

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 30 (2017)

Heft: 3

Artikel: Viel reden hinter den Gleisen

Autor: Hornung, René

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730930>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

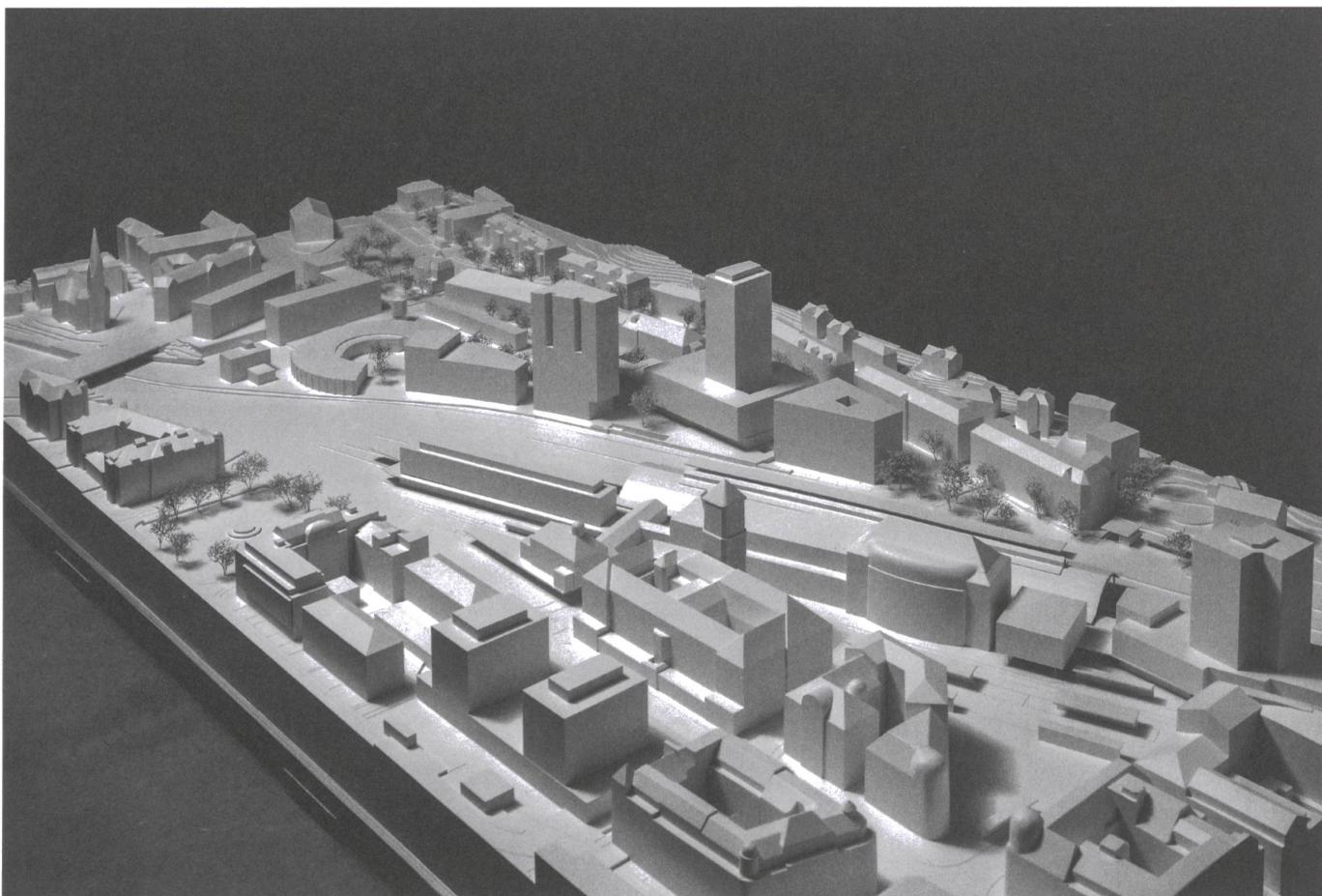
Download PDF: 11.01.2026

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

Viel reden hinter den Gleisen

Die Stadt St. Gallen sucht mögliche Nutzungen des Areals Bahnhof Nord. Eine Testplanung klärt Bauvolumen und Freiräume, doch bleibt fraglich, ob das Projekt zu stemmen ist.

