



Tiefbauamt

Zusammenfassung Forderungen / Antworten Soundingboard Testplanung Güterbahnhof	
Forderungen vom Soundingboard	Antworten
Es sollen alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.	Die Erschliessung sowie die Begehrbarkeit des Areals für den Fuss- und Veloverkehr standen im Fokus. Zudem verbessert die gewählte neue Lage des Anschlusses an der St.Leonhardbrücke die Erreichbarkeit des östlichen Arealeingangs für den Fuss- und Veloverkehr. Weiter weist das Areal einen eigenen Bahnanschluss auf.
Es soll ein Quartier mit eigenem Charakter entstehen.	Der Erhalt des Güterexpeditionsgebäudes begünstigt die Anknüpfung resp. den Erhalt der Zwischennutzungen und des «Arealspirits». Der Fortbestand der Zwischennutzungen erfordert jedoch einen Einbezug der Akteurinnen und Akteure in die weiteren Planungsschritte. Die Industrievergangenheit des Areals ist ein wichtiger Standortfaktor für das Areal und hat grosse Bedeutung für St.Gallens kulturhistorische Vergangenheit und soll in Zukunft weiterhin sichtbar bleiben.
Im Areal soll ein städtebauliches Highlight für St.Gallen mit Aussenwirkung entstehen.	Dieses Anliegen wird im Rahmen der Arealüberbauung in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.
Es soll eine gelungene ÖV-Anbindung entstehen.	Das Areal weist einen eigenen Bahnanschluss auf. Zudem liegt es in fussläufiger Entfernung zum Bahnhof St.Gallen und weiteren Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
Der Nachhaltigkeit soll einen hohen Stellenwert eingeräumt werden.	Dem Beurteilungsgremium wurde ein Sachverständiger für "Nachhaltiges Bauen" sowie eine Expertin für "Stadtklima" zur Seite gestellt. Die Nachhaltigkeit wird auch in den weiteren Planungsphasen einen hohen Stellenwert einnehmen.
Im Areal soll auch ein "Leben" ausserhalb der Geschäftszeiten ermöglicht werden.	Eine Belebung des Areals ausserhalb der Geschäftszeiten wird hauptsächlich durch eine gute Nutzungsmischung erreicht. Die Testplanung zeigt auf, dass auch Wohnnutzungen im Areal möglich sind, welche diesen Effekt unterstützen werden. Das Beurteilungsgremium empfiehlt, bei der zukünftigen Ausarbeitung des Nutzungsprogramms für das Areal, die aktuellen Nutzerinnen und Nutzer miteinzubeziehen.



Tiefbauamt

<p>Es werden klare und differenzierte Varianten gefordert.</p>	<p>Mit den vier Planungsteams sind teilweise komplett unterschiedliche Varianten für die Arealüberbauung entstanden. Dies ermöglichte eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Areal.</p>
<p>Der Spirit der Zwischennutzungen soll erhalten bleiben.</p>	<p>Im Schlussbericht (Kapitel 6.5, Seite 30) wird festgehalten, dass am Spirit Zwischennutzung angeknüpft werden soll: Der Erhalt des Güterexpeditionsgebäudes begünstigt die Anknüpfung resp. den Erhalt der Zwischennutzungen und des «Arealspirits». Der Fortbestand der Zwischennutzungen erfordert jedoch einen Einbezug der Akteurinnen und Akteure in die weiteren Planungsschritte. Die Industrievergangenheit des Areals ist ein wichtiger Standortfaktor für das Areal und hat grosse Bedeutung für St.Gallens kulturhistorische Vergangenheit und soll in Zukunft weiterhin sichtbar bleiben.</p>
<p>Das Areal soll zur Vernetzung der Quartiere beitragen.</p>	<p>Die im Syntheseplan vorgesehenen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen tragen zur besseren Vernetzung der Stadt durch das Areal bei. Insbesondere die vorgesehene Zylipasserelle würde die Trennwirkung des Gleisfelds vermindern.</p>
<p>Es soll viel/zusätzlicher Grünraum entstehen.</p>	<p>Im Schlussbericht (Kapitel 6.4, Seite 27) werden folgende Eigenschaften und Anforderungen festgehalten: Die künftigen Frei- und Grünräume sollen Teil eines sorgfältig abgestimmten Freiraumkonzepts mit klaren Räumen und Typologien sein, welches eng mit den bestehenden Gebäuden im Areal abgestimmt werden muss. Weiterhin soll das Freiraumkonzept, die Ziele der Freiraumstrategie St.Gallen spiegeln und z.B. durch öffentlich zugängliche Frei- und Grünräume einen Beitrag für die Freiraumversorgung der Stadt leisten. Der Ruderalpark im westlichen Bereich des Areals stellt langfristig einen willkommenen innerstädtischen Grünraum mit stadtoökologischem und -klimatischem Potenzial zur Förderung der Stadtnatur und des Stadtklimas sicher. Eine klare Adressbildung und eine adäquate Erschliessung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sollen ausserdem gewährleistet werden. Dabei soll im Idealfall der schwierige Raum um die Geltenwielenstrasse mit einbezogen werden.</p>
<p>Das Areal soll autofreies sein.</p>	<p>Durch die Verschiebung des Anschlusses Ost an die St.Leonhardstrasse kann eine Trennung des Arealverkehrs vom restlichen Verkehr entstehen. Die wenigen für das Areal erforderlichen Parkieranlagen werden am Arealeingang angeordnet, sodass die im Areal notwendigen Verkehrsflächen für Fussgänger, Velofahrer und Anlieferungen zur Verfügung stehen.</p>



Tiefbauamt

<p>Es sollen Begegnungszonen und Flaniermeilen entstehen.</p>	<p>Durch die Verschiebung des Anschlusses Ost an die St.Leonhardstrasse kann eine Trennung des Arealverkehrs vom restlichen Verkehr entstehen. Die Verkehrsflächen im Areal stehen somit den Fussgängern und Velofahrern zur Verfügung. Dadurch werden Begegnungszonen und Flaniermeilen ermöglicht.</p>
<p>Der Umgang mit Hochhäusern oder hohen Gebäuden soll geklärt werden.</p>	<p>Im Schlussbericht (Kapitel 7.1, Seite35) wird zu "Hochpunkte und Quartierverbindung über Gleiskörper" festgehalten: Im funktionalen und räumlichen Kontext zur neuen Haltestelle der Appenzeller Bahnen und zur Quartierverbindung der Zylipasserelle ist im Baubereich IV ein Hochpunkt denkbar. Im Vergleich zum Standort am Knoten St. Leonhard im östlichen Bereich des Areals hat die Lage im Westen vor allem Vorteile in Bezug auf den Ortsbildschutz.</p>
<p>Das Güterexpeditionsgebäude soll erhalten bleiben.</p>	<p>Sämtliche von den Planungsteams aufgezeigten Varianten verzichten auf einen Abbruch des Güterexpeditionsgebäudes und identifizieren dieses als wichtiges identitätsstiftendes Merkmal des Areals.</p>