

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

**Artikel:** Platz geben im Engpass  
**Autor:** Röllin, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-868238>

### **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:** 17.11.2024

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

# Platz geben im Engpass

## Wie funktionieren Bahn und Städtebau im engen Hochtal, wo schon die Altstadt die Talbreite füllt? Der verflixte Topos von St. Gallen beschäftigte nicht nur die Eisenbahner.

Text: Peter Röllin

Bis zur Bahneröffnung in St. Gallen 1856 war es ein weiter Weg. Erste Anstrengungen, Zürich – Winterthur mit dem Umschlagplatz Rorschach am Bodensee per Eisenbahn zu verbinden, reichen ins Jahr 1836 zurück. Aus technischen und verkehrspolitischen Gründen – der Thurgau warb für eine praktischere Linienführung durch seinen Kanton – blieben sie zehn Jahre ohne Fortschritt. Die Argumente für die Textilmetropole St. Gallen führten 1846 zur Gründung des St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Vereins durch das Kaufmännische Direktorium St. Gallen. Die Regierung sowie internationale Experten unterstützten das topografisch anspruchsvolle Projekt der Bahnführung in das enge, auf 670 Meter über Meer gelegene Hochtal. Dank einer eisernen Fachwerkbrücke über das tief eingeschnittene Sittertobel konnte die Bahn den starken Niveausprung Bruggen – Lachen überwinden und den heutigen Standort des Bahnhofs erreichen. Doch schon vom Hügel St. Leonhard musste die Bahn um den nördlichen Scheitel der Altstadt geführt werden. Die dadurch entstandene Diagonale unterbrach abrupt die linearen Vorstellungen der Anfang des 19. Jahrhunderts begonnenen Quartierentwicklung auf den ehemaligen Leinwandbleichen vor den westlichen Stadtausgängen.

### Citybildung in engstem Stadtraum

Es mutet deshalb seltsam an, dass der heutige Bahnhofplatz sich ausgerechnet an der engsten Stelle des Hochtals befindet. Der Talboden ist hier nur wenig mehr als 300 Meter breit. Der lang gezogene Platz seitlich der Bahnanlagen endet an der Bahndiagonalen formal als konkaver, gegen Westen hin eingezogener Sack. Zufahrten definieren dreieckige und trapezförmige Parzellen rund um den Bahnhof. Auf der dem damaligen Bahnhofsgebäude gegenüberliegenden Parzelle baute der Bund 1887 ein imposantes Postgebäude im Gewand der französischen Neurenaissance – landesweit das erste, das der Bund in eigener Regie erbaute. Mit der Eröffnung des vis-à-vis gelegenen Rathaussturms 1977 wurde dieser erste St. Galler Postbau, der seit 1927 als Rathaus gedient hatte, abgebrochen. An seiner Stelle empfängt heute der offene, dreieckige Stadtraum – der Kornhausplatz – gegenüber dem Glaskubus Bewohner und Besucherinnen der Stadt.

Nach dem Bau des ersten Postgebäudes entstanden bald weitere monumentale Bahnhofs- und Postbauten. Sie markieren die Bedeutung St. Gallens als damaligen Exportmeister der Stickerei, international bekannt als Broderies Suisses, Swiss Embroidery, Ricami Svizzeri. Bis zum Zusammenbruch der Branche am Ende des Ersten



Die Aufnahme, die der Ballonfahrer Eduard Spelterini um 1900 gemacht hat, zeigt, wie die Gleis-Diagonale den engen Stadtraum von St. Gallen durchquert. Foto: Bildarchiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Weltkriegs erlebte das weltläufige St. Gallen rund um den Bahnhof einen immensen ökonomischen Aufschwung: Allein in dem Zeitraum von 1864 bis 1880 steigerte sich der Export von Stickereien in die USA um mehr als das Sechzigfache. 1913 betrug der gesamte Ausfuhrwert von Stickereien 225 Millionen Franken. Der wirtschaftliche Aufschwung zeigte sich auch in Architektur und Bautechnik. Um 1900 entwickelte sich St. Gallen in den Phasen des Jugendstils, des «Art nouveau» und der Reformen aus England und Deutschland zur Hochblüte. Stickerei-Produzenten und Kaufleute ankerten ihre luxuriösen Geschäftshäuser mit Namen wie Oceanic, Pacific, Atlantic, Washington und Wilson rund um den früheren Hauptsitz der Helvetia-Versicherungen. Führende in- und ausländische Architekturfirmen wie Curjel & Moser und Robert Maillart gründeten in St. Gallen Zweibüros. Modernste Eisen-Beton-Techniken sorgten hinter Fassaden aus Sandstein für lichtdurchflutete Räume.

