

Stadt St. Gallen : Regionszentrum

Autor(en): **Sauter, Joseph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): - **(1972)**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-952170>

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.

Stadt St.Gallen – Regionszentrum

Vor rund eineinhalb Jahren ist der Auftrag zur Regionalplanung St.Gallen erteilt worden, nachdem sich 1968 vierzehn st.gallische und fünf appenzellische Gemeinden zur Vereinigung der Gemeinden der Region St.Gallen zusammengeschlossen hatten. Im Laufe dieses Sommers sind die ersten Ergebnisse veröffentlicht worden. Aus diesem umfangreichen Material sollen im folgenden die Ursachen der Regionalplanung, der methodische Aufbau einer Regionalplanung, die Bedeutung und Problemlage der Stadt St.Gallen in der Region und die Zielsetzung für ihre weitere Entwicklung skizziert werden.

1. Warum Planung?

Planung ist nichts Neues. Die Anlage der Stadt St.Gallen, wie die vieler anderer mittelalterlicher Städte, erfolgte nach einem bestimmten Plan. Dieser entsprach der Absicht und Vorstellung der Bauherren – im Falle der Stadt St.Gallen der Fürststäbte –, ihren Machteinfluss und das wirtschaftliche Leben durch befestigte Städte zu sichern. Die Erweiterung dieser Städte in späteren Zeiten vollzog sich wiederum nach Plänen.

Die Industrialisierung und die Erfindung der Transportmittel (Eisenbahn und Automobil) waren die zwei Hauptursachen für die weitere Expansion der Städte über ihre politischen Grenzen hinaus. Dieses Wachstum nach aussen erreichte in den letzten 25 Jahren, parallel zu einer rapiden Bevölkerungszunahme und Wirtschaftsentwicklung, ein vorher nie festgestelltes Ausmass, deren Folgen und Erscheinungsformen bekannt sind unter den Begriffen: Verstädterung, Agglomerationsbildung, Schlafstädte, Verkehrschaos,

Luftverpestung, Entleerung der Zentren usw. Diese Entwicklungen, das heisst vor allem ihre nachteiligen Auswirkungen auf das Leben der Menschen, haben sukzessive das Planungsbewusstsein gefördert.

Durch dieses Hinauswachsen der Siedlungen in andere Gemeinden haben sich immer mehr gemeinsame sachliche Berührungspunkte ergeben. Aus der Erkenntnis heraus, dass die einzelnen Gemeinden manche Aufgaben allein nicht mehr oder dann nur mit bedeutend höheren Kosten erfüllen können, haben sie sich für die gemeinsame Planung und Realisierung bestimmter Infrastruktureinrichtungen zusammengeschlossen.

2. Regionalplanung

In der Schweiz unterscheidet man in der Raumplanung generell drei Stufen: Landesplanung (Nationalplanung), Regionalplanung und Ortsplanung. Die Landesplanung befasst sich mit der räumlichen Ordnung in der Schweiz, die Ortsplanung mit der in einer Gemeinde. Die Regionalplanung ist räumliche Planung über ein Gebiet von mehreren Gemeinden oder Ortschaften mit gemeinsamen Berührungspunkten. Eine Region stellt ein Gebiet dar, dessen Bewohner untereinander enge wirtschaftliche, kulturelle, soziale und verkehrliche Beziehungen pflegen. Die Regionsabgrenzung erfolgt aufgrund der Intensität der Summe dieser Verflechtungen. Planungsträger ist die Vereinigung der Gemeinden der Region, wie im Fall der Region St.Gallen, oder ein Zweckverband.

Das planerische Vorgehen in der Regionalplanung erfolgt in drei Phasen:

– Erstellung der Übersicht

Für raumplanerische Entscheide müssen als wesentliche Grundlage Kenntnisse über Gebietseigenschaften vorhanden sein. Gegenstand der Analyse (Bestandesaufnahme) sind:

1. natürliche Voraussetzungen, zum Beispiel Topographie, Klima, Hydrologie, Geologie;
2. infrastrukturelle Sachverhalte, zum Beispiel Versorgung, Verkehr;

3. sozio-ökonomische Sachverhalte, zum Beispiel Bevölkerungsstruktur, Arbeitsplatzstruktur.

