

# St. Gallen zum Beispiel

Autor(en): **Röllin, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art**

Band (Jahr): **66 (1979)**

Heft 33-34: **"Stadtgestalt" oder Architektur? = "Forme urbaine" ou architecture?**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-50813>

## **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.



PETER RÖLLIN

# St.Gallen zum Beispiel

*Formen und Erfahrungen der Stadtgestaltung*

In keinem Jahrhundert zuvor war die Gestaltung der Stadt in der Schweiz so offen und neuen, internationalen Mustern zugänglich wie im 19. Jahrhundert. Die Auflösung der alten Stadtrepubliken und deren Integrierung in den helvetischen Einheitsstaat, die Aufhebung der Torsperren und die Verschiebungen wichtiger städtischer Einrichtungen wie Fabrikation, Markt und Verkehr vor die Mauern, vor allem aber die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende, mächtig ansteigende Landflucht zwangen wirtschaftlich bedeutende Städte zu neuen Stadt- und Quartierbildungen. In St.Gallen – die Stickereimetropole erlebte bis zum Ersten Weltkrieg einen beispiellosen Aufstieg – haben wie in anderen Städten gewisse Faktoren wie Lage, Boden-

preise und Standortwahl des Bahnhofes die Gestaltung und sozialräumliche Strukturierung vorbestimmt. Der folgende Aufsatz will aufzeigen, wie leicht Stadtlandschaft und gewachsene Muster durch neue Bildbarkeit nach den Richtlinien der Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse zerstörbar sind und zum Teil schon arg hergerichtet wurden. Während in den grünen Vorortsgemeinden bürgerliche Privatheit tüchtig ins Kraut schießt, verarmen Stadträume und erleiden trotz neuen Dimensionen, Blumenkübeln und stimmungsvollen Laternen Nivellierungen, Wunden und Monotonien. Zumindest in der Innenstadt haben neue Gestaltungsmuster – Neubauten und Verkehrssanierungen – Veränderungen mehrheitlich als Verluste empfinden lassen.

## Molkendüfte und Stickereistadt von Weltruf

Ein stiller Mann, so versichert Alexander Berlepsch in seinem Fremdenführer 1859, sei der heilige Gallus gewesen, der sich im 7. Jahrhundert hier im bärenreichen Waldtal eine Klausen erbaut und

«gewiss an nichts weniger dachte, als dass im Laufe der Zeiten hier soviel Geräusch und Lärm entstehen würde von Fabrikantenwagen, Posten, Lokomotivpfeifen, Kupferschmieden und Appreturgerassel».

Auf dieser Höhe überhaupt noch eine Stadt anzutreffen, dazu eine Handels-

stadt, deren Ruf durch die Stickereiindustrie von Nordamerika bis nach Russland reichte, musste jeden fremden Besucher überraschen. Der alpine Charakter, schreibt Berlepsch, verstärkte sich in den Augen des Anreisenden von Station zu Station, und die Häuserkonstruktionen seien so echt, wie der Fremde sie gerne in Miniaturform seinen Kindern nach Hause bringe:

«Man wittert als Endziel schon Molkendüfte, Alphorn und Kuhschellen und absolute Alpeneinsamkeit. Nun aber taucht mit der Wendung der Bahn auf einmal ein breites Hochthal vor uns auf. Zwischen grünen Hügeln streben ehrwürdige

Thürme empor . . . und Haus an Haus quillt hervor – die Einsamkeit der Alpe weicht dem Bewusstsein einer Stadtnähe.»

Die Stickereiindustrie, die gegen Ende des 18. Jahrhunderts das alte St.Galler Leinwandgewerbe ablöste, erreichte im 19. Jahrhundert Rekordzahlen in der gesamtschweizerischen Exportwirtschaft. Allein in den Jahren 1864 bis 1880 steigerte sich die Stickereiausfuhr nach den USA um mehr als das Sechzigfache. Der Export in alle Welt verdreifachte sich von 78 Mio. Fr. im Jahre 1895 auf 225 Mio. bis 1912. St.Gallen war zwar nicht einziger, ja nicht einmal