### Drei zweite Ränge

Den Grundstein zum heutigen Bahnhofsensemble legte 1907 ein Wettbewerb «zur Erlangung von Entwürfen für eine einheitliche architektonische Gestaltung der Fassaden» eines neuen Postgebäudes und eines neuen Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes der SBB. Als Ausgangspunkt dienten Pläne des in St. Gallen aufgewachsenen

Hans Wilhelm Auer, Architekt des Parlamentsgebäudes in Bern. Von den 23 eingegangenen Entwürfen erhielten die Architekten Pfleghard & Haefeli, Kuder & von Senger und Curjel & Moser zweite Ränge ex aequo. Ein erster Rang wurde nicht vergeben. Pfleghard & Haefeli wurden 1908 mit dem Bau des Postgebäudes beauftragt, Kuder & von Senger mit dem des Aufnahmegebäudes, Curjel & Moser gingen leer aus. Der Wettbewerb-Patt-Entscheid war die Basis einer langwierigen und konfliktgeladenen Planungs- und Realisierungsgeschichte, die erst 1914/15 mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein Ende fand. Mit ein Grund war eine mangelnde gestalterische Koordination innerhalb der Bundesstellen, die als Bauherrschaften auftraten. Die Maxime der einheitlichen Platzgestaltung wurde schon 1908 aufgegeben.

### Verona in St. Gallen

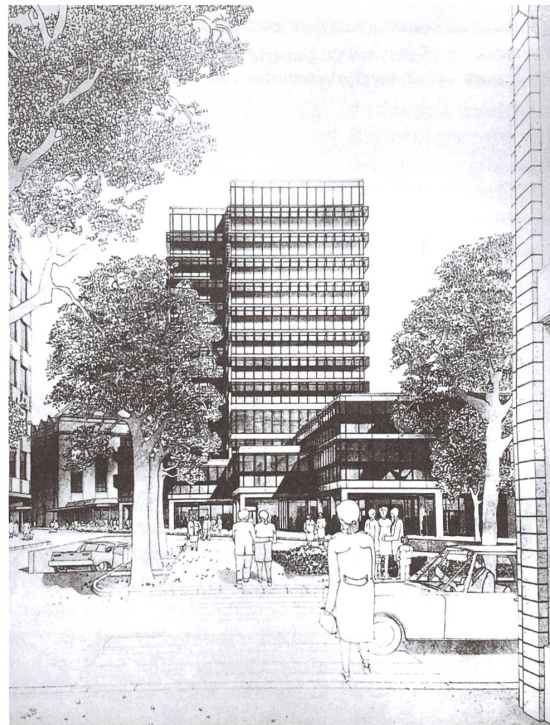
Den laufenden Diskussionen gab SBB-Architekt Heinrich Ditscher eine eigene Richtung, und zwar mit einem städtebaulichen Vorschlag, der auf einer Ideenleihe beim Wiener Stadtplaner und Städtebauteoretiker Camillo Sitte beruhte: In den von Sitte 1889 publizierten Analyseplan der Piazza delle Erbe in Verona trug Ditscher mehr oder weniger kongruent Baulinien und Volumensetzung seiner Planung für den Bahnhofplatz St. Gallen ein. «Zur Bahnhof-Platzfrage in St. Gallen 1909», sein →



Monumentaler Auftritt in der Stickerei-Metropole um 1920: Links die Hauptpost mit Postturm (Pfleghard & Haefeli Architekten, Zürich), rechts das Aufnahmegebäude (Alexander von Senger, Architekt). Dazwischen der Bahnhofplatz in annähernden Dimensionen der Piazza delle Erbe in Verona.  
Foto: Archiv Eidgenössische Denkmalpflege / Schweizerische Nationalbibliothek

