Stadt St.Gallen

Volksabstimmung vom
17. Juni 2007

4 Überbauung «Güterbahnhof»

www.stadt.sg.ch

4 Überbauung «Güterbahnhof»

Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet:
Wollen Sie der Zonenplanänderung für die Überbauung «Güterbahnhof» zustimmen?

Der Stadtrat und das Stadtparlament empfehlen Ihnen, der Zonenplanänderung für die Überbauung Güterbahnhof zuzustimmen.

Kurzinformation

Das Areal des ehemaligen «Güterbahnhofs» gehört den SBB, wird aber nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt. Es wurde deshalb in die Wohn-Gewerbe-Zone eingeteilt. Das grosse, weitgehend unüberbaute Gelände mitten in der Stadt, in nächster Nähe zum Hauptbahnhof und zur Autobahn, bildet für St.Gallen eine ausserordentlich interessante Baulandreserve.

Es sind vier Neubauten geplant: Südlich der Strasse zwei langgezogene, sechsgeschossige Gebäude, am Siedlungseingang bei der Geltenwilenstrasse ein achtgeschossiges und am westlichen Siedlungsende ein zwölfgeschossiges Hochhaus. Ein Teil der alten Bahnbauten wird erhalten; mit der konzentrierten Anordnung der Neubauten entstehen grosszügige Grün- und Freiflächen. Die

Güterbahnhofstrasse bildet das Quartierzentrum, sie ist nur für die Fussgängerinnen und Fussgänger, den öffentlichen Verkehr und für Velos offen. Die gesamte Ausnützung ist nicht höher als in einer Wohn-Gewerbe-Zone im Zentrum auch sonst üblich. Für die Neubauten ist aber eine Zonenplanänderung mit einer Anpassung der Geschosszahlen nötig.

Gegen die Zonenplanänderung ist das Referendum ergriffen worden mit der Begründung, diese diene nur privaten Interessen anonymer Investoren. Die Überbauung sei überdimensioniert und nehme keine Rücksicht auf die benachbarten Quartiere, zudem seien die zusätzlichen Wohnungen und Büros unnötig und führten zu einem Verkehrskollaps. Diese Behauptungen halten aber einer sachlichen Beurteilung nicht stand: Es ist klar im Interesse einer sinnvollen Stadtentwicklung, brachliegende Flächen mitten in der Stadt für attraktive bedarfsgerechte Wohnungen und für Arbeitsplätze zu nutzen und so ein Gegengewicht zu den Überbauungen am Stadtrand zu schaffen. Die Neuüberbauung ist nicht «überdimensioniert» – richtig ist, dass Volumen und Höhe der neuen Gebäude der Bauweise in einem Stadtzentrum entsprechen. Auf die umliegenden Quartiere wird mit teilweise weit über den Normen liegenden Abständen Rücksicht genommen. Die zentrale Lage, die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und Beschränkungen für den Individualverkehr verhindern eine Überlastung des umliegenden Strassennetzes.

Die Vorlage im Detail

«Güterbahnhof» – vom Bahnareal zur Baulandreserve

Brachliegendes Bahnareal
Der «Güterbahnhof» liegt südlich anschliessend an die Bahngeleise der SBB/SOB, zwischen St.Leonhardsbrücke/Geltenwilenstrasse, Schlosserstrasse/Oberstrasse und Vonwilbrücke. Die grossflächige Anlage wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut. Sie besteht im nördlichen Teil, angeschlossen an die Bahngeleise, aus einem schmalen langgezogenen Gebäudekomplex mit dem ursprünglichen Güterexpeditionsgebäude, zwei Annexbauten für die Warentransporte und die Warenlagerung sowie dem ehemaligen Zollhaus. Über die breite Güterbahnhofstrasse auf der Südseite wurden die Güter für den Bahntransport angeliefert. Im südlichen, unüberbauten Gelände befanden sich Rangier- und Abstellgeleise.

In den letzten Jahrzehnten hat die Bedeutung des Güterbahnhofs für die Bahnnutzungen sukzessive abgenommen. Ein Teil der bestehenden Gebäude wird vermietet. Das offene Gelände im südlichen Arealbereich mit den früheren Abstellgeleisen liegt brach, die sehr breite Güterbahnhofstrasse wird nur noch teilweise benötigt.

Einzonungsentscheid des Stadtparlaments
Als «Bahnbetriebsgelände» war der «Güterbahnhof» ursprünglich nicht eingezont. Nachdem die Bahn das Areal heute nicht mehr benötigt, ist hier eine grossflächige Baulandreserve entstanden. Bei der Überarbeitung des Zonenplans wurde – politisch unbestritten und ohne Einsprachen – das ganze Areal «Güterbahnhof» deshalb der viergeschossigen Wohn-Gewerbezone – also einer Zonenart mit gemischten Nutzungen und dichter Überbauungsmöglichkeit – zugeteilt.

