



Am Rand der St. Galler Güterbahnhofbrache: joggen zwischen den Gleisen.

# Die Chancen des Stillstands

Das Beispiel St. Gallens lässt sich ausmalen, wie aus einer stagnierenden Stadt die schöne Stadt der Zukunft werden könnte – dank Verzicht auf Arealentwicklungen.

von Marcel Bächtiger  
und René Hornung  
Illustration: Toni Blaser

Obwohl Architekten und Planer in den letzten Jahren mit Inbrunst das Loblied des Städtischen zu singen gelernt haben, ist es um den Städtebau in der Schweiz schlecht bestellt. Das hat weniger mit den gut gemeinten architektonischen Absichten zu tun als mit den ökonomischen und politischen Bedingungen, die von denselben Architekten und Planern als quasi naturgegebene Ausgangslage akzeptiert werden. Städtebau, das heisst heute häufig: im Auftrag einer grossen, privaten Immobilienfirma einen Masterplan für eine grosse Parzelle zeichnen, die in der Folge mit Büroräumen und Wohnungen überbaut wird. Städtebauliche Studien und Architekturwettbewerbe sind dabei die Feigenblätter, die kaschieren, was das gebaute Resultat kaum mehr verheimlichen kann: Architektur ist zum Investment verkommen.

Dabei müsste Städtebau doch heissen: Im Interesse aller Bewohnerinnen und Bewohner an einer lebenswerten Stadt bauen. Von der öffentlichen Hand würde dies freilich nicht nur eine vorausschauende Stadtplanung, sondern auch eine dezidierte Bodenpolitik verlangen. Grosse zusammenhängende Gebiete sollten nicht mehr aus der Hand gegeben, sondern in parzellenübergreifender Perspektive städtebaulich geplant werden. Die herkömmlichen Werkzeuge kommunaler Planung – die Definition von Plätzen, Strassen- und Grünzügen, die Bestimmung ausgezeichneter Orte für die Errichtung öffentlicher Bauten, schliesslich die Festlegung von verbindlichen Baugesetzen, die Parzellierung des Bodens und seine Abgabe an kleinere Interessengemeinschaften – würden im Grunde

bereits ausreichen, um an die Stelle der deprimierenden «Arealentwicklungen» wieder die Freude gemeinsamen Bauens an der Stadt zu setzen.

Könnte dieser Paradigmenwechsel gelingen? Könnte die langfristig lebenswerte Stadt wieder wichtiger werden als der kurzfristige finanzielle Gewinn? Die Chancen stehen dort gut, wo die Aussicht auf den grossen Reibach ohnehin gering ist. Zum Beispiel in St. Gallen, wo die Bevölkerungszahl – entgegen dem gesamtschweizerischen Trend – stagniert. Zwischen 2016 und 2017 nahm die Bevölkerung leicht ab, 2018 verzeichnete sie ein minimales Plus von 0,1 Prozent, momentan zählt man gut 79 000 Personen – etwa gleich viel wie schon vor fünf Jahren. Ist das ein Problem? Überhaupt nicht. Vielmehr könnte St. Gallen zum Modell einer Stadt werden, die in der Stagnation zu neuer Schönheit findet.

## Bauen im «Bahngraben» statt am grünen Hang

Die ins Tal eingezwängte «Gallusstadt» hat sich in ihrer Geschichte nicht nur immer weiter in der Ost-West-Richtung des Talbodens ausgebreitet. Der Bauboom der letzten Jahrzehnte hat ihr weitgehend auch den einst berühmten «grünen Ring» an den Hügelflanken gekostet. Denn die Investoren wussten: Die Sicht zum Bodensee oder zum Säntis ist gefragt. Unterdessen sind diese Lagen weitgehend zugebaut. Frei geblieben sind dafür mehrere zentral gelegene Areale entlang der im Talboden verlaufenden Bahngleise. Das Besondere: Die SBB, die sonst auch in mittelgrossen Städten ihre Grundstücke gerne selbst entwickeln, haben sich aus St. Gallen weitgehend verabschiedet. Kanton und Stadt haben in den letzten Jahren die Areale der ehemaligen Güter- und Rangiergleise übernommen und teils untereinander getauscht. →

→ Aus unterschiedlichen Gründen haben sie sich vorerst allerdings nicht dazu überwinden können, den «Bahngraben» zu entwickeln. Dabei wären diese Gebiete geeignet, in exemplarischer Weise den Paradigmenwechsel konkret werden zu lassen: Verschönerung der innenstädtischen Gebiete statt Verscherbelung des Tafelsilbers auf den Hügeln; Stärkung der Stadtform statt Spekulantenauswüchse an den grünen Rändern; gezielte Belebung und Aufwertung von bestehenden Quartieren statt willfähiges Verödenlassen der gewachsenen Stadt.

