass

Die Wohnbaupartner AG plant auf ihrer Parzelle nahe des Bahnhofs Bischofszell Stadt zwei Neubauten mit Wohn- und Gewerbenutzungen. Die Bauten weisen fünf bis sechs Vollgeschosse aufweisen. Auf der Nachbarparzelle der Pensionskasse Thurgau ist eine Aufstockung vorgesehen.

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs des bestehenden Gestaltungsplans «Am Bahnhof» aus dem Jahr 1996, welcher in einem parallel laufenden Verfahren zur Aufhebung vorgesehen ist. Zusammen mit der Aufhebung des bisherigen Gestaltungsplans ist der Erlass einer Planungszone vorgesehen, welche die Zeit bis zur Inkraftsetzung dieses neuen Gestaltungsplans überbrückt. Spätestens dann, mit Erlass des neuen Gestaltungsplans, wird die Planungszone aufgehoben.

1.2 Planungsgebiet



Situation | ohne Massstab | geoportal.ch, Übersichtskarte Gemeindegebiet: map.geo.admin.ch

Das Planungsgebiet liegt südlich der Altstadt von Bischofszell, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs *Bischofszell Stadt*. Im Planungsperimeter selbst befinden sich der Polizeiposten und eine Poststelle. In Gehdistanz (<300 m) befinden sich das Schulhaus Hoffneggut, ein öffentlicher Spielplatz, ein Nahversorger sowie verschiedene Dienstleistungsanbieter.

Das Planungsgebiet des vorliegenden Gestaltungsplans grenzt im Norden an die Poststrasse, im Westen an die Türkeistrasse, im Süden an die Bahngleise und im Osten an den Bahnhofplatz.

Innerhalb des Planungsgebiets bestehen die folgenden Grundeigentumsverhältnisse:

GS-Nr.	Fläche in m ²	Grundeigentümerschaft
557	428	Stadt Bischofszell, Marktgasse 11, 9220 Bischofszell
558	677	Stadt Bischofszell, Marktgasse 11, 9220 Bischofszell
568	394	Stadt Bischofszell, Marktgasse 11, 9220 Bischofszell
1598	1'929	Pensionskasse Thurgau, Schulstrasse 10, 8570 Weinfelden
1919	1'883	Immotrust GMBH, Obertor 1, 9220 Bischofszell

Die Parzelle Nr. 557 sowie die bisherige Trottoirfläche der Parzelle Nr. 568 (Türkeistrasse) sind zur Abtretung an die Grundeigentümerschaft der Parzelle Nr. 1919 vorgesehen. Der neue Verlauf des Trottoirs wird nebst der Sicherung über den Gestaltungsplan auch mit einer Dienstbarkeit geregelt werden.

2. Grundlagen

2.1 Übersicht

Themen	nicht relevant	relevant
Bundesinventare		vgl. Kap. 2.2
Agglomerationsprogramm	x	
Kantonaler Richtplan		vgl. Kap. 2.3
Kommunaler Richtplan		vgl. Kap. 2.4
Rahmennutzungsplan		vgl. Kap. 2.5
Bestehende Sondernutzungspläne		vgl. Kap. 2.6
Dienstbarkeiten und Grundlasten		vgl. Kap. 2.7
Inventarobjekte	x	
Schutzobjekte		vgl. Kap. 2.8
Verfügbarkeit Land	x	
Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr		vgl. Kap. 2.9
Erschliessung Motorisierter Individualverkehr		vgl. Kap. 2.10
Erschliessung Fuss- und Veloverkehr		vgl. Kap. 2.11
Entwässerung / öffentliche Kanalisation		vgl. Kap. 2.12
Fruchtfolgeflächen	x	
Wald	x	
Grundwasserschutz	x	
Fliessgewässer	x	
Naturgefahren	x	
Oberflächenabfluss		vgl. Kap. 2.13
Belastete Standorte	x	
Lärm		vgl. Kap. 2.14
Nichtionisierende Strahlung	x	
Energie und Fernwärme		vgl. Kap. 2.15

2.2 Bundesinventare

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Bischofszell ist im ISOS als Kleinstadt von nationaler Bedeutung inventarisiert. Der Kleinstadt mit markant situiertem mittelalterlichem Kern werden besondere Lagequalitäten durch die exponierte Situation, bemerkenswerte räumliche Qualitäten im Bereich der geschlossenen Altstadt sowie besondere architekturhistorische Qualitäten dank der klaren Ablesbarkeit der Siedlungsentwicklung attestiert.

Die vorliegend betroffene Bahnhofsumgebung ist im ISOS der Umgebungszone (VI) zugeteilt. Als Ziel im ISOS aufgeführt ist die Rücksichtnahme auf wesentliche Eigenschaften angrenzender Ortsbildteile (Erhaltungsziel b).

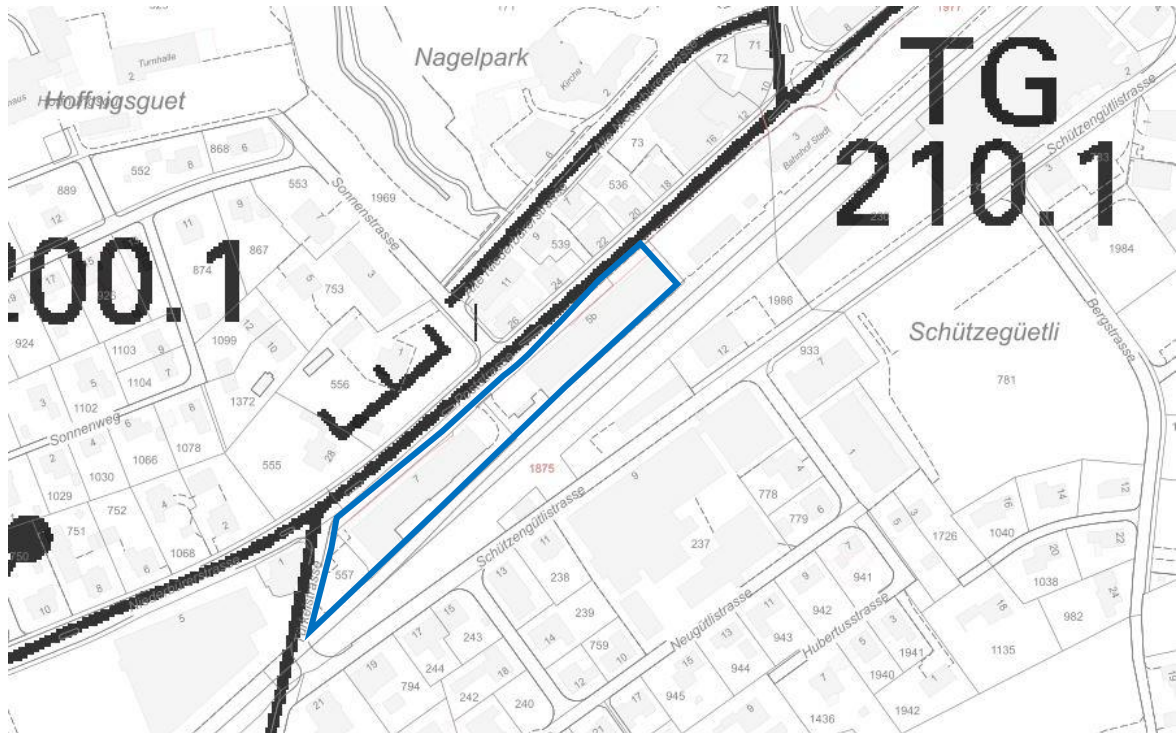
Das vorliegende Richtprojekt entspricht dieser Zielsetzung. Insbesondere wird im Baubereich A ein passendes Gegenüber zum «Pflug» (Niederbürerstrasse 1) geschaffen.



Ausschnitt Aufnahmeplan ISOS | ohne Massstab | Bundesamt für Kultur

Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Die Poststrasse im Norden sowie die Türkeistrasse im Westen des Planungsgebiets sind im IVS aufgeführt (TG 210.1). Es handelt sich dabei um einen historischen Verlauf von lokaler Bedeutung ohne Substanz.



Ausschnitt IVS Geländekarte | ohne Massstab | Bundesamt für Strassen

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Der Projektperimeter tangiert kein BLN-Gebiet.

2.3 Kantonaler Richtplan

Zukunftsbild Thurgau

Bischofszell ist ein regionales Zentrum (rotes Kreissymbol) und übernimmt mit Arbeitsplatzangeboten, verschiedenen Versorgungseinrichtungen und kulturellen Angeboten eine Stützpunktfunktion für das Umland. Die Kleinstadt bildet den Verkehrsknoten für sein ländlich geprägtes Umland und ist selbst gut mit den kantonalen Zentren Amriswil, Arbon, Frauenfeld, Kreuzlingen, Romanshorn und Weinfelden sowie mit den anderen regionalen Zentren Aadorf, Diessenhofen, Münchwilen, Sirnach und Steckborn verbunden.

