

Die Bahnlinie : ein Widerstand im Stadtbild? : Zur städtebaulichen Entwicklung im Bahnhofsgebiet

Autor(en): **Heilig, Edgar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): **46 (1989)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-948410>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Auf dieser Luftaufnahme aus westlicher Richtung ist die Diagonale der Bahn im Stadtgrundriss gut ablesbar.

Die Bahnlinie – ein Widerstand im Stadtbild?

Zur städtebaulichen Entwicklung im Bahnhofsgelände

Auf der einen Seite der tiefe Sittergraben, auf der andern ein starkes Gefälle zum Bodensee, dazwischen eine Stadt, eingebettet in ein Tal – von einem Hügel Fuss zum andern. Wo soll denn da eine Bahnlinie hindurchgeführt werden? Es war nicht einfach für die Eisenbahn-pioniere des letzten Jahrhunderts. St.Gallen drohte ins Abseits zu geraten. Man konnte von Winterthur über Frauenfeld–Weinfelden den Bodensee bequemer erreichen. Auch im «Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten R. Stephenson, M.P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz» von 1850 wurde diese Meinung vertreten. Also keine Stammlinie nach St.Gallen? Die bekannten englischen Eisenbahn-Ingenieure Stephenson – der Sohn des Lok-Erfinders – und Swinburne seien wohl nicht lange genug in der Ostschweiz gewesen, hiess es bissig im Tagblatt. (1) In St.Gallen reagierte man mit einem fulminanten Start ins technische Zeitalter: 1852 Gründung und Konzession der «St.Galler-Appenzeller Bahn», Baubeginn Mai 1853, Eröffnung der Streckenabschnitte Winterthur–Wil Oktober 1855, Wil–Flawil Dezember 1855, Flawil–Winkeln Februar 1856, Winkeln–St.Gallen März 1856, St.Gallen–Rorschach Oktober 1856. (2)

Schwierigkeiten der Pioniere

Wie lösten die Ingenieure die Probleme der besonderen topografischen Lage unserer Stadt? Über den Sittergraben mit einer grossen Eisenfachwerkbrücke, ein Meisterwerk von Ingenieur Dollfuss aus Mülhausen, eine geniale technische Leistung, beispiellos auf dem ganzen Kontinent. Die Steigung

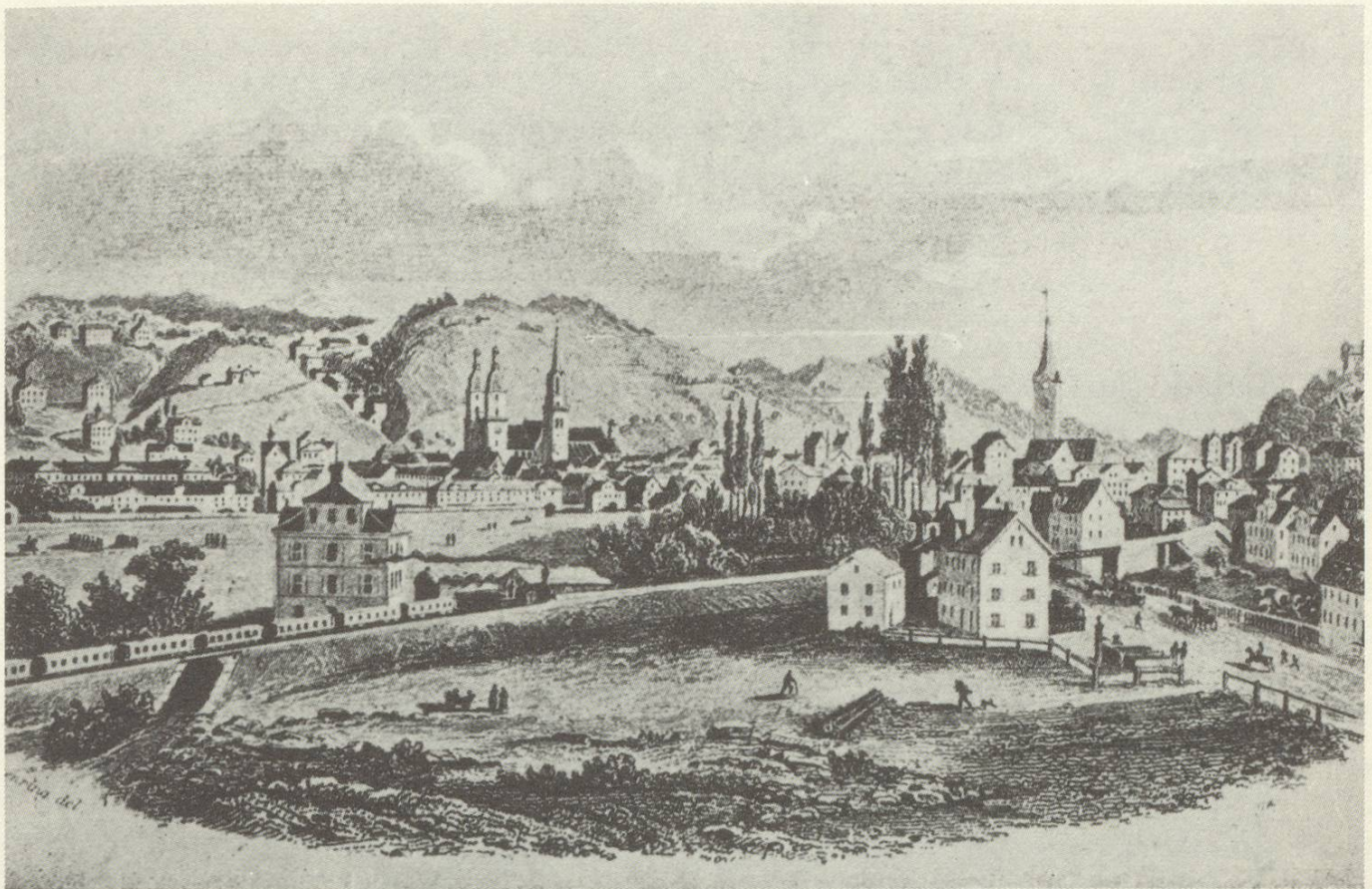
zwischen Rorschach und St. Gallen mit einem «Tracé» durch das Galgentobel: «Nur Derjenige, dem es vergönnt war, diese Schlucht vor Erbauung der Bahn zu sehen, kann die Schwierigkeiten ermessen, welche sich der Errichtung dieses Werkes entgegenstellten, und es gehört diese Strecke unstreitig zu den merkwürdigeren Eisenbahnbauten unseres Kontinents. . . . Das Wildromantische der Gegend, verbunden mit dem kolossalen Werke von Menschenhand, gestaltet diese Schlucht wohl zu dem interessantesten Punkte der Bahn», hiess es in der Festschrift zur Eröffnung der St. Galler-Appenzeller Bahn vom 24. März 1856. (3) Und das dritte Hindernis, die Stadt selber? Offenbar standen anfänglich zwei Varianten zur Diskussion:

- A: Umfahren der Stadt im Norden (Einschnitt im Unteren Graben, Damm über den Unteren Brühl)
- B: Durchfahrt über den Bohl und Marktplatz (entlang der heutigen Museumstrasse, tiefer Einschnitt Marktplatz-Schibenertor) (4)

Die dritte Möglichkeit, der 1912 realisierte Tunnel durch den Fuss des Rosenbergs, stand damals noch nicht zur Diskussion. Der Empfehlung Robert Stephensons folgend, versuchten die Eisenbahnpioniere teure technische Lösungen zu vermeiden und mussten dafür Umwege in Kauf nehmen, oder sie riskierten sogar eine Durchfahrt mitten durch die Stadt. Für uns ist es heute schwer verständlich, dass eine solche Lösung überhaupt im Bereich des Möglichen lag. Doch führt uns diese Variante B recht drastisch die Schwierigkeiten vor Augen, die sich aus der besonderen Lage der Stadt im «Hochtal der Steinach» ergaben.

Fremde Dimensionen

Sie zeigt auch eine ganze andere Vorstellung von den Dimensionen der Bahn und ihrer räumlichen Auswirkungen. Die zeitgenössischen Abbildungen belegen dies: Der bekannte Zeichner und Kupferstecher Johann Baptist Isenring, neueren technischen Errungenschaften wie beispielweise der Fo-



Johann Baptist Isenring, Der Bahndamm unterer Brühl. Stich für die Festschrift zur Eröffnung der St. Galler-Appenzeller-Bahn. 1856.

tografie gegenüber sehr aufgeschlossen, behandelt die Bahn in seinen Stichen und Zeichnungen wie ein Spielzeug, klein und kraftlos. Viele Leute konnten nicht begreifen, dass eine Lokomotive, lediglich ein Eisenkoloss ohne tierische Zugkraft, sich mit soviel Energie fortbewegen kann. (5) Um 1900 noch entstand in Bruggen eine Häuserzeile entlang der Bahnlinie wie früher an Landstrassen. Auch die Einfahrt in den Hauptbahnhof, festgehalten auf einer beliebten Postkarte, verrät nicht viel von der städtebaulichen Sprengkraft der Bahn.

Eigene Gesetze

Dass sich die Schienenwege nur schlecht in die gewachsenen Strukturen einpassen lassen, liegt an der inneren Gesetzmässigkeit der Bahn: Lange Züge, schwere Lasten, höhere Geschwindigkeit fordern geringe Steigungen, gerade Strecken und grosse Radien. Geradlinige Dynamik hier, flächige Statik dort. Die Umfahrung der Altstadt ist zwar heute noch in der Parzellierung und im Verlauf der Sonnenstrasse ablesbar,

mit dem Bau des Rosenbergtunnels als städtebauliches Problem aber seit 1912 gelöst. Auf der Westseite der Altstadt ist die Präsenz der Bahn im Stadtbild nicht übersehbar.

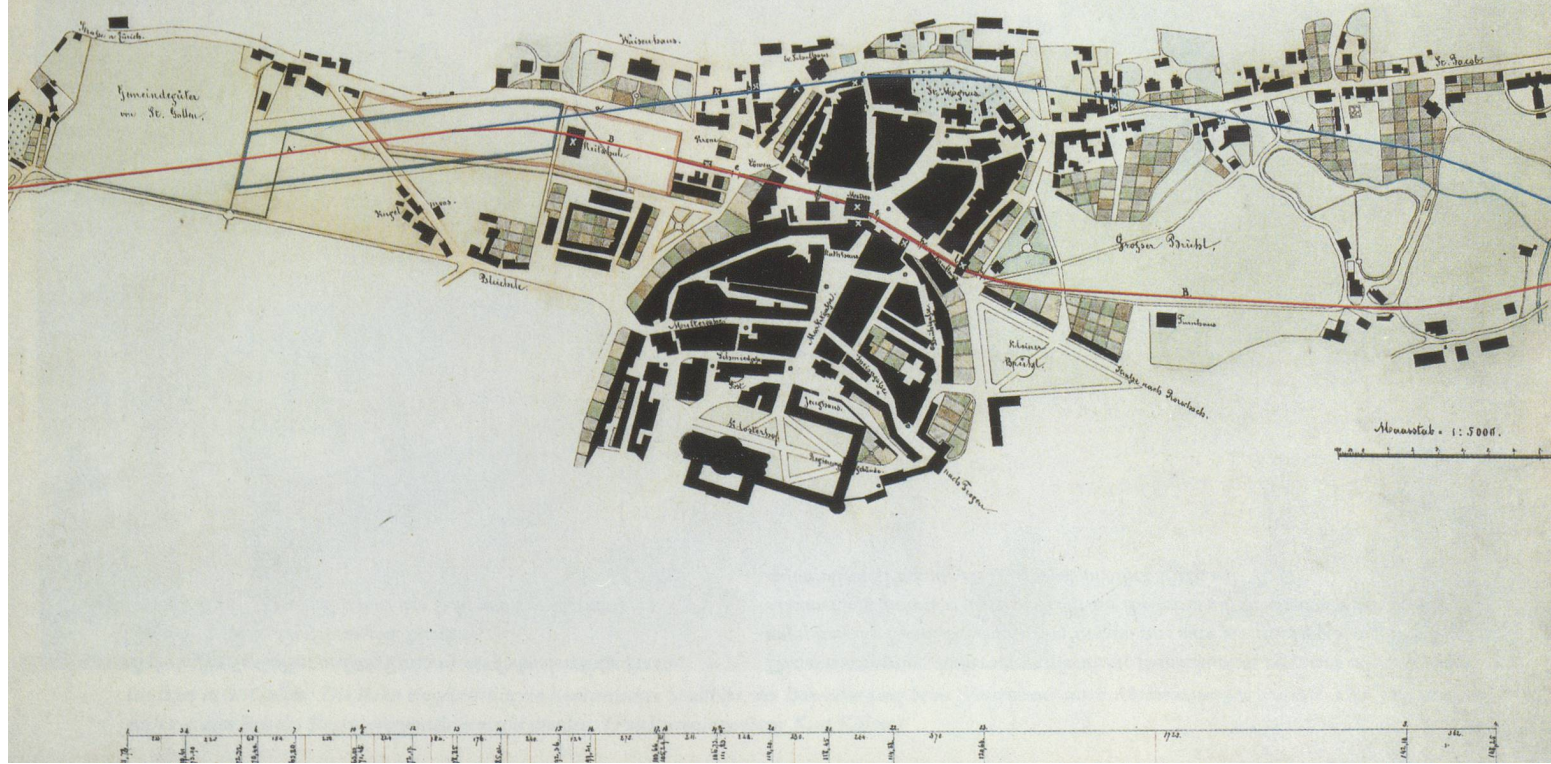
Die Diagonale . . .

