

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 32 (2019)
Heft: [10]: Urbane Drehscheibe

Artikel: Verkehr, Architektur und Budget
Autor: Hönig, Roderick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-868236>

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: 13.10.2024

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

Verkehr, Architektur und Budget

Architekt Christian Senn von der Planergemeinschaft Akari, Stadtingenieur Beat Rietmann, SBB-Gesamtprojektleiter Urs Honold und Projektkoordinator Joachim Rutz im Gespräch.

Interview: Roderick Hönig

In das Projekt für den Bahnhof(platz) St. Gallen waren viele involviert: SBB, Hochbau- und Tiefbauamt, Verkehrsplaner, Landschaftsarchitekten, Denkmalpflege. Wie verlief die Zusammenarbeit? Wie wurden Kompromisse zwischen verkehrstechnischen Sachzwängen, architektonischen Absichten und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gefunden? Was wurde verhandelt, was nicht? Ein Gespräch über den besten Weg zum gut gestalteten Stadtraum.

Bei der Umgestaltung des Bahnhofplatzes scheint der Bushof die planerische Knacknuss gewesen zu sein. Wieso?

Beat Rietmann: Eine Herausforderung waren die zunehmenden Busfrequenzen. Während der Vorbereitungen des Wettbewerbs gingen wir von einer Steigerung des öffentlichen Verkehrs von 50 Prozent bis 2030 aus – bereits heute sind 10 bis 15 Prozent erfolgt. Entscheidend sind vermehrte Durchmesserlinien und das Durchflusssystem, das aus Platzgründen Einzug halten wird. Es wird nicht mehr möglich sein, dass jeder Bus seine fix zugeordnete Haltestelle hat. Durchmesserlinien sorgen dafür, dass auf dem beengten Platz nicht mehr gewendet werden muss. Das Durchflusssystem bedeutet: ankommen, anhalten, aussteigen, einsteigen, wegfahren. Es gibt also keine wesentlichen Ausgleichszeiten auf dem Bahnhofplatz mehr.

Welche Rolle spielen die Passagiere, die in die Durchmesserlinien reinlaufen, um vom Bahnhof in die Stadt zu kommen?

Beat Rietmann: Eine grosse. Die Fussgängerströme müssen praktisch, intelligent und behindertengerecht geleitet und gelenkt werden. Gleichzeitig sollen aber nicht alle Gehenden über einen vordefinierten Korridor marschieren müssen. Kurz: Es braucht eine Begegnungszone mit gegenseitiger Rücksichtnahme, in der tatsächlich begegnet werden kann – ohne Zäune oder physische Hindernisse.

Und welche Rolle spielte der Bushof für die SBB?

Urs Honold: Ebenfalls eine grosse. Vor hundert Jahren ging der Reisende in das repräsentative Aufnahmegebäude, kaufte sein Billett und nahm dann den Zug. Heute kommt der Reisende oft mit dem Bus an, muss nicht mehr zwingend in das Aufnahmegebäude, denn er will möglichst schnell in den Zug steigen. Weil der Bushof auf der Ostseite des Bahnhofs liegt, verändert er die Kundenströme. Es gibt heute viel mehr Fussgängerverkehr in der Ost-Unterführung. Das Bahnhofsprojekt musste diesen Veränderungen auf verschiedenen Ebenen Rechnung tragen.

Ein Bahnhof ist nicht nur Verkehrsdrehscheibe, sondern, besonders für die Stadt und für die SBB, auch eine Visitenkarte und ein öffentlicher Raum. Welche Rolle spielt das «architektonische Zeichen» Bahnhof?

Christian Senn: Es ist ganz entscheidend, dass ein Bahnhof stadträumlich gut vernetzt ist. Schon im Wettbewerb haben wir diesbezüglich Verbesserungen vorgeschlagen. Wir haben sowohl den Stadtbereich mit dem Bushof als auch das Bahnhofsareal gesamtheitlich betrachtet und so eine Raumorganisation über das ganze Areal entwickelt – ohne Rücksicht auf Eigentumsverhältnisse. Resultat war das architektonische Zeichen Glaskubus. Er ist die neue Schnittstelle zwischen Stadt und Bahnhof.