Bischofszell gehört zum kompakten Siedlungsraum (orange Fläche). In diesem wird bis 2040 ein moderates Wachstum angestrebt.

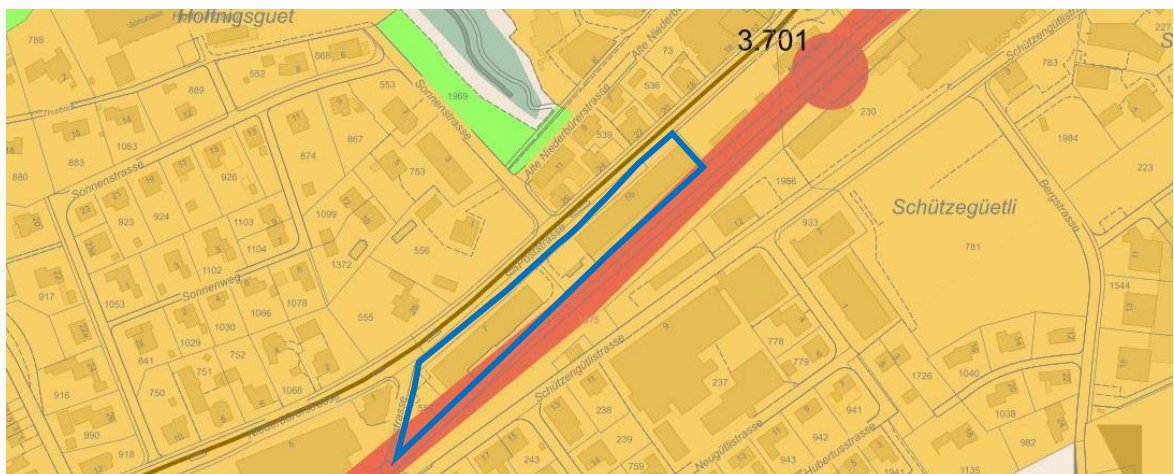


Ausschnitt Raumkonzept TG | ohne Massstab | Kanton Thurgau

Richtplan

Das Planungsgebiet wird im Kantonalen Richtplan dem Siedlungsgebiet (orange Fläche) zugewiesen, an welches es seinerseits allseitig grenzt. Das Siedlungsgebiet bezeichnet jene Flächen, in denen die bauliche Entwicklung bis 2040 stattfinden kann. In überbauten Bauzonen besteht diese primär in der Verdichtung und der Aufwertung (Planungsgrundsatz 1.1 A).

Der Planungsperimeter liegt in einem Bahnhofsgebiet (3.701). Bahnhofsgebiete sind als Zentrumszonen zu nutzen, in denen verdichtet und in die Höhe gebaut wird. Ihrer Bedeutung entsprechend werden sie als zentrale öffentliche Räume gestaltet (Planungsgrundsatz 3.7 A). Die Bahnhofsgebiete der kantonalen und regionalen Zentren sind Entwicklungsgebiete von übergeordneter Bedeutung. In ihnen sind die Voraussetzungen für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben zu verbessern (Festsetzung 3.7 A).



Ausschnitt kantonalen Richtplan | ohne Massstab | geoportal.ch

2.4 Kommunaler Richtplan

Teilrichtplan Siedlung | Natur und Landschaft

Das Planungsgebiet befindet sich in einer bestehenden Wohn- und Mischzone (gelbe Fläche). Im Süden tangiert es den Vernetzungskorridor Nr. 457 Bischofsberg-Horbacher Weiherkette-Sitter des kantonalen Landschaftsentwicklungskonzepts LEK (N1.01). Es sind keine baulichen Eingriffe geplant, welche die Vernetzungsfunktion beeinträchtigen.



Ausschnitt Teilrichtplan Siedlung | ohne Massstab | Stadt Bischofszell

Teilrichtplan Verkehr

Nördlich des Planungsgebiets ist die Buslinie mit der Bushaltestelle «Bahnhof Bischofszell Stadt» vermerkt (blaue Symbollinie). Im Süden des Planungsgebiets sind die Bahnlinie und der Bahnhof bezeichnet (schwarze Linie, schwarzes Viereck-Symbol).

In Koordinationsblatt V 5.03 wird festgesetzt, das Bahnhofsgebiet und der Bahnhofplatz seien zu einem attraktiven Begegnungsraum umzugestalten sowie aufzuwerten. Weiter wird festgehalten, die Stadt fördere eine verdichtete Bauweise sowie eine Öffnung der Nutzungsmöglichkeiten im Bahnhofsgebiet und im Umfeld.

Entlang der Poststrasse ist eine bestehende Radroute vermerkt (blaue Symbollinie). In Koordinationsblatt V 4.03 wird festgesetzt, das Angebot für Velotouristen sei generell zu verbessern und besser bekannt zu machen.

Die Poststrasse ist im Teilrichtplan Verkehr als Kantonale Hauptstrasse bezeichnet (blaue Linie). Im Koordinationsblatt V 1.04 wird als Zwischenergebnis festgehalten, es sei eine Neugestaltung der Poststrasse als Kernfahrbahn zu prüfen. Die entsprechende Projektierung solle im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts erfolgen.

Die Sanierung der Poststrasse ist inzwischen erfolgt, auf eine Kernfahrbahn wurde allerdings verzichtet.

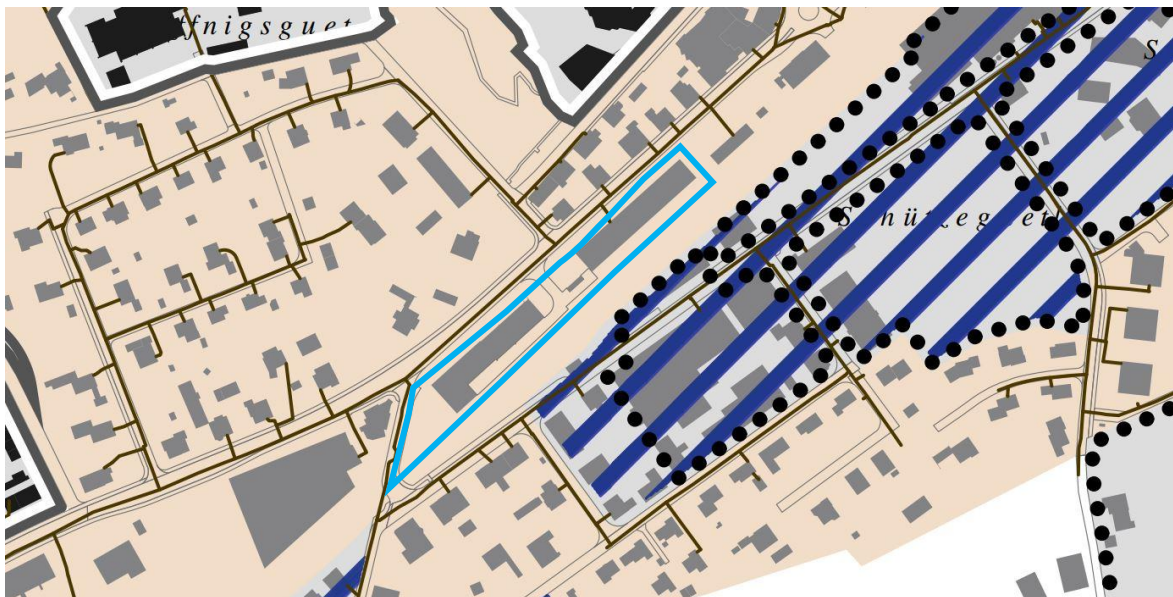


Ausschnitt Teilrichtplan Verkehr | ohne Massstab | Stadt Bischofszell

Energierichtplan

Gemäss kommunaler Energierichtplanung befindet sich das Areal in einem Eignungsgebiet für Umweltwärme (beige Fläche) – darunter wird die Wärmeversorgung mit Wärmepumpen und Erdwärmesonden verstanden.

Gemäss Koordinationsblatt E 3.00 sind beim Erlass neuer Gestaltungspläne oder bei der Revision bestehender Gestaltungspläne Energiekonzepte vorzulegen (vgl. Kap. 2.15).



Ausschnitt Energierichtplan | ohne Massstab | Stadt Bischofszell

2.5 Rahmennutzungsplan



Ausschnitt Zonenplan | ohne Massstab | geoportal.ch

Gemäss dem rechtsgültigen Zonenplan vom 1. Februar 2023 sind die Grundstücke im Planungsgebiet den folgenden Nutzungszonen zugeteilt:

GS	Fläche [m ²]	Anteil [%]	Nutzungszonen und überlagernde Zonen	Darstellung
557	428	100.0	Zentrumszone Z3	(braun/grau schraffierte Fläche)
558	677	100.0		
1598	2'087	100.0		
1919	1'913	100.0		

Es grenzt:

- im **Norden und Westen** an eine Strasse innerhalb der Bauzone;
- im **Nordosten** an die dreigeschossige Zentrumszone Z3 beim Bahnhofsareal;
- im **Süden** an das Bahnareal innerhalb der Bauzone.