Entwicklungsreserve in der westlichen Innenstadt
Das Güterbahnhofareal bildet ein ausserordentlich interessantes, zentral gelegenes und attraktives Entwicklungspotenzial für die Stadt St.Gallen. Eine Neuüberbauung und -nutzung ist hier in verschiedener

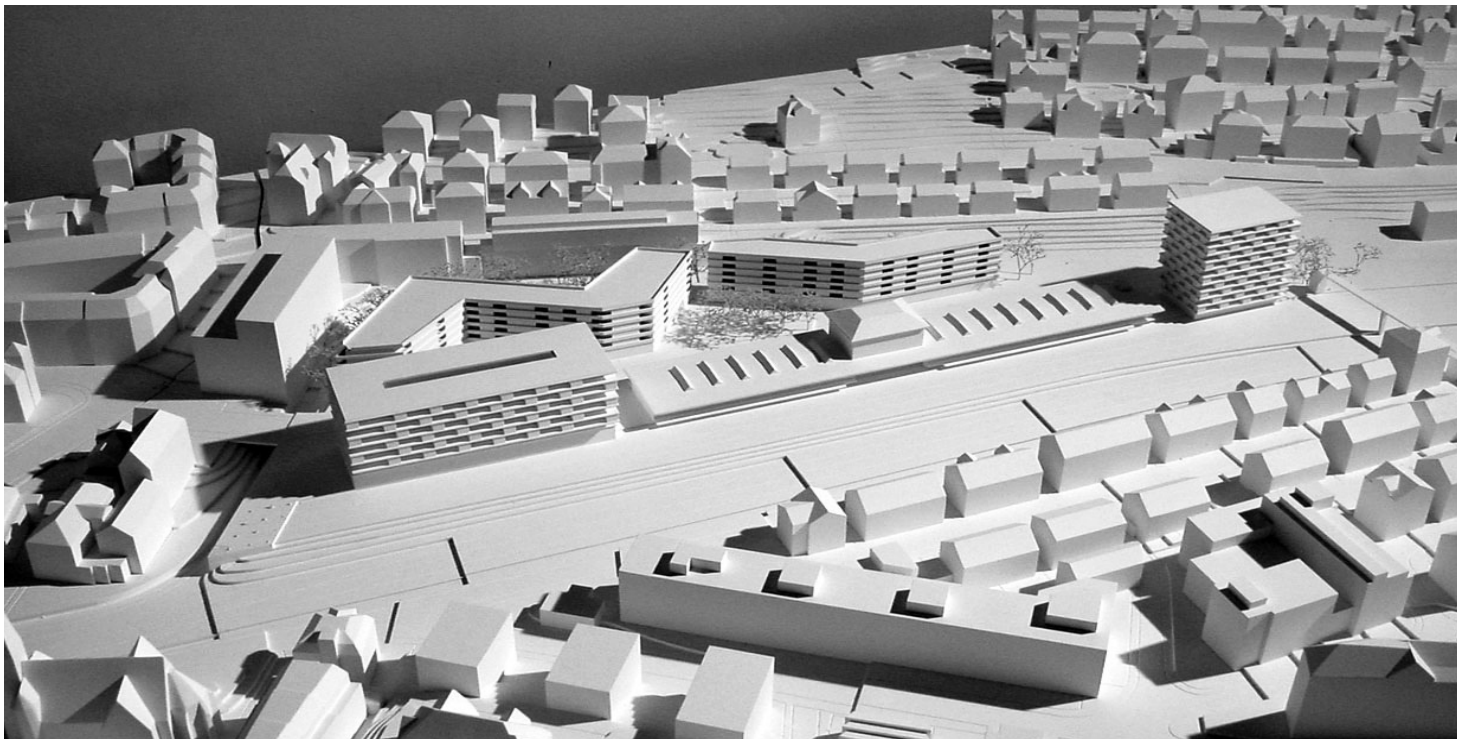
Hinsicht sowohl aus der Sicht der Öffentlichkeit wie auch aus jener der künftigen Nutzerinnen und Nutzer sehr attraktiv:

– Der Standort in nächster Nähe des Hauptbahnhofs und des Autobahnanschlusses ist hervorragend für städtisches Wohnen, als Arbeitsort, für Einkaufen, Freizeit und Kultur geeignet. Verschiedene Buslinien und Bushaltestellen liegen in der Nähe, für den Individualverkehr besteht eine direkte Zufahrt zur Autobahn, auch zu Fuss und mit dem Velo ist das Areal ab dem Hauptbahnhof und dem Zentrum der Stadt gut erreichbar.

– Das ganze Gebiet westlich des Hauptbahnhofs entwickelt sich derzeit mit einer erfreulichen Dynamik – hier wird eine Erweiterung des Stadtzentrums mit verschiedensten urbanen Nutzungen sichtbar. Dazu sind die Bereiche Bahnhof Nordwest mit der Lokremise und Bahnhof Nord mit dem neuen Fachhochschulzentrum, das künftige Bundesverwaltungsgericht auf dem «Chrüzacker» sowie das Lagerhausareal zu zählen. Das neu überbaute und genutzte Güterbahnhofgelände wird hier ein Kerngebiet mit Quartiercharakter bilden.