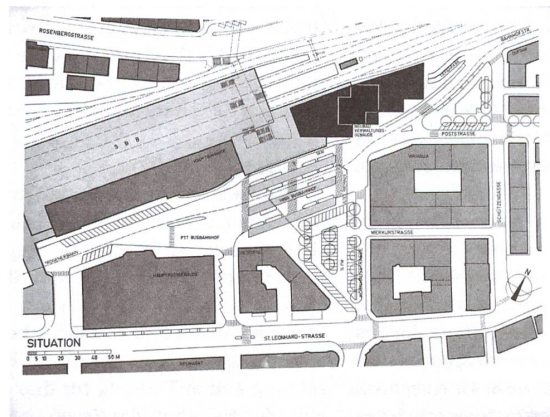
### Bahnhof eines Brandstifters

Die architektonische Beurteilung des Aufnahmegebäudes von Sengers aus heutiger Sicht verlangt vorerst Distanz zum Menschen, ja zum Brandstifter Alexander von Senger (1880–1968). Schon Paul Renner hat in seiner wichtigen, 1932 bei Eugen Rentsch erschienenen Schrift «Kultur-Bolschewismus?» aufgezeigt, wie von Senger die Moderne von Le Corbusier und Adolf Loos als «verbrecherischen Anschlag gegen das keimende Leben eines neuen Baustils» an den Pranger stellte. Mit «Krisis der Architektur» (1928) und «Die Brandfackel Moskaus» (1932) versuchte von Senger, die gesamte Moderne und deren Realitäten als kommunistisches und bolschewistisches Komplott zu deklarieren. Von Senger, für den auch die Studierenden der damaligen Architekturabteilung der ETH Zürich als «bolschewisiert» galten, war Dozent an der Technischen Hochschule München und seit den Dreissigerjahren bekennender Nationalsozialist. Heute fragt man sich: Gelingt eine trennende Sicht zwischen Architektur und braunen Pamphleten ihres Schöpfers? In der Architektur ist das möglicherweise leichter als in den Motiven der Malerei. Denn aktuell stellen sich analoge Fragen in Deutschland um Emil Nolde (der übrigens als Emil Hansen im heutigen Textilmuseum St. Gallen von 1892 bis 1897 als Kunstgewerbelehrer tätig gewesen war).



### Korrektur an der Diagonalen

Die Planung für ein neues SBB-Verwaltungsgebäude an der Stelle des ersten, 1856 in Betrieb genommenen Baus startete 1972 nach jahrzehntelanger Abwägung verschiedener Standorte am östlichen Bahnhofplatz. Das skulpturale Projekt von Walter Custer machte 1963 den Weg frei für das heutige Rathaus. Denn nach dem Abbruch des mittelalterlichen Rathauses 1877 war die Stadt St. Gallen genau hundert Jahre ohne ein für diesen Zweck errichtetes Gebäude. Custer drehte einen Turm von der Bahndiagonalen ab und richtete ihn axial auf die Poststrasse und die Altstadt aus. Das Projekt wurde nicht realisiert, und so übernahm die Stadt die Parzelle für ihr neues Rathaus. Die mit der Realisierung beauftragten Architekten Fred Hochstrasser und Hans Bleiker übernahmen Custers abgedrehte Ausrichtung. Mit dem 1977 in Betrieb genommenen und 2007 von Roger Boltshauser sanierten gläsernen Rathausurm und seinen den Platz durch Auskragungen einbeziehenden Annexen gelang ein passgenaues städtebauliches Implantat. Heute bindet das Dreigestirn der Türme Post – Rathaus – Fachhochschule das Bahnhofsareal in die Strukturen des West-Ost-Talverlaufs ein.  
Plan und Perspektive aus dem Jahr 1972: Baudokumentation Stadt St. Gallen



### Quellen

- Der Bahnhof St. Gallen. Moritz Flury-Rova. GSK Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2014.
- Rathaus St. Gallen. Beat Bühler. Hochbauamt St. Gallen 2007.
- Stickerei-Zeit. Kultur und Kunst in St. Gallen, 1870 bis 1930. Peter Röllin, Kunstverein St. Gallen (Hrsg.). VGS Verlagsgemeinschaft St. Gallen 1989.
- Copyrights wider die Moderne: Verona und klösterliche Orgelklänge am St. Galler Bahnhofplatz. Peter Röllin. Unsere Kunstdenkmäler, Mitteilungsblatt für die Mitglieder der GSK Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte 37, Bern 1986, S. 95–106.

→ gedrucktes und illustriertes Referat, baut direkt auf den Leitgedanken und der praktischen Ästhetik von Sitte auf. Der Wiener verstand sein Anliegen als einen Kampf um Rehumanisierung nach den «Misserfolgen des modernen Städtebaus». Ditschers Vorschlag ist heute noch abzulesen: Zumindest in der Verjüngung des Platzes Richtung Westen wie auch durch die markante Stellung des Postturms als signalstarker Vertikale erinnert die heutige Platzfassung von Post und Bahnhof entfernt an die Platzanlage in Verona. Das Malerische setzte mit dieser Art Platzfassung einen Kontrapunkt zum «modernen Kastensystem», wie Sitte es bezeichnete, und zum Funktionalismus der Chicago School. Der Stellung des Veroneser Torre del Gardello entsprechend rückte Ditscher den Turm an die südliche Platzseite, also an das Postgebäude.