Text: René Hornung



Neue Stadtkante

Der Vorschlag macht als Gesamtprojekt präzise volumetrische Aussagen und baut eine neue Stadtkante bewusst direkt am Gleisfeld. So können die historischen Elemente bewahrt werden. Das 15-stöckige Hochhaus tritt in einen Dialog mit dem bestehenden Turm der Fachhochschule. Gegen Südwesten schliesst ein vier- bis fünfstöckiges Volumen an, dessen Position die Jury allerdings noch nicht restlos überzeugte. Das ganze Areal wird von einer Achse für den Langsamverkehr erschlossen. Eine Abfolge von Plätzen formt die öffentlichen Räume. Der heute undefinierte Freiraum vor der Fachhoch-

schule wird zu einem Balkon an den Gleisen. Die Jury lobt die Freiraumgestaltung als grosse Stärke des Vorschlags. Sie vermisst aber längerfristige Entwicklungsstrategien. Und sie ergänzte den Vorschlag mit vier Elementen aus den anderen Projekten zu einem Synthesemodell: mit zwei Anbauten an die Geschäftshäuser im Westen des Planungsperimeters, einer vergrösserten Grünfläche bei der Villa Wiesental und dem „Chiosco“ aus dem Projekt von Barão-Hutter siehe Seite 56. Verfasser: Meili & Peter Architekten mit der Gruppe für Architektur, Vogt Landschaftsarchitekten und IBV Hüslер Verkehrsplanung, alle Zürich.

Im landesweiten Boom der Neubauten für Fachhochschulen erwarb der Kanton St. Gallen grosse Areale beim Bahnhof St. Gallen. Seit 2013 ist ein Schulneubau mit 18-stöckigem Turm von Giuliani Hönger Architekten in Betrieb siehe Hochparterre 9/13. Was rundum gebaut werden könnte, blieb offen. Ein Projekt für ein isoliertes Bürohaus entfachte Diskussionen, die zu einer Testplanung führten siehe «Das partizipative Verfahren als Ausweg», Seite 57. Diese suchte Vorschläge, die Nutzungen aufzeigen und die städtebauliche Entwicklung ausloten. Der öffentliche Raum sollte aufgewertet und das Gebiet ins Stadtgefüge eingebunden werden. Nicht nur die Fachhochschule prägt das Areal. Da stehen auch die zum Kulturort umgebauten Lokremise siehe Hochparterre 1-2/11, das Spanische Klubhaus, ein Restaurant, sowie die leerstehende Gründerzeitvilla Wiesental. Gegen Norden begrenzt eine teils denkmalgeschützte Häuserzeile das Planungsgebiet an der Rosenbergstrasse, im Süden das Gleisfeld.

In der Halbzeit der Testplanung stellten die vier teilnehmenden Teams ihre Ansatzpunkte dem Beurteilungsgremium vor und überarbeiteten ihre Vorschläge teils nochmals stark. Was die zwei St. Galler Architekturbüros schon wussten, wurde den beiden Zürcher Teams spätestens zu diesem Zeitpunkt klar: Bei dieser Planung spielen widersprüchliche Anforderungen und politische Kämpfe eine Rolle. Es geht um Freiraum rund um die denkmalgeschützte Lokremise, um den Erhalt des Spanischen Klubhauses als populären Treffpunkt und um die Sanierung der Villa Wiesental. Aber es geht auch um Stadtreparatur und Erneuerung am westlichen und östlichen Ende des Perimeters. Außerdem gibt es Höhenbegrenzungen entlang der zentralen Achse durch das Areal, der Lagerstrasse.