Gerade dort, wo das «Hochtal der Steinach» am engsten ist, liegt ein Hügel: St. Leonhard. Der grösste Teil des sumpfigen Talgrundes – der Bahnhof selber steht auf Hunderten von Pfählen – war damals nicht überbaut. Dem Rate Stephenson's folgend, liess man St. Leonhard umfahren. Die Bahnlinie wurde zu einem diagonalen Verschnitt im Vergleich zu den bestehenden Strukturen, die sich bisher den topografischen Gesetzmässigkeiten des Steinachtales angepasst hatten (Strassen, Parzellierung der Pflanzgärten usw.). Diese Diagonale hat die Stadtentwicklung als Hindernis im Kontakt zwischen hüben und drüben ganz wesentlich geprägt. Die Stadt wuchs über die Bahnlinie hinweg. Diese durchzog das Tal wie ein künstlicher Fluss, der nicht überall überquert werden konnte. Schon die Einzäunung des Bahnareals 1868 stiess einigen Stadtbewohnern sauer auf. (6) Anfänglich genügten die Niveauübergänge beim Waisenhaus und bei St. Leonhard. Dann kam eine Passerelle über das Bahnareal dazu. (7) Und zuletzt mussten auch die bewachten Bahnübergänge Waisenhaus und St. Leonhard ersetzt werden.

. . . und ihre Überwindung

Damit begann das Entflechtungsmanöver der verschiedenen «Fortbewegungsmittel» im öffentlichen Raum, zuerst mit Brücken über den inzwischen angeschwollenen Schienenfluss, dann mit Unterführungen für Fussgänger und zuletzt mit grossen Terrainveränderungen (St. Fiden). Das eigentliche Nadelöhr bildete der Bahnübergang bei St. Leonhard. Dem Bau der Brücke (1899–1901) ging eine fast zwanzig Jahre dauernde Planung voraus, weil die Ingenieure sich nicht mit dem Projekt einer Brücke begnügen wollten. Die Rampe, die zu dieser Brücke führen sollte, bedeutete eine Terrain-

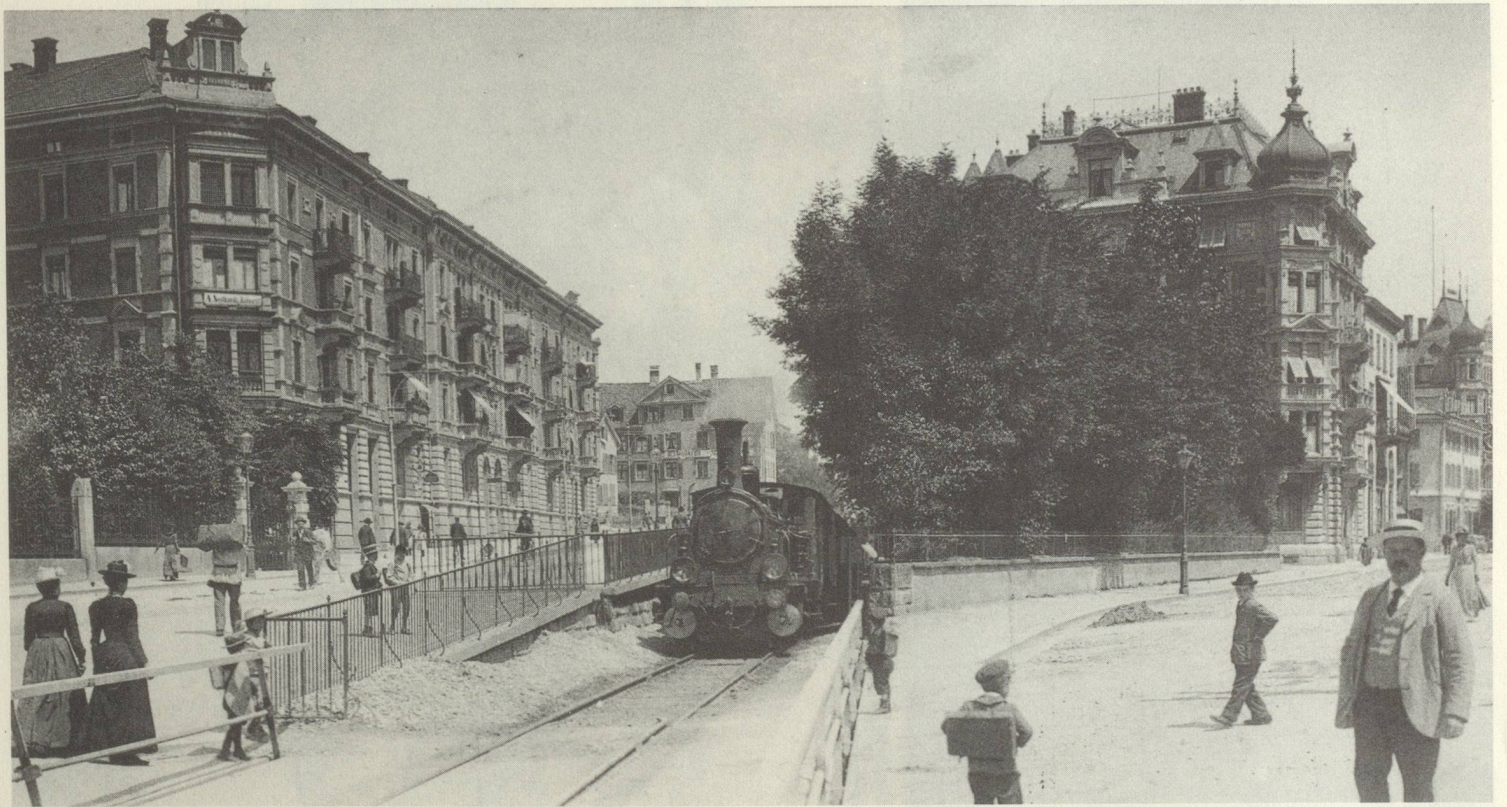
Bahnhof in St. Gallen
und
Richtung der Bahn durch die Stadt.