– Ein besonderer Standortvorteil ist auch die spezielle Lage des Güterbahnhofgebiets: Es ist fast vollständig von Bahnlinien, Strassen und Brücken umschlossen und von der Umgebung auch topographisch deutlich getrennt. Die benachbarten Quartiere sind teilweise wesentlich höher gelegen und befinden sich in grösserer Distanz. Das Gelände stellt ein in sich abgeschlossenes, eigenständiges Areal dar.

Im alten Güterbahnhofareal kann ein eigentliches neues Stadtquartier entstehen. Mit der Neubelebung des alten «Güterbahnhofes» kann die St.Galler Innenstadt aufgewertet und ein Gegenakzent zu den Einkaufszentren, Fachmärkten und Freizeitanlagen an der Peripherie der Stadt gesetzt werden.



Planungsschritte für die Neuüberbauung

Rahmenbedingungen
Mit der Entscheidung zugunsten der Einzonung des ganzen Güterbahnhofareals in die Wohn-Gewerbezone war der Weg frei für die Vorbereitung und Planung einer Überbauung mit Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen etc. Bei einer Neuüberbauung dieser Grösse im Zentrum der Stadt sind aber verschiedene Rahmenbedingungen zu beachten, dies betrifft beim Projekt Güterbahnhof insbesondere die Verkehrssituation, die bestehenden, teilweise schützenswerten Bahnhofgebäude und die Umgebung:

– Die Aufnahmefähigkeit des umliegenden Strassennetzes, insbesondere der Anschluss zur Autobahn mit der St.Leonhardsbrücke und der Geltenwilenstrasse, ist trotz den getätigten Strassenausbauten beschränkt. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, optimale Möglichkeiten für den Langsamverkehr und insbesondere die Einschränkung verkehrsintensiver Nutzungen mussten deshalb eine hohe Priorität haben.

– Im Rahmen der Planungsarbeiten zeigte es sich, dass das ehemalige Güterexpeditionsgebäude und die beiden anschliessenden, eingeschossigen früheren Warenumschlagsgebäude aus denkmalpflegerischen Gründen erhalten werden sollten.

– Die Quartiere im Umfeld des Güterbahnhofareals sind teilweise ältere Wohnquartiere mit Mehrfamilienhäusern im Süden und Norden, teilweise aber auch intensiv und dicht mit Geschäftshäusern bebaute Zentrumsgebiete, so an der Geltenwilenstrasse, Vadianstrasse und Davidstrasse. Bei der Planung wurde auf diese unterschiedlichen Verhältnisse Rücksicht genommen, v.a. auch mit möglichst grosszügigen Abständen zu den benachbarten Wohngebieten.

Planungsablauf
Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wurde ein umfassendes Verfahren für die Vorbereitung der neuen Überbauung, insbesondere auch für die Ausarbeitung des Überbauungsplanes und des Überbauungs- und Erschliessungskonzepts, durchgeführt. Mit dieser anspruchsvollen Aufgabe beauftragte die Grundeigentümerin, die SBB, die Generalunternehmung Karl Steiner AG. Zusammen mit der Stadt wurden verschiedene grundsätzliche Entwicklungsmöglichkeiten ausgearbeitet und anschliessend in einem mehrstufigen Verfahren mit vier Projektierungsteams Überbauungs- und Erschliessungsvorschläge ausgearbeitet. In Workshops, externen Begutachtungen etc. wurden die heiklen Fragen, so z.B. die Eignung für Hochhäuser an diesem Standort, sorgfältig abgeklärt.

Ergebnis
Dieser Planungsablauf führte zu einer Überbauungslösung mit einer Konzentration auf wenige, markante Baukörper, weiträumigen Freiflächen und grosszügigen Abständen zu den Nachbarquartieren und mit einer (für das Stadtzentrum durchschnittlichen) gesamthaften Ausnützung im Plangebiet Ausnützungsziffer 1.55. Ein Teil der bestehenden Güterbahnhofgebäude bleibt erhalten, die Güterbahnhofstrasse wird zum grosszügigen öffentlichen Raum. Die vier

Neubauten sind sechs-, acht- und zwölfgeschossig. Sie entsprechen in Volumen und Typologie aber der dichten und ebenfalls hohen Bauweise in der westlichen Innenstadt.