Dabei werden einerseits die Richtung, Dynamik und Intensität der Veränderungen in den einzelnen Sachgebieten festgestellt, andererseits wird die Eignung des Planungsraumes im Hinblick auf zukünftige Entfaltungsmöglichkeiten abgeschätzt. Als letzter Schritt in der Übersichtsphase erfolgt die Prognose für die verschiedenen Teilbereiche.

– *Basisinhalt*

Die zweite Phase entspricht der eigentlichen Planung. Ausgehend von Leitbildern über die künftige Entwicklung der Region werden die Zielsetzungen und Massnahmen für die einzelnen Sachgebiete etappenweise festgelegt und miteinander konfrontiert.

– *Besondere Aufgaben*

Stellen sich in der ersten und zweiten Phase für die einzelnen Sachgebiete besondere Probleme, die den für diese Arbeitsphasen gesteckten Rahmen sprengen und die insbesondere den Beizug von weiteren Fachleuten fordern (zum Beispiel Verkehrsplanern, Fremdenverkehrsexperten), werden sie in dieser Phase behandelt.

3. Bedeutung der Stadt St.Gallen in der Region

In der Stadt erreichen die menschlichen Aktivitäten ihre höchste Dichte. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen und Verkehren als notwendige Voraussetzungen zur Erfüllung dieser Aktivitätsbereiche überlagern sich in der Stadt im höchsten Mass und bilden in ihrem Ablauf einen komplizierten Prozess.

Aus der heutigen Verteilung der Bevölkerung und Arbeitsplätze und der unterschiedlichen Belastung der Strassen- und Schienennetze in der Region kann die Bedeutung der Stadt St.Gallen als Regionszentrum übersichtsmässig quantitativ abgeschätzt werden.