Gemäss Baureglement gelten nach Regelbauweise die folgenden Höchst- und Mindestmasse:

	Grenzabstand bis 20 m Länge ¹		Überbauungsziffer			Fassadenhöhe in m ⁴		Gesamthöhe in m		Gebäudelänge in m
	klein	gross	Hauptbauten ²	Klein- und Anbauten ³	Gebäudeteil Gewerbe	traufseitig	Flachdach mit Brüstung	Schrägdach	Flachdach	
Z3	4.00	-	0.32	0.04	-	11.50	12.50	15.50	15.00	50.00

¹ Mehrlängenzuschlag nach Art. 30

² ÜZH: Überbauungsziffer für Hauptbauten. Als Hauptbauten gelten dabei Gebäude oder Gebäudeteile, die Hauptnutzflächen nach SIA-Norm 416 enthalten oder welche die Abmessungen von Klein- und Anbauten überschreiten.

³ ÜZK: Überbauungsziffer für Klein- und Anbauten

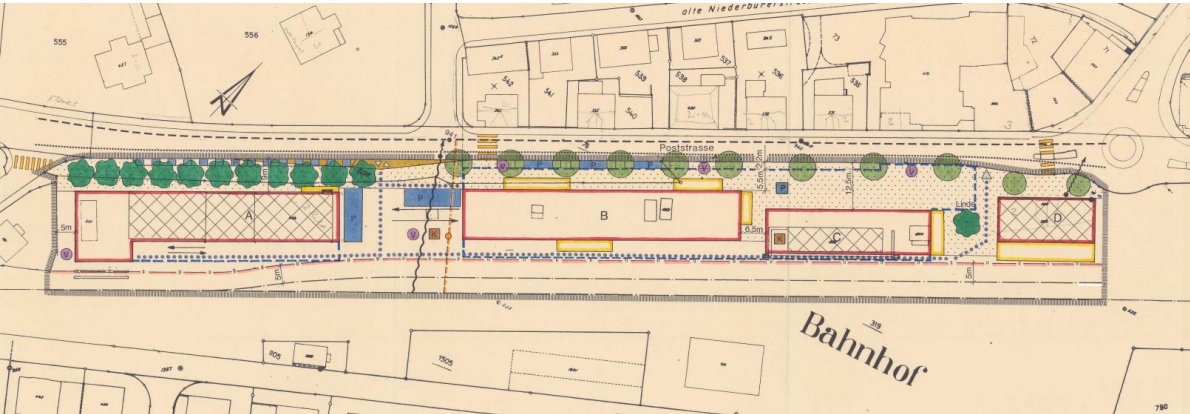
⁴ Die Fassadenhöhe wird bei Gebäuden mit Schrägdächern auf der Traufseite, bei Gebäuden mit Flachdächern an denjenigen Fassaden, an welchen das Attikageschoss zurückversetzt ist, gemessen. Bei Schrägdächern darf die Differenz zwischen der projektierten Fassadenhöhe an der Traufseite und der projektierten Gesamthöhe die Differenz der gemäss Mastabelle festgelegten Fassaden- und Gesamthöhe nicht überschreiten. Bei Flachdächern darf das Attikageschoss eine Höhe von 3.20 m nicht überschreiten.

Zentrumszonen umfassen Gebiete mit zentrumsbildender Funktion, die der gemischten baulichen Nutzung dienen. Zulässig sind Wohnungen, mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Mischbauten (vgl. Art. 8 BauR).

2.6 Bestehende Sondernutzungspläne

Das Planungsgebiet befindet sich im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Sondernutzungsplans. Dieser wurde am 28. Mai 1996 mit RRB. Nr. 583 vom Regierungsrat genehmigt.

Der Gestaltungsplan «Am Bahnhof» bezweckt eine städtebaulich und architektonisch hochwertige Überbauung des südwestlichen Teils des Bahnhofsareals im Übergangsbereich zwischen der Altstadt und dem Bahnhofquartier und macht Aussagen zur Nutzung, der Gestaltung, der Erschliessung sowie der Umgebungsgestaltung.



Ausschnitt Gestaltungsplan «Am Bahnhof» | ohne Massstab | geoportal.ch

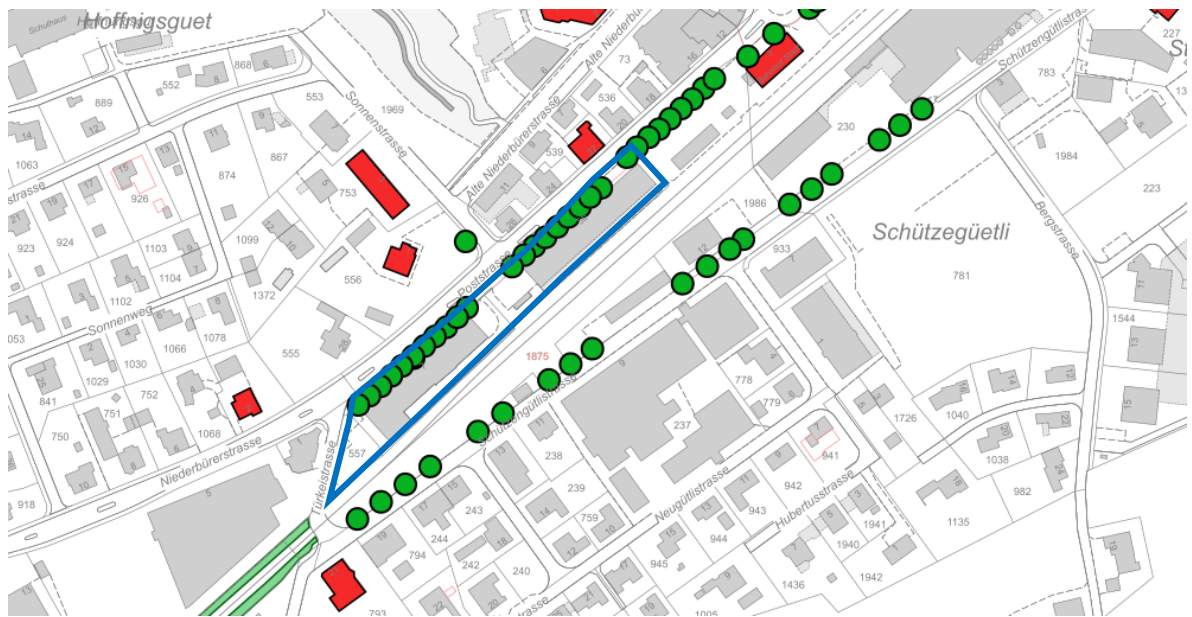
Zu diesem Gestaltungsplan «Am Bahnhof» ist in einem parallel laufenden Verfahren dessen Aufhebung vorgesehen (kant. Vorprüfung PG Nr. 2025.01-00, öffentliche Mitwirkung im Frühling 2026). Zusammen mit der Aufhebung des bisherigen Gestaltungsplans ist der Erlass einer Planungszone vorgesehen, welche die Zeit bis zur Inkraftsetzung des neuen Gestaltungsplans überbrückt. Spätestens dann mit Erlass des neuen Gestaltungsplans wird die Planungszone aufgehoben.

2.7 Dienstbarkeiten und Grundlasten

Gemäss den Grundbuchauszügen vom 16. August 2024 bestehen im Planungsgebiet die folgenden Dienstbarkeiten und Grundlasten:

GS	Typ	Dienstbarkeit	Belastete / Berechtigte	Tagebuch	Beleg
1598	Last	Anpflanzrecht	zugunsten Verkehrs- und Verschönerungsverein Bischofszell	23.06.1931	74g
	Last	Immissionsrecht	zugunsten GS Nr. 1875	06.03.1997	77g
	Recht / Last	Fuss- und Fahrwegrecht	zulasten / zugunsten GS Nrn. 1875 und 1919	06.03.1997	77g
	Last	Dulden einer Zivilschutz-alarmanlage	Zugunsten von der Stadt Bischofszell	24.09.2003	598g
1919	Last	Anpflanzrecht	zugunsten Verkehrs- und Verschönerungsverein Bischofszell	23.06.1931	74g
	Recht / Last	Fuss- und Fahrwegrecht	zulasten / zugunsten GS Nrn. 1598 und 1875	06.03.1997	77g
	Last	Fuss- und Fahrwegrecht mit Unterhaltsregelung	zugunsten GS Nr. 1875	13.10.2010	542g
	Last	Immissionsrecht	zugunsten GS Nr. 1875	20.12.2010	659g
	Recht	Näherbaurecht	Zulasten Grundstück Nr. 1875	20.12.2010	659g

