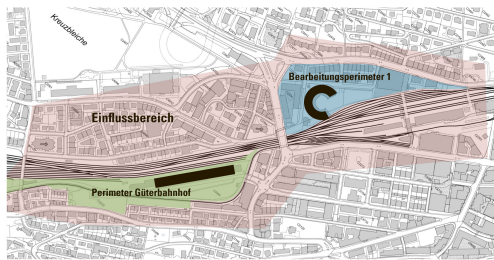


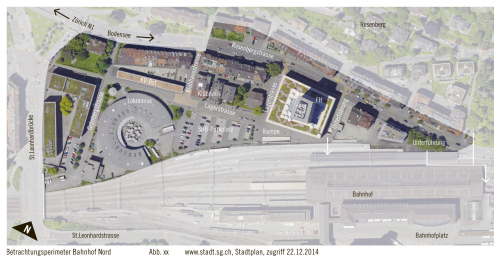
Hans-Ruedi Beck	Diplomand	Hans-Ruedi Beck
	Examinator	Prof. Markus Gasser
	Experte	- -
	Themengebiet	Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

«FUNKTIONSPOTENZIALE-/KONFLIKTE IM BAHNHOFSUMFELD DER STADT»

AM BEISPIEL BAHNHOF NORD UND GÜTERBAHNHOF, ST.GALLEN



Links das Güterbahnhofsareal und rechts der Bahnhof Nord. Prägend für die Gebiete sind die Lokremise und der Güterbahnhof.



Der Perimeter des Bahnhof Nord mit seinen historischen und neuen Bauten, direkt gegenüber des Bahnhofs St.Gallen.



Der Perimeter des Güterbahnhofs, geprägt durch den langen Bau für die Güterabfertigung und umgeben von den Wohnquartieren Ober- und Paradiesstrasse.

Thema der Arbeit: Bahnhofsareale sind einem stetigen Wandel unterworfen: Steigt beispielsweise die Wichtigkeit einer Ortschaft, nimmt auch der Verkehr zu und dementsprechend werden die Infrastrukturen für den Transport ausgebaut. Bahnareale liegen meist nahe an den historischen Stadtkernen und befinden sich gut eingebettet in der Gründerstadt des 19. Jahrhunderts. Dementsprechend wertvoll, sowohl finanziell als auch städtebaulich, sind sie. Gerade weil sich die Gebiete an solch zentralen Lagen befinden, sollten sie eine hohe Funktionalität aufweisen um die Ansprüche an eine lebendige Stadt der kurzen Wege zu erfüllen. Als Leitthematik hat sich im Laufe der Erarbeitung die «lebendige Innenstadt» herauskristallisiert. So soll diese Arbeit Hinweise darauf liefern, wie man dies unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohner, Arbeiter und Besucher einer Stadt berücksichtigen kann.

Inhalt: Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile. Im ersten werden theoretische Grundlagen aufgearbeitet, auf denen Theorien und Erkenntnisse der Planung von heute in Bezug auf eine lebendige Innenstadt beruhen. Ausgehend von den CIAM Kongressen in den 1930er-Jahren wird im zweiten Teil der Wandel der Planung aufgezeigt, festgehalten wo wir heute stehen und mit welchen Ansätzen gearbeitet wird, um eine lebendige Stadt zu schaffen.

Erkenntnisse: Lärm bzw. die daraus resultierende Störung wird von jedem Menschen individuell wahrgenommen, darum werden verschiedene Arten von Lärm unterschiedlich störend empfunden. Wirkt für den Einen das Stimmengewirr einer Altstadt als beruhigend, empfindet es der andere als lästig. Diese Ausgangslage macht die Beurteilung von Alltagslärm in der Planung schwieriger als z. B. Flugzeuglärm, denn dieser ist nicht nur qualitativ sondern auch quantitativ messbar. Wie können nun die Planenden mit dem «nicht planbaren», dem individuellen Empfinden von Lärm und seiner Intensität in der nach innen zu entwickelnden Stadt umgehen? Mit der immer intensiveren Nutzung der Innenstadt werden hier die Herausforderungen immer grösser.