Beim Bahnhofsumbau mussten mehrere Ämter, drei Bauherrschaften und noch mehr Planer zusammenarbeiten. Joachim Rutz, Sie haben als externer Berater zwischen den unterschiedlichen Bauherrschaften vermittelt. Was war Ihre Arbeit?

Joachim Rutz: Es ging uns darum, ein Bewusstsein für Themen zu schaffen, die man nur gemeinsam anpacken kann. Die ursprüngliche Organisationsform war eine Linienorganisation: klare Hierarchien von oben nach unten. In der Gesamtprojektorganisation hat es dann aber geknirscht. Die Stadt wollte gewisse Themen ohne die SBB angehen – und umgekehrt. Hier haben wir angesetzt: Wir haben einerseits Übersetzungshilfe zwischen den völlig unterschiedlichen Organisationen SBB und Stadt geleistet. Andererseits haben wir mit einer Art virtueller Firma ein Zwischengetriebe mit klar festgelegten Kompetenzen geschaffen. Die drei Bauherrschaften Stadt St. Gallen, SBB Immobilien und SBB Infrastruktur waren Gesellschafter dieser virtuellen Firma. Sie war sehr einfach strukturiert: Es gab einen Steuerungsausschuss, der Entscheidungen fällte, und eine Projektkoordination, die die Entscheidungen vorbereitete. So konnten die drei Bauherren bei ihren Kernthemen bleiben und ihre eigenen Interessen auch besser vertreten. Unsere Erfahrung zeigt: Planer können solche Projekte zwar technisch koordinieren, aber in den restlichen Bereichen nicht.

Können Sie ein Beispiel für ein solches Knirschen im Getriebe nennen?

Beat Rietmann: Es ging auch um Geld: Die SBB haben sich für den neuen Kornhausplatz weder interessiert noch finanzielle Überlegungen dazu angestellt. Umgekehrt hatte die Stadt bei der Unterführung Ost ein Interesse und stand →

→ auch in der Pflicht. Die Frage war immer: Wer zahlt wo wie viel? So kamen wir auf die Idee, mindestens im Steuerungs- und Koordinationsbereich jemanden zu haben, der uns neutral verbindet, zusammenbringt und uns immer wieder ermahnt, was wir zu tun und zu entscheiden haben.

Dieser Jemand waren Sie, Joachim Rutz.

Woher wussten Sie, was zu tun ist?

Joachim Rutz: Wir koordinieren solche Projekte in der ganzen Schweiz und auch im angrenzenden Ausland. Unser Spezialgebiet sind grosse Infrastrukturprojekte. Wir kommen zwar von der Projektierung her, wir haben aber bald gelernt, dass das Drumherum häufig der Erfolgsfaktor ist – und nicht die Technik: Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Bewilligungsverfahren etc. Was aber nicht heissen soll, dass es in St. Gallen nicht gut lief: Das Bewilligungsverfahren etwa hat nur rund vier Monate gedauert – in Bern sind wir in einem ähnlichen Verfahren im Jahr sechs und immer noch nicht am Ziel.

Wieso war die Bewilligungszeit so kurz?

Beat Rietmann: Wir haben einfach versucht, möglichst pragmatisch und nicht nur nach den üblichen Vorgehen und Vorgaben zu denken: Was braucht es wirklich? Sobald das klar war, haben wir das dafür Notwendige bereitgestellt. Das war aber nur möglich, weil alle mitgemacht haben. Das heisst, für eine kurze Bewilligungszeit braucht es Menschen, die Verantwortung übernehmen können und die für ihre Entscheidungen eintreten.

Würden Sie das Projekt rückblickend noch einmal so aufgleisen?

