



Bild: Daniel Ammann

Autos retten keine Innenstadt

Die St. Galler City hat als Einkaufsmetropole ausgedient und braucht ein neues Selbstverständnis.

VON ANDREAS KNEUBÜHLER

In der letzten Ausgabe ging es in der Marktplatzserie um Parkplatz-Arithmetik. Eine kleine Repetition: In den letzten Jahren wurden in der Stadt St. Gallen 442 Tiefgaragen-Parkplätze gebaut, mit dem Parkhaus unter der Fachhochschule kommen weitere 266 dazu. Weder während des Abendverkaufs noch zu Bürozeiten am Freitagnachmittag noch am Samstagnachmittag sind die Tiefgaragen in der Innenstadt voll belegt. – Stets waren mindestens 700 Plätze frei.

Die Preisfrage lautet: Wieso soll trotzdem eine neue Tiefgarage unter dem Blumenmarkt gebaut werden? Eine der Antworten: Es fehlt am politischen Willen für eine Kursänderung in der Verkehrspolitik. Dabei gibt es genügend Belege, dass sich die politischen Machtverhältnisse in der Stadt verschieben, dass sich die Bedürfnisse verändert haben. Das zeigen die Abstimmungsergebnisse von 2010. Für Vorlagen aus dem Umweltbereich gab es jeweils deutliche Mehrheiten:

7. März: Reglement über eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Städteinitiative)
11417 Ja gegen 7916 Nein

26. September: Ausbau der S-Bahn
15861 Ja gegen 3527 Nein

28. November: Bau eines Geothermie-Heizkraftwerks
18561 Ja gegen 3827 Nein

28. November: Ausstieg aus der Atomenergie bis 2050 (Gegenvorschlag)
13049 Ja gegen 8192 Nein

Denkt man an das Marktplatz-Projekt, ist die Zustimmung zur Städteinitiative das wichtigste Votum. Damit muss eine vergleichsweise radikale Forderung umgesetzt werden: In den nächsten Jahren darf der motorisierte Individualverkehr nicht zunehmen. Eigentlich genug Handhabe, um die rund dreissig Parkplätze auf dem Marktplatz aufzuheben – und gleichzeitig auf den Bau einer Tiefgarage als Verkehrsmagnet im Stadtzentrum zu verzichten. Wie beurteilt die Abstimmungssiegerin vom März 2010, die Umweltorganisation Umverkehr, den Willen der Behörden zur Umsetzung? «Verhalten positiv», sagt Geschäftsführer Thomas Stahl und spielt auf die neue Buslinie 12 an. Aber: «Es fehlt bisher der Mut, auch Massnahmen gegen den Autoverkehr zu ergreifen.»

Wie eine x-beliebige Fussgängerzone

Das kommt nicht von ungefähr. In St. Gallen hält sich nach wie vor der Glaube, dass es vor allem Parkplätze braucht, damit die Geschäfte in der Innenstadt gegen die Einkaufszentren auf der grünen Wiese bestehen können. Diese Überzeugung war die Basis für jahrzehntelange Grabenkämpfe zwischen dem linksgrünen Lager mit dem Ideal einer autofreien City und der bürgerlichen Mehrheit, die möglichst viele Parkplätze direkt im Zentrum forderte. Fragt

man den Zürcher Verkehrsingenieur Willi Hüsler, sind solche Positionen überholt. Hüsler beschäftigt sich seit Jahren und auf allen Ebenen mit Verkehrsproblemen in urbanen Zentren und ist momentan mit Studienaufträgen in Bozen und Innsbruck engagiert. Was müssen Innenstädte unternehmen, dass sie mit der Konkurrenz in der Agglomeration mithalten können? «Wichtiger als Parkplätze sind gute und spezifische Shoppingangebote», stellt Hüsler fest. – Geschäfte, die es anderswo nicht gibt.

Wie fällt die Bilanz in St. Gallen aus? Bäckerei Schwyter, Beldona, C & A, Cecil, Chicorée, Christ, Coop, Esprit, Fust, H & M, Jack & Jones, Interdiscount, Mobilezone, Mode Weber, Navyboot, Ochsner-Sport, Rhomberg, Street one, Studer & Hänni, Tally Weijl, Tom Tailor, Vero Moda, Visilab, Vögele Shoes, WE, Yendi. All diese Läden gibt es sowohl in der Shopping-Arena als auch in der Innenstadt. Das Angebot der City entspricht weitgehend demjenigen einer x-beliebigen Fussgängerzone in irgendeiner Stadt. Ist das tragisch? Willi Hüsler stellt fest, dass es in vielen Städten eine ähnliche Entwicklung gebe: Die Bewohner der urbanen Zentren versorgten sich in der Innenstadt. Ein grosser Teil benutze dafür den öffentlichen Verkehr. Wer hingegen in der Agglomeration wohne, kaufe vor allem in den grossen Einkaufszentren ein.

Erlebnisraum, nicht Einkaufsmetropole

Umgemünzt auf St. Gallen bedeutet diese Aufteilung, dass die Innenstadt der Einkaufsort der Stadtbevölkerung ist und bleiben wird. Für sie braucht es gute Busverbindungen und irgendwann eine Tramlinie. Die Konsumenten aus den Agglomerationsgemeinden sind hingegen mit dem beinahe identischen Angebot in den Einkaufszentren mit Autobahnanschluss bestens bedient. Für sie bleibt die Stadt aus anderen Gründen interessant: als Partystadt, als Kultur- und Bildungsort, als urbaner Erlebnisraum – aber nicht mehr als Einkaufsmetropole.

Die Entwicklung lässt sich unschwer belegen: an der Nachfrage für das Kugl, am wachsenden Beizenangebot, am Erfolg der Lokremise und an den stark zunehmenden Frequenzen des ÖV in der Nacht. Ins neue Stadtbild passen die zusätzlichen Buslinien, die neu gestalteten Plätze. Priorität müsste allerdings der Bahnhof- und nicht der Marktplatz haben. Es braucht Freiräume für kulturelle Experimente, es braucht eine grosse Bibliothek, wichtig sind Angebote wie das Nordklang-Festival und natürlich periodische Remmidemis von Honkytonk bis New Orleans. Was es nicht braucht, ist eine weitere Tiefgarage. □

«Saiten» wird bis zur Abstimmung im Mai laufend über die Bauvorhaben auf und unter dem Marktplatz berichten. Leserbriefe sind (wie zu jedem anderen Thema auch) ausdrücklich erwünscht.