Ein zweites Hochhaus

Auf diese heiklen Punkte haben alle vier Vorschläge gleich reagiert: Die denkmalgeschützte Lokremise wird nicht angetastet. Das Spanische Klubhaus und die Villa Wiesental bleiben – mindestens vorerst – in allen Projekten stehen siehe Texte zu den Modelfotos. Unterschiedlich gehen sie mit der heute als Parkplatz genutzten, noch unüberbauten Fläche am Gleis um. Die Vorschläge der zwei St. Galler Teams um die Büros Thomas K. Keller und Barão Hutter, aber auch Boltshauser Architekten, Zürich, belassen mindestens einen Teil des Areals frei. Im Gegensatz dazu setzt das Team um Meili & Peter und GFA Architekten die neue Stadtseite bewusst direkt ans Gleisfeld. Sie schlagen, wie Boltshauser, zwischen dem Fachhochschulturn und den Gleisen ein weiteres Hochhaus vor, an unterschiedlicher Position. Das Team um Thomas K. Keller verschiebt die Verdichtung nach Norden an die Rosenbergstrasse, während Barão Hutter auf hohe Häuser ganz verzichten und in der Struktur des Bestandes weiterbauen.

Die Jury entwickelte auf der Basis des siegreichen Vorschlags des Teams um Meili & Peter ein Synthesemodell. In der vorerst letzten Phase der Partizipation konnte die Bevölkerung den Vorschlag kommentieren. Zwar blieben an der öffentlichen Veranstaltung Fragen zur Nutzung offen. Insgesamt war die Zufriedenheit aber gross. Auch die Kreise, die den Prozess angestoßen hatten – Heimatschutz, linke und grüne Parlamentarier –, lobten das Resultat. Der Heimatschutz vergab dem Stadtplanungsamt gar seinen regionalen Preis, den «goldenem Schemel».

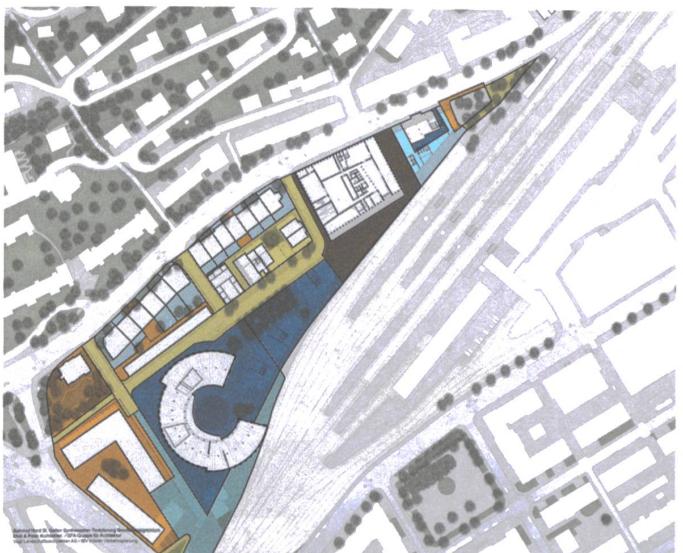
Kritik post festum

Doch das partizipative Verfahren setzte den Diskussionen kein Ende, und der St. Galler Testplanung droht ein Schicksal wie vielen ähnlichen Prozessen. Weil nun zwar die Bauvolumen und die öffentlichen Räume vorgestellt werden, aber keine oder nur vage Nutzungsideen und →