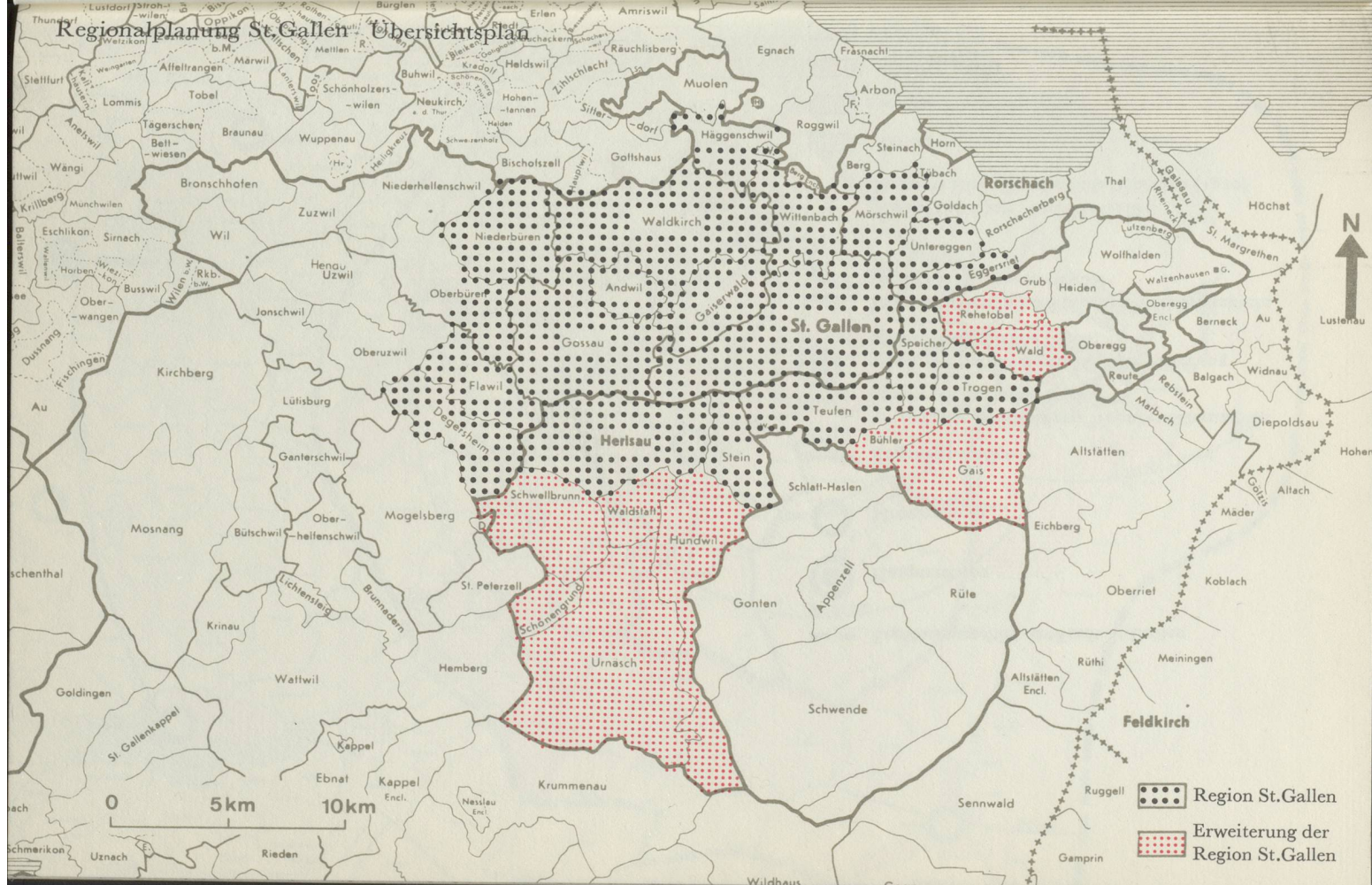
In der Stadt St.Gallen wohnen heute rund 51 % der Regionsbevölkerung. Ihr Anteil ist in den letzten 20 Jahren durch die starke Bevölkerungszunahme in den Vororten



zurückgegangen. Die Ursachen dieser Entwicklung sind billigere Wohnungen in den Vorortsgemeinden, Wohnen in attraktiveren Umweltverhältnissen, Verbesserung der Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zunehmende Motorisierung.

Dennoch ist die Stadt St.Gallen für die Hälfte der Regionsbevölkerung *Lebensraum*. Dieser war in den letzten Jahren grossen Veränderungen unterworfen, wie Erweiterung durch neue Wohnquartiere innerhalb und am Rand der Stadt, Erschliessung dieser Gebiete mit der notwendigen Infrastruktur, Ausbau des Angebotes für den Tages- und Wochenbedarf in den Quartierzentren, Vergrösserung des Citybereichs, Bau von Anlagen und Sicherung von Grüngebieten für die Regeneration des Menschen und verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse für den fließenden und ruhenden Verkehr. Ob dabei immer der Fragestellung der Stadt als Lebensraum genügend Rechnung getragen wurde, möchte ich bezweifeln. Doch muss man sich bewusst sein, dass die Zielsetzungen für die einzelnen Aktivitätsbereiche des Menschen vielfach weit auseinandergehen. So kann zum Beispiel der Forderung nach besserer Erschliessung des Zentrums mit Rücksicht auf die Wohnlichkeit der Stadt nur bis zu einem gewissen Grad entsprochen werden. Wo aber diese Grenzen liegen, kann nur im Rahmen einer Gesamtoptimierung dieser Teilbereiche festgelegt werden. Dazu kommt noch, dass sich diese Grenzen mit der Entwicklung der Gesellschaft und ihrer Einstellung zur Umwelt und Wirtschaft ständig verändern.