Konkret geht es – von Ost nach West – um die Areale St. Fiden, Bahnhof Nord, Güterbahnhof, Ruckhalde und Oberstrasse. Für zwei der Areale – St. Fiden und Bahnhof Nord – existieren Testplanungen. Das Güterbahnhofsareal wird zwischengenutzt. Doch am frühesten werden die Baumaschinen voraussichtlich an der Ruckhalde auffahren. Hier ruckelte bis letztes Jahr die Appenzellerbahn über Europas engste und steilste Zahnradkurve Richtung Teufen, nun fährt sie im Viertelstundentakt durch einen Tunnel. Die alten Schienen lagern als Zeitzeuge der Bahntechnik in einem Depot, der innerstädtische Hang ist bereit für eine Überbauung.

### Ruckhalde: Planen ohne Druck

Noch ist die Stadtplanung erst an den Vorbereitungen eines «qualitätssichernden Verfahrens» für die Ruckhalde, wie Stadtplaner Florian Kessler erklärt. Es gebe für diese zentrumsnahe und gut erschlossene Lage bereits Interessenten, Wünsche und Ideen. Die Genossenschaften – darunter jene, die Mehrgenerationenprojekte fördern will (MPG Ostschweiz) – möchten sich hier ihren Anteil sichern. Aus Kreisen des VCS kommt die Forderung nach einer autoarmen Siedlung. Eine SP-Forderung aus dem Stadtparlament – unterstützt vom Heimatschutz – möchte, dass das ehemalige Bahntrasseer erlebbar bleibt und ein Teil der Schienen wieder zurückkommt. Stadtplaner Kessler hat dafür ein offenes Ohr: «Die Geschichte eines Areals ist immer auch eine Basis für die Entwicklungsplanung.»

Wie am Beispiel Ruckhalde sichtbar wird, sind die Bedingungen des St. Galler Wohnungsmarktes Krux und Chance zugleich. Unter den zehn grössten Städten der Schweiz hat nur Biel eine höhere Leerwohnungsziffer als St. Gallen mit seinen 2,3 Prozent. In Bern stehen 0,4 Prozent der Wohnungen leer, in Zürich gerade einmal 0,2 Prozent. Sprich: Die Nachfrage nach neuem Wohnraum hält sich in Grenzen, der Druck ist gering. Das bedeutet aber zugleich, dass auf eine maximale Ausnützung verzichtet werden könnte. Und dies wiederum eröffnet Chancen für eine Planung, die in ökologisch und räumlich sinnvoller Dichte die Stadt fortschreibt. Gelingt das Vorhaben, entsteht an der Ruckhalde neuer attraktiver Lebensraum, von dem nicht nur das umliegende Quartier profitiert, sondern im besten Fall auch irgendein Flecken der Ostschweizer Landschaft, dessen Überbauung durch das Angebot neuen städtischen Wohnraums verhindert werden könnte.

### St. Fiden: Das Potenzial der Gütergleise

Dasselbe gilt auch für die früheren Gütergleise auf dem Bahnhofareal St. Fiden im Osten der Stadt. Parallel zu den Gleisen wurde dort in den 1970er-Jahren die Autobahn A1 gelegt, was den Vorortsbahnhof vom Quartier abschnitt. Heute stehen auf den einstigen Gütergleisen meistens Autos – die Brache ist zum Parkplatz für den Migros-Markt und die Olma-Messen geworden.

