

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin

Herausgeber: Verein Saiten

Band: 30 (2023)

Heft: 330

Artikel: "Der Erhalt des Güterbahnhofgebäudes ist zentral"

Autor: Gadze, David

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1042042>

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: 12.01.2026

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

«Der Erhalt des Güterbahnhofgebäudes ist zentral»

Aus der Testplanung für die Entwicklung des Güterbahnhofareals ging das Team von Andy Senn als Sieger hervor. Im Interview spricht der St.Galler Architekt über Chancen und Fallstricke, bauliche Sünden aus der Vergangenheit und den Respekt vor historischen Bauwerken.

Interview: David Gadze

Um herauszufinden, wie sich ein Autobahnanschluss auf die Entwicklung des Areals Güterbahnhof auswirken würde, hat der Kanton St.Gallen eine Testplanung mit vier eingeladenen Teams durchgeführt, eng begleitet vom Stadtplanungsamt. Gewonnen hat das Team von Andy Senn. Sein Projekt bildet die Basis für die Synthese und die Weiterbearbeitung. Zentral sind dabei die Integration des Güterbahnhofgebäudes in die künftige Überbauung und die Verlegung des Autobahnanschlusses vom östlichen Ende des Areals an den Knoten St.Leonhard. Damit hat Senn die Voraussetzungen geschaffen, das Areal vom Anschluss zu entkoppeln – baulich und verkehrlich.

Saiten: Das Güterbahnhofareal ist die grösste innerstädtische Entwicklungsreserve. Wie beurteilen Sie als Architekt dieses Gebiet? Welche Qualitäten bringt es mit?

Andy Senn: Die grösste Qualität ist, dass es so zentral ist und mit dem Güterbahnhofgebäude über hochwertigen Baubestand verfügt. Dieses ist überdies ein Zeuge aus einer Epoche, in der die Stadt St.Gallen in einem absoluten Aufbruch war. Ungefähr zwischen 1880 und 1910 ist die Bevölkerung um über 30'000 Personen gewachsen – sie hat sich in jenen rund 30 Jahren verdoppelt. Wenn man dem die bauliche Entwicklung in jener Zeit gegenüberstellt und sich vor Augen führt, was man damals alles gestemmt hat – nicht nur an Gebäuden, sondern auch an Verkehrsinfrastruktur –, ist es wirklich erstaunlich, in welcher Qualität das gelungen ist. Die grossen Bauwerke aus jener Zeit gilt es zu erhalten, sie gehören zur Identität unserer Stadt. Es braucht Respekt und Demut vor jener Epoche, die man ja so glorifiziert. Bis heute trauert man jener Epoche nach, obwohl sie niemand mehr selbst miterlebt hat.

Was bedeutete das für Sie bezüglich der Planung des Güterbahnhofareals?

Wir waren selber überrascht, wie viel in diesem Areal möglich ist. Zentral war für uns die Frage nach der Nutzung in diesem letzten grossen zusammenhängenden Teil der Innenstadt, der noch entwickelt werden kann. Es gibt in St.Gallen genügend Beispiele für planerisches Versagen bei der Entwicklung von Arealen. Das darf hier nicht passieren.

Welche Beispiele?

Etwas das Gebiet Bahnhof Nord. Dort ist zwar immer noch einiges möglich, aber unter dem Strich ist es eine verpasste Chance. Die Verknüpfung zwischen der Nutzung und dem Aussenraum will dort nicht gelingen. Trotz des Fachhochschulzentrums mit hunderten von Student:in-

nen oder der Lokremise ist das Gebiet leblos. Und baulich wirkt alles sehr zufällig, von der schrägen Fläche mit den armseligen Bäumen vor der Fachhochschule bis zum «St.Leopard»-Gebäude. Oder schauen Sie das Bleicheli an: Städtebaulich hat man dort einen riesigen Fehler gemacht. Man hat die ursprüngliche Planung, die gar nicht so schlecht war, einfach gekippt für diesen riesigen Hauptsitz der Raiffeisenbank. Man hat die Wohnungen und die alten Beizen zugunsten einer völlig überdimensionierten Büro Nutzung rausgestrichen und eine Monokultur errichtet, in der keine Stimmung aufkommt. Und die sich jetzt auch nicht mehr einfach so rückgängig machen lässt. Diese Fehlplanung versuchte man dann mit dem Roten Platz etwas zu kaschieren. Dieser mag für die Tourist:innen vielleicht spannend sein, für mich als St.Galler ist er es aber nicht, obwohl ich direkt dort mein Büro habe.

Wie konnte es an diesen raumplanerisch so wichtigen Orten zu solchen Fehlern kommen?

Das war Ausdruck eines politisch sehr wirtschaftsfreundlichen Kurses, wohl auch aus einem Minderwertigkeitskomplex heraus. Im Bleicheli hatte man das Gefühl, das sei eine Riesenchance für die Stadt, zumal Raiffeisen damals eine Topadresse war. Und an anderen Orten machte man zwar Testplanungen, liess sie dann aber von einem Generalunternehmer, der in dieser Form bereit war zu investieren, praktisch unverändert umsetzen, ohne vertiefte Diskussionen. Und man darf nicht vergessen: Der Güterbahnhof ist 2007 knapp einer Bebauung entgangen – zum Glück.

Warum zum Glück?

Aus architektonischer Sicht und bezüglich der Nutzungsvielfalt war das damalige Projekt nicht besonders gelungen. Es hätte nicht das Optimum dessen herausgeholt, was an einem solchen Ort wünschenswert und möglich ist.

Womit steht und fällt denn ein gelungenes Projekt an diesem Ort?

Zentral ist, dass das Güterbahnhofgebäude als Ganzes, also inklusive Zollgebäude, erhalten bleibt und weiterhin vielfältig genutzt wird – mit Kultur, mit Gastronomie, mit Läden, mit Handwerkbetrieben. Dann hat man schon sehr viel richtig gemacht. Diese Nutzung wirft vielleicht nicht sehr viel Ertrag ab, ihre Qualität ist aber für das Areal, ja für die Stadt hochwertig. Genau das fehlt beispielsweise im Gebiet Bahnhof Nord oder im Bleicheli. Und der Verkehr muss sich dieser Nutzung unterordnen, nicht umgekehrt. Wenn

man die Planung der letzten paar Jahrzehnte in St.Gallen anschaut, hatte man oft den Eindruck, das Motto lautete «Wenn man alles neu macht, wird automatisch alles gut». Dem ist eben nicht so. Es geht nicht darum, tabula rasa zu machen und einen neuen Stadtteil zu bauen, sondern einen bestehenden Stadtteil weiterzubauen. Sonst gibt es ein neues Bleicheli. Wenn der politische Wille da ist, dass dort ein urbaner Stadtteil entstehen soll, der all das abdeckt, was man sich an einem solchen Ort wünscht, hat man eine Riesenchance. Darum darf man diese nicht verspielen. Wie wenig es dazu braucht, hat die Vergangenheit mehrfach gezeigt. Deshalb ist die Stadtplanung gefordert.

Mit dem Erhalt des Güterbahnhofgebäudes ist es aber noch längst nicht getan. Was drumherum entsteht, ist ebenso wichtig.

Nicht nur was entsteht, sondern was drumherum bereits besteht. Das gilt es zu ergänzen, mit Gebäuden, aber auch mit passenden Freiräumen. Sehr wichtig sind auch die Verbindungen zwischen dem Güterbahnhofareal und der Oberstrasse sowie der Innenstadt, aber auch die geplante Passerelle zwischen der Oberstrasse und der Paradiesstrasse, um die beiden durch die Bahnlinie getrennten Quartiere zu verknüpfen.

In der Testplanung kam von Ihrem Team der Vorschlag, den Autobahnanschluss von der Güterbahnhofstrasse an den Knoten St.Leonhard zu verschieben, gleich neben die Gleise.

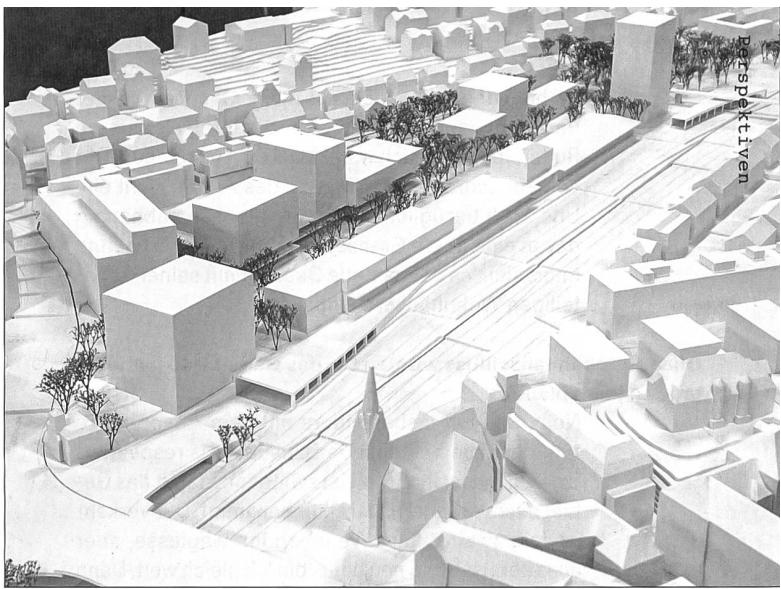
Dieses Areal gilt es zwingend zu erhalten. Uns war es wichtig, es freizuspielen und seine Anbindung an die Geltenwilenstrasse und die Davidstrasse zu sichern. Wenn der Autobahnanschluss am Ende der Güterbahnhofstrasse gebaut werden würde, bräuchte man dahinter gar nicht mehr viel zu entwickeln – das Areal wäre abgeriegelt von der Innenstadt, klinisch tot. Deshalb haben wir den Autobahnanschluss an den Rand geschoben, zur Bahnlinie, die ja auch ein Infrastrukturbau ist. Und natürlich stört der Verkehr immer in einem gewissen Sinn, auch dort. Diese Idee umzusetzen wird ein Hosenlupf, und es braucht Kompromisse von allen Seiten.

Die eine Frage ist, wie man dieses Gebiet entwickelt – die andere, wie schnell. Dank Ihrer Lösung könnte das Güterbahnhofareal unabhängig vom Bau des Autobahnanschlusses bebaut werden, also nicht erst in zehn oder fünfzehn Jahren, oder?

Genau. Wir wollten die Arealentwicklung und den Bau der Autobahn entflechten, um diese Abhängigkeit zu durchbrechen. Es wäre schwierig, wenn zuerst der neue Anschluss entstehen müsste, bevor man beim Güterbahnhof bauen könnte. Ich bin der Meinung, dass man die Arealentwicklung nun vorantreiben kann, grösstenteils unabhängig vom Autobahnanschluss.

Der Autobahnanschluss war eine Bedingung in der Testplanung. Wie stehen denn Sie persönlich dazu?

Ich bin kein Verkehrsplaner, deshalb kann ich auch nicht beurteilen, ob es einen neuen Autobahnanschluss mit mehreren Spuren braucht oder ob es ohne ihn zum Verkehrskollaps kommt. Es war Aufgabe des Verkehrsplaners in unserem Team aufzuzeigen, wie man die verkehrlichen Herausforderungen lösen kann. Aber ich fahre fast jeden Tag da durch, wenn auch nicht immer zu Stosszeiten. Und ich habe nicht das Gefühl, dass wir ein riesiges Verkehrsproblem haben. Vielleicht wird das in zehn oder zwanzig Jahren anders sein. Ich kenne jedenfalls keine andere Stadt



Modellbild der Synthese für das Güterbahnhofareal mit neuer Überbauung und Autobahnanschluss am Knoten St.Leonhard.

in der Schweiz, die so viele Autobahnanschlüsse hat, die direkt ins Zentrum führen. In Zürich oder Bern hört die Autobahn am Stadtrand auf. Die Stadtautobahn ist deshalb wichtig für St.Gallen, weil sie viel Verkehr von den Strassen abführt. Wenn man früher von Mörschwil nach Gossau fuhr, musste man Proviant mitnehmen, weil man durch die ganze Stadt fahren musste. Ob es jetzt den nächsten Schritt braucht, ist schwierig zu sagen.

Selbst mit der Verschiebung des Autobahnanschlusses an den Knoten St.Leonhard wäre das ein massiver Eingriff ins Stadtbild.

Ja, das wäre es. Es kommt aber auf die Perspektive an. Unter der Annahme, dass der Autobahnanschluss im Güterbahnhofareal gebaut wird, wäre es der schonungsloseste Eingriff. Der Verkehr würde am Rand des Gebietes ausgespuckt beziehungsweise verschluckt. Aber im Bereich der St.-Leonhard-Brücke würde dadurch natürlich etwas passieren, städtebaulich und verkehrlich. Der Verkehr hat immer eine trennende Wirkung. Das war schon so beim Bau der St.Leonhard-Brücke vor 120 Jahren – übrigens ebenfalls ein massiver Eingriff ins damalige Stadtbild.

Wohl ein unumgänglicher Eingriff im Zuge der Verkehrsentwicklung auf Strasse und Schiene.

Ja, vermutlich schon. Als es die Brücke noch nicht gab, kreuzte man die Gleise auf dem Niveau der Bahnlinie. Damals hat man begonnen, der Mobilität alles unterzuordnen.

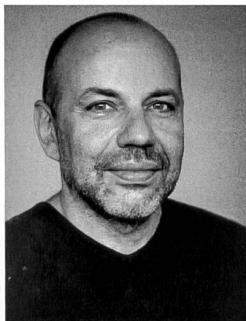
Mal angenommen, Sie könnten das Güterbahnhofareal ganz ohne Autobahnanschluss planen: Könnten Sie, aus städtebaulicher Perspektive, mehr herausholen als mit dem vorliegenden Projekt? Der unterirdische Kreisel schränkt ja auch ein, weil man darüber nicht bauen kann.

Ja, diese Einschränkung gibt es. Aber ich bin der Meinung, dass sich die Neubauten grösstenteils gegenüber des Güterbahnhofgebäudes konzentrieren sollten, mit oder ohne Autobahnanschluss. Das westliche Ende des Areals, wo das Malik-Gebäude und der daran anschliessende Wohn- und Geschäftsblock eine Ecke bilden, eignet sich für grössere Bauten für Wohnen und Arbeiten. Daneben, also unterhalb der alten Arbeiterhäuschen an der Schlosserstrasse, sind etwas weniger voluminöse Wohnhäuser sinnvoll. Und zwischen diesen und den bestehenden kleineren Häusern am östlichen Ende des Areals – also dort, wo heute schon eine Grünfläche ist und wo sich dereinst der unterirdische Kreis-

sel befinden soll – macht aus meiner Sicht ein kleiner Park Sinn, auch wenn wegen des Kreisels nur ein Ruderalpark möglich wäre. Man kann also sagen: Der Verkehr schränkt die Nutzung des Areals nicht ein. Und auch bezüglich der Dichte gibt es unabhängig davon eine obere Grenze. Die künftige Überbauung muss sich ins bestehende Quartier mit seinen kleinteiligen Wohnhäusern einpassen.

Ohne Autobahnanschluss würden Sie das Gebiet also gar nicht gross anders planen.

Nein. Das hat insbesondere mit dem Anspruch zu tun, dass die bestehende Bausubstanz respektiert werden muss. Ihr Erhalt ist zwingend, damit das Gebiet einen urbanen Charakter bekommt. Der Verkehr ist fast zweitrangig. Wenn ich ihn weglassen, aber alles abreiße und neu bauе, bin ich gleich weit. Dann habe ich eine kleine Europaallee mit einigen hohen Gebäuden und «Bonsaibäumen» – ein Gebiet, das clean ist, das wenig lebendigen Charme versprüht. Mit pseudo-verrosteten Elementen und polierten Fassaden schafft man keinen urbanen Groove. Das ist nicht authentisch. Wir beneiden Winterthur um das Sulzer-Areal und merken dabei gar nicht, was wir hier vor der eigenen Haustüre haben. Mit einem Abriss des Güterbahnhofgebäudes würde man einen Teil der Stadtgeschichte zerstören – genau aus jener Zeit, die man hier so glorifiziert. Deswegen darf auch der Autobahnanschluss das Gebäude nicht tangieren. Ich bin jedenfalls gespannt, wie es nun weitergehen wird – wir sind ja in die weitere Planung nicht mehr involviert. Und ich wünsche mir, dass man nicht nur über den Autobahnanschluss diskutiert, sondern auch über die Vision für das Areal. Das vermisste ich. Denn auch ohne Autobahnanschluss ist eine gute Arealentwicklung noch nicht gesichert. Man kann immer noch sehr viel kaputt machen.



Andy Senn, 1965, ist in Mörschwil aufgewachsen und lebt dort. Nach einer Lehre als Hochbauzeichner absolvierte er ein Architekturstudium, ehe er 1998 in St.Gallen sein eigenes Architekturbüro eröffnete.

Dieser Schwerpunkt wurde vom Gaffa-Kollektiv illustriert. Das Kollektiv, bestehend aus Dario Forlin, Linus Lutz, Lucian Kunz und Wanja Harb, arbeitet seit September 2016 am monatlich erscheinenden, gleichnamigen Zine. In dieser Zeit entstanden über 70 Ausgaben, die jeweils in einer Auflage von 100 Stück produziert und zum grössten Teil direkt an die Abonnent:innen verschickt werden. Jedes Zine behandelt ein vorgegebenes Thema und wird mittels Collagen, Zeichnungen, Grafiken und Fotografien mit viel Witz und Humor kreativ umgesetzt. Neben eigenen Arbeiten publiziert das St.Galler Kollektiv auch Zines mit zeitgenössischen Künstler:innen als «Edition Gaffa», gestaltet popkulturell inspiriertes Merchandise und realisiert installative Ausstellungen.
gaffa.world