Beat Rietmann: Wenn wir im Voraus gewusst hätten, wie aus den vielen Teilprojekten ein Gesamtprojekt entsteht, hätten wir es wohl anders aufgleist. Das Wettbewerbsergebnis und die Überlegungen der SBB waren für die Stadt Fluch und Segen zugleich. Segen, weil die SBB sich am Projekt beteiligten. Fluch, weil damit die Organisation komplizierter und die Bausumme grösser wurde. Im Hinblick auf die Kommunikation zur Volksabstimmung war diese Konstellation für mich sehr schwierig. Doch mit der Zeit wurde der Fluch immer kleiner und der Segen immer grösser.

Wie macht man aus einer Reihe von Teilprojekten ein Gesamtprojekt?

Beat Rietmann: Ausschlaggebend waren das Miteinander und das Team. Und natürlich die Bereitschaft der SBB, die Aufträge für das Aufnahme- und das Dienstgebäude an die Planergemeinschaft Akari zu vergeben. So ist eine architektonische Einheit entstanden, die kontinuierlich gewachsen ist und mit der Zeit kaum mehr in Einzelprojekte zu trennen war. Ein wichtiger Baustein war dabei die gemeinsame Kommunikation nach aussen. SBB und Stadt sprachen aus einem Mund.

Welche Rolle spielt der Architekt beim Zusammenschweissen einer solchen Konstellation?

Christian Senn: Der Architekt ist zusammen mit dem Landschaftsarchitekten Hüter des Gesamtprojekts. Wir Architekten hatten keine Einzelinteressen, sondern nur das grosse Ganze im Blick. Entsprechend hatten wir in den operativen Gremien überall Einsitz und konnten alle Themen aus den Teilprojekten in das Gesamtprojekt tragen und dort verarbeiten. Und weil alle Beteiligten dasselbe grosse Ziel vor Augen hatten, waren auch Kompromisse möglich. Ein Vorteil war dabei die Position des neutralen Vermittlers zwischen den Bauherrschaften. Dank Joachim Rutz konnten wir uns mehr auf unsere primär gestalterischen Interessen, auf die Raumidee fokussieren.

Treffen bei solchen Diskussionen nicht immer messbare Grössen wie etwa Haltekantenlängen auf weniger messbare Grössen wie etwa Stadtraum?

Beat Rietmann: Doch. Aber wir haben immer alle Entscheidungen im Gesamtkontext des Wettbewerbsergebnisses getroffen. Es gab nie einen Entscheid ohne die Architekten und die Landschaftsarchitekten. Was aber nicht heisst, dass es keine kleineren Scharmützel gab.

Haben Sie ein Beispiel für ein solches Scharmützel?

Beat Rietmann: Der Kornhausplatz. Sein Wasserspiel war für die Landschaftsarchitekten ein zentrales gestalterisches Element. Es wurde zugunsten des Lämmlerbrunnens, der im Wettbewerb zur Disposition gestellt worden war, gekippt. Das war eine rein politische Geschichte. Ein wiederkehrendes Thema war auch die Überdeckung des Wegs vom Glaskubus auf den Kornhausplatz. Man wolle die Leute nicht in den Regen schicken, hiess es. Bald kursierten skurrile Visualisierungen, die Lösungsvorschläge zeigten. Diese Idee hätte aber das Gesamtprojekt in gestalterischer, architektonischer Hinsicht grundsätzlich infrage gestellt.

Christian Senn: Alle diese Extraschlaufen haben gezeigt, wie stabil unser Gesamtkonzept war. Ganz entscheidend war dabei das Verständnis, dass die Unterführung nicht nur eine SBB-Anlage ist, die die Gleise erschliesst, sondern eben auch eine öffentliche Querung in der Stadt.

Es gibt in St. Gallen ein sehr klares vor und hinter dem Bahnhof. Wäre der Umbau nicht eine Gelegenheit gewesen, auch das «Hinten» auszubauen?

Beat Rietmann: Der Umbau betrifft ja nicht nur die Stadtseite. Die Bahnhofszufahrt und das Bahnhofsparking auf der Seite der Fachhochschule entstanden bereits vor dem

«Die Extraschlaufen haben gezeigt, wie stabil unser Gesamtkonzept war.»

