Die Wunden und Brachen sind noch sichtbar

Autor(en): **Röllin, Peter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **16 (2009)**

Heft 175

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-884818

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

DIE WUNDEN UND BRACHEN SIND NOCH HEUTE SICHTBAR

Der Kultur- und Kunstwissenschaftler ***Peter Röllin*** antwortet auf drei Fragen zur Stadtentwicklung, erzählt vom Paris des 19. Jahrhunderts und der Entstehung der «Bahnhofstrassen».

Saiten: Es scheint, dass in jüngerer Zeit nicht mehr nur einzelne Häuser der Abrissbirne zum Opfer fallen, sondern ganze Häuserzeilen und Viertel, um Platz zu machen für grosse Bauprojekte. Ist das eine neue Erscheinung? Handelt es sich dabei um einen allgemeinen Trend in der Städtebaupolitik?

Peter Röllin: Voran zur Erinnerung: Kriege waren und sind die grössten Zerstörer. Im Zweiten Weltkrieg waren davon rund tausend Städte betroffen. Das relativiert das Thema gewaltig. Und was wir in chinesischen und anderen Metropolitanräumen der Erde gegenwärtig an «Quartieropfern» sehen, ist auch eine Art Krieg gegen die Menschen in der Stadt. Aber uns interessieren in St.Gallen die örtlichen Entwicklungen der letzten 200 Jahre. Über die neue politische und industrielle Kultur ist die Bevölkerung erst zum Recht gekommen, sich zur Entwicklung von Stadt und Landschaft öffentlich zu äussern. Und wie heute spielte auch damals der «Zeitgeist» stark mit. Gültig war um 1830 zum Beispiel das Argument, dass Tore und Mauern der alten, vorrevolutionären Stadt weichen müssten. Gefragt waren mehr Licht und Luft, mehr Verkehr statt «Krähwinkel», und auch Marketing. Schweizer Städte wurden damals noch offen in die freie Landschaft gebaut.

Grossbaustellen mitten im Zentrum gab es im 19. Jahrhundert eher in Grossstädten, allen voran im zentralistischen Paris. Der Jurist und Stadtplaner Eugène Haussmann krempelte in der kurzen Zeit von 1853 bis 1869 die Seinestadt mittels Enteignung und Bewohnerabschiebungen im Kern völlig um. Der autoritäre Haussmann war das Urbild des zielstrebigen Pragmatikers und Karrieremanns mit wenig Verständnis von Demokratie. Den Zeitgenossen erschien er gar als zweitmächtigster Mann Frankreichs nach Napoleon III. Und doch, er schuf das Paris, das wir heute in dieser Form schätzen. Noch um 1970 stammten rund siebzig Prozent aller Gebäude der Stadt aus der kurzen Ära Haussmann. Der 1925 von Le Corbusier vorgestellte «Plan Voisin» hätte ganze Quartiere nördlich der Île de la Cité in eine funktionale Stadt mit Punkthochhäusern verwandelt. Traurig ist heute niemand, dass «Voisin» nur eine Vision für Paris geblieben ist. Dafür haben die Abbrüche von Les Halles den früheren – von Emile Zola so benannten – «Bauch von Paris» 1970 unwiderruflich zerstört. Gerade an diesem Beispiel ist in Frankreich auch die jüngere Widerstandskultur gegen Quartierzerstörungen gewachsen.

Die Stadt St.Gallen hat sich während der Stickereiblüte baulich stark verwandelt. Anlass zu Kritik gaben neben grösseren Einzelbauten im heute gefeierten Jugendstil vor allem Eingriffe im Zusammenhang mit Gassen- und Strassenkorrektionen. Die Anlage von Hauptpost und Nebenbahnhof beanspruchte 1911 bis 1915 die Parzellen der damals noch jungen Häuserzeile an der Nordseite der St.Leonhardstrasse. Grossdimensionierte Stadtumbaupläne, wie sie in den 1930er Jahren für das Genfer Quartier Saint-Gervais oder in Zürich mit den Neubauplänen für das Langstrassenquartier diskutiert wurden, kannte das durch die verlorene Monokultur der Textilwirtschaft ins Abseits geratene St.Gallen nicht.