2.8 Schutzobjekte



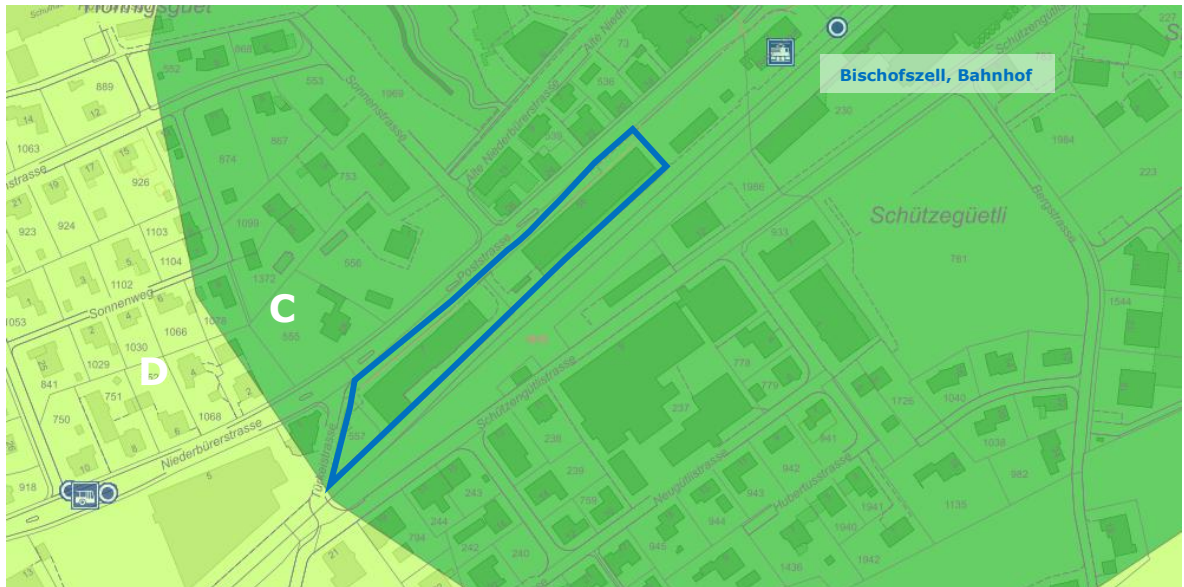
Natur- und Kulturobjekte | ohne Massstab | geoportal.ch

Die Baumreihe aus Platanen entlang der Poststrasse, im Norden des Planungsgebiets, ist als Naturobjekt im Schutzplan der Stadt aufgeführt.

Natürliche Abgänge sind am selben Standort durch artgerechte Jungpflanzen zu ersetzen. Für Bäume, welche aus zwingenden Gründen zu fällen sind, ist ein angemessener Ersatz zu schaffen. Darüber hinaus ist bei Baumreihen auf ein gleichmässiges Erscheinungsbild zu achten. Notwendige Ersatzpflanzungen sind auf den Charakter der Baumreihe abzustimmen (vgl. Art. 18 Abs. 2 Schutzvorschriften zum Kultur- und Naturschutz von 2022).

Im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Sanierung der Poststrasse wurde die bestehende Baureihe ersetzt. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird die bestehende geschützte Baumreihe berücksichtigt und beibehalten, sowie leicht verlängert.

2.9 Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr

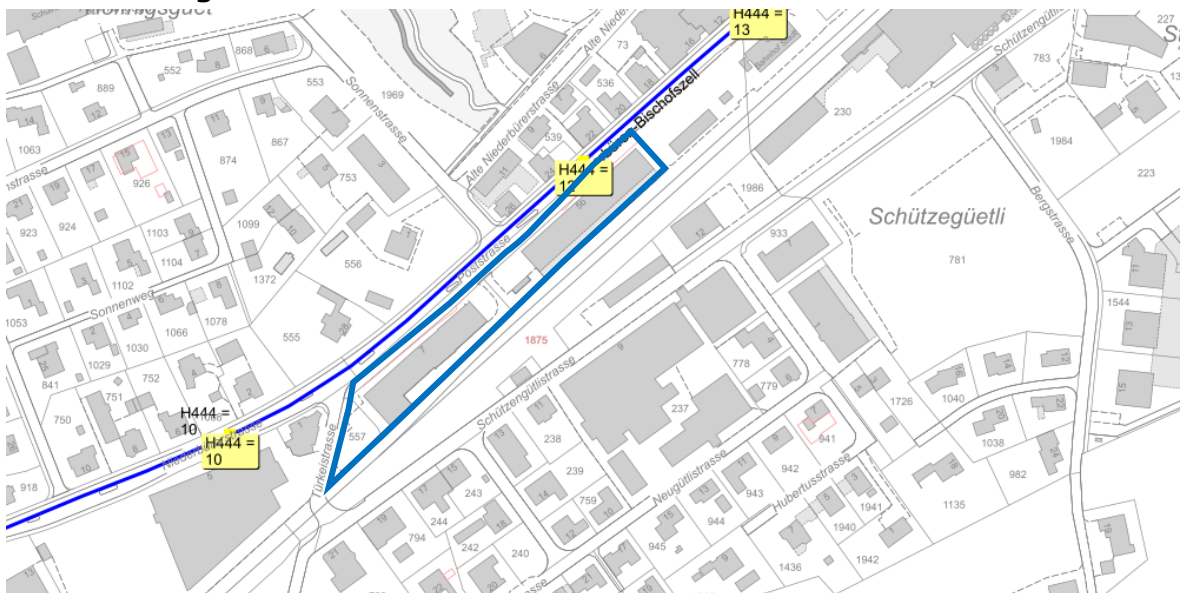


ÖV-Güteklassen | ohne Massstab | geoportal.ch

Im Planungsgebiet ist von einer Erschliessungsgüte ÖV-Güteklasse C auszugehen. Der Bahnhof, Bischofszell Stadt liegt in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet. Bischofszell ist durch die Bahnlinie direkt mit St.Gallen und Weinfelden verbunden.

Die Interessenlinie der SBB ist berücksichtigt und im Situationsplan sowie im Richtprojekt ersichtlich. Gemäss Abklärung des Architekten mit Herr Michael Fischer von der SBB beträgt die Interessenlinie der SBB 9 m ab der Gleisachse von Gleis 2, welche für unterirdische Bauten auf 8 m reduziert werden dürfe.

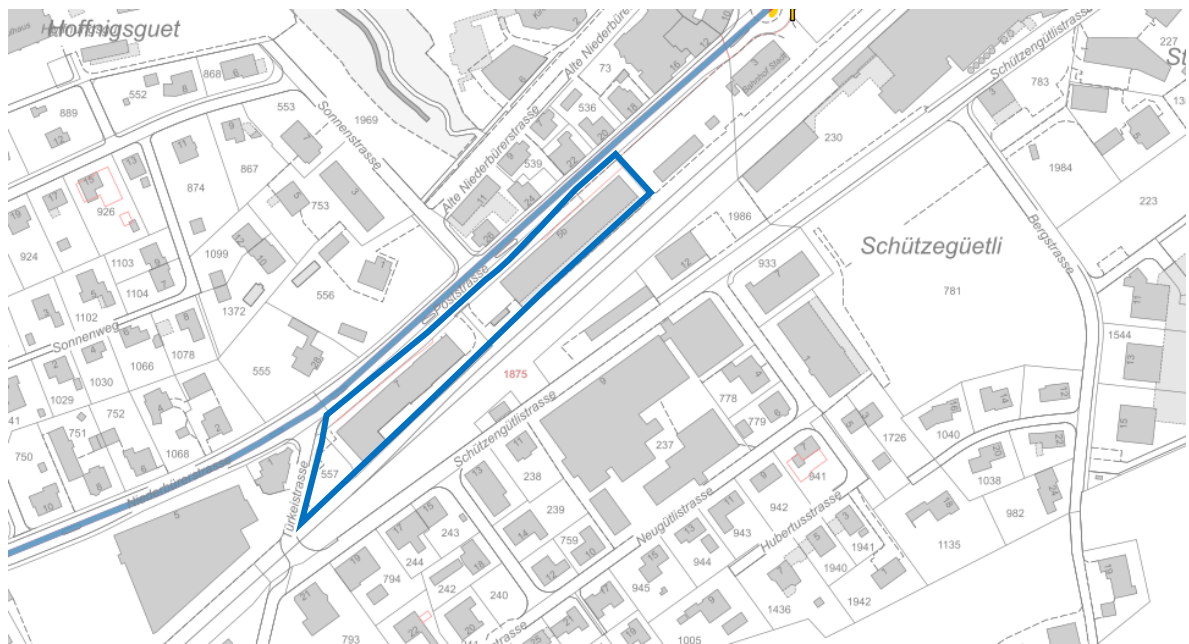
2.10 Erschliessung Motorisierter Individualverkehr



Kantonsstrassen | ohne Massstab | geoportal.ch

Das Planungsgebiet ist ab der Poststrasse im Norden erschlossen.