Projekt und Überbauungsplan

Überbauungskonzept
Das Projekt basiert auf der Erhaltung des alten Güterexpeditionsgebäudes und der beidseits anschliessenden eingeschossigen Annexbauten. Diese Bauten werden saniert und ihrer Eignung entsprechend weiterhin genutzt. In der östlichen Fortsetzung der geschützten Gebäude und mit gleicher Grundausdehnung wie die bestehenden Annexbauten entsteht ein achtgeschossiger Neubau am Eingang der neuen Siedlung und im Übergangsbereich zur Innenstadt. Auf der anderen, westlichen Seite der neuen Siedlung wird als Abschluss der Neuüberbauung, allerdings als Einzelgebäude und in grosser Distanz zu den benachbarten Quartieren, ein zwölfgeschossiges Hochhaus erstellt. Im südlichen Gebiet, wo früher die Abstellgeleise waren, werden zwei langgezogene, schlangenförmige Wohnhäuser mit durchgehend sechs Vollgeschossen gebaut.
Die kompakte Bauweise und das Volumen der Neubauten ermöglichen grosse Freiflächen: zusammenhängende Grünflächen auf der Südseite der Wohnungen, einen grosszügigen öffentlichen Raum im Zentrum der Siedlung sowie ökologisch wertvolle Naturflächen (Ruderalflächen) im unüberbauten Westteil des Plangebiets. Die Güterbahnhofstrasse wird zur zentralen Erschliessungsfläche für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Linienbusse und die Velofahrenden. Der Autoverkehr wird an den beiden Eingängen der Siedlung direkt in die unterirdische Parkgarage mit maximal 520 Abstellplätzen geführt.

Nutzung
Entsprechend der Einteilung im Zonenplan in die Wohn-Gewerbezone sind hier verschiedene Nutzungen möglich und erwünscht. Vorgesehen sind in den bestehenden früheren Güterbahnhofbauten und in den Erdgeschossen der Neubauten vor allem Verkauf, Gastro-

nomie, Freizeit- und allenfalls kulturelle Nutzungen, so dass ein attraktives Dienstleistungsangebot und ein innenstadttypisches Quartier entsteht. Im vordersten Neubau am Siedlungseingang ist ein Grossverteiler vorgesehen. In den Obergeschossen der alten Bauten sind vor allem Büros, in den Neubauten Wohnungen geplant. Insgesamt können – je nach konkreter späterer Detailplanung – 180 bis 320 Stadtwohnungen entstehen.

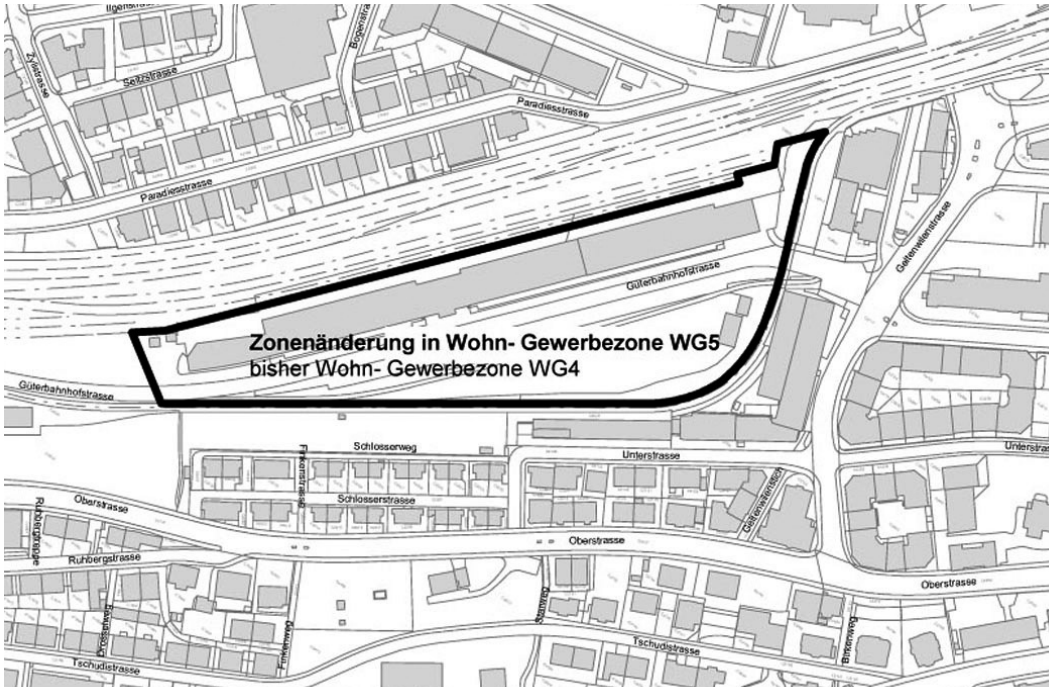
Nutzungseinschränkungen
Die Vorschriften des Überbauungsplans sehen keine Aufteilung der einzelnen Nutzflächen auf die verschiedenen Baukörper vor, allerdings werden die maximal zulässigen Flächen jener Nutzungen, welche ein hohes Verkehrsaufkommen generieren, eingeschränkt. Von der gesamten nutzbaren Geschossfläche (ca. 39 000 m^2) werden die verkehrsintensiven Nutzungen auf maximal 7 000 m^2 beim Verkauf und 14 100 m^2 bei Büro und Dienstleistungen begrenzt. Es werden zwei Szenarien unterschieden, in denen entweder die Wohnnutzung oder die Büronutzung optimiert werden kann. So wird sichergestellt, dass die Verkehrsfolgen im Rahmen der Aufnahmefähigkeit des umliegenden Strassennetzes bleiben.