Grössere, auch landesweit wahrgenommene Debatten sind für St.Gallen seit den sechziger Jahren dennoch zu nennen. Dem fatalen «Generalverkehrsplan der Stadt St.Gallen 1966», der eine vierspurige Süd-Tangente im Dammquartier in unmittelbarer Nachbarschaft des Stiftsbezirks und den Abbruch von fünfzehn Wohnhäusern vorsah, kamen unter anderem die Theateraktivitäten von Pic-o-Pello in die Quere. Stadtkultur versus technokratische Verkehrsplanung. Beim Platztor und an der St.Jakobstrasse war die Quartierzerstörung nicht aufzuhalten. Die Wunden und Brachen sind noch heute sichtbar.

Worauf ist diese Entwicklung zurückzuführen?

Entstehen und Verschwinden gehört zu jedem Lebensprozess, auch zur Stadt. In der Stadtbaugeschichte und Stadtsoziologie unterscheiden wir zwischen überörtlichen und örtlich gebundenen Mechanismen. Überörtlich sind gesamtkulturelle Entwicklungen und Errungenschaften wie Industrialisierung, Verkehr, Internet, Wirtschaft und Wirtschaftskrisen und freizügiges Kreditwesen à la Häuschenbauen auf der grünen Wiese, also auch Lebensstile. Überörtlich ist auch die Regel, dass da, wo Bahnhöfe gebaut werden, auch Post, Banken, Versicherungen und Gewerbe hinziehen. So entstanden die wirtschaftlichen Konzentrationen der «Bahnhofstrassen». Und wo der Bahnhof dicht am historischen Zentrum anlegte, entwickelten sich die nahen Gassen zum Warenhaus. Ebenfalls überörtlich ist die sozialräumliche Verteilung in Städten: Reichtum und Prestige an die teuren Sonnenhänge. Angestellte und Arbeiter dorthin, wo es die Bodenpreise erlauben, also ausserhalb der Zentren, an verkehrsreichen Lagen sowie am Stadtrand.

Der Umstand, dass der Talboden ausgerechnet im Bereich der Lokremise am engsten ist, nämlich nur 400 Meter, erhöht den Druck auf die lange der Verlotterung preisgegebenen Wohnhäuser hinter dem Bahnhof.

Wie sind die aktuellen Veränderungen im St.Galler Stadtbild zu bewerten?

Der Standort der Fachhochschule könnte in dieser Nähe zum Bahnhof nicht besser sein. Und dass die Grossbibliothek möglicherweise in das Hauptpostgebäude einzieht, macht das verstärkte Konzentrat von Öffentlichkeit noch runder. Das ist qualitativer Umgang mit Stadtraum an bester Lage.

Vom Citydruck in Bahnhofsnähe war schon die Rede. Raiffeisen-City ist der wichtigste Arbeitgeber in der Stadt. Die Bahnhofsnähe dieser Unternehmung ist ebenfalls ein grosses Plus. Doch wenn dadurch bisheriger Wohn- und Lebensraum mitten in der Stadt verschwindet, müssen auch neue Wohnungen an zentraler Lage geschaffen werden. Schwindender Wohnraum im Zentrum macht die Stadt nicht attraktiver.

Welches Quartier trifft es als nächstes? Die Antwort können wohl eher Politiker errechnen mit ihrem – wie beim Monopoly – an unterschiedlichen Wertsteigerungen des Bodens geschärften Blick. Dass gewisse Politiker unter dem Druck des Standortmarketings seit einigen Jahren private Interessen gegen-über öffentlichen zu favorisieren scheinen, ist in der heutigen Raumpolitik besonders stossend. Die Zeit arbeitet wohl auch in solchen Fragen für Korrekturen und Neuorientierungen.

***Peter Röllin**, 1946, ist Kultur- und Kunstwissenschaftler in Rapperswil-Jona.*

ADIEU QUARTIER