2.11 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr



Langsamverkehr | ohne Massstab | geoportal.ch

Das Planungsgebiet ist optimal ans kantonale Radwegnetz angebunden. Auf der Poststrasse verlaufen zwei Velorouten: Die nationale Veloroute Nr. 5 (Mittelland-Route) zwischen Romanshorn und Lausanne und sowie die Thur-Route Nr. 95 zwischen Andelfingen und Buchs (SG).

Erstere gibt überraschende Einblicke in die Alltagslandschaft des Schweizer Mittellandes und führt vom Bodensee zum Lac Léman, letztere ist ein Flussradweg und führt entlang der gesamten Thur.

2.12 Entwässerung

Die Liegenschaftsentwässerung richtet sich grundsätzlich nach dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) der jeweiligen Gemeinde. Darin ist festgehalten,

- ob das Regen- vom Schmutzabwasser getrennt abzuleiten ist,
- wo die öffentlichen Kanalisationen sind,
- wo das saubere Regenwasser zu versickern bzw. in ein Oberflächengewässer einzuleiten ist.

Dem GEP der Gemeinde sind die folgenden Abgaben zu entnehmen:

Modifiziertes Mischsystem:

- Abflussbeiwert Schmutzabwasser 0.16
- Abflussbeiwert Regenabwasser 0.34

2.13 Naturgefahren

Gemäss Gefährdungskarte Oberflächenabfluss ist im Planungsgebiet von Fliesstiefen von über 25 cm auszugehen (dunkelviolette Fläche).

Unter Oberflächenabfluss versteht man Regenwasser, das besonders bei starken Niederschlägen nicht versickert und über das offene Gelände abfließt und so Schäden anrichten kann. Dies wird im Baugesuchsverfahren entsprechend zu berücksichtigen sein.



Oberflächenabfluss | ohne Massstab | geoportal.ch

In der synoptischen Gefahrenkarte ist zu diesem Gebiet keine Gefährdung eingetragen.

2.14 Lärm

Das gesamte Planungsgebiet ist der Lärmempfindlichkeitsstufe III zugewiesen. Das heisst, es gelten die folgenden Belastungsgrenzwerte:

Planungswert [in dB]		Immissionsgrenzwert [in dB]		Alarmwert [in dB]	
Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
60	50	65	55	70	65

Da das Planungsgebiet erschlossen und baureif ist, gelten für die Beurteilung des Bauvorhabens die Immissionsgrenzwerte. Diese legen die Schwelle fest, ab welcher der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört, und gelten für Baubewilligungen von lärmempfindlichen Gebäuden – im Normalfall Wohngebäude.

Gemäss den Informationen aus dem ThurgIS «Strassenlärm / Immissionskataster» wurde beim erfolgten Strassenprojekt Poststrasse ein lärmarmere Belag eingebaut. Auch diverse weitere Informationen wie die Verkehrsbelastung und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit sind darin ersichtlich.



Strassenlärm / Immissionskataster / ThurgIS 2025

2.15 Energie und Fernwärme

Gemäss Energierichtplan (vgl. Kap. 2.4) sind beim Erlass neuer Gestaltungspläne Energiekonzepte vorzulegen, mit denen folgende Zielwerte nachgewiesen werden:

- Bei Neuüberbauungen und Umstrukturierung bereits überbauter Areale dürfen höchstens 30 % des zulässigen Wärmebedarfs für die Wärme- und Warmwassererzeugung mit fossilen Energien gedeckt werden. Diese Vorgabe ist in den Gestaltungsplänen sicherzustellen und im Baubewilligungsverfahren objektbezogen nachzuweisen.
- Bei umfassenden wärmetechnischen Sanierungen bereits überbauter Areale dürfen höchstens 50 % des zulässigen Wärmebedarfs für die Wärme- und Warmwassererzeugung mit fossilen Energien erzeugt werden. Diese Vorgabe ist im Baubewilligungsverfahren objektbezogen nachzuweisen.
- Der Heizwärmebedarf darf maximal 90 % des jeweils maximal zulässigen Grenzwertes gemäss den kantonalen Wärmedämmvorschriften betragen.

Prozessenergie ist von diesen Vorgaben ausgenommen.

Auf der Parzelle Nr. 1598 besteht die Trafostation «Bahnhof Stadt». Diese wird gemäss Richtprojekt belassen.

3. Richtprojekt

Das Richtprojekt der Neubauten bei den Parzellen Nrn. 557 und 1919 stammt von der Relsta AG und wurde in einem Workshop mit Beizug von Thomas K. Keller erarbeitet. Modellfotos sind im Anhang 1 ersichtlich. Das Richtprojekt der Aufstockung bei der Parzelle Nr. 1598 stammt von der Innoraum AG. Der Umgebungsplan stammt von der Chaves Biedermann GmbH. Deren Referenzen zur Umgebungsgestaltung sind im Anhang 2 ersichtlich. Das Mobilitätskonzept stammt vom Büro Widmer AG.

Folgend ist in kursiver Schrift der Beschrieb des Richtprojekts, erstellt von der Relsta AG, aufgeführt:

Ortsbauliche Analyse des Bestandes resp. der Umgebung

Der Gestaltungsplanperimeter liegt im erweiterten Zentrum von Bischofszell und befindet sich nördlich der Gleisanlagen im Bereich zwischen Kantonsstrasse und Bahnlinie. Dieses Gebiet bildet einen eigenständigen städtebaulichen Raum mit klarer Längsorientierung entlang der Infrastrukturachsen. Die starke Präsenz von Kantonsstrasse und Bahnlinie erzeugt eine lineare Struktur, welche sich deutlich von der historischen Altstadt sowie von den locker bebauten Wohnquartieren unterscheidet.

Nordöstlich zeigt sich eine dichtere, teilweise blockrandähnliche Bebauung, während die übrigen angrenzenden Bereiche durch eine offenere Bauweise mit freistehenden Baukörpern geprägt sind. Das Planungsgebiet liegt somit in einem Übergangsraum zwischen unterschiedlichen städtebaulichen Typologien. Prägend sind längliche Gewerbe- und Verwaltungsbauten sowie einzelne markante Solitärbauten.

Ein wichtiger Referenzbau ist der punktförmige Baukörper „pflug“ auf Parzelle 567. Dieser tritt gegenüber der Kantonsstrasse als städtebaulicher Akzent in Erscheinung und markiert den westlichen Ortseingang der Altstadt. Seine volumetrische Präsenz und seine Rolle als Orientierungspunkt sind für die ortsbauliche Einordnung des neuen Projekts von wesentlicher Bedeutung.

Herleitung des Richtprojekts

Dem Projekt ging ein vertieftes Variantenstudium voraus, in welchem unterschiedliche Ansätze zur Körnung, Baukörperstellung und Freiraumbildung geprüft wurden. Ziel war es, eine Lösung zu entwickeln, welche die lineare Struktur zwischen Kantonsstrasse und Bahnlinie aufnimmt und gleichzeitig eine eigenständige stadträumliche Identität formuliert.

Die gewählte Lösung basiert auf der bewussten Ausbildung zweier klar lesbarer Baukörper.

Während der bestehende pflug als Punktbau gegenüber der Kantonsstrasse den westlichen Ortseingang zur Altstadt markiert, übernimmt der neue Kopfbau diese Funktion neu gegenüber der Bahnlinie. Er setzt damit einen städtebaulichen Akzent entlang der Gleise und stärkt die Wahrnehmung des erweiterten Zentrums aus Richtung Bahn.

Die Setzung orientiert sich an den dominierenden Fluchtlinien von Strasse und Gleise. Durch die Gegenüberstellung eines akzentuierten Kopfbaues mit einem längeren Baukörper entsteht eine klare Hierarchie innerhalb des Ensembles. Gleichzeitig werden bewusst Zwischenräume freigehalten, um Durchblicke zu ermöglichen und die Durchlässigkeit des Areals zu sichern. Dadurch wird kein geschlossener Blockrand erzeugt, sondern eine eigenständige, ortsverträgliche Struktur, die zwischen offener Bauweise und klarer Raumkante vermittelt.

Beschrieb der Bebauung samt Gestaltung Neubauten Parzellen Nrn. 557 und 1919

Die Überbauung umfasst insgesamt 38 Mietwohnungen sowie rund 740 m² Gewerbefläche im Erdgeschoss. Die gewerblichen Nutzungen sind entlang der Strassenräume angeordnet und tragen zur Belebung des Quartiers bei. In den Obergeschossen befindet sich ein differenzierter Wohnungsmix. Die Grundrisse sind so organisiert, dass Aufenthaltsräume nicht ausschliesslich zur lärmexponierten Seite orientiert sind, sondern jeweils auch Bezug zu ruhigeren Ost- oder Westfassaden erhalten.

Die beiden Neubauten weisen fünf Vollgeschosse auf, wobei der Kopfbau zusätzlich über ein Attikageschoss verfügt. Dadurch wird seine städtebauliche Akzentuierung gegenüber der Bahnlinie zusätzlich betont, ohne die Massstäblichkeit der Umgebung zu sprengen.