Eine Testplanung von 2017/18 zeigte laut Abschlussbericht «ein sehr hohes Entwicklungspotenzial» – allerdings mit ganz unterschiedlichen Konzepten. Von einer konventionellen Nutzung als «Schwerpunktgebiet mit

Hochhäusern» bis zur Freihaltung des Talbodens mit einem Park und einer Bebauung nur an den Rändern. Für eine Wohnnutzung nördlich der Gleise verlangen aber alle Entwürfe, dass die heute seitlich offene Autobahn A1 ganz einzuhausen sei. Die westlichste Ecke dieses Areals, am Portal des Rosenberg隧nels der A1, wird in den nächsten Jahren überdeckt. Dort entsteht die neue Event- und Messehalle der Olma. Alle Einwände, ob angesichts der Probleme anderer Messen die Olma so gross investieren soll, wurden negiert. Mehr noch: Kaum war der Autobahndeckel für die Olma-Halle finanziert, kam die Forderung auf, gleich auch das anschliessende Bahn- und Bahnhofareal zu überdecken, obwohl bei der erwähnten Testplanung keines der vier eingeladenen Teams dies vorschlug – aus technischen und Kostengründen, wie die Stadtplanung feststellte. Dennoch ging der Stadtrat auf die Forderung ein und liess «eine vollständige oder partielle Gleisüberdeckung vertieft untersuchen». Mit der Aufgabe betraut wurden Nüesch Development aus St. Gallen und KCAP Architects and Planners aus Zürich. Unterdessen liegen auch Zweitmeinungen zu Kosten und Potenzial vor, doch diese Berichte sind noch nicht öffentlich. Der Stadtrat wird erst im Sommer sagen, ob er diesem «Grand Projet» eine Chance geben will. Die Arbeiten an einem Masterplan fürs Gebiet sind so lange unterbrochen.

### Zweifel an einem «Grand Projet»

Hat man als Ziel die Schönheit der stagnierenden Stadt im Blick, ist ein erstes Fazit allerdings schon heute möglich: Mit Sicherheit braucht es in St. Fiden keinen Hochhauscluster – wozu auch? Für eine Stadt ohne Wachstum stellen spekulative Grossprojekte ein unabwägbares Risiko dar. Stehen sie am Ende mangels Nachfrage leer, ist das städtebauliche Unheil angerichtet. Das war auch dem Beurteilungsgremium der Testplanung bewusst. Es äusserte seinerseits Zweifel daran, ob sich das Areal «mit einem mächtigen Stück Architektur und im grossen Massstab zu einem neuen Stück Stadt» entwickeln lasse.

Für die umliegenden Quartiere und die dort lebenden Menschen viel sinnvoller wäre ein baumbestandener Park, wie ihn sich die Bevölkerung im Planungsprozess wünschte und wie ihn das Planungsteam Harder Spreyermann in Ansätzen auch vorgeschlagen hat. An seinen Rändern bleiben Flächen frei für Wohnhäuser mit Blick auf Wiesen und Bäume – Parzellen, die an kleine Bauträger verkauft werden könnten und so zu einer Vielfalt der Stadt beitragen würden. Benötigt würde aber auch mindestens eine neue Querverbindung über die Gleise hinweg, und die Autobahn gehörte natürlich seitlich eingehaust. Das Bahnareal aber kann offen bleiben.

### Bahnhof Nord: In öffentlichen Räumen denken

Auch für das Areal direkt nördlich des Bahnhofs – mitten in der Stadt – existiert eine Testplanung. 2016 hatte der Synthesebericht das siegreiche Projekt von Meili, Peter & Partner Architekten und der Gruppe für Architektur mit Vorschlägen der drei weiteren eingeladenen Büros ergänzt. Vorgeschlagen wird eine neue Stadtkante direkt am Gleisfeld und ein 15-stöckiges Hochhaus, das mit dem Turm der Fachhochschule in Dialog treten soll. Die weiteren Volumen sollen bis fünf Geschosse hoch werden. Dazwischen eine Abfolge von Plätzen siehe Hochparterre 3/17. Doch passieren wird auf dem Areal vorerst nichts. Selbst der als «Nukleus der Entwicklung» hochgelobte «Chiosco» nach sizilianischem Vorbild scheiterte. Die St. Galler Architekten Barão Hutter hatten diese Kleinbaute vorgeschlagen und nahmen die Planung auch selbst an die Hand, weil ihnen eine Sympathiewelle entgegenschwappte. Als es →