28 St.Gallen. Villenüberbauung des Rosenbergs hinter dem Bahnhofquartier (um 1880) / Saint-Gall. Aménagements de villas sur le Rosenberg, situé derrière le quartier de la gare (autour de 1880). (Foto: Hasselbrink, 1897)



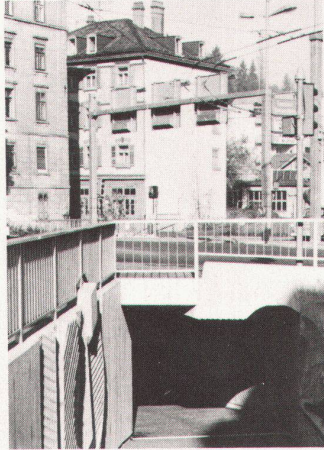
29 St.Gallen. Arbeiter- und Angestelltenquartiere Oberstrasse und Ruhberg am gegenüberliegenden Nordhang der Berneck (um 1880–1890) / St.Gallen. Logements pour ouvriers et employés sur la pente nord de la Berneck, en face du Rosenberg (autour de 1880–1890). (Foto 1908; Archiv Eidgenössische Denkmalpflege, Bern)



30



31



32



der bedeutendste Standort der Sticker-  
reiproduktion – die angrenzenden Gemein-  
den Tablat und Straubenzell sowie die Bezirke  
Gossau und Untertoggenburg waren prozentual  
viel stärker industrialisiert als die Kantonshaupt-  
stadt –, doch war St.Gallen Mittelpunkt des  
Handels, der Verteilung und des Versands  
sowie Ort der Stickereibörse. St.Gallen ist mit  
der Stickerei gross geworden. Stickmaschinen  
und Bauentwicklungen hielten sozusagen  
Gleichschritt über Krisen- und Blütenjahre.

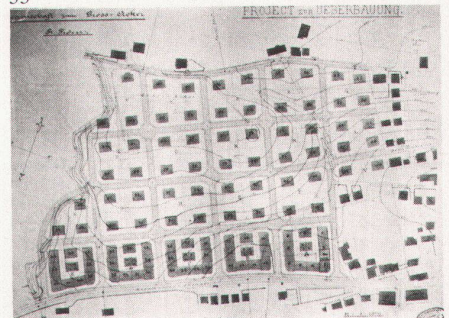
### Weichenstellungen im 19. Jahrhundert

Bis ins späte 18. Jahrhundert fehlte ein  
systematisches Überbauen der Gelände  
ausserhalb der Stadtmauern. Abgesehen von  
der wirtschaftlichen Nutzung der östlich und  
westlich an die Altstadt angrenzenden Felder  
als Bleichen für das Leinwandgewerbe, als  
Weidland und Gartenland sowie als Freiraum  
für öffentliche und militärische Veranstaltun-  
gen (Brühl) bedingten in den Jahrhunderten  
zuvor vor allem strategische Überlegungen  
und Erfahrungen die Freilassung der Gebiete  
vor den Mauern. Lediglich entlang den Ausfall-  
strassen einzelner Stadttore gruppierten sich  
bescheidene Häuserzeilen. Die seit der Helvetik  
sich jagenden Veränderungen – angefangen  
von den politischen Umstrukturierungen bis hin  
zu den handels-gewerblichen Freiheiten, welche  
die einschränkenden und überalterten Zunft-  
ordnungen begruben – führten zu entsprechen-  
den Auflösungserscheinungen des baulichen und  
landschaftlichen Stadtgefüges. Erleichterungen  
bei Niederlassungen und Einbürgerungen, die  
Ausweitung des Kreditwesens und produktions-  
steigernde Arbeitsmethoden liessen die alte  
Stadt buchstäblich aus ihren Nähten platzen.  
Bereits 1837 –

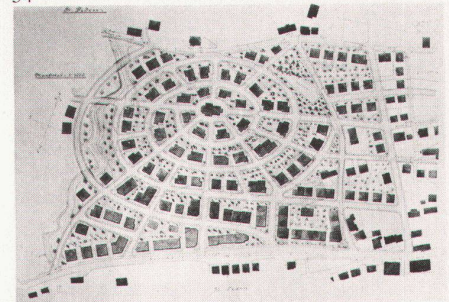
damals standen noch sämtliche Stadttore –  
wurden ausserhalb der Mauern mehr Häuser  
gezählt als innerhalb.