Syntheseplan der Jury

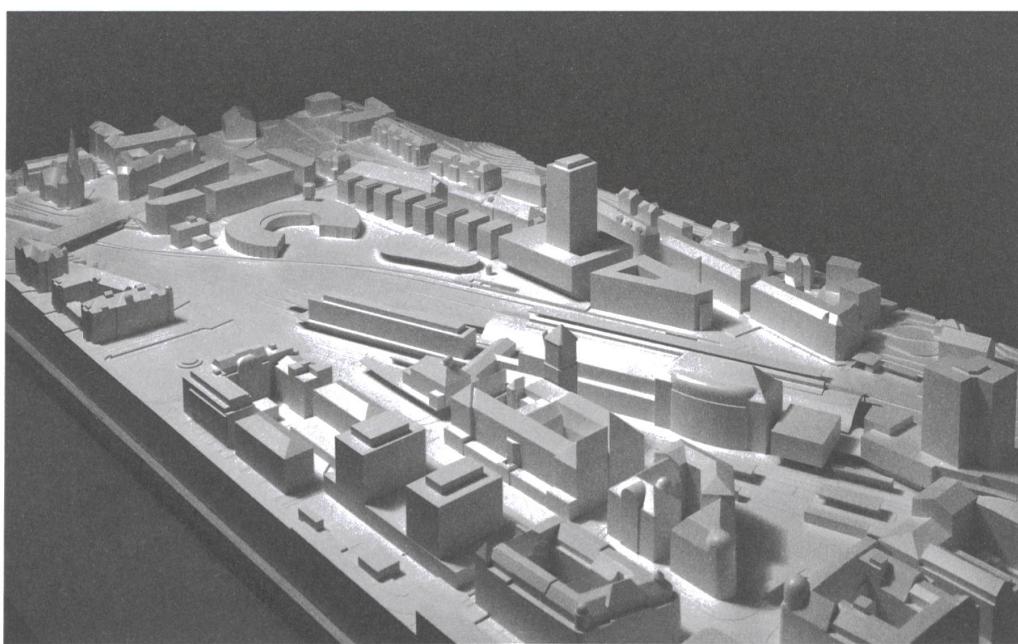
- 1 Neubauten und Ersatzneubauten des Siegerprojekts
 - 2 Fachhochschule
 - 3 Spanisches Klubhaus
 - 4 Lokremise
 - 5 Villa Wiesental
 - 6 Ergänzungen zum Siegerprojekt
- Freiflächen, Grünräume
 ■ Verdichtungsbauten
 ■ Ergänzungsbauten
 ■ Bestand



Grundeigentümer des Areals

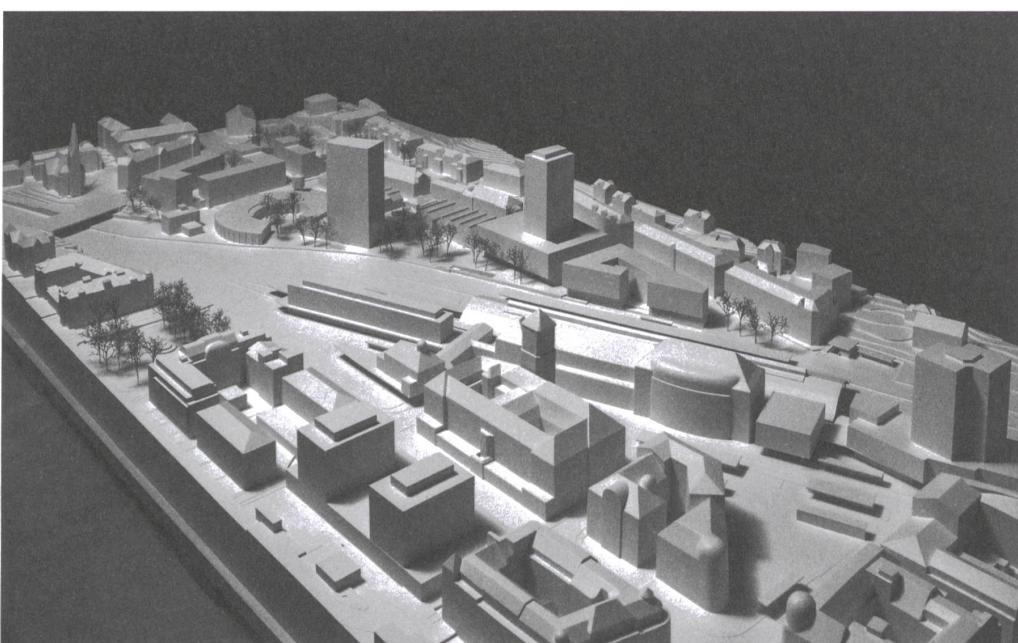
- Miteigentümerschaft Kanton, Stadt und Cityparking AG
- Institutionelle Eigentümerschaft
- Stadt St. Gallen
- private Eigentümer
- SBB
- Kanton St. Gallen