«Bahnhof in St. Gallen und die Richtung der Bahn durch die Stadt»,
Variante A (blau, Umfahrung im Norden),
Variante B (rot, Durchfahrt über den Bohl und den Marktplatz).

Dieses einzigartige, bisher unveröffentlichte Plandokument zeigt eine wichtige Planungsphase der Bahn. Bei der Variantenwahl sind auch verschiedene Standorte für den «Bahn-Hof» diskutiert worden. Wohl aus Rücksicht auf das Stadtbild wählte man die aufwendigere Variante A. (Kantonsbibliothek Vadana)

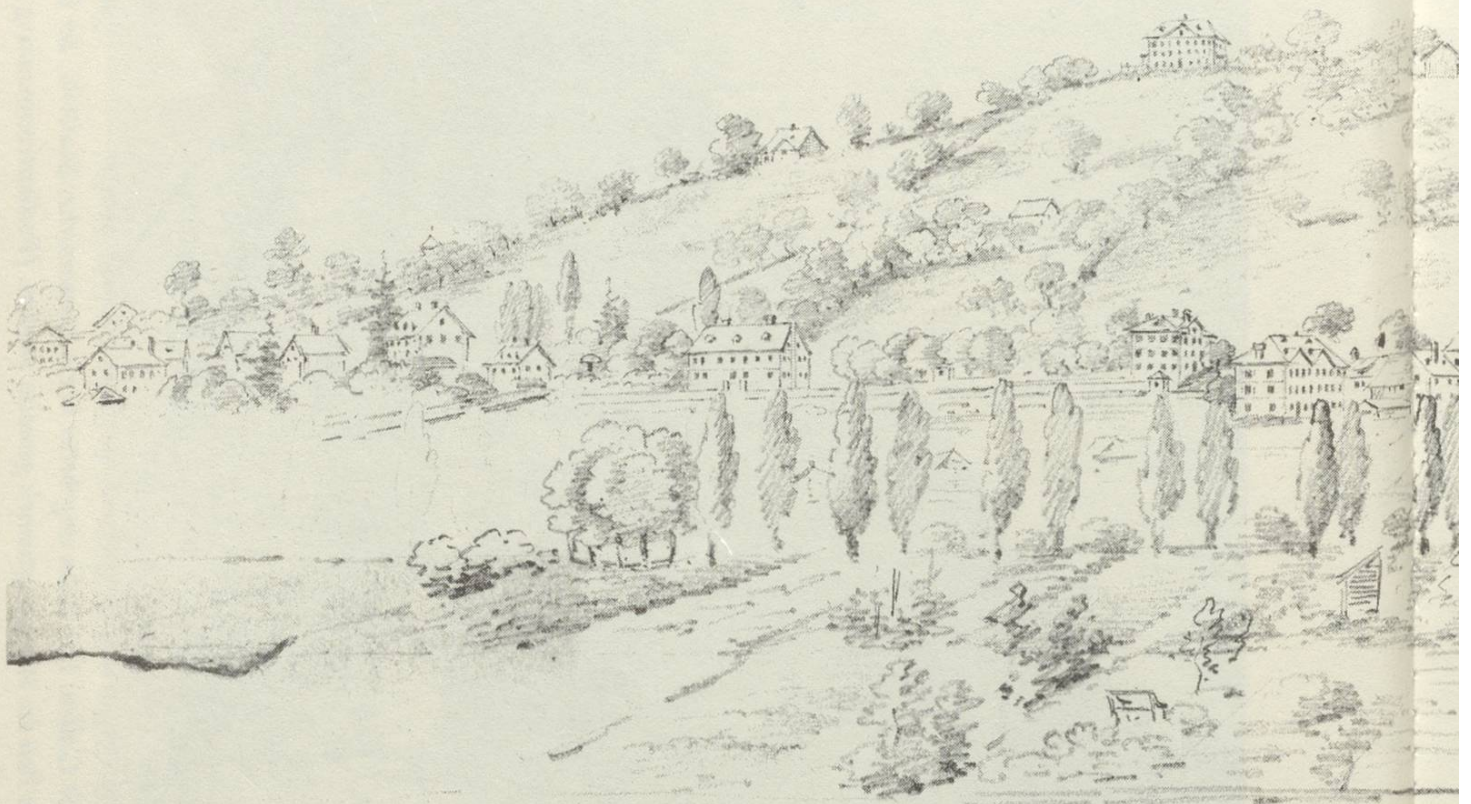




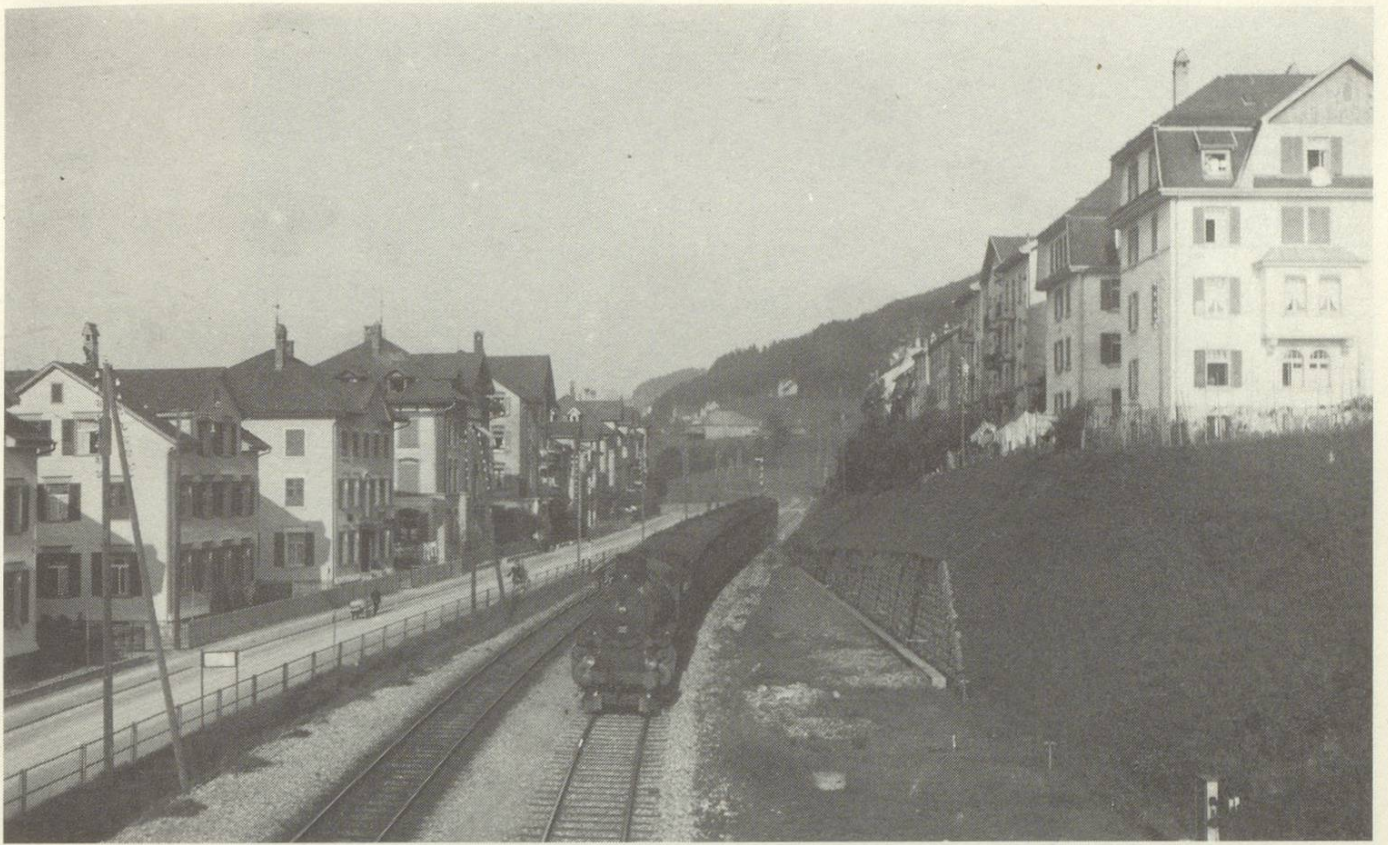
Einfahrt in St.Gallen: Die Bahn eingebettet in ein harmonisches Stadtbild, der Bahnübergang beim Waisenhaus durch Abschränkungen gesperrt. Die Aufnahme ist noch vor dem Bau des Rosenbergunnels gemacht worden. (Postkartensammlung Kurt Kühne)



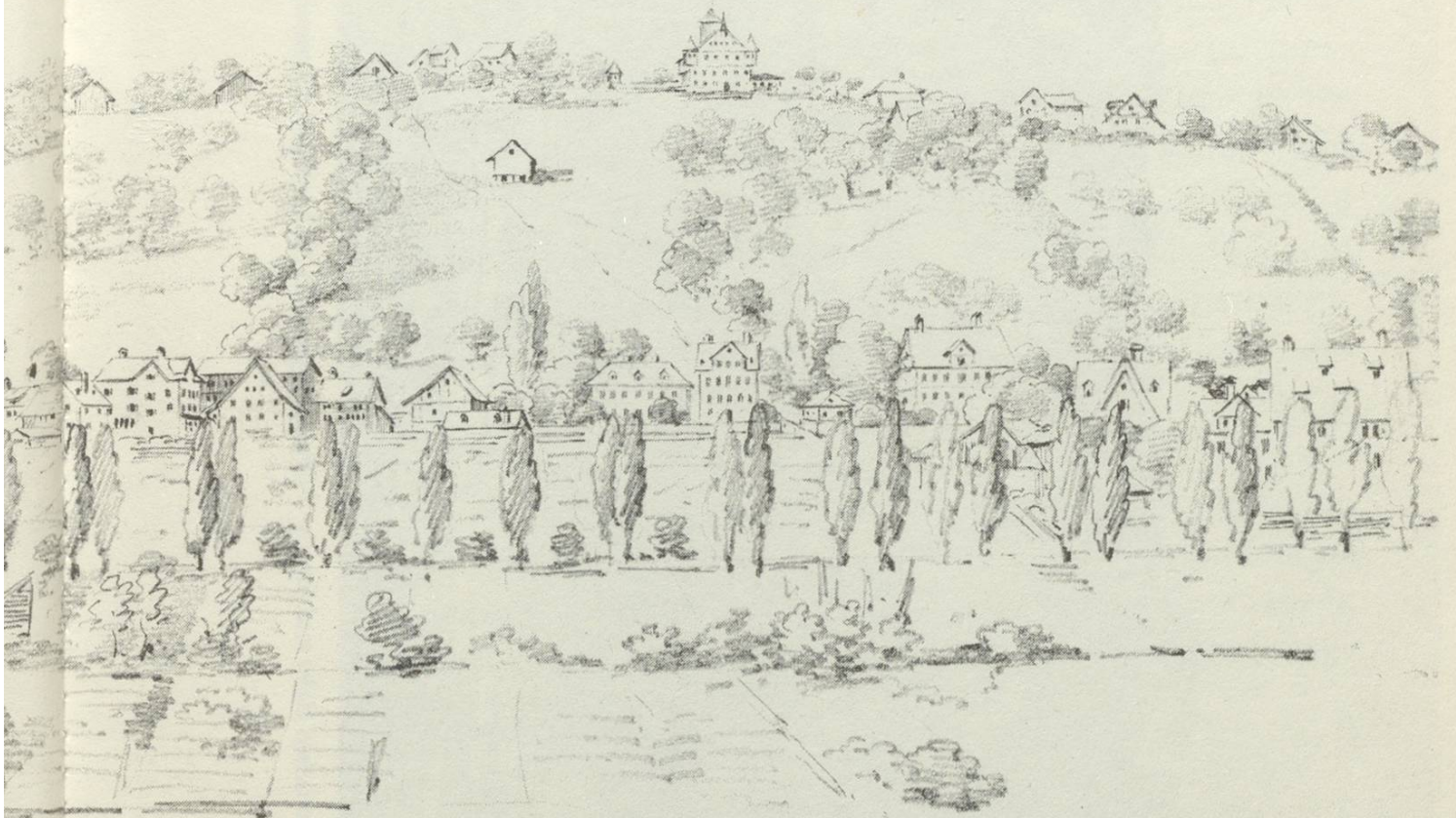
*Die Bahn im Stadtbild: Brücke über die St. Jakob-Strasse, 1912 aufgehoben und abgebrochen.
(Fotosammlung Zumbühl)*

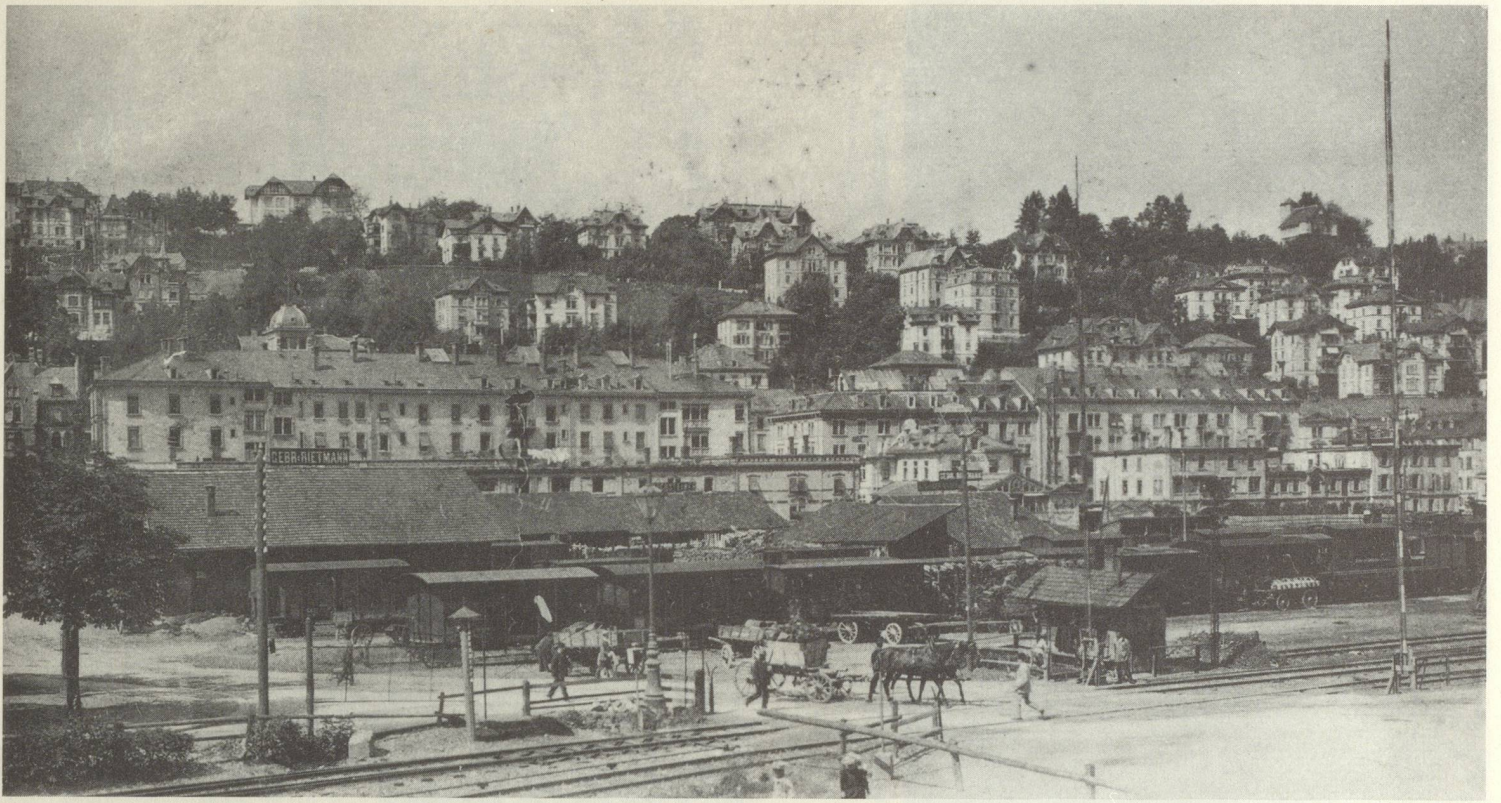


*Das Gebiet westlich der Altstadt vor dem Bahnbau, im Hintergrund die Bauten entlang
der Landstrasse nach Zürich (Rosenbergstrasse), davor die eindruckliche Pappelallee,
welche die Strasse von der Stadt nach St. Leonhard begleitete (später St. Leonhard-Strasse).
Zeichnung von Johann Jakob Rietmann (Kantonsbibliothek Vadiana)*



Ein Strassenraum für die Bahn: Einfahrt in Bruggen. (Postkarte städt. Bauarchiv)





Schnittstelle zwischen Bahn und Strasse: Niveauübergang bei St. Leonhard. (Sammlung Kühne)

veränderung und beeinflusste die Gesamtanlage der «Westquartiere». Sie erzwang ein Abweichen vom bisherigen Siedlungsmuster, das sich, parallel zur Gesamttopografie, von der Altstadt geradlinig nach Westen entwickelt hatte. Mit dem gleichen Problem der Richtungsänderung der Siedlungsstruktur und Bahnlinie haben sich die Architekten beim Wettbewerb Bahnhof Nordwest auseinandersetzen müssen.

An der Planung der Westquartiere und der Bahnüberführung waren mehrere Ingenieure beteiligt. Ingenieure, nicht Architekten. Die grundsätzlichen Überlegungen, welche die auswärtigen Gutachter unter Führung des bekannten Zürcher Ingenieurs A. Bürkli-Ziegler ihrer Oberexpertise voranstellten, lassen uns heute aufhorchen: «Wie man zu der Einsicht gekommen ist, dass die Ausübung der schönen Künste nicht bloss ein Luxus ist, den sich einzelne Private erlauben mögen, von dem aber die Gesamtheit wenig Nutzen hatte, sondern dass die Pflege der Kunst, die Weckung eines regen Kunstsinnes in der Bevölkerung eine nützliche und notwendige Waffe im gewerblichen Kampfe mit den Nachbarn sei, so bricht sich, wenn auch vielleicht noch schüchterner, die Überzeugung Bahn, dass bei städtischen Quartieranlagen und bei der Disposition der öffentlichen Bauten nicht bloss die nüchterne Nützlichkeit und die nackte Geldfrage zu berücksichtigen seien, sondern dass auch der Klarheit und Schönheit des Planes, der künstlerischen Seite überhaupt, volle Rechnung zu tragen sei.» (8) Dass mit «Schönheit des Planes» nicht die grafische Darstellung gemeint war, versteht sich von selbst. Die Pläne bezeugen einen hohen Respekt vor dem Stadtboden, der natürlichen Topografie. Änderungen sollen so angelegt werden, dass der städtische Raum nicht zu sehr beeinträchtigt wird. Schön gequaderte Stützmauern verdeutlichen den künstlichen Charakter der Aufschüttung. Die Entwicklung bleibt ablesbar.

Verstecken?