### Olma-Eventhalle über der Autobahn

Die Forderung nach einer Überdeckung des Bahnareals St. Fiden kam auf, nachdem Stadt- und Kantonsparlament ihre Beiträge zur Finanzierung der künftigen Ausstellungs- und Eventhalle der Olma-Messen bewilligt hatten. Diese Halle wird auf einer neuen Überdeckung der Autobahn A1 stehen. Die Vorarbeiten sind bereits angelaufen, und der Projektwettbewerb für die Halle ist entschieden. Ilg Santner Architekten, Zürich, haben das 122-Millionen-Projekt aus einem Feld von 54 Eingaben gewonnen siehe hochparterre.wettbewerbe 2/17

### Städtebau-Stammtisch

Zur Entwicklung im «Bahngraben» St. Gallen wird Hochparterre am 16. September in Zusammenarbeit mit dem Architekturforum Ostschweiz einen Städtebau-Stammtisch veranstalten. Weitere Informationen im nächsten Heft und auf Hochparterre.ch

→ aber darum ging, die benötigte Infrastruktur für den Kiosk zu organisieren, wuchs der Papierberg der Verträge ins Unüberschaubare, und die Architekten gaben auf. Immerhin ist inzwischen das beliebte «Spanische Klubhaus» so weit renoviert, dass darin weiterhin gewirtet werden darf. Von dort bis zu den Gleisen und zwischen der Fachhochschule und dem Kulturzentrum «Lokremise» hält der Kanton als Grundeigentümer die Brache als strategische Reserve frei und hat sie als Parkplatz der SBB vermietet. Einen Teil davon brauche man vielleicht später für ein zusätzliches Gebäude der Fachhochschule, so die Begründung. Doch ob und von wem die Volumen der Testplanung je realisiert werden, ist im Moment noch völlig offen.

Der Stillstand hinter dem Bahnhof hat allerdings auch seine guten Seiten: Er lässt den Blick über die Gleise an die Hügel frei. Und vielleicht sorgt der weite Horizont beim einen oder der anderen für kurzes Innenhalten und Nachdenken: Braucht St. Gallen hinter dem Bahnhof überhaupt eine Überbauung im Stil und im Habitus der Zürcher Europa-Allee? Die einzig valable Begründung für eine Überbauung im Massstab, wie sie in der Synthese der Testplanung vorgeschlagen wird, ist finanzieller Natur: Mit der in Aussicht gestellten hohen Ausnutzung erzielt man auch hohe Landpreise. Längerfristig würde St. Gallen jedoch nur verlieren, denn an die Stelle eines unverwechselbaren, gewachsenen Stücks Stadt, das partiell noch vorhanden ist und mit Bedacht weitergebaut werden könnte, würde eine anonyme, urbane Architektur treten – meist austauschbar und seelenlos.

