Gross-St. Fiden

Autor(en): **Stahlberger, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **21 (2014)**

Heft 239

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-884556

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Eine neue Mitte?

Damit eine solche «Vision St.Fiden» eine Chance hat, brauche es aber «ein Umdenken der Stadt», wie es das Planungsbüro Nüesch Development in seiner jüngsten Studie formuliert. Eine Überdeckung wird hunderte Millionen kosten- und ob sie angesichts der Sicherheitsbestimmungen und den neuen Vorschriften zur Erdbebensicherheit überhaupt realisierbar ist, ist offen. Vorsichtig stellt die «Vision St.Fiden» deshalb fest, ein solches Grossprojekt könne «ausreichend erfolgreich» sein. Vorausgesetzt, der Bahnhof St.Fiden werde zu einem eigentlichen S-Bahn-Knoten ausgebaut. Die Züge von und nach Zürich sollen bis nach St.Fiden fahren und hier soll auf den Bus – oder auf ein künftiges Tram – umgestiegen werden können.

Das braucht aufwendige Infrastrukturausbauten. In einer Stadt, in der die Regierung in letzter Zeit immer nur vom Sparen redet, keine sehr wahrscheinliche Perspektive. Und auch in den angrenzenden Quartieren bräuchte es ein Umdenken. Man orientiert sich bisher an den beiden Strassenachsen Langgasse und Rorschacherstrasse, der Bahnhof St.Fiden hat kaum eine Bedeutung für die lokale Erschliessung. Der Bahnhof müsse zur «Mitte der Quartiere» werden, fordern die Planer, denn heute seien die S-Bahnhöfe der wichtigste Motor einer Entwicklung.

Die topographische Depression

Nur, wer heute durch St.Fiden geht, fragt sich, ob das je gelingen wird. Das Bahnareal ist fast der tiefste Punkt der Stadt, aus allen Perspektiven muss man hochschauen, meistens steht man «unter» einer Brücke und fast überall tobt der Lärm der Autobahn. Von hier aus gibts weder Seesicht noch den Blick zum Säntis, beides «Qualitätsmerkmale» im aktuellen Wohnungsbau in der Stadt. St.Fiden werde – da sind sich die Planer einig – deshalb keine Top-Wohnlage, aber für Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe biete sich diese Landreserve an. Und offensichtlich hat die Migros bereits ihr Interesse angemeldet. Die Migros Bach soll entweder vergrössert oder gar ganz neu gebaut werden. Doch bis daneben etwas passiert, wird es dauern. St.Gallen ist in den Augen der Immobilieninvestoren kein Boomgebiet, und gewerbliche Reserveflächen gibt es in der Stadt noch viele. Im Oktober wies die städtische Internetseite fast 22'000 freie Quadratmeter Büro- und Gewerbeflächen aus – dazu 36'000 geplante Quadratmeter in Neubauten, die bis 2017 entstehen sollen.

Bis das «ausserordentlich interessante und vielversprechende Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung sowie für weitere Nutzungsmöglichkeiten» – so stand es in der Botschaft des Stadtrates zum Kauf des Bahnareals St.Fiden – genutzt wird, wird deshalb das ehemalige Gleisfeld vor allem für eines genutzt werden – als Parkplatz. Die Vorarbeit jedenfalls ist geleistet – die Schienen sind schon weg.

René Hornung, 1948, ist Journalist beim Pressebüro St.Gallen.

Gross-St.Fiden

Ein Kommentar *von Peter Stahlberger*

Kein traditionelles St.Galler Stadtquartier hat im 20. Jahrhundert eine so tiefgreifende Veränderung erfahren wie St.Fiden. *Eine* Veränderung? Nein, gleich zweimal wurde hier fundamental – man kann auch sagen brutal – in Verkehrs- und Nachbarschaftsbeziehungen eingegriffen: zuerst ab 1908 mit der Überwölbung der Steinach, der Erweiterung des Bahnareals und der entsprechenden Anpassung des Strassennetzes; dann ab 1980 mit dem Abbruch von Häusern, dem Kappen von Strassenverbindungen und dem Hinklotzen der Splügenbrücke im Zuge des Autobahnbaus.

Nun zeichnet sich ein dritter grosser Veränderungsschub ab. Und wieder betrifft er das Gebiet beim oder über dem Bahnhof. Das eröffnet eine doppelte Chance. Einerseits lassen sich so die Wunden der autobahnbedingten Eingriffe vielleicht etwas heilen. Anderseits könnte an die Umgestaltung in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg, ja überhaupt an die städtebaulichen Ideen jener Zeit angeknüpft werden.