Architektonisch treten die Gebäude als klar gegliederte Volumen mit Flachdächern in Erscheinung. Der neue Kopfbau wird bewusst als prägnanter Abschluss formuliert und übernimmt die Rolle eines stadträumlichen Orientierungspunktes. Der längere Baukörper nimmt die lineare Struktur des Gebietes auf und vermittelt in seiner Höhenentwicklung zur Nachbarschaft.

Die Fassadengestaltung basiert auf einer gelblichen Klinkerfassade. Mit dieser Materialwahl wird einerseits die charakteristische Farbigkeit der Stadt Bischofszell aufgenommen, andererseits wird die Industriegeschichte der Stadt an diesem wichtigen Standort repräsentiert. Das historische Industriegebiet befindet sich vorwiegend im tiefer gelegenen Stadtbereich entlang des Flusses; die Wahl des Klinkers stellt einen bewussten Bezug zu dieser Geschichte her und überträgt sie in eine zeitgemässe Architektursprache.

Die beiden Neubauten unterscheiden sich in erster Linie über die Helligkeit der verwendeten Klinkersteine. Dadurch entsteht eine subtile Differenzierung innerhalb des Ensembles, ohne die gestalterische Einheitlichkeit aufzugeben. Die Fassaden sind rhythmisch gegliedert, mit klar ablesbarem Sockelgeschoss für die Gewerbenutzung und integrierten Loggien anstelle auskragender Balkone. Insgesamt entsteht eine ruhige, präzise und langlebige Erscheinung mit hoher Materialqualität.

Beschrieb des Freiraums Neubauten Parzellen Nrn. 557 und 1919

Der Freiraum ist als abgestufte Abfolge von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bereichen konzipiert. Zwischen den Baukörpern entstehen qualitätsvolle Zwischenräume mit Durchblicken zwischen Strasse und Gleisen. Diese Freiräume verhindern eine hermetische Bebauung und stärken die visuelle Durchlässigkeit des Quartiers.

Grünflächen mit standortgerechter Bepflanzung strukturieren die Aussenräume und tragen zur Aufenthaltsqualität bei. Die Besucherparkplätze im Aussenraum sind so angeordnet, dass die

Freiräume möglichst grosszügig wirken und attraktive Aussenbereiche für Gewerbe und Aufenthalt entstehen. Insgesamt wird eine ausgewogene Balance zwischen funktionalen Anforderungen und räumlicher Qualität angestrebt.

Beschrieb der Erschliessung Neubauten Parzellen Nrn. 557 und 1919

Die Parkierung für Bewohnerinnen, Bewohner und Gewerbenutzer wird überwiegend unterirdisch organisiert. Insgesamt stehen 47 Tiefgaragenplätze zur Verfügung. Ergänzend dazu werden 10 Besucherparkplätze im Aussenraum erstellt. Weitere 3 anrechenbare Besucherparkplätze befinden sich auf öffentlichem Grund entlang der Bischofszellerstrasse.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt nordöstlich über die Poststrasse. Dadurch wird eine klare und funktionale Erschliessung gewährleistet, während die inneren Freiräume weitgehend vom motorisierten Verkehr freigehalten werden können. Sämtliche Fussgängerzugänge sind barrierefrei organisiert und klar ablesbar gestaltet, sodass eine sichere und übersichtliche Erschliessung des Areals gewährleistet ist.

4. Erläuterungen zum Gestaltungsplan

4.1 Allgemeines

Der Gestaltungsplan «Am Bahnhof» stützt auf §§ 23 ff. des Planungs- und Baugesetzes, wonach in einem Gestaltungsplan je nach Zielsetzung Festlegungen für eine architektonisch gute, auf die bauliche und landschaftliche Umgebung und die besonderen Nutzungsbedürfnisse abgestimmte Bebauung sowie der angemessenen Ausstattung mit Anlagen zur Erschliessung getroffen werden können.

Entsprechend dem § 24 Abs. 2 PBG wird mit dem vorliegenden Gestaltungsplan von der Regelbauweise abgewichen. Der Zweck des vorliegenden Gestaltungsplans ist in Art. 2 der Sonderbauvorschriften festgelegt.

Soweit mit den Sonderbauvorschriften nichts anderes bestimmt wird, gelten die Bestimmungen des Baureglements der Stadt Bischofszell, insbesondere die Vorschriften der Zentrumszone Z3. Wo keine Bemassungen angegeben sind, gilt die Messgenauigkeit des Situationsplans im Massstab 1:500.

Rechtlich bindende Elemente des Gestaltungsplans sind die Sonderbauvorschriften und der Situationsplan. Das Richtprojekt, der Umgebungsplan und das Mobilitätskonzept sind so weit verbindlich, wie in den Sonderbauvorschriften darauf verwiesen wird.

Der Planungsbericht und dessen Anhang ist lediglich erläuternd und dient der Nachvollziehbarkeit der Planung.

4.2 Erschliessung und Mobilität

Verkehrerschliessung

Die beiden Parzellen Nrn. 1919 und 1598 haben wie bis anhin eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt in die Poststrasse. Zudem hat die Parzelle 1598 ebenfalls wie bis anhin eine Ausfahrt über den Bahnhofplatz, was aus logistischen Gründen (Post) so erforderlich ist. An der Türkeistrasse werden lediglich Besucherparkfelder angeordnet. Um die internen Flächen möglichst sicherfähig zu halten, sind versiegelte Beläge nur dort zulässig, wo diese z. B. aus verkehrstechnischer Sicht als versiegelte Flächen zweckmässiger sind.

Parkierung

Bezüglich Parkierung wurde vom Büro Widmer AG ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Dessen Massnahmen sind gemäss den Sonderbauvorschriften adäquat umzusetzen, damit die Reduktion und Nutzungsverteilung der Parkfelder gemäss Mobilitätskonzept zur Anwendung kommen. Gemäss Art. 34 BauR darf die Anzahl der Parkfelder infolge der ÖV-Gütekategorie reduziert werden. Die ÖV-Erschliessung ist im Mobilitätskonzept jedoch bereits berücksichtigt. Entsprechend darf die Anzahl der Parkfelder gemäss Mobilitätskonzept nicht nochmals um den Reduktionsfaktor gemäss ÖV-Gütekategorie reduziert werden.

Fuss- und Veloverkehr

Der Gestaltungsplan sichert eine angemessene Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Das Trottoir entlang der Türkeistrasse wird hinter die neuen Besucherparkfelder verlegt, um somit eine Überfahrt ab den Parkfeldern über das Trottoir zu vermeiden und dadurch ein sicheres Trottoir zu ermöglichen.

Aus städtebaulichen Überlegungen wird das Trottoir entlang der Poststrasse optisch bis an die Fassaden verbreitert, um so den öffentlichen Raum breiter in Erscheinung zu treten lassen. Hierbei handelt es sich wie erwähnt um eine städtebaulich gewünschte Erscheinung, nicht um eine verkehrstechnisch begründete Verbreiterung des Trottoirs. Auch auf deren Parzellierung hat dies keine Auswirkung.

Arealintern wird zudem ein stufenloser privater Fussweg festgelegt.

Abstellplätze für Velos

Die Berechnung des zu erstellenden Angebotes an Veloabstellplätzen richtet sich nach der VSS-Norm 40 065 (März 2019). Die Wahl des Anlagentyps, die geometrischen Abmessungen und die nötige Ausstattung erfolgt im Baubewilligungsverfahren unter Berücksichtigung der VSS-Norm 40 066 (März 2019).

Im Situationsplan sind Veloabstellplätze festgelegt. Zudem können weitere Veloabstellplätze z.B. in Eingangsnähe erstellt werden.

Ver- und Entsorgung

Das Planungsgebiet gilt bereits als erschlossen. Der Anschluss an die öffentliche Kanalisation erfolgt ab dem im Situationsplan bezeichneten Anschlusspunkt. Die Entwässerung erfolgt nach den Vorgaben des GEP (siehe Kap. 2.12). Auch bezüglich EW- und Wassererschliessung gilt das Gebiet bereits als erschlossen und bebaut.

4.3 Bebauung und Nutzung**Überbauungsziffer**

Über das gesamte Planungsgebiet des neuen Gestaltungsplans wird die Überbauungsziffer für Hauptbauten auf 0.43 festgelegt. Dies ist erforderlich, um die vorgesehene Bebauung gemäss Richtprojekt zu ermöglichen.

Baubereiche

Die Baubereiche und deren Bestimmungen (z.B. Gesamthöhe) basieren auf dem Richtprojekt. Sie bilden den Fussabdruck der Bauten und wahren einen Handlungsspielraum für den weiteren Verlauf der Planung sowie für die Ausführung. Der Handlungsspielraum beträgt allseitig rund 25 bis 50 cm.

