

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 21 (2014)
Heft: 239

Artikel: Noch gar nichts unter Dach
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884555>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Noch gar nichts unter Dach

Die Planer haben mit dem Bahnhofareal St.Fiden Grosses im Sinn. Doch eine Gleis- und Autobahnüberdachung wird wohl noch lange ein Traum bleiben. Zu erwarten ist das naheliegende: eine neue, grössere Migros. *von René Hornung*

Dreizehn Gleise waren es einst. Da wurde ein- und ausgeladen und rangiert: Am Bahnhof St.Fiden hatte Migros ein Lagerhaus, Ölhändler Riklin pumpte Treibstoffe um. Die Tiere, deren letztes Stündchen im nahen Schlachthof schlug, kamen hier an – doch das ist alles Geschichte, seit Jahrzehnten schon. Das Areal entwickelte sich dann so, wie fast alle nicht mehr benutzten Güterbahnhöfe: Altstoffhändler mieteten günstige Flächen, neben Bergen von Alteisen und Pneus entstanden wilde Deponien. Die Güterschuppen wurden provisorisch weitervermietet, einer brannte ab. Wer heute durch das Areal streunt, trifft auf allerlei Abstellplätze und Mulden – bahneigene und solche von privaten Unternehmen.

Daneben machen sich immer mehr die parkierten Autos breit. Zuerst waren es nur ein paar Parkplätze für die Migros Bach, dann immer mehr, und während der Olma ist das halbe Areal überstellt. Noch ist das ausrangierte Bahnareal St.Fiden eine stadtnahe Restfläche, eine Brache, auf die unter anderem das Rümpeltum abgeschoben werden soll.

14,6 Millionen – wofür?

Geht es nach dem Willen der Stadt, könnten aber schon bald Investoren auffahren. Der 500 Meter lange und 50 Meter breite Landstreifen entlang der Bachstrasse gehört seit zwei Jahren der Stadt. Das Parlament hatte für den Kauf 14,6 Mio. Franken freigegeben. Nachdem kurz zuvor der Kanton beim Kauf des Güterbahnhofareals westlich des Hauptbahnhofs die Stadt ausgestochen hatte, wollte man sich diese grosse Baulandreserve östlich des Zentrums nicht auch noch wegschnappen lassen. Zwei Skizzen für eine mögliche Arealentwicklung lagen damals dem Antrag bei: Die eine belässt die Bachstrasse und bebaut das Areal neben einem grünen Streifen, in welchem der Tanneichen- und der Gerhaldenbach wieder offen fliesen sollen. Die andere Variante verschiebt die Strasse nach Süden, damit eine Migros-Erweiterung direkt an der heutigen Fassade angedockt werden kann.

Doch eine solche Überbauung im Talboden war den Politikern nicht genug. Schon Jahre vor dem Kauf tauchte immer wieder die Vision einer Gleisüberbauung auf. Die Idee: Von den Tunnelportalen von Bahn und Autobahn weg stadtauswärts bis über das Bahnhofsgelände hinaus das ganze Areal überdecken und dort drauf dann bauen. Schon in den 1980er-Jahren, als die Autobahn noch im Bau war, war davon die Rede. Damals waren solche Projekte vielerorts diskutierte Visionen. Doch daraus geworden ist selbst in Zürich nichts. Nur in Winterthur wurde das Gleisfeld mit einem Parkplatzdeck überbaut – mit dem Resultat, dass sich heute alle über den düsteren Bahnhof beklagen. Im St.Galler Richtplan allerdings taucht dieser «Deckel» immer noch auf. «Es geht im Moment nur darum, eine solche Überbauung für spätere Zeiten nicht zu verhindern», sagt Florian Kessler, der neue Leiter der Stadtplanung.

X=HASE?

OK!

LOK

X=HASE

Beate Vollack lässt sich in ihrer ersten Produktion in der Lokremise von den Motiven im Werk der Schweizer Künstlerin Meret Oppenheim inspirieren und stellt eine surrealistische Tanz-Gleichung auf, die dem Unauflöslchen der titelgebenden Formel gewidmet ist.
Premiere: 24. Oktober, 20 Uhr — Vorstellungen bis 16. November
Tickets 071 242 06 06 oder theatersg.ch
www.lokremise.ch

COMEDIA



Katharinengasse 20, CH-9004 St.Gallen,
Tel./Fax 071 245 80 08, medien@comedia-sg.ch

**DIE GROSSE VIELFALT AN WELTLITERATUR UND WELTMUSIK.
UND NOCH VIEL MEHR.
DARUM: AUCH ST.FIDEN IST IMMER PRÄSENT!**

www.comedia-sg.ch mit unseren Buch-, Comic/Manga- und WorldMusic-Tipps und dem grossen Medienkatalog **mit E-Shop!**

jukelbox jewklbox!

**ein jüdisches Jahrhundert
auf Schellack & Vinyl**

eine Ausstellung im Jüdischen Museum Hohenems
19. Oktober 2014 – 8. März 2015

Schweizer Str. 5, A-6845 Hohenems
T +43(0)5576 73989 | www.jm-hohenems.at
Öffnungszeiten Museum & Café
Di bis So und an Feiertagen 10–17 Uhr

JÜDISCHES
MUSEUM
HOHENEMS

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 Hin-klotzen 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. Andererseits 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