Christian Senn

Gehen wir nochmals an den Anfang zurück. Wenn ich das Wettbewerbsprogramm aus dem Jahr 2009 lese, habe ich das Gefühl, es sei «nur» eine Platzgestaltung gesucht gewesen. Heute ist der Bahnhofsumbau weit mehr. Haben Sie als Architekt schon damals gemerkt, dass das Wettbewerbsprogramm zu kurz griff?

Christian Senn: Uns wurde bereits während des Wettbewerbs bewusst, dass es Anpassungen an den SBB-Anlagen braucht. Der Bearbeitungsperimeter des Wettbewerbsprogramms beschränkte sich ja nicht nur auf den Kornhausplatz. Sowohl der Bahnhofplatz als auch das Bahnhofsareal waren Teil des Wettbewerbs. Im Planerteam haben wir schnell gemerkt, dass für eine sinnvolle Raumorganisation und Vernetzung das Areal als Ganzes angeschaut und gedacht werden muss. Deshalb haben wir die Querverbindung vom Glaskubus in das Aufnahmegebäude vorgeschlagen und dessen Erdgeschoss neu gedacht.

Wie wurde aus dem Platz- ein Bahnhofsarealprojekt?

Urs Honold: Kurz nach dem Wettbewerbsentscheid konnten wir aufzeigen, dass die vorgeschlagene Anpassung der Unterführung nicht einfach so schnell nebenbei gemacht werden kann. Je mehr wir uns mit dem Projekt befassten, desto besser haben wir unseren Handlungsbedarf und auch die Chancen erkannt. Wir konnten den SBB-Verwaltungsrat davon überzeugen, dass wir die beiden Unterführungen, das Aufnahmegebäude und auch das Dienstgebäude anpassen dürfen. Zur Zeit des Wettbewerbs war vonseiten SBB kein weiterer Ausbauschritt geplant gewesen. Solange eine Anlage den Anforderungen entspricht und die Substanz in einem guten Zustand ist, besteht für die SBB kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

**Urs Honold**

Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit im Bahnbetrieb verfügt er über umfassende Kenntnisse des Systems Eisenbahn. Seit seiner Weiterbildung zum Betriebsökonom FH leitet er verschiedene Infrastrukturprojekte bei den SBB von der Studie bis zur Ausführung. Seine Erfahrungen flossen auch in das Projektmanagement von Bahnhofsumbauten bei laufendem Betrieb ein. Honold unterstützt zudem Projektleitende in Fragen rund um die Baubewilligungen von Bahnprojekten.

**Beat Rietmann**

Seit 2010 ist er Stadtgenieur der Stadt St. Gallen. Vorgängig hat der diplomierte Bauingenieur ETH im Bauingenieurbüro Bänziger Partner und in der Bauunternehmung Preiswerk im Brückenbau gearbeitet. Seine langjährige fachtechnische Erfahrung in der Projektierung und Realisierung von grösseren Bauvorhaben hilft ihm heute in der Ausübung seiner Funktion als Leiter des Tiefbauamts, aber auch als Gesamtprojektleiter von komplexen Infrastrukturbauten.

**Christian Senn**

Der diplomierte Architekt FH arbeitet seit 2007 im Architekturbüro Giuliani Hönger. Bereits 2009 war er Teil des Wettbewerbsteams Akari und betreute das Projekt als Projektleiter Architektur bis zur Eröffnung. Daneben hat er städtebauliche Studien bearbeitet und war in die Ausführungsplanung des Neubaus der Fachhochschule St. Gallen involviert.

**Joachim Rutz**

Der Umweltingenieur ETH arbeitet seit 1997 bei TBF Partner, einem Planer- und Ingenieurbüro mit Standorten in Zürich, Bern, Lugano, Genf und Deutschland. Seit 2013 ist Joachim Rutz geschäftsführender Partner. Er hat als Gesamtprojektleiter Infrastrukturprojekte entwickelt und begleitet. Rutz setzt seine Erfahrung vermehrt auch in der Beratung von Bauherren und Unternehmungen ein, wenn es darum geht, verschiedene Interessen effizient und zielgerichtet zusammenzubringen.