### Frappanter Stilwechsel

Aber nicht nur über Städtebau wurde in St. Gallen damals heftig diskutiert, auch über die Architektur beziehungsweise den Stil: 1909 schlugen Kuder & von Senger, zumindest verbal, für das Aufnahmegebäude einen Eisenbetonbau ohne Hausteinvorverkleidung vor, also einen Sichtbetonbau mit gestockten Flächen. Die SBB entschieden sich vehement dagegen. Als Kuder sich aus dem Büro zurückzog und 1912 verstarb, überarbeitete von Senger seinen Entwurf: Er wechselte von Werkbund- beziehungsweise Reform-Architektur zum Neo-Spätbarock. Der frappante Stilwechsel sorgte in der Fachpresse für Kopfschütteln: Zu der «Verona-Referenz» von Ditscher und dem «mykenisch anmutenden Mauerwerk» des Postgebäudes von Pflughard & Haefeli habe sich von Senger nun für ein «modernisiertes Barockformen-System» entschieden, kommentierte die «Schweizerische Bauzeitung» von Sengers Entwurf 1911. Einmalig war der Diskurs zwischen Reform- und Barock-Architektur in der damaligen Baukunst nicht. Im Gegenteil: Auch der Architekt Karl Moser etwa setzte sich beim Bau der Universität Zürich mit Barock-Architektur in Bern, St. Gallen und im Stift St. Florian in Oberösterreich auseinander.

### Symbol langsamer gewordener Baumassen

Der über Jahre anhaltende Planungsstreit um Post und Bahnhof ist schon lange beigelegt. Die heutige Anlage wird vom SBB-Aufnahmegebäude unter dem kupfernen Mansarddach als kraftvolle Masse dominiert. Mit dem strengerem, durch geschossweise Rücksprünge gestalteten Westtrakt sorgt sie über eine Länge von 132 Metern für eine volumetrisch gute Verteilung. Zwischen zwei stumpfen Türmen weitet sich das Aufnahmegebäude in einer leicht konvexen Rundung als einheitlicher Pfeilerbau aus. Über dem Kranzgesims in der Attikazone schwingen Balustraden und Volutengiebel mit hochgestellten Ochsenaugen mit – Barockzitate der St. Galler Klosterkirche. Unter den Fensterwänden führen sechs Eingänge in die grandiose Haupthalle mit ihren neun Spiegelgewölben.

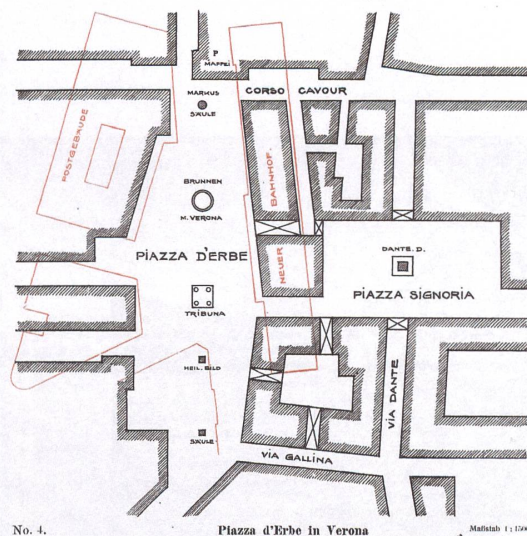
Die wirre Planungsgeschichte des St. Galler Bahnhofplatzes, gefasst von Post, Aufnahmegebäude und dem im Westen brückenartig verbindenden Nebenbahnhof der Appenzeller Bahnen, hat ihn zu einem Symbol langsamer gewordener Baumassen gemacht. Die Zeit, als die Post St. Gallen gesamtschweizerisch die zweitgrösste Frequenz aufwies, war schon 1920 vorbei. Während weit oben am Postturm die Zeiger der Uhr über riesige, in Sandstein gearbeitete Stickereien streichen, schlägt zwischen diesen mächtigen Architekturfeldern mehr als hundert Jahre später der himmelblau leuchtende digitale Zeitmesser des Künstlers Norbert Möslang siehe «Die binäre Uhr», Seite 5 im neuen Glaskubus einen lebhaft neuen Takt. ●



Die Postkarte zeigt drei Generationen Posthäuser links und zwei Generationen Bahnhöfe rechts (um 1930).



Im südlich an den Bahnhofplatz angrenzenden Handelsquartier konzentrieren sich architektonische Glanzleistungen aus den Stickereijahren von 1877 bis 1910. Das venezianisch anmutende Gebäude der Helvetia-Versicherungen im Hintergrund wurde 1977 abgebrochen. Foto: Archiv Peter Röllin



Bei der Planung des Bahnhofplatzes nahm SBB-Architekt Heinrich Ditscher 1909 die Analyse des Wiener Stadtplaners Camillo Sitte der Veroneser Piazza delle Erbe als Grundlage. In Rot hat er darauf die St. Galler Bauten eingezeichnet.

Plan: Bildarchiv Kantonale Denkmalpflege St. Gallen