Die Bedeutung der *Stadt als zentraler Ort* ruht einerseits auf dem Angebot zentraler Dienste im wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bereich, andererseits auf ihrer Reichweite und somit der zu versorgenden Bevölkerungszahl. Die überragende zentralörtliche Bedeutung der Stadt St.Gallen für die Region sowie die gesamte Ostschweiz ergibt sich aus den folgenden Zahlen: Im Jahre 1965 entfielen 77% (1955: 75%) aller Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor der Region auf die Stadt St.Gallen. Ihr Anteil auf

Regionalplanung St. Gallen Übersichtsplan



-  Region St. Gallen
-  Erweiterung der Region St. Gallen

--- Ergänzungsgebiet der Stadt St.Gallen

⊙ Hauptzentren

○ Mittelzentren

— Region St.Gallen

--- 5 - 40% der berufstätigen Wohnbevölkerung
arbeitet in St.Gallen (1960)

.... 1 - 5% der berufstätigen Wohnbevölkerung
arbeitet in St.Gallen (1960)

..... In 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln
von St.Gallen aus erreichbar

Anzahl Lehrlinge, die in St.Gallen
die gewerbliche Berufsschule besuchen (1970)

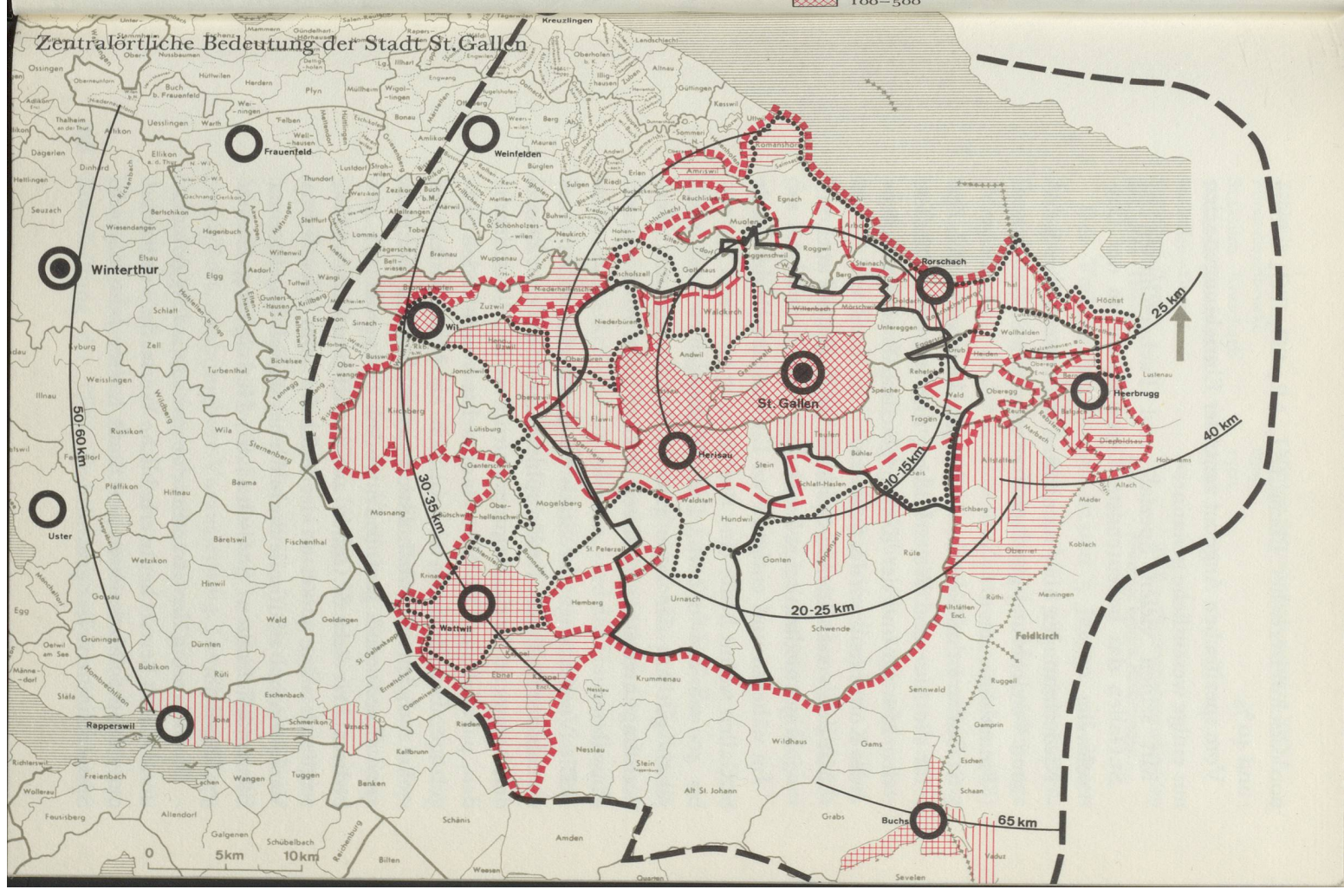
▨ 10-20

▩ 20-50

▧ 50-100

▦ 100-500

Zentralörtliche Bedeutung der Stadt St. Gallen



nordostschweizerischer Ebene (AI, AR, SG, TG) betrug rund 40%.

Vom spezifischen Angebot zentraler Einrichtungen seien nur einige wesentliche genannt:

- Mit seinen vielen Spezial- und Fachgeschäften ist St.Gallen das bedeutendste Einkaufszentrum der Ostschweiz.
- Niederlassungen aller namhaften schweizerischen Bank- und Versicherungsgesellschaften stempeln St.Gallen zum Finanzzentrum.