Städtebauliche und baurechtliche Anforderungen
Die Neubauten in der Überbauung «Güterbahnhof» sind sechs-, acht- und zwölfgeschossig. Es sind also durchwegs markante, hohe Gebäude. Sie bilden eine Fortsetzung der ebenfalls hohen und dichten Bauweise in der benachbarten westlichen Innenstadt, also den Gebieten um den Hauptbahnhof, den Neumarkt und an der Vadianstrasse/Davidstrasse. Die geplanten hohen Neubauten bilden einen Ausgleich zu den teilweise nur eingeschossigen, erhaltenswerten Güterbahnhofgebäuden, sie ermöglichen auch die grosszügigen Frei- und Grünflächen und öffentlichen Räume im neuen Quartier.

In rechtlicher Hinsicht sind die Neubauten «höhere Häuser» (sechs Geschosse) bzw. «Hochhäuser» (acht und zwölf Geschosse) nach Baugesetz. An solche Bauten werden besondere Anforderungen

bezüglich Gestaltung, städtebauliche Qualität und Nachbarschutz gestellt. Dazu gehören ein geeigneter Standort und eine gute Gestaltung; diese Voraussetzungen sind hier nach der einhelligen Überzeugung der in der Planung beigezogenen unabhängigen Fachleute wie auch des Stadtrats und des Stadtparlaments gegeben. Sodann müssen zum Schutz der Nachbarn grosse Abstände eingehalten werden, sie bemessen sich nach der berechneten Dauer des Schattenwurfs. Die Berechnungen haben gezeigt, dass die vorgeschriebenen Abstände durchwegs eingehalten werden, teilweise sind sie sogar wesentlich grösser als vorgeschrieben.

Zonenplanänderung und Ausnützung
Im Zonenplan ist das Gebiet der viergeschossigen Wohn-Gewerbezone zugeteilt. Die Einteilung in die Nutzungszone bleibt unverändert, unter Berücksichtigung der sechs- bis zwölfgeschossigen Bauweise wird jedoch eine Aufzonung in die – nach Bauordnung höchstmögliche – fünfgeschossige Bauklasse vorgenommen. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen müssen Gebäude mit mehr als fünf Geschossen dann mit einem Überbauungsplan – wie im vorliegenden Fall – besonders geregelt werden.



Die Aufzonung bedeutet nicht etwa eine Erhöhung der Ausnützung: Die Ausnützungsziffer beträgt 1.55, das entspricht einer durchschnittlichen Ausnützung in einer vier- oder fünfgeschossigen Wohn-Gewerbe-Zone; für Innenstadtverhältnisse ist diese Ausnützung sogar eher mässig. Die gleiche Ausnützung wäre auch ohne Zonenplanänderung und ohne Überbauungsplan mit einer viergeschossigen Überbauung möglich, allerdings dann unter Verzicht auf die grossen, zusammenhängenden Freiflächen, die Erhaltung der alten Güterbahnhofgebäude und die zwingende Anforderung einer besonderen städtebaulichen und architektonischen Qualität.

Erschliessung und Verkehr

Öffentlicher Verkehr
Das Planungsgebiet ist bereits jetzt sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden – es liegt in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs sowie verschiedener Haltestellen von VBSG und Postauto. Neu werden eine Buslinie der VBSG über das Güterbahnhofareal geführt und zwei Bushaltestellen am westlichen und östlichen Eingang erstellt. Zudem besteht die Möglichkeit, später an einer im Überbauungsplan bereits vorgesehenen Stelle bei der neuen westlichen Passerelle eine Haltestelle der Appenzeller Bahnen einzurichten, was insbesondere nach Einführung der Durchmesserlinie Trogen-St.Gallen-Appenzell sehr interessant wird.

Langsamverkehr
Das Gebiet ist eine wichtige Velodurchfahrt in Ost-Westrichtung mit einem separaten Veloweg über das Areal. Diese Durchfahrt wird weiterhin bestehen. Neu wird für die Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr zwischen dem St.Otmarquartier (Zylistrasse/Paradiesstrasse) und dem Quartier Oberstrasse eine Passerelle über das Güterbahnhofareal erstellt. Mit dieser neuen Passerelle wird ein altes Anliegen erfüllt, nämlich eine zusätzliche direkte Fussweg- und Veloverbindung zwischen den beiden Wohnquartieren nördlich und südlich der Bahngeleise. Gleichzeitig kann für die Fussgängerinnen

und Fussgänger mit einer direkten Treppe und einem Lift ab dieser Passerelle die Neuüberbauung Güterbahnhof direkt erreicht werden.