Projekt. Sie waren eine wichtige Voraussetzung für die Eliminierung des motorisierten Individualverkehrs auf der Vorderseite. Es ist aber allen bewusst, dass der Bahnhof Nord um die Fachhochschule herum eine grössere Bedeutung erhalten wird. Testplanungen haben sein Potenzial ausgewiesen. In dreissig oder in fünfzig Jahren werden sich die Frequenzen zwischen den beiden Unterführungen angleichen. Wenn das Leben auf der Nordseite noch zunimmt, wird wohl auch die Unterführung West den neuen Bedürfnissen angepasst.

Joachim Rutz: Ich bin zuversichtlich, dass die nächste Planungsgeneration an unserem Projekt weiterarbeiten kann. Das realisierte Projekt ist stark genug, um für sich allein zu funktionieren, und flexibel genug, um in Zukunft in Richtung Norden weiterentwickelt zu werden. Kommt hinzu: Wenn St. Gallen bereits den ganz grossen Wurf auch nach Norden geplant hätte, wäre das Fuder für die Abstimmung vielleicht überladen worden.

Es brauchte strategische Entscheidungen und eine Gesamtidee, gleichzeitig stellten sich unzählige technische und gestalterische Fragen. Wie war es möglich, auf beiden Flughöhen zu fliegen?

Beat Rietmann: Vielfach kann man die beiden Flughöhen trennen. Entscheidend ist, an den richtigen Stellen die richtigen Leute einzusetzen und ihnen die Verantwortung zu erteilen, damit sie in diesem Rahmen ihre Fähigkeiten einsetzen können. Sie zu steuern, aber sie am richtigen Ort richtig arbeiten zu lassen.

Christian Senn: Die Kontinuität auf der operativen Ebene war gross. Über zehn Jahre konnte man eine Vertrauensbasis schaffen. Das hat die Zusammenarbeit sehr vereinfacht.

Was würden Sie Kollegen in vergleichbaren Projekten mit auf den Weg geben?

Joachim Rutz: Das Prinzip, jeder Bauherrschaft ihre Eigenheiten zu lassen. Wir haben das Modell, das wir in St. Gallen verfeinert haben, mittlerweile zwischen dem Bodensee und dem Genfersee erfolgreich auf eine Vielzahl vergleichbarer Projekte ausgerollt.

Beat Rietmann: Der Schlüssel ist eine den eigenen Verhältnissen angepasste, übergeordnete Organisation. Das bedeutet, sich gut zu überlegen, wo Probleme entstehen könnten, das bereits in der Organisation abzubilden und die entsprechenden befähigten Leute einzusetzen.

Urs Honold: Neben dem Miteinander braucht es auch ein gutes architektonisches Projekt und Architekten, die sich mit den unterschiedlichen Anforderungen an einen Bahnhof auseinandersetzen. Die Architektur trägt dazu bei, dass eine Anlage gut angenommen wird. Die Architekten sorgen dafür, dass man sich in einem Gebäude wohlfühlt. Dazu kommt: Ein Bahnhof sollte als zusammenhängende Infrastruktur betrachtet werden. Man muss über die Eigentumsverhältnisse hinausdenken, damit am Ende gute Lösungen entstehen. Der Personenfluss hört ja auch nicht an der Grundstücksgrenze auf.

Christian Senn: Voraussetzung ist ein starkes Projekt, das von allen getragen wird. Auf der Ebene der Planer ist es wichtig, dass sich alle als gleichwertige Partner verstehen. In St. Gallen hatten wir Architekten und die Landschaftsarchitekten den gestalterischen Lead, waren aber sonst ebenbürtig mit den anderen Fachplanern. Um gute Lösungen zu entwickeln und zu realisieren, muss man intensiv mit allen Fachdisziplinen zusammenarbeiten. ●