Aufgenommen, was heute ist
 Die bestehende Haltestelle der Fernbusse soll zu einer multifunktionalen Halle ausgebaut werden, als Warteraum für Buspassagiere und mit Räumen für Arbeitsnominaden – angelehnt an das Basler Modell des Unternehmens Mitte. Daneben bleibt das Feld zum Gleis frei. Darauf haben die Verfasser einen «Chiosco» platziert, wie sie ihn in Sizilien entdeckt haben: einen Verpflegungs- und Informationsort. Die Stadtkanne soll mit kleineren, villenähnlichen Bauten weiter nördlich neu definiert werden. Nur an den Rändern des Perimeters sind neue Volumen vorgesehen. Diese Art der Verdichtung widerspreche gängiger Verwertungslogik und verzichte auf eine Parkgarage, monierte die Jury. Freude hatte sie aber am «Chiosco» und regte an, diesen rasch zu realisieren. Verfasser: Barão Hutter, Atelier for Architecture and Objects, St. Gallen, mit Claudio Bäggli, Francesco Giannmona und Jürg Schmid.



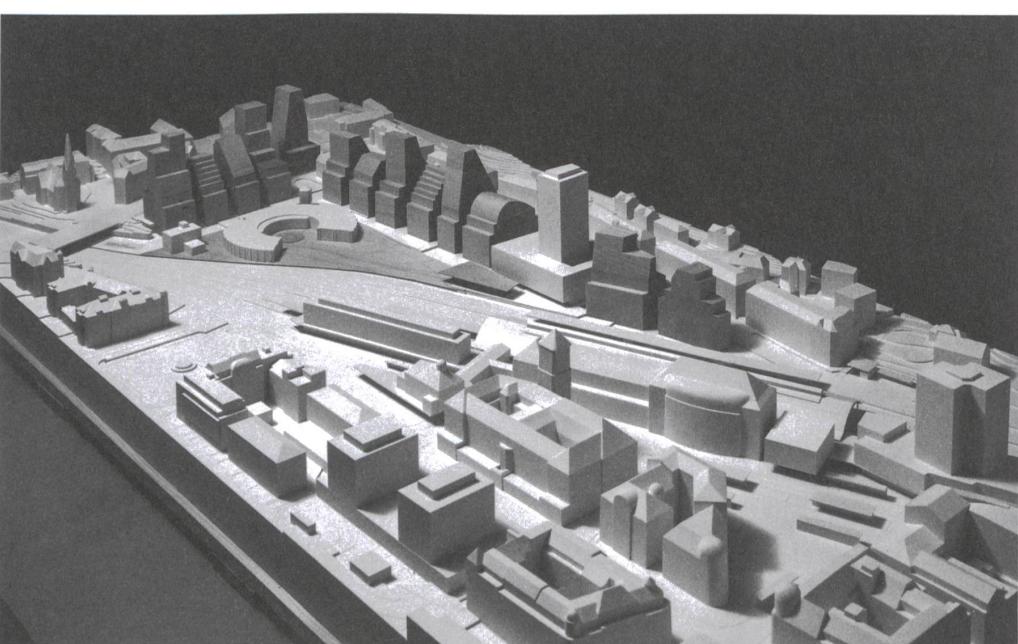
Vernünftig, pragmatisch und real

Der Vorschlag berücksichtigt die Eigentumsverhältnisse und ergänzt den Bestand collagenartig mit einem weiteren Hochhaus und kleineren Gebäuden, die einen Gewerbecharakter haben. Damit wäre eine gute Etappierbarkeit gegeben. Markant und auf eine pointierte Spitze zulaufend ist der Neubau am östlichen Ende des Perimeters. Das Hochhaus steht nahe bei der historischen Lokremise, lässt aber nordöstlich eine Fläche bis an die Gleise frei. Die Jury lobt das Projekt als verständlich, naheliegend und logisch, kritisiert es aber als zu pragmatisch, zu additiv. Es fehle ihm die Strahlkraft. Von der Position des Hochhauses war das Beurteilungsgremium nicht überzeugt und auch der Außenraum vermöge die Teile nicht zusammenzubinden. Verfasser: Boltshauser Architekten, Zürich, mit Müller Illien Landschaftsarchitekten, Zürich.



Weit in die Zukunft geblickt

Der Vorschlag fragt nach der Zukunft dieses zentralen Areals. Er scheut sich nicht, die Gründerzeitzeile entlang der Rosenbergstrasse zu schleifen und je nach Variante – mini oder maxi – hier höhere Neubauten vorzusehen. Dafür bleibt das Feld vor der Lokremise frei. Zum Projekt gehören Dutzende Fragen, die politisch, ökonomisch und nachbarschaftsrechtlich ausgehandelt werden müssen. So ergebe sich eine Stadtentwicklungsdiskussion. Die Jury bezeichnete den Plan zum Umbau in eine völlig neue Stadt allerdings als utopisch. Er sei weder städtebaulich noch ökonomisch wünschenswert und auch nicht sinnvoll etappierbar. Doch gerade «wegen seines realitätsfremden Duktus» habe der Vorschlag zur Klärung der weiteren städtebaulichen Schritte einen wertvollen Beitrag geleistet, so die Jury. Verfasser: Thomas K. Keller Architekten, St. Gallen, mit Kollektiv Nordost.



→ keine Investoren vorhanden sind, kommen neue Fragen auf. Obwohl im Beurteilungsgremium alle mitdiskutieren konnten, gibt es kritische Stimmen auch aus diesen Kreisen. Das Architekturforum Ostschweiz betont in einer Stellungnahme, man könne das Resultat zwar als städtebauliche Strategie, nicht aber als Projekt für Bauvolumen betrachten. Der «Tisch hinter den Gleisen», eine von Mal zu Mal neu zusammengesetzte Gruppe, die in den Prozess eingebunden war, vermisst Aussagen zur Nutzung und fragt, ob man die ursprüngliche Zielsetzung aus den Augen verloren habe: Inhalte waren gesucht, doch nun zeige die Testplanung städtebauliche Volumen. Die Gruppe fragt auch, ob in den nächsten Phasen noch Partizipation möglich sein werde.

Kantonsbaumeister Werner Binotto – er sass stimmberechtigt in der Jury – hat sich nachträglich ebenfalls kritisch zu den Bauvolumen am Gleis geäußert. Der Kanton brauche die Möglichkeit, die Fachhochschule weiter auszubauen, doch dafür sei der Vorschlag «wenig geeignet». Nutzen könnte die Schule allenfalls den Sockelbau am Gleis, doch den Turm darüber im Baurecht an einen privaten Investor abzugeben, fände er falsch. Ein so zentrales Grundstück müsse in öffentlicher Hand bleiben.

Auch wirtschaftliche Fragezeichen gibt es. Weil es im «Neumarkt», im Einkaufszentrum auf der «Vorderseite» des Bahnhofs, leerstehenden Flächen gibt, könnte die Vermietung auf der «Rückseite» erst recht schwierig werden. In den Sockelgeschossen habe man Publikumsnutzungen vorgeschlagen, weil dies ein deutlicher Wunsch im partizipativen Verfahren war, sagt Detlef Schulz von der Gruppe für Architektur, der im Team mit Meili & Peter das siegreiche Projekt ausgearbeitet hat. Zu den weiteren Nutzungen gibt es aber nur generelle Aussagen: mehr Raum für die Fachhochschule, Hotel, Wohnungen, Büros.

Marcel Meili bestätigt im Rückblick, dass die intensiven Diskussionen den Vorschlag seines Teams stark beeinflusst hätten. So hatte man nach der Zwischenbesprechung auf einen zuerst vorgeschlagenen zweiten Turm verzichtet. «Wir hatten insgesamt weniger Vorgaben als bei anderen Testplanungen. Umso intensiver haben wir über mögliche Nutzungen diskutiert», so Meili weiter. Wirtschaftlich könnte der Vorschlag funktionieren – das stellte auch die Jury fest. «Aber ob St. Gallen ein solches Projekt stemmen kann, müssen andere klären.» Für weitere Diskussionen seien sie offen, betonen Meili und Schulz. Jede Testplanung brauche eine Weiterbearbeitung.

Bis also die Bagger auffahren und Kräne aufgestellt werden, wird es dauern. Noch fehlen Investoren und die weiteren grundsätzlichen Planungsunterlagen. Zuerst muss nun der Stadtrat Eckpunkte für die Arealentwicklung festlegen, dann werden Sondernutzungs- und Gestaltungspläne oder Baurechtsverträge nötig sein.

Das partizipative Verfahren als Ausweg

Einst rettete eine Genossenschaft das Spanische Clubhaus beim Bahnhof St. Gallen vor dem Untergang. Als nun erneut der Verkauf des beliebten Lokals anstand, verzichtete die Stadt aus Angst vor einer «Problemliegenschaft» auf ihr Vorkaufsrecht. Damit hatte sie aber den schwarzen Peter gezogen: Die neue Besitzerin, die Familienausgleichskasse des Gewerbes, wollte an dieser Stelle einen Büroneubau errichten. Doch der Wettbewerb scheiterte an der Weigerung der eingeladenen Architekten. Ihnen war rasch klar, dass es ohne Gesamtplanung keine vernünftige Lösung geben kann. Der Heimatschutz nahm den Ball auf und verlangte ebenfalls eine Gesamtsicht. Nach Vorstössen aus SP-Kreisen im Stadtparlament verzichtete die Ausgleichskasse auf ihr Vorhaben und verkaufte die Liegenschaft dann doch der Stadt. Der Stadtrat lancierte darauf als Ausweg aus der verfahrenen Situation eine dialogische Testplanung mit Partizipation der Bevölkerung. Das Parlament bewilligte dafür 460 000 Franken.

Grundlagen bildeten eine Sozialraumanalyse, eine Umfrage sowie Gespräche mit den Grundeigentümern und Interessenvertretern. Danach war die Bevölkerung eingeladen, auf einem Grossmodell Gebäudevolumen zu platzieren und Bedürfnisse zu formulieren. An einem Themenforum, organisiert nach der Methode «World Café», wurden an zwei Dutzend Tischen Ansprüche an die Planerinnen und Planer formuliert. Es kam ein bunter Strauss teils widersprüchlicher Forderungen zusammen. Parallel dazu hatte sich ein nicht strukturierter «Tisch hinter den Gleisen» zusammengefunden. Meist junge und kritische Leute diskutierten über eine sanfte Entwicklung und über mögliche Nutzungen des Areals.

Nach einer Zwischenbesprechung lieferten die vier Teams ihre Vorschläge ab. Das Beurteilungsgremium setzte sich aus nicht weniger als 32 Personen zusammen. Die Jury entschied sich für ein Syntheseprojekt, das dem Vorschlag von Meili & Peter Architekten und deren Partner einzelne Elemente aus anderen Projekten hinzufügte. Das anschliessende, wiederum öffentliche Ergebnisforum diskutierte dieses Modell und stellte erneut Fragen und Forderungen auf. Noch im Frühling will der Stadtrat Empfehlungen zum Umgang mit dem Areal beschliessen.

Weil die Erfahrungen mit der in St. Gallen erstmals im so grossen Rahmen erprobten Partizipation bis dahin gut waren, werden weitere analoge Verfahren gestartet: die Erneuerung des Marktplatzes und jenes für die Brache beim Bahnhof St. Fiden. ●

individualität
ist für uns
norm

Planungstool
downloaden –
bereits über
1000 Nutzer.



Schweizer Qualitätshandwerk hat bei uns seit 50 Jahren Tradition. Sie finden bei uns individuelle Schränke, Garderoben, Sideboards und weitere Produkte nach Mass für Ihr Projekt.

50
JAHRE

Besuchen Sie eine unserer Ausstellungen in Ihrer Nähe
Info-Nummer 0800 800 870
www.alpnachnorm.ch

alpnach
norm