- St.Gallen ist mit seinem vielfältigen Angebot an Schulen für die Aus- und Weiterbildung und mit dem Theater, den Museen und der Konzertgesellschaft ein bedeutendes Kulturzentrum der Schweiz.
- Mit den verschiedenen Spitälern ist St.Gallen auch ein wichtiges medizinisches Zentrum.

Im näheren und entfernteren Einflussbereich der Stadt St.Gallen wohnt heute eine Bevölkerung von rund 350000 bis 400000 Einwohnern. Das Regionsgebiet deckt sich relativ gut mit der Zone grösster Beziehungs- und Verflechtungsintensität. In diesem Raum leben rund 150000 Einwohner.

Die Verkehrslage der Stadt ist durch eine nicht eben verkehrsfreundliche Topographie charakterisiert. Besonders hemmend für das Regionszentrum wirken die isolierenden, parallel zur Ost-West-Hauptachse verlaufenden Hügelzüge. Das Zentrum erweist sich als Mittelpunkt von sechs radialen Eisenbahnlinien (einschliesslich Schmalspurbahnen) und fünf bedeutenden Postautokursen gut bedient. Wie sehr St.Gallen aus der Region hervorsticht, zeigt sich allein schon an der Zahl der vom öffentlichen Verkehr (ohne städtische Busbetriebe) täglich angebotenen Fahrtmöglichkeiten: St.Gallen 281, Herisau 114, Gossau 97, Flawil 38.

Die Belastung der Strassennetze erreicht im Agglomerationsbereich bereits heute erhebliche Werte. So wurden auf den Hauptzufahrtsachsen zur Stadt letztes Jahr folgende Spitzenstundenwerte gezählt:

Zählstelle	Mittlere Spitzenstundenwerte in PWE*
Fürstenlandbrücke	2300
St.Gallen – Rorschach	1300
St.Gallen – Wittenbach	1300
St.Gallen – Gossau	800
St.Gallen – Teufen	700
St.Gallen – Herisau	500

* PWE = Personenwageneinheiten
(Summe beider Richtungen).

Der Verkehr hat in den letzten 5 Jahren auf diesen Achsen durchschnittlich um 10 bis 15 % zugenommen. Grund dafür ist die starke Zunahme der Motorfahrzeuge (Verdoppelung in der Region im Zeitraum 1958 bis 1968) und Vorortsentwicklung. Wenn die Verkehrsentwicklung in Zukunft so weitergeht – alle Anzeichen sprechen dafür –, wird die Bewältigung des Verkehrs im Agglomerationsbereich der Stadt St.Gallen die grössten Probleme stellen. Von der Lösung dieser Probleme hängt aber die Zukunft des Regionszentrums und demzufolge der ganzen Region entscheidend ab.

4. Leitideen zur künftigen Entwicklung der Stadt St.Gallen

Die vorgegebene zentrale Stellung der Stadt St.Gallen als Hauptzentrum der Region und der gesamten Ostschweiz weiter zu stärken und auszubauen, wird das Hauptziel auch für die Zukunft sein. Um dieses Ziel zu erreichen, ist den folgenden zwei Bereichen erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken:

– *Stadt als Lebensraum*

Bei der zukünftigen Gestaltung der Stadt als Lebensraum muss der Mensch Bezugspunkt sämtlicher Massnahmen sein. Die Knappheit des zur Verfügung stehenden Bodens wird zu dichteren Bauweisen führen. Deshalb ist eine entsprechende architektonische Gestaltung (Gesamtüberbauungen mit spezifischen Vorschriften), die dem einzelnen Menschen möglichst volle Entfaltung in seiner Wohnzelle ermöglicht, unabdingbare Voraussetzung. Dem Fussgänger ist in den Wohnquartieren Priorität einzuräumen.

– *Stadt als Zentrum*

Bereits heute bestehen Ansätze zur wirtschaftlich bedingten Entmischung der City. Dabei droht die entscheidende

Eigenschaft der City, die Urbanität (Vielfalt von verschiedenen zentralen Diensten), verlorenzugehen. Als künftiger Schwerpunkt der Region und Ostschweiz sollte St.Gallen ein attraktives Zentrum mit grossen Wahlmöglichkeiten, Erlebnisdichte und Kontaktmöglichkeiten bleiben. Zur Erreichung dieser Forderung sollten künftig zwei Konzeptansätze verfolgt werden:

- die polyzentrische Stadt und Region,
- vermehrte Beachtung des öffentlichen Verkehrs.

Das Hauptzentrum muss durch die Förderung attraktiver Nebenzentren entlastet werden. Das Haupt- und die Nebenzentren bilden zusammen eine funktionale Einheit und sollten durch attraktive öffentliche Verkehrsmittel miteinander verbunden sein.

Dem Verkehr kommt bei der Realisierung dieser Konzeption eine grosse Bedeutung zu. Der Berufsverkehr muss durch verschiedene attraktivitätsfördernde Massnahmen (Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten, Fahrplanverdichtung usw.) auf das öffentliche Verkehrsnetz verlagert werden. Im Randgebiet der City sind dem privaten Verkehr eine genügende Zahl von Parkplätzen (Parkhäuser) mit einer den Bedürfnissen des Besucher- und Einkaufsverkehrs angepassten Gebührenstaffelung zur Verfügung zu stellen. Im eigentlichen Citybereich soll dem Fussgänger die Priorität eingeräumt werden. Der Entmischung und dem dadurch bedingten Verlust der Urbanität muss mit speziellen Massnahmen entgegengewirkt werden.

Voraussetzung für die künftige Gestaltung der Stadt St.Gallen und Realisierung der Zielvorstellungen ist eine Stadtentwicklungspolitik, die die vielen Einzelentscheidungen der verschiedenen Stellen bezüglich der Zielvorstellung überprüft, koordiniert und die Auswirkungen ständig kontrolliert.

Diese Politik muss ihre Entscheidungen auf Grundlagen aufbauen, die im Rahmen der Stadtplanung und in Koordination mit der Regionalplanung erarbeitet worden sind.

Joseph Sauter, Regionalplaner

Mitarbeiter im Planungsbüro T. + E. Stierli, St.Gallen