

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

**Artikel:** Stadtraum fassen und vernetzen  
**Autor:** Steiner, Evelyn  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-868237>

### **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**