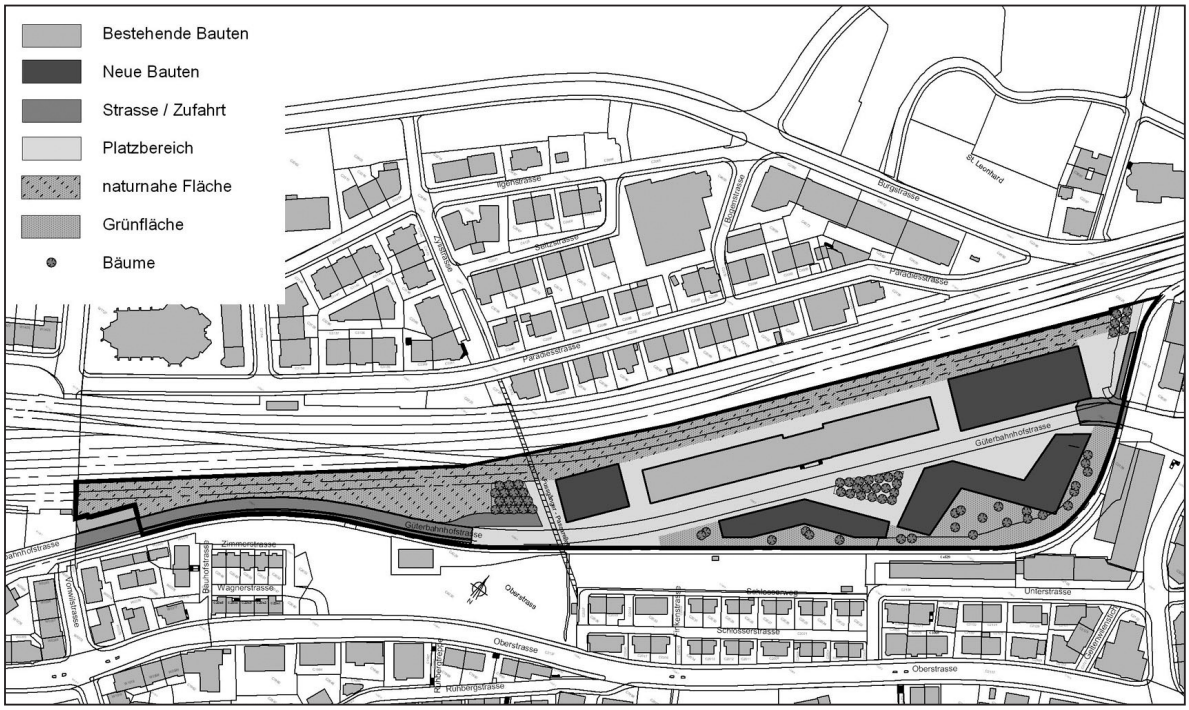
Individualverkehr
Die Erschliessung des Plangebiets erfolgt über zwei separate Erschliessungsachsen – von Osten ab der Geltenwilenstrasse und von Westen ab der Oberstrasse. Unterirdisch wird eine direkte Einfahrt an den Eingangsbereichen in die Neuüberbauung eine Tiefgarage erstellt, die höchstens 520 Parkplätze umfassen darf.

Im Überbauungsplan ist ergänzend zur Beschränkung der Parkplatzzahl auch ein «Fahrtenmodell» definiert. In einem Fahrtenmodell wird die maximal mögliche Anzahl Ein- und Ausfahrten in das Plangebiet mit Tagesdurchschnitten oder Jahresmengen festgelegt. Werden diese Werte überschritten, muss mit geeigneten Massnahmen (Parkierungstarife, Nutzungseinschränkungen) eine Verkehrsreduktion herbeigeführt werden.

Die zulässigen Fahrtenmengen für die Überbauung Güterbahnhof wurden auf die Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes abgestimmt. Massgebend waren dabei vor allem die Einmündung der Güterbahnhofstrasse in die Geltenwilenstrasse, der Verkehrsknoten Geltenwilenstrasse/St.Leonhard-Strasse und der Anschluss zur Autobahn. Für den Fall einer Überschreitung der festgelegten Fahrtenzahlen sind entsprechende Massnahmen mit schrittweiser Verschärfung definiert. Die Parkfelder in der Parkgarage müssen bewirtschaftet werden.