Nutzung

Der Gestaltungsplan sichert, dass im Erdgeschoss gewerbliche oder öffentliche Nutzungen erfolgen, da Wohn-Nutzungen gemäss Gestaltungsplan im Erdgeschoss nicht zulässig sind. Dies entspricht dem Richtprojekt.

Gestaltung

Der Gestaltungsplan sichert, dass die Fassadengestaltung und die Gesamterscheinung der Bauten dem Orts- und Landschaftsbild angemessen sind und gewährleistet damit eine harmonische Einpassung.

Die Vorgaben zur Gestaltung sind unterteilt von den Baubereichen A und B1 zum Baubereich B2. Dies deshalb, weil zu den Baubereichen A und B1 ein detailliertes Richtprojekt mit baldigem Realisierungswunsch vorhanden ist. Entsprechend lassen sich zu diesen Baubereichen auf der Basis deren Richtprojekts detaillierte Festlegungen fällen. Zum Baubereich B2 hingegen ist erst in mittlerer Zukunft mit einer allfälligen Aufstockung zu rechnen. Entsprechend besteht zurzeit zu dieser allfälligen Aufstockung noch kein detailliertes Richtprojekt. Gemäss Wunsch der Stadt und der Grundeigentümerschaft soll daher bewusst auf detaillierte Bestimmungen, welche in mittlerer Zukunft nicht mehr zeitgemäss sein könnten (z. B. zur Materialisierung) zu diesem Baubereich verzichtet werden. Hingegen wird mit allgemeinen Anforderungen deren Qualität gesichert. Zudem wird festgelegt, dass zur Sicherung einer hohen architektonischen Qualität die Gemeindebehörde eine Fachbeurteilung durch ein Fachgremium einholen wird.

Farbe

Die Vorschriften zur architektonischen Gestaltung sind auf das Ziel der guten Einfügung der Aufstockung und Neubauten in den Bestand ausgelegt. Durch die Verwendung von Materialien und Farben mit einem niedrigen Buntheitsgrad soll die architektonische Qualität und die Ästhetik des Gebiets erhalten werden.

Dachgestaltung

Durch die Verpflichtung, die Neubauten mit Flachdächern auszustatten, die auch bei Photovoltaikanlagen mit Begrünung zu versehen sind, wird die Biodiversität gefördert.

4.4 Umgebung und Landschaft**Umgebungsgestaltung**

Durch die Verpflichtung, die Umgebung als Gebrauchs- und Blumenrasen zu begrünen und möglichst sickerfähig zu belassen, wird trotz der urbanen und von vielen erforderlichen Erschliessungsflächen geprägten Umgebung eine möglichst nachhaltige und pflegefreundliche Gestaltung des Freiraums gesichert.

Einfriedungen sind nur an die Gleisanlagen hin zulässig.

Platzbereich

Der Gestaltungsplan sichert die Schaffung eines kleinen, stufenlosen Platzbereichs. Es wird festgelegt, dass der Platzbereich als solcher auszugestalten und mit einer Sitzgelegenheit zu versehen ist.

Bepflanzung

Zu Gunsten der Zielerreichung im Bereich Klimaschutz, Baumschutz und Biodiversität kommt den Grünelementen und insbesondere den Bäumen in den Siedlungen eine grosse Bedeutung

zu. Zum Erhalt des ökologischen Gleichgewichts wird die Pflanzung von einheimischen Pflanzen verlangt. Die bestehende, geschützte Baumreihe wird hierbei sowohl bewahrt als auch um einzelne Baumpflanzungen in die Türkeistrasse hinein erweitert.

4.5 Umwelt und Infrastruktur

Energie

Mit dem Gestaltungsplan werden erhöhte Anforderungen an die Energieversorgung festgesetzt. Dadurch soll eine nachhaltige Überbauung geschaffen werden. Sämtliche Neubauten und Aufstockungen haben die Anforderungen an energieeffizientes Bauen gemäss § 35 PBV zu erfüllen.

Aussenbeleuchtungen

Die bedarfsgerechte Steuerung zielt darauf ab, insbesondere nicht sicherheitsrelevante Beleuchtungen während der Nachtruhe (z. B. von 22 Uhr bis 6 Uhr) abzuschalten. Dies betrifft vor allem Zier-, Werbe- und Schaufensterbeleuchtungen im öffentlichen und privaten Raum. Wichtige Hilfestellungen zur Umsetzung finden sich in der BAFU-Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (2021) sowie in der SIA-Norm 491.

Retention

Der Gestaltungsplan sichert die Förderung der örtlichen Retention von Meteorwasser. Der Zweck liegt darin, die Belastung der Kanalisation und der Kläranlagen zu reduzieren und gleichzeitig die Grundwasserneubildung zu fördern. Durch die Realisierung geeigneter Retentionsmassnahmen in den bezeichneten Bereichen wird der Abfluss von Regenwasser gedrosselt und kontrolliert, was zu einer Entlastung der Gewässer und einer Verbesserung der Wasserqualität beiträgt.

Kehrichtsammelstelle

Für das Plangebiet ist eine gemeinsame Kehrichtsammelstelle zu realisieren. Damit sich die Kehrichtsammelstelle gut in die Umgebung einfügt, sind Unterflurbehälter zu realisieren. Unterflurbehälter haben den Vorteil, dass jederzeit sauber, geschützt vor Wildriss und emissionslos entsorgt werden kann.

4.6 Qualitätssicherung im Baugesuchsverfahren

Die Stadt Bischofszell besitzt eine Ortsbildkommission, welche im Baugesuchsverfahren die geforderten Qualitäten prüfen und basierend auf dem Gestaltungsplan einfordern kann.

5. Abweichungen von der Regelbauweise

Mit den Festlegungen des Gestaltungsplanes ergeben sich die folgenden Abweichungen gegenüber der Regelbauweise:

	Regelbauweise	Gestaltungsplan	Abweichung	
Überbauungsziffer max.	Hauptbauten: 0.32	Hauptbauten: 0.43	+0.11	+34 %
Grenzabstand mind.	4.00 m resp. 6.00 m bei Mehrlängenzuschlag gem. Art. 30 BauR	B2 Ostseite: 3.56 m	-0.43 m	-11 %
		B2 Südseite: 4.07 m	-1.93 m	-32 %
		B1 Südseite: 4.25 m	-1.75 m	-29 %
Fassadenhöhe bei Flachdach mit Brüstung max.	12.50 m	15.50 m	+3.00 m	+24 %
Gesamthöhe Flachdach max.	15.00 m	A: 18.00 m	+3.00 m	+20 %
		B1: 15.50 m	+0.50 m	+3 %
		B2: 15.50 m	+0.50 m	+3 %
Gebäudelänge max.	max. 50.00 m	A: 22.92 m	-27.08 m	-54 %
		B1: 57.00 m	+7.00 m	+14 %
		B2: 74.00 m	+24.00 m	+48 %
Parkfelder mind.	2 PP pro Whg ab 3 Zimmer, Reduktion ÖV-Güteklasse C um bis 30%	Gem. Mobilitätskonzept	Siehe Mobilitätskonzept	Siehe Mobilitätskonzept

Zudem werden zwischen Parzellen innerhalb des Gestaltungsplans Grenzabstände reduziert.

Der Strassenabstand (4 m zu Kantonsstrassen, 3 m zu Gemeindestrassen) wird grundsätzlich eingehalten, einzig die Gebäudeecke des Baubereich A unterschreitet den Strassenabstand zur Türkeistrasse. Da dort jedoch infolge Verlegung des Trottoirs ohnehin die Fläche des bisherigen Trottoirs abgetreten wird, wird die Unterschreitung als nicht kritisch beurteilt.

Entlang der Kantonsstrasse (Poststrasse) ist zu beachten, dass entlang dieser die Parzelle Nr. 558 im Eigentum der Stadt Bischofszell verläuft.

5.1 Würdigung und Begründung der Abweichungen

Überbauungsziffer

Wie dem Richtprojekt zu entnehmen ist, weist die bestehende Bebauung bereits eine Überbauungsziffer (ÜZ) von 0.508 auf, damit eine um einiges höhere Überbauungsziffer als gemäss Regelbauweise von 0.32. Die Erarbeitung des Richtprojekts hat aufgezeigt, dass sich ein Fussabdruck der neuen Bebauung in der ähnlichen Grösse wie der Bestand besser in die Umgebung einfügt als ein Fussabdruck der Bebauung nach Regelbauweise. Eine Verkleinerung der Gebäude gegenüber dem Bestand würde an dieser zentralen Lage am Bahnhof als eine Unternutzung / Siedlungslücke wahrgenommen werden. Dabei hat gemäss KRP Planungsgrundsatz 3.7 A insbesondere in Bahnhofsgebieten die bauliche Dichte gefördert zu werden.

Die Erhöhung der ÜZ ist also erforderlich, um eine in die Umgebung und in die Strassenflucht einpassende Bebauung zu ermöglichen, welche eine städtebaulich gute Setzung ermöglicht und die Vorgaben zur Förderung einer dichten Bauweise an Bahnhofsgebieten berücksichtigt.