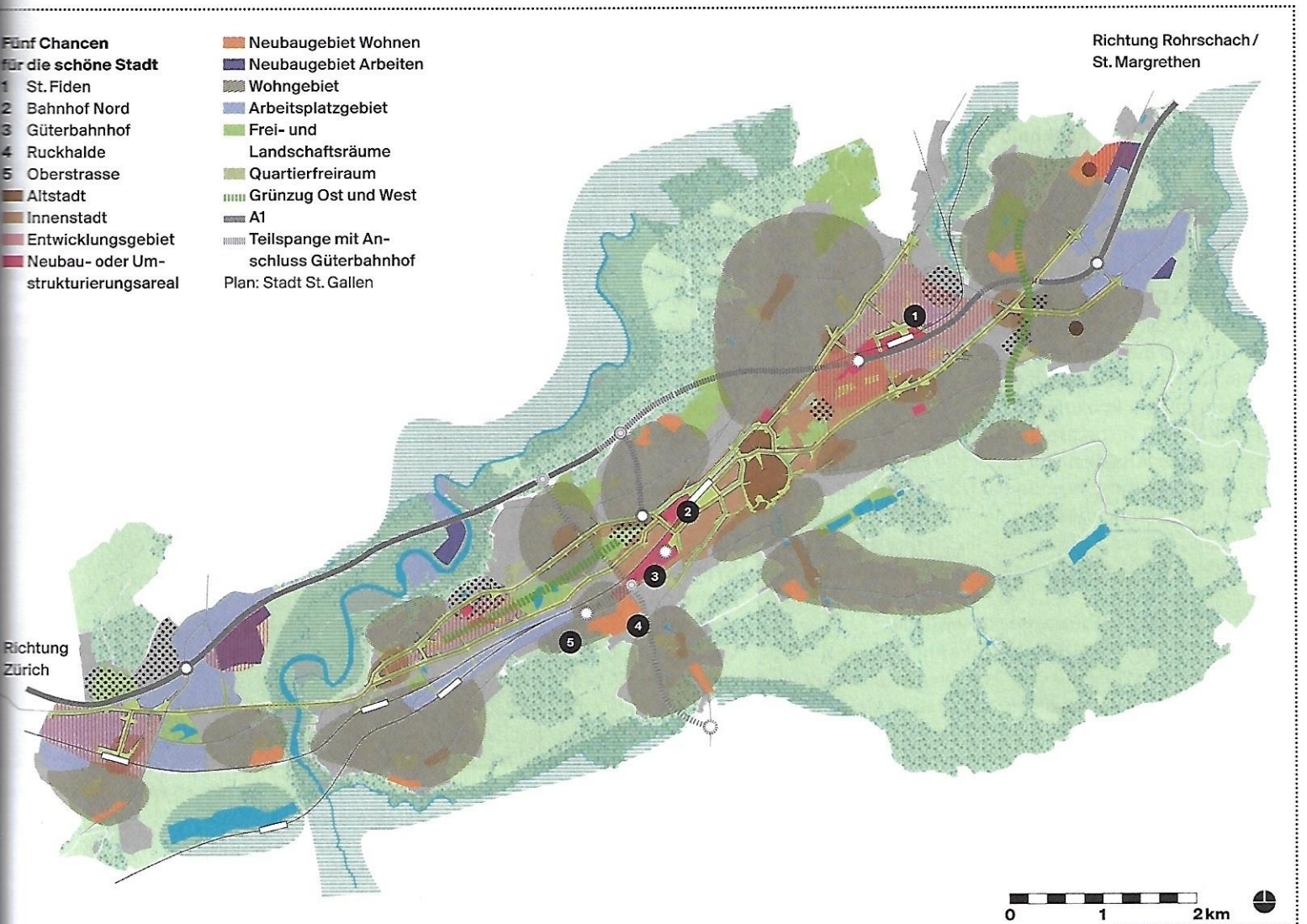
Hinter dem Bahnhof St. Gallen wird offenbar: Bleibt das Interesse von grossen Investoren aus, ist das kein Anlass zur Sorge. Im Gegenteil: Das Aussetzen des Immo-Investments-Getriebes ermöglicht ganz neue städtebauli-

che Perspektiven und macht Städtebau im tradierten Sinn eines koordinierten Bauens für die städtische Gemeinschaft erst wieder möglich. Plötzlich hat man die Möglichkeit, nicht in vermiet- oder verkaufbaren Kubikmetern, sondern in Freiräumen zu denken: in Plätzen, Boulevards und Parks, die keine Restflächen optimierter Baufelder sind, sondern ihrerseits Parzellen und Kubaturen definieren. Plötzlich hat man Raum und Zeit, öffentliche Projekte – vom Park über das Schulhaus bis zur Bibliothek oder zum Schwimmbad – dort zu bauen, wo sie hingehören: in die Mitte der Stadt, an die besten Lagen. Das ist umso wichtiger, als sich infolge der Digitalisierung der Detailhandel aus dem öffentlichen Raum verabschiedet. Der drohenden Entleerung der Innenstädte wirken Bauten entgegen, die Angebote für die Allgemeinheit beherbergen, die nach wie vor nach physischer Präsenz verlangen.

### Güterbahnhof: Strassenbau oder Städtebau?

Im Windschatten der verschiedenen Zukunftspläne bietet eine stagnierende Stadt natürlich auch Platz für Brachen. Im Gegensatz zu den Boomstädten, wo die Gentrifizierung der kreativen Zwischennutzung auf dem Fuss folgt, stehen in einer Stadt wie St. Gallen die Chancen gut, dass Brachen bis auf Weiteres auch Brachen bleiben dürfen – Offenheit und Vielfalt der Nutzungen inklusive.

Ein Beispiel findet man westlich des Bahnhofs Nord, auf dem Güterbahnhofsareal. Seit 2011 gehört auch dieses Areal dem Kanton. Vier Jahre zuvor wollte die Stadt der SBB und privaten Investoren eine Überbauung des zentral gelegenen Gebiets ermöglichen, doch die Umzonung scheiterte in der Volksabstimmung. Inzwischen hat sich der Nationalstrassenbau das Areal gesichert: Hier soll eine zusätzliche Autobahnausfahrt aus dem Untergrund



auftauchen. Der «Zubringer Güterbahnhof» würde mit einem Tunnel den Individualverkehr bis hinauf ins Appenzellerland leiten. Das sei eine nötige Engpassbeseitigung, argumentieren die Strassenbauer. Die Opposition warnt dieweil vor Stadtzerstörung, denn der Zubringer und seine innerstädtischen Anschlüsse würde eine Nutzung des Areals über grosse Teile verunmöglichen. Auch Stadtplaner Florian Kessler weiss: «Mit einem Autobahnanschluss wird die Nutzung des Areals zur Herausforderung, weil die strukturell wichtige Anbindung an das Stadtzentrum trotz geplanter Ausfahrt gemeistert werden muss.»

Sollte es überhaupt je realisiert werden, lässt das Anschlusswerk allerdings noch Jahre auf sich warten. Auf Initiative der Regionalentwicklungsorganisation Appenzell-St. Gallen-Bodensee wurde deshalb eine Zwischennutzung installiert. Gelbe Holzmodule beherbergen nun unter anderem Architektur- und Kreativbüros und ein Café. Was in Zürich «Basislager» und in Basel «Rakete» heisst, nennt sich hier «Lattich» und besitzt eine Bewilligung für stolze zehn Jahre.

Letztes Jahr haben sich auch neun Studierende der Hochschule für Technik Rapperswil aus dem Lehrgang Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur unter der Leitung von Markus Gasser mit dem Güterbahnhof und den weiteren St. Galler Bahnarealen beschäftigt. Auch da ist das Fazit klar: Mit einem Autobahnanschluss wären attraktive Nutzungen des Güterbahnhofs kaum mehr möglich. Erst recht nicht die Idee eines «Kulturbahnhofs», der in einen Grünraum eingebettet wäre, so wie es die Studenten Max Altherr und Jonas Müller vorschlugen. Schwer hätte es auch die Strategie der Studentin Felke Van de moortel, die darauf hinweist, dass die Gebiete entlang der Gleise «zur Steigerung der Lebensqualität» beitragen und deshalb durchgängig begehbar sein sollten. In den nicht publizierten – Studienarbeiten wird die Autobahnplanung denn auch wissentlich ausgeblendet. Man sollte sich den akademischen Idealismus zu Herzen nehmen: Tiefbau ist kein Städtebau.

Ist ein solches Streben nach der schönen Stadt ökonomisch verantwortungslos? Im Gegenteil. Langfristig können die Stadt und ihre Bevölkerung davon nur profitieren. In globalisierten Zeiten ist nur eine lebenswerte Stadt attraktiv. Ihre Pflege ist eine ständige Investition in eine prosperierende Zukunft. ●

#### **St. Gallen weiter West**

Neben den fünf erwähnten Arealen gibt es in der Stadt St. Gallen weiter westlich noch Areale der SBB mit unternutzten Industriegleisen und dem Postverteilzentrum, das zur Disposition gestellt wird. Noch ein Stück weiter westlich liegt das SBB-Areal des Vorortbahnhofs Bruggen. Studierende der Hochschule Rapperswil haben für dieses Gebiet ein Potenzial von weit mehr als tausend neuen Bewohnerinnen und Bewohnern und mehreren hundert Beschäftigten berechnet. Ob dort gebaut wird, ist im Moment allerdings offen. SBB Immobilien hat zusammen mit der Stadt St. Gallen eine Potenzialstudie in Auftrag gegeben. Doch diese sei derzeit sistiert, lautet die kurze Auskunft der SBB. Um in diesen Gebieten eine sinnvolle Entwicklung zu ermöglichen, bräuchte es eine funktionierende S-Bahn, die heute Richtung Westen nur lückenhaft fährt.