Erschliessungsprojekte

Strassenprojekt
Die neue Nutzung der Güterbahnhofstrasse als öffentlicher Quartierraum erfordert eine entsprechend neue Gestaltung. Die Fläche wird innerhalb des Überbauungsareals zu einem grosszügigen Platz mit einem durchgehenden, offenen Bereich primär für die Fussgängerinnen und Fussgänger, daneben auch für Velos und Busse. Zusätz-



lich ist vorgesehen, Fusswegverbindungen über die Geleise der Appenzellerbahn zur Oberstrasse zu führen. Das Gesamtprojekt für die öffentliche Strassenerschliessung erfordert Aufwendungen von CHF 4 570 000, davon entfallen CHF 1 780 000 auf die Stadt und die weiteren Kosten auf die künftigen Investoren.

Passerelle zwischen Paradiesstrasse, Güterbahnhof und Oberstrasse
Als separates Projekt, aber gleichzeitig mit der Neuüberbauung, soll die Fussgängerpasserelle mit Benützungsmöglichkeit für Velos zwischen den beiden Quartieren beidseits der Bahnlinie und auch mit direktem Abgang (mit Lift) zur neu gestalteten Güterbahnhofstrasse gebaut werden. Die Finanzierung der Gesamtkosten von CHF 2 080 000 erfolgt teilweise über ein seit langem bestehendes Legat, über Beiträge der Investoren und mit einem Anteil der Stadt von CHF 857 000.

Wasser, Erdgas und Elektrizität
Das Plangebiet kann an die Erdgasversorgung angeschlossen wer-

den. Die Projekte für die Wasser- und Elektrizitätserschliessung sind ebenfalls in Koordination mit der Überbauungs- und Strassenplanung ausgearbeitet worden. Die Kostenanteile zulasten der Investitionsrechnung der Sankt Galler Stadtwerke betragen CHF 469 000 für die Wasserversorgung, CHF 41 000 für die Erdgasversorgung und CHF 1 345 000 für die Elektrizitätsversorgung.

Argumente des Referendumskomitees

Das Referendumskomitee hat folgende Stellungnahme eingereicht: Anwohnerinnen und Anwohner sowie breite Bevölkerungskreise wehren sich gegen die Zonenplanänderung des Güterbahnhofareales:

Zonenwillkür:
Der geltende Zonenplan wird nach kürzester Zeit zu Lasten der Anwohner über Bord geworfen.

Kein öffentliches Interesse:
Die Umzonung dient einzig den privaten rendite-orientierten Interessen der Investoren.

Unnötig:
Ein architektonisch und städtebaulich überzeugendes Projekt ist ohne Umzonung, im Rahmen des geltenden Zonenplanes möglich.

Freipass für Investoren:
Die Bauklasse 5 lässt Hochhäuser zu, ohne weiteres Mitspracherecht der StimmbürgerInnen.

Verkehrskollaps:
Das Projekt generiert über 1 Million zusätzliche Autofahrten auf Stadtgebiet. Auf der Hauptverkehrsachse St.Leonhardbrücke kollabiert der Verkehr mit gravierenden Folgen für die gesamte Innenstadt.

Blockierte Busse:
Öffentliche Busse werden morgens und abends im Stau stecken. Verspätungen und Anschlussprobleme sind unvermeidbar.

Benachteiligung der VelofahrerInnen:
Der gut frequentierte Veloweg durch das Güterbahnhofareal wird ersatzlos aufgehoben.

Respektlos gegenüber Quartieren:
Das Projekt nimmt keine Rücksicht auf die benachbarten, historisch gewachsenen und geschützten Quartiere.

Bedrängte Kirchen:
Das Hochhaus überragt das Hauptschiff der St.Otmarkirche, ein überdimensionierter Bau erdrückt St.Leonhard.

Fehlende innere Qualität:
Alle Bauten sind zu nahe an den Geleisen, ungenügend besonnt, zu stark verdichtet und bieten zu wenig Freiflächen.

Städtebaulich sinnlos:
Andernorts werden Wohnsilos gesprengt, in St.Gallen sollen Bauten mit 230 m Fassadenlänge neu erstellt werden.

Überflüssig:
St.Gallen hat den höchsten Leerwohnungsbestand aller Schweizer Städte und über 100 000 m^2 leer stehende Büroflächen.

Falsche Nutzung:
Das Areal bietet Potenzial für Kultur, Museen, Bibliothek, Veranstaltungen usw. Dieses Projekt bringt St.Gallen nicht weiter!

Die letzte grosse Baulandreserve im Zentrum darf keiner rein kommerziell motivierten Fehlplanung anonymer Investoren zum Opfer fallen. St.Gallen hat etwas Besseres verdient.
Bauen ja – aber nicht so!

Die Argumente von Stadtrat und Stadtparlament

Zonenplan:
Die Einteilung in die Wohn-Gewerbe-Zone wird belassen, es wird nur eine Änderung der Bauklasse (5 statt 4) vorgenommen. Diese (höchstmögliche) Bauklasse ist jedoch verknüpft mit der speziellen Regelung des Überbauungsplans, welcher nur in einem speziellen Sondernutzungsplanverfahren wieder abgeändert werden könnte. Der vorliegende Überbauungsplan ermöglicht hohe Bauten, gleichzeitig gelten aber auch grössere Abstände und höhere gestalterische Anforderungen. Die Ausnützung bleibt gleich. Durch eine kompaktere Bauweise entstehen grössere Freiflächen. Demgegenüber könnte mit der Regelbauweise näher an die bestehenden Häuser gebaut werden, so dass die nachbarlichen Interessen stärker beeinträchtigt würden.