53 Und in der Folge? Der Stadtbaumeister Paul Trüdinger bezeichnete in einem 1936 gehaltenen Vortrag die Anlage des

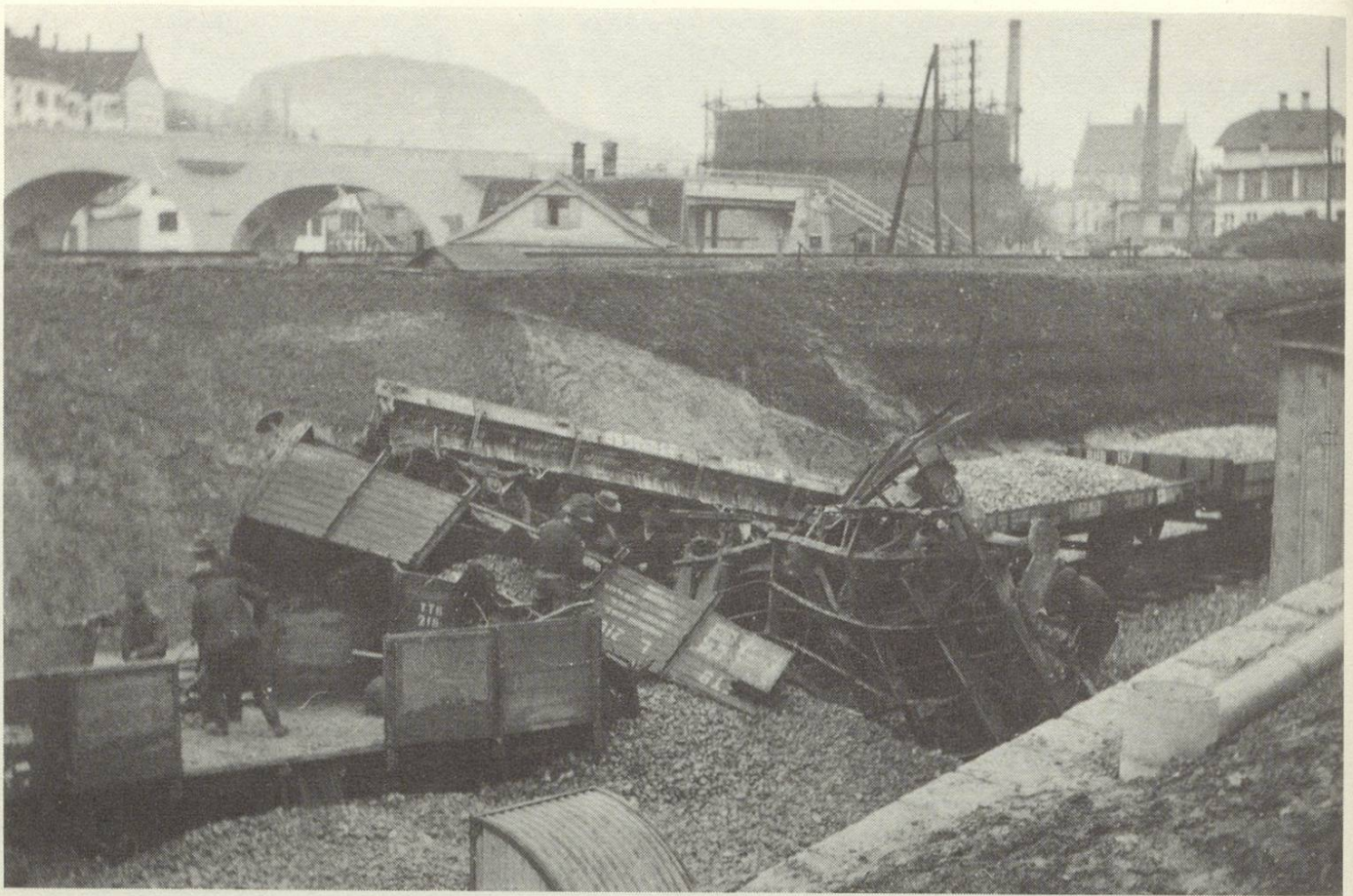


Gequaderte Stützmauern fassen den Einschnitt der Bahn und bilden in Material und Bauart eine Einheit mit den Sockelpartien der Hochbauten, was eine starke räumliche Integration der Überführung brachte. (Foto M. Ferrier)

Bahnhofs und den Verlauf des Bahntrasses als «unheilbaren städtebaulichen «Knax»» für das ganze Gebiet der westlichen Innenstadt. (9) Auf die Idee, diesen «Knax» einfach verschwinden zu lassen, kam man 1972, als die Hochkonjunktur gerade ihren Höhepunkt erreicht hatte: Überdachung des Bahnareals mit zwei Parkebenen und einer völligen «Neugestaltung» des Hangfusses. Diese Idee wurde schon verworfen, bevor die Ölkrise und die Rezession von 1973 ihre Wirkung zeigten. Die besondere topografische Situation unserer Stadt lässt sich eben auch mit dem grössten technischen Fortschritt nicht ändern. Erstaunlich, dass gerade jetzt solche Ideen wieder ausgegraben werden, unberührt von den Erfahrungen des letzten Jahrzehnts.



*Das westliche Bahnareal zwischen 1906 und 1910: Man sieht deutlich die noch junge Aufdümmung der westlichen St. Leonhard-Strasse und ihre Abwinklung in die Achse der Poststrasse. Im Vordergrund das «Zoll- und Niederlagsgebäude», abgebrochen für den Neubau des Aufnahmegebäudes. An der Stelle der niederen Häuser rechts steht heute die Hauptpost. Der Strassenraum selbst ist noch kaum gegliedert: Fussgänger, Fuhrwerke und Bahn im friedlichen Nebeneinander.
(Foto städtisches Bauarchiv)*



Eisenbahnunglück beim Bahnhof St.Fiden 1912: Gestaffelt das neue Trasse, der alte Bahndamm und die ganz neue Splügenbrücke, noch ohne Aufschüttung. Die Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn war Anlass für massive bauliche Änderungen im Umkreis des Bahnhofs St.Fiden. Die Lage der Bahn auf der Talsohle führte zu grossen Aufdämmungen der neuen Strassenzüge. (Fotosammlung Täschler)

Diese Erfahrungen haben nämlich gezeigt, dass städtebauliche Widerstände kein Nachteil sein müssen, dass sie nicht ohne Verlust an Urbanität aufgehoben werden können, dass der «Knax» gar nicht geheilt werden muss, weil er kein Gebrechen ist, sondern ein Stück lebendige Stadt. Der bekannte Tessiner Architekt Luigi Snozzi hat die Gleisanlagen in der Stadt mit den Adern des Menschen verglichen. Mit der Bahn kommt Leben in die Stadt, sie braucht ihren Platz. (10)

Edgar Heilig, Hochbauamt

Anmerkungen

- 1 PETER RÖLLIN, St.Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebnis im 19. Jahrhundert, St.Gallen 1981, S. 57.
- 2 Zur Geschichte des Eisenbahnbaus in St.Gallen: HEINRICH EDELMANN, Die Frühzeit der st.gallischen Eisenbahngeschichte 1835–1857 (Beiträge zur st.gallischen Geschichte, 4), St.Gallen 1948.

- 3 Illustrierter Wegweiser auf der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn. In zehn Ansichten. Gezeichnet und herausgegeben von J.B. ISENRING, mit erläuterndem Texte von OTTO HENNE, Departementssekretär, St.Gallen 1856, S. 13.
- 4 Festgehalten auf einem bisher unveröffentlichten Plan mit Situation und Längenprofil der beiden Varianten, um 1850, Kantonsbibliothek Vadiana.
- 5 RÖLLIN, S. 191; zum sozialgeschichtlichen Aspekt des Eisenbahnbaus: HEINZ FREY, ERNST GLÄTTLI, schaufeln, sprengen, karren, Zürich 1987. HANS-PETER BÄRTSCHI, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Zürich 1983.
- 6 RÖLLIN, S. 196, WERNER STADELMANN, St.Galler Brücken. Ein Inventar der Brücken auf dem Gemeindegebiet der Stadt St.Gallen, St.Gallen 1987, S. 143.
- 7 STADELMANN, S. 143ff.
- 8 Akten städtisches Bauarchiv.
- 9 Abgedruckt in: Das Werk, Juli 1936, Heft 7, S. 193.
- 10 LUIGI SNOZZI, Das Unding über den Geleisen, zum Projekt HB-Südwest in Zürich, Zürich 1987, S. 54.