Da sowohl die ÜZ für Hauptbauten der Z3 wie auch der Z4 0.32 beträgt, überschreitet die Festlegung der ÜZ des Gestaltungsplans zwangsläufig auch diese der nächsthöheren Zone. Festgelegt wird die ÜZ im Gestaltungsplan auf 0.43, da diese Ziffer unter Berücksichtigung der Boni gemäss PBG (Tiefgarage, Minergie-P-Baustandard) die Umsetzung des Richtprojekts ermöglicht.

Grenzabstände, Strassenabstände

Zur Förderung der verdichteten Bauweise und Ermöglichung der städtebaulich gewollten Setzung werden die Strassen- und Grenzabstände teilweise unterschritten. Dies ermöglicht eine effiziente Ausnutzung der schmalen Grundstücke.

Im Gegenzug wird das Trottoir entlang der Poststrasse optisch bis an die Fassaden verbreitert, wodurch der öffentliche Raum breiter in Erscheinung treten wird.
Die Interessenlinie der SBB wird eingehalten.

Höhenmasse

Die Erhöhung der zulässigen Fassaden- und Gesamthöhen ist architektonisch gewollt, um an zentraler Lage eine angemessene hohe Bauweise zu erreichen. Der Baubereich A ist bewusst höher als die beiden Baubereiche B1 und B2, da der Baubereich A ein Gegenüber zum «Pflug» (Niederbürerstrasse 1) bildet und somit auch in der Höhe der Bauten eine Differenzierung zu den beiden Bauten im Baubereich B erfolgt.

Gebäudelänge

Bereits bestehende Gebäude innerhalb des Gestaltungsplans überschreiten die maximale Gebäudelänge. Da beim Baubereich B2 der bestehende Fussabdruck der Baute bewahrt wird, ergibt sich zwangsläufig die Überschreitung der maximalen Gebäudelänge.

Parkfelder

Die Festlegung der Anzahl und der Nutzung der Parkfelder ergibt sich aus dem Mobilitätskonzept.

5.2 Einhaltung der Anforderungen gemäss § 24 Abs. 2 PBG

Von der Regelbauweise kann abgewichen werden, wenn dadurch gesamthaft eine bessere Siedlungsgestaltung erzielt wird und diese im öffentlichen Interesse liegt.

Mit der im Gestaltungsplan fixierten optimalen Stellung, Anordnung und Höhenstaffelung der geplanten Baukörper, der Umgebungsgestaltung und der Parkierung wird die geforderte gesamthaft bessere Siedlungsgestaltung von hoher Qualität erreicht.

Von öffentlichem Interesse sind insbesondere die mit der Siedlungsentwicklung nach Innen geforderte hohe bauliche Dichte an dieser zentralen Lage (KRP Planungsgrundsatz 3.7 A: Bahnhofgebiete sind als Zentrumszonen zu nutzen, in denen verdichtet und in die Höhe gebaut wird.).

5.3 Fakultatives Referendum

Wird von der Regelbauweise abgewichen und werden dadurch ausserhalb des Gestaltungsplangebietes gelegene Grundstücke durch die Grenzabstände, Höhenmasse oder Gebäudelänge und -breite stärker als nach der für die Zonen des Gestaltungsplanareals geltenden Regelbauweise betroffen, ist der Gestaltungsplan nach Erledigung der Einsprachen der Abstimmung zu unterbreiten, wenn es ein von der Gemeindeordnung festzulegender Anteil der Stimmberechtigten (in Bischofszell 200) während der Auflagefrist verlangt.

6. Nachweise

6.1 ISOS

Das vorliegend betroffene Bahnhofsareal ist im ISOS der Umgebungszone (VI) zugeteilt. Als Ziel aufgeführt ist die Rücksichtnahme auf wesentliche Eigenschaften angrenzender Ortsbildteile (Erhaltungsziel b). Das vorliegende Richtprojekt entspricht dieser Zielsetzung. Insbesondere wird im Baubereich A ein passendes Gegenüber zum «Pflug» (Niederbürerstrasse 1) geschaffen und die bestehenden ortsbaulichen Qualitäten innerhalb des Gestaltungsplans werden bewahrt und weitergeführt.

6.2 Umsetzung kantonale Vorgaben

Sämtliche beschriebenen kantonalen Vorgaben sind eingehalten. So werden insbesondere:

- eine qualitative hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gefördert;
- eine bedarfsgerechte Erschliessung sichergestellt;
- die ökologischen Qualitäten und die Biodiversität erhalten und gestärkt;
- eine ressourcen- und klimaschonende Energieversorgung angestrebt.

6.3 Einhaltung Grundanforderungen gemäss § 23 PBG

Gemäss § 23 Abs. 1 PBG dienen Gestaltungspläne je nach Zielsetzung der architektonisch guten, auf die bauliche und landschaftliche Umgebung und die besonderen Nutzungsbedürfnisse abgestimmten Bebauung, Verdichtung oder Erneuerung sowie der angemessenen Ausstattung mit Anlagen zur Erschliessung.

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird diesen Anforderungen Rechnung getragen. Die Vorgaben des Gestaltungsplans führen dazu, dass mit der Überbauung eine gute Einpassung erreicht wird. Die zonengemässe Nutzungsart wird nicht geändert.

6.4 Überbauungsziffer

Die Einhaltung bei den Neubauten der gemäss Gestaltungsplan zulässigen Überbauungsziffer ist im Richtprojekt ersichtlich. Es kommen der Tiefgaragen-Bonus sowie der Minergie-P-Baustandard-Bonus nach PBV zur Anwendung.

6.5 Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens

Aufgrund der projektierten Nutzungsfläche (< 5'000 m²), der Anzahl zu erwartender Einwohnenden und Beschäftigten (< 200 Personen), der Anzahl vorgesehener Parkplätze (< 100) sowie der zu erwartenden MIV-Fahrten pro Tag (< 200) und pro Spitzenstunde (< 100) wird der durch die Überbauung Am Bahnhof generierte Zusatzverkehr als vergleichsweise gering eingeschätzt. Als Grundlage für die Einschätzung dienen Erfahrungswerte aus ähnlichen Projekten und die VSS-Normen zum spezifischen Verkehrspotenzial von Parkplätzen und zu den Spitzenstundenanteilen von Strassen.

Das angrenzende Strassennetz kann den Zusatzverkehr aufnehmen. Der Verkehrsfluss funktioniert problemlos. Die Auswirkungen auf das angrenzende Strassennetz werden als unkritisch beurteilt. Auf die Erbringung zusätzlicher Nachweise wird daher verzichtet.

6.6 Notzufahrt

Bezüglich Feuerwehruzufahrt haben die Architekten das Richtprojekt mit dem Zuständigen der Stadt Bischofszell (Marcel Böhi) abgesprochen, welcher infolge der Hauptstrasse diese Bebauung als möglich erachte.

6.7 Parkfelder

Der Nachweis der Anzahl Parkfelder hat mit dem Baugesuch zu erfolgen, da im Gestaltungsplan die Wohnungsanzahl nicht festgelegt wird. Der Gestaltungsplan basiert auf dem Mobilitätskonzept.

6.8 Lärmschutz

Anhand der Informationen aus dem ThurGIS «Strassenlärm / Immissionskataster» sowie den erfolgten Abklärungen von Andreas Scherrer, Scherrer Bauphysik + Akkustik, werden beim Richtprojekt die massgebenden Immissionsgrenzwerte hinsichtlich Strassen- und Bahnlärm am Tag und in der Nacht eingehalten.

6.9 Elektrosmog

Es erfolgen keine relevanten Planungsmassnahmen im Umfeld von Sendeanlagen und Übertragungsleitungen.

7. Verfahren

7.1 Vorprüfung

Nach der Freigabe des Stadtrates vom 1.7.2026 wurde der Gestaltungsplan dem kantonalen Amt für Raumentwicklung zur Vorprüfung eingereicht.

7.2 Information und Mitwirkung

Parallel zur kantonalen Vorprüfung erfolgt die öffentliche Mitwirkung. Am 24.08.2026 erfolgt der öffentliche Informationsanlass. Die öffentliche Mitwirkung erfolgt in der Frist vom 25.08.2026 bis zum 30.09.2026.

Das Mitwirkungsverfahren ist kein Einspracheverfahren, sondern dient dem Einbezug der Bevölkerung. Anregungen können während der Mitwirkungsfrist schriftlich an den Stadtrat Bischofszell eingereicht werden, welche dieser dann prüfen und beantworten wird.

7.3 Beschluss, öffentliche Auflage und fakultatives Referendum

Folgt noch.

7.4 Genehmigungsverfahren und Inkraftsetzung

Folgt noch.

NRP Ingenieure AG

Pascal Meile
Co-Standortbereichsleiter Raumplanung Amriswil

Anhang

- 1: Referenzen Umgebung, Chaves Biedermann GmbH
- 2: Modellfotos