Öffentliche Interessen:
Ein attraktives Angebot an Stadtwohnungen entspricht durchaus einem derzeitigen Bedarf. Urbanes Wohnen liegt im Trend. Ebenso ist es im städtischen Interesse erwünscht, wenn in Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitangebote in der Stadt investiert wird. Sodann wurden insbesondere den städtebaulichen und denkmalpflegerischen Anliegen hohe Beachtung geschenkt. Im Güterbahnhofareal soll ein innovatives Quartier entstehen, das an die Tradition des Ortes anknüpft und diese weiterentwickelt. Die Zugsreisenden sollen bei der Einfahrt in die Stadt einen modernen, dynamischen Eindruck von St.Gallen erhalten.

Verkehr:
Der Standort im Stadtzentrum ermöglicht bereits auf Grund seiner Lage eine optimale Erschliessung mit allen Verkehrsarten. Es ist richtig, hier und nicht am Stadtrand verdichtet zu bauen und auch entsprechende Nutzungen zu ermöglichen. Bei der Planung der Überbauung wurden die Verkehrsfolgen sehr genau berechnet; mit einer sehr guten öffentlichen Verkehrserschliessung, mit einer Begrenzung verkehrsintensiver Verkaufsnutzungen und mit der

Festlegung maximaler Fahrtenzahlen wird eine Überlastung des umliegenden Strassennetzes vermieden – auch für die dort verkehrenden Busse.

Veloroute:
Von einer «Aufhebung» der Veloroute über den Güterbahnhof kann keine Rede sein, die Velos werden wie bisher über die Güterbahnhofstrasse fahren können. Zudem wird mit der Passerelle über das Areal eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung über die Bahngeleise geschaffen.

Nachbarliche Interessen:
Bei der Planung wurde auf die sehr verschiedenartigen Baustrukturen in der Nachbarschaft mit grossen Geschäftsbauten Richtung Innenstadt und differenzierten Bautypologien bei den Wohnquartieren beidseits der Bahngeleise Rücksicht genommen. Deshalb tritt die Überbauung Güterbahnhof eigenständig auf und wahrt grosse Abstände zu den umliegenden Quartieren. Die Höhe der Neubauten entspricht den Bauten in der unmittelbaren Umgebung, ausgenommen das westliche Hochhaus, das bewusst als markante Einzelbaute und in sehr grosser Distanz zu den nächsten Gebäuden situiert ist. Die «innere Qualität» in Bezug auf die Besonnung der Wohnungen, die Aussenräume etc. ist für diese zentrale Lage sehr gut und erfüllt bei weitem die vorgeschriebenen Anforderungen.

Der Stadtrat und das Stadtparlament empfehlen Ihnen, der Zonenplanänderung für die Überbauung Güterbahnhof zuzustimmen.

St.Gallen, den 27. März 2007
Für das Präsidium des Stadtparlaments

Der Präsident: *Gallus Kappler*

Der Stadtschreiber: *Manfred Linke*

Beschluss des Stadtparlaments

Das Stadtparlament hat am 28. November 2006 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der Zonenplanänderung «Güterbahnhof» gemäss Beilage wird zugestimmt.
2. Dem Überbauungsplan «Güterbahnhof» mit besonderen Vorschriften gemäss Beilagen wird zugestimmt.
3. Das Projekt für die verkehrsmässige Erschliessung im Kostenbetrage von CHF 4 570 000 wird gutgeheissen und für den städtischen Kostenanteil von CHF 1 780 000 ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
4. Das Projekt für die Erschliessung mit Wasser im Gesamtbetrag von CHF 469 000 wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Wasserversorgung ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
5. Das Projekt für die Erschliessung mit Erdgas im Gesamtbetrag von CHF 41 000 wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Erdgasversorgung ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.
6. Das Projekt für die Erschliessung mit Elektrizität im Gesamtbetrag von CHF 1 345 000 wird gutgeheissen und dafür zu Lasten der Baurechnung der Elektrizitätsversorgung ein Verpflichtungskredit von CHF 1 345 000 erteilt.
7. Es wird festgestellt, dass die obigen Beschlüsse gemeinsam gemäss Art. 8 Ziffer 2 bzw. Ziffer 6a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum unterstehen.

Weitere Informationen

Wer sich zusätzlich informieren will, kann bei der Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen, den Bericht des Stadtrats an das Stadtparlament vom 24. Oktober 2006 anfordern. Der Bericht und das Protokoll sind zudem unter http://www.stadt.sg.ch zu finden.