Entsprechend den landschaftlichen Gegeben-  
heiten konnte sich St.Gallen im 19. Jahrhun-  
dert nur ost- und westwärts entwickeln. Der  
heutige Schlauch von Bruggen im Westen bis  
Stephanshorn im Osten beträgt rund acht  
Kilometer, die Talbreite im Raume des intensiv  
genutzten Bahnhofquartiers dagegen nur knappe  
500 Meter. Auch die wichtigsten Verkehrswege  
führen zwischen den aussichtsreichen Moränen-  
hügeln (Rosenberg, Freudenberg und Bernegg)  
nur in östlicher und westlicher Richtung. Die  
Anlegung neuer Quartiere, aber auch die Er-  
stellung lokaler und regionaler Einrichtungen  
(Strassen, Eisenbahn, Gaswerk, Kaserne) set-  
zten umfangreiche Bodenabtretungen seitens  
der Ortschaftsgemeinde voraus, deren Aufgabe  
es in der Regel auch war, diese Gebiete aus-  
zuseiden und durch Ingenieure und Architekten  
Bauverordnungen und Quartierreglemente  
ausarbeiten zu lassen. Während noch in den  
1870er Jahren das Wohnen an stark frequen-  
tierten und «lebhaften» Strassen als bevorzugt  
galt, rissen in den darauffolgenden Jahrzehnten  
immer lauter werdendes «Stadtgetümmel», die  
rege Bautätigkeit und auch Neubaubewertungen  
in der Wohnkultur (Villen- und Gartenstadt-  
bewegungen) selbst abseitige Grundstücke  
und Hanglagen in den Bodenhandel. Folgen für  
die Stadtgestaltung, aber auch für die Bewoh-  
ner blieben nicht aus. Der Stadtkörper entwik-  
kelte sich immer mehr in typische Quartiere,  
in vornehme und kunstreich gestaltete, in  
unauffällige und mindere. Mit dem Preis der  
Lage erfuhr aber auch die Stadtbevölkerung  
eine räumliche Umverteilung und Neugrup-  
pierung. Nicht nur begannen sich Handelsquar-

33



34



30 St.Gallen. Das mittelalterliche Platztor (1867  
abgebrochen) / Le Platztor datant du Moyen Age  
(démoli en 1867).

31 Platztorkreuzung; heutiger Zustand mit Unter-  
führung / Situation présente avec passage souter-  
rain.

32 Platztorkreuzung nach der Verkehrssanierung  
von 1977/78 / La «Platztorkreuzung» après la  
réorganisation du trafic de 1977/78. (Fotos Vadjana,  
Guggenheim, Röllin)

33, 34 Karl August Hiller: Gestaltungsvarianten  
für ein Wohnquartier auf dem Grossacker in  
St.Gallen-St.Fiden (1899) / Projets alternatifs  
pour l'aménagement du quartier Grossacker  
(1899).

tiere von Wohnquartieren räumlich immer  
klarer voneinander abzusetzen, sondern  
auch die Wohnlandschaften unter sich. Die  
Spuren dieser ganz bestimmten Gesetzen  
gefolgten Quartierwerdung charakterisieren  
das St.Galler Stadtbild noch heute (Abb. 28,  
29 und 33, 34).



35



36



37



38



39



40



35, 36 St.Gallen. Platztor-Kreuzung um 1905 (Abb. 35) und um 1960, nach der Sanierung von 1959 (Abb. 36; vgl. auch Abb. 30–32) / St-Gall, «Platzorkreuzung», 1905 (fig. 35) et 1960 (fig. 36).