Arm, aber sexy

Das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhundert war die grösste Boomphase der St.Galler Stadtgeschichte. Dank der Stickereiblüte und dem dadurch ausgelösten Wirtschaftsaufschwung stieg die Bevölkerungszahl zwischen 1900 und 1910 von gut 53'000 auf über 75'000 (+40 Prozent). Und besonders stark wuchs in dieser Spanne die damals noch selbständige, östlich an die Kernstadt angrenzende Gemeinde Tablat: von rund 12'600 auf 22'300 Personen (+77 Prozent).

Das bisher ländlich geprägte Tablat erhielt dadurch ein weitgehend neues Gesicht. Im Talboden beidseits der Steinach entstanden dicht bebaute, hohe Ausländeranteile aufweisende Quartiere. Etwas erhöht, insbesondere entlang der Rorschacher Strasse und im Heiligkreuz, gab sich der Ort mit repräsentativen Blockrandbebauungen gar so urban, dass der damalige Gemeindeingenieur den Warnfinger erhob: Tablat solle nicht zum «Aussersihl von St.Gallen» werden. Ähnlich grosszügig antwortete die Gemeinde auf den Ausbau der ehemaligen «Station» St.Fiden zum Verkehrsknoten. Bei der Festlegung der Strassen vom und zum Bahnhof bezog sie den Raum zwischen Rorschacher Strasse und Langgasse, ja bis zum Neudorf ins Perimetergebiet ein; und zur Erleichterung der Verbindungen zwischen den einzelnen Gemeindeteilen errichtete sie um 1910 nicht weniger als vier Brücken (alte Splügenbrücke, Passerelle, Spinnereibrücke, Lukasbrücke).

Grosszügigkeit, überhaupt! Von Tablat – damals arm, aber sexy wie das heutige Berlin – ging 1900 die Idee zur Verschmelzung der Gemeinde mit den Nachbarn St.Gallen und Straubenzell aus. «Gross-St.Gallen» nannte man das Gebilde, das 1918 dann endlich Realität

wurde. Gemeint aber war damit nicht nur die bevölkerungs- und gebietsmässige Erweiterung. Was mitschwang, war Weitsicht, Zuversicht, Stolz.

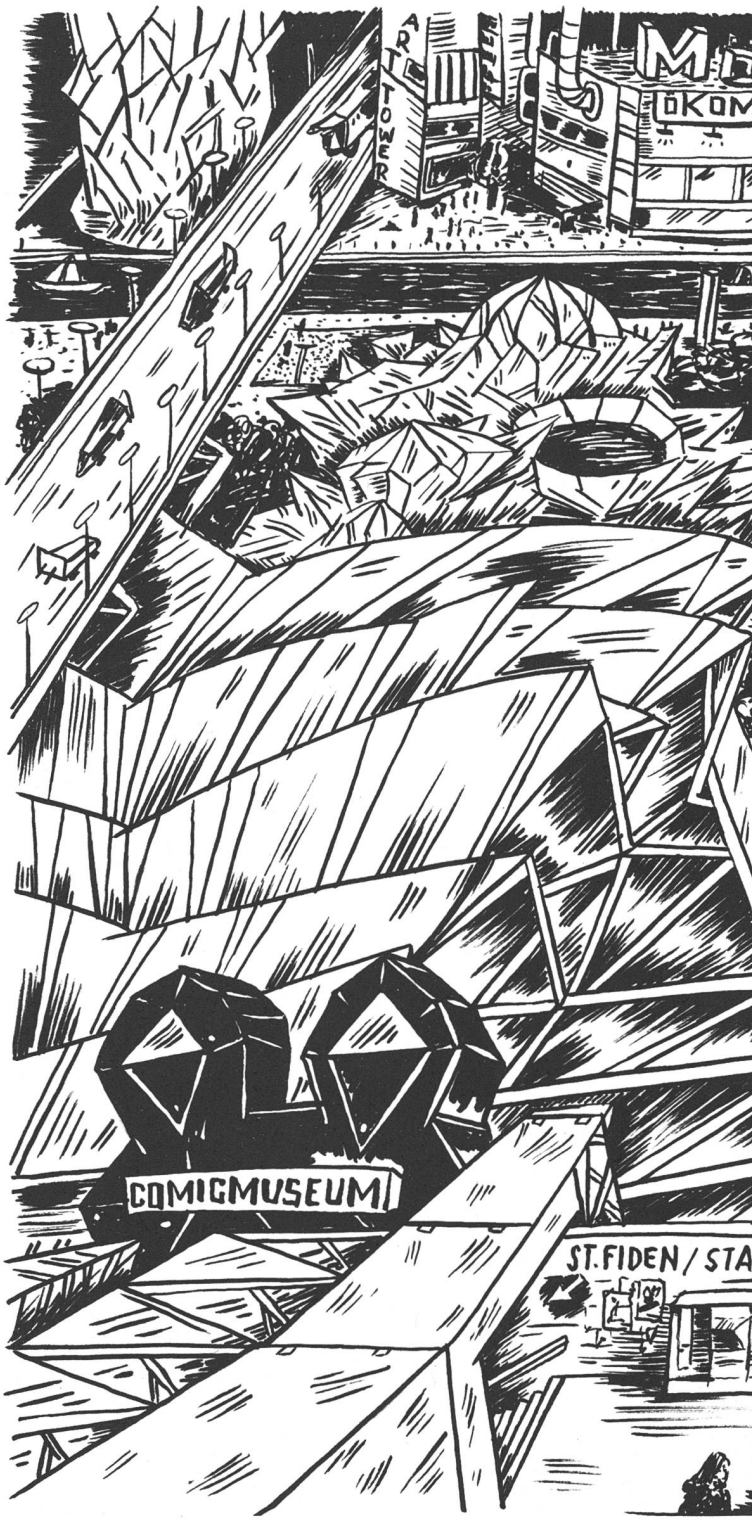
Neue Mitte

Und jetzt, da der Bahnhof St.Fiden und seine Umgebung erneut ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken? Als PIG, als Planerisches Intensivgebiet stuft der städtische Richtplan von 2012 das Areal ein. Es eigne sich «sowohl für private als auch öffentliche Nutzungen mit urbanem Charakter und hoher Dichte», heisst es dazu erläuternd. Zu prüfen sei ausserdem eine Teilüberdeckung der Gleisanlagen, mit der sich «eine grossflächige Erweiterung für urbanes Wohnen und/oder Arbeiten» erreichen liesse.

Daraus kann bei kluger Umsetzung etwas werden. Nötig wäre vor allem die Schaffung einer neuen Mitte, nachdem der Autobahnbau fast alle einst «natürlichen» Treffpunkte – Kirche, Schulhaus, Bahnhof – irgendwie ins Abseits gestellt hat. Damit diese Mitte auch wirklich lebt, müsste sie zwingend Wohnsiedlungen umfassen: warum nicht wieder solche in der Art von Hofrandbebauungen, warum – bei dieser Lage – nicht autofreie? Und schliesslich ginge es um die Neueröffnung der heute unterbrochenen Ost-West-Beziehungen im Talgrund. Das wiederum würde die Erweiterung des PIG-Perimeters bis zur Lukasmühle beziehungsweise zum Schellenacker voraussetzen. Gross-St.Fiden eben!

Gratis ist das selbstverständlich nicht zu haben. Doch das war es schon vor hundert Jahren nicht. Die damaligen Strassen- und Brückenbauten kosteten insgesamt fast 2,3 Millionen Franken, wovon die Gemeinde Tablat gut 1,4 Millionen zu übernehmen hatte – und das bei einem Umfang der Laufenden Rechnung von 700'000 bis 800'000 Franken pro Jahr. Zum Vergleich: Die Laufende Rechnung der Stadt St.Gallen hat 2014 ein Volumen von gut 550 Millionen.

Peter Stahlberger, Jahrgang 1945, ist Historiker und Publizist. Zu St.Fiden sind von ihm zuletzt erschienen: *Mitten am Rand. Das «Fidesgärtli» – ein Stück St.Galler Sozialgeschichte* (2011) sowie: *St.Galler Unvollendete. Brandmauern im Osten der Stadt* (In: *Gallus-Stadt 2014*).



Lika Nüsslis St.Fiden: Leseratten, Volkspaläste und Kulturgewusel und freie Sicht auf die Steinach.

ATELIERHAUS FIDE
SALTEN TB
VOLKSPalast
HOCH SCHULE DER KÜNSTE
BIBLIOTHEK OST

ST.FIDEN