37, 38 St.Gallen. «Der Seidenhof» (Oberer Graben/St.Leonhard-Strasse) um 1950 (Abb. 37) und nach 1962 (Abb. 38) / St-Gall. Le «Seidenhof» autour de 1950 (fig. 37) et autour de 1962 (fig. 38). (Fotos: Stadtarchiv St.Gallen; Vadjana)

39 St.Gallen. Bahnhofplatz, entstanden 1854–1915. Trotz verschiedener Formensprachen entstand eine kompakte Stadtsituation. (Aufnahme um 1920) / Place de la Gare construite entre 1854 et 1915. (Photo autour de 1920, Slg. Zentralbibliothek, Zürich)

40 Neue Hochhausbauten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes / Immeubles de bureaux en proximité directe de la gare. (Foto: P. Röllin)

### Bahnhofbau präjudizierte City-Bildung

Schon 1812 wurden die neuen Quartiere westlich der Altstadt als eigentliche «Neustadt» bezeichnet. Hier entstanden auch die bedeutendsten quartiermässigen Neuüberbauungen in Form geradli-

niger Häuserfluchten oder Carrés mit Wohnungen, Werkstätten, Geschäften, kleineren Spinnereien und Stickfabriken. Einen entscheidenden Einfluss und zugleich eine Wendung hinsichtlich der Nutzung erfuhr dieser Stadtraum durch die Standortwahl des Bahnhofes für die

1856 eröffnete Eisenbahn Wil–St.Gallen–Rorschach. Der Bahnhof rund 200 Meter westlich der Altstadt in der engen Talbreite zwischen Falkenburg und Schlössli zu erstellen, hat sich siedlungspolitisch und auch stadtbildlich ausgewirkt, indem sie die



spätere City-Bildung örtlich vorausbestimmte.

Schon in den Jahren der Bahneröffnung konzentrierte und intensivierte sich die Bautätigkeit in der Nähe des neuen Bahnhofs. Ein ganzes Jahrzehnt nach dem ersten Lokomotivpfeiff stand das Gebiet im Mittelpunkt baulicher Aktivitäten und Veränderungen. Handelsfirmen, Agenturen, Banken, Versicherungen, Anwälte, Gastwirte, Architekten, Ingenieure und auch die PTT zügelten Richtung Bahnhof. In der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung im Juni 1858, in der es um die Erstellung neuer Postbauten in Bern und St.Gallen ging, wurde deutlich darauf verwiesen,

«dass es im höchsten Interesse des Postdienstes liegt, die Hauptpostbureaux möglichst nahe an die Bahnhöfe zu versetzen . . . Gleichartige Verlegungen werden auch von Seite der ausländischen Postverwaltungen da ausgeführt, wo die Bahnhöfe in der Stadt selbst gelegen sind, indem vorerst anzunehmen ist, dass der kaufmännische und industrielle Verkehr sich allmählich mehr und mehr den Bahnhöfen zu nähern sucht.»

Noch heute steht der Stadtraum zwischen Bahnhof und Altstadt trotz lehmigem Grund marktwirtschaftlich an vorderster Stelle. Nicht zufällig konzentrieren sich Neuüberbauungen und Verluste – erinnert sei an den «Helvetia»-Abbruch 1977 – auf diesen Stadtraum (Abb. 39, 40).

#### **Stadträumliche Gegensätze schon in den Anfängen der Wohnraumgestaltung**

Auf klimatische, soziale und ästhetische Unterschiede in der stadt-st.gallischen Wohnlandschaft hat 1936 anlässlich der BSA-Tagung in St.Gallen der damalige Stadtbaumeister Paul Trüdinger aufmerksam gemacht (*Das Werk*, Juli 1936). Ungehemmt durch irgendwelche kulturelle Tradition habe man hier die Zügel schiessen lassen, «wie es den Spekulanten passte». Das krasse Missverhältnis von Nord- und Südhang sei auf diese Weise zu einem schlimmen Charakteristikum des städtebaulichen Bildes von St.Gallen geworden:

«An dem begehrten warmen, windgeschützten Rosenberghang stiegen die Bodenpreise enorm und erzwangen den Villenbau. Streng gehandhabte Einzelhaus-Vorschriften mit grossen Gebäudeabständen hatten weite Streuung und raschen Bodenverbrauch zur Folge. Die grosse Masse aber kletterte an den kalten Steilhängen des Freudenbergs und der Berneck empor, wo das Baugesetz eine viel stärkere Bodenausnutzung zuließ – auf Kosten der Besonnung, die als nebensächlich betrachtet wurde.»

Selbst für genossenschaftliche Bauverei-



41 St.Gallen. Signal-«Architekturen» müssen vor ihrer Erstellung von keiner Baubehörde visiert werden / «Architectures» de signaux exemptes de tout contrôle architectural (Foto: P. Röllin)

ne – der erste wurde in St.Gallen 1872 gegründet – war es kaum möglich, stadtnahen, geschweige denn sonnigen Boden zu erwerben, da die Grundstücke meist schon in privaten, finanzstärkeren Händen lagen. Typische Arbeiterquartiere (Geltenwyl, Brühlbleiche, Steingrübli, Paradies, Ruhberg, Abb. 29) entstanden an den damaligen Stadtgrenzen und in den erst 1918 der Stadt einverleibten Nachbargemeinden Tablat und Straubenzell, während sich vornehme Wohnquartiere auf Ebenen (Museumsquartier) und südliche Hanglagen konzentrieren (Abb. 28).

Eine Wohnungsuntersuchung aus dem Jahre 1897, die wie in anderen Städten auf Anregung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft durchgeführt wurde, lässt den Betrachter ein auffallendes Merkmal erkennen:

die Resultate verschiedener Fragestellungen in ganz bestimmten Quartieren kumulieren und charakterisieren mehrfach den betreffenden Stadtraum. Gegensätze sowohl in bezug auf Bewohnerschicht und Wohnungsgrösse als auch in bezug auf die Wohnungsmiete bilden die Quartiere Rosenberg/Bahnhof/Unterer Brühl auf der einen, Lämmli-brunnen/Wassergasse/Paradies-Oberstrasse auf der anderen Seite. Bezeichnenderweise stehen die Quartiere Rosenberg, Unterer Brühl und auch Teile des Bahnhofquartiers auf der Liste schützenswerter Ortsbilder, während andere ohne architektonische Glanzleistungen, dafür manchenorts mit Quartierleben und -struktur, den heutigen Mechanismen der Stadtzerstörung – allem voran dem Privatverkehr – oft schonungslos überlassen sind.





42, 43 H.R. Fricker, Trogen: «Realitäten der Stadtgestalt – sichtbar gemacht», künstlerische Einzelaktion mit Hilfe von grossen Fotografien auf sieben Plakawänden in der St.Galler Innenstadt / H.R. Fricker, Trogen: «Visualisations du visage urbain. Présentation de photographies dans les rues de St-Gall».

### Nivellierungen und Rückschritte der Stadtgestaltung in den 1960er und 70er Jahren

Ganz im Gegensatz zum 19. Jahrhundert, aber auch zu den fortschrittlichen Strömungen unseres Jahrhunderts (Jugendstil, Neues Bauen) wurden Fragen, die die Stadt als erlebbaren Architektur- und Funktionsraum berührten, in den letzten zwei Jahrzehnten in den Hintergrund gedrängt. Sichtlich unter dem Eindruck des Schwindens verwaltungsinterner Gesamtüberblicke und zunehmender Auflösungserscheinungen gemeinschaftlicher Kräfte – dazu gehört auch die Auseinandersetzung um die Stadtgestaltung – wies 1961 der damalige St.Galler Stadtammann Emil Anderegg auf Möglichkeiten und Notwendigkeit des gesellschaftlichen Einsatzes des einzelnen Bürgers hin:

«Der einzelne kann sich der Stadtgemeinschaft direkt verpflichten, wenn er das Wagnis unternimmt, durch seinen Willen das «Gute» zu verwirklichen, durch seine Herzenskräfte dem «Schönen» zuzustreben und durch sein Denken und Vorstellen das «Wahre» zu realisieren. In der Entfaltung solcher individueller Impulse gewinnt der einzelne Bürger die Möglichkeit zurück, sich mit seinen Mitbürgern wirklich verbunden zu fühlen und damit der Isolierung wieder zu entrinnen, in welche der moderne Verwaltungsmechanismus die Bürger notwendigerweise bringen musste» (Emil Anderegg, *Der Mensch im Mittelpunkt der Stadtgestaltung*, in *Gallus-Stadt*, 1961).

Die Hoffnungen, die sich das St.Galler Stadtoberhaupt damals machte, wurden indessen bald enttäuscht. Die Stadtgestaltung und ihre Vollstrecker gehorchten da nicht den Idealen und humanistischen Überlegungen, sondern richteten sich nach den harten, von Verkehr und Wirtschaft diktierten Gesetzen. Das traurige Beispiel der Platztor-Sanierungen (Abb. 30–32; 35, 36), die drohenden

Quartierzerstörungen durch innerstädtische Anschlüsse an die Nationalstrasse sowie zahlreiche Abbrüche hervorragender historischer Stadtarchitektur (Abb. 37, 38) illustrieren, wie offensichtlich heutige Bildbarkeit der Stadt geworden ist. Innert weniger Jahre wurden gemeinschaftsbildende Errungenschaften, dazu zählen historisch gewertet auch die Stadttorabbrüche und die damit zusammenhängende Bildung der Vorstadtquartiere, durch breitspurige Verkehrssanierungen wieder zerstört. Die Grundlagen städtischer Gestaltung – die Beziehungen der Bewohner zum Stadtraum und deren Formulierung – fehlen zumeist und müssen durch Bürgerinitiativen ständig erkämpft und wieder verloren werden. Das Fast-nicht-Abkommen von einmal erlernten Mustern, etwa im Bereich der Verkehrsplanung, aber auch bei der Gestaltung pflegeleichter, rentabler Überbauungen lässt in der Konsequenz nicht zufällig beinahe jedes Verschwinden von 100jähriger, oft auch «unbedeutender» Architektur als Verlust empfinden.

### In kleinen Schritten: Zurückerobung der Heimat Stadt

Verwaltungstechnische Probleme – u.a. die verschieden ausgerichtete Spezialisierung der Hoch- und Tiefbauämter – sind mitunter ein Grund, dass eine rasche Zurückerobung der heute schon weitgehend verlorenen Heimat Stadt kaum möglich erscheint. Nur wenige hundert Meter von aufwendig und liebevoll durchgeführten Restaurationen (in St.Gallen: Zeughausflügel am Klosterplatz, St.Laurenzen-Kirche, St.Katharinen-Kloster und zahlreiche Einzelhäuser) entfernt entleeren sich und sterben

alte, auf Wohnen und Gewerbe hin strukturierte Stadtmuster, die einen unter dem Druck innerstädtischer Verkehrsbedürfnisse (Tangenten, Parkplätze), die ändern, um rentableren Neüberbauungen Platz zu machen. Neue Stadtgestaltung, die einen nicht zwingt, allem Alten nachzutrauern, scheint in Form von Einzelanlagen (Hochschule, Theater) und Aussenquartieren weit besser zu gelingen als in Geschäftsbauten, die in den letzten Jahren weite Teile der St.Galler Innenstadt erkalten liessen. Um neue Muster der Wohngestaltung zu erproben, liess die städtische Bauverwaltung in den letzten Monaten Projekte für zwei Wohnstrassen auf Stadtgebiet ausarbeiten, wobei die Wohnstrassen-Versuche in einem Neubaugebiet (St.Gallen-Haggen) und in einem bereits bestehenden, aus der Jahrhundertwende stammenden Quartier (Felsenstrasse) durchgeführt werden sollen. Zu einem immer wichtigeren Faktor der Erhaltung und Gestaltung des städtischen Lebensraumes haben sich in den letzten Jahren Bürgerinitiativen, Gruppen- und Einzelaktionen (Abb. 42, 43) entwickelt. Der Anschluss Splügen der SN 1, dessen Realisierung grosse Wohnquartiere beeinträchtigen würde, ist mit einer Petition fürs erste gestoppt worden, und die Leute vom Pic-o-Pello-Zirkus haben durch die Standortwahl ihrer Attraktionen erreicht, dass die jeweiligen städtischen «Bühnen» (Dammquartier, Frauenbad Dreilinden) erhalten bleiben. Die Akzente der St.Galler Stadtgestaltung verschieben sich heute vermehrt in Richtung Erhalten, Wiederbeleben und Integrieren. Die Gründe dafür liegen zeitlich und räumlich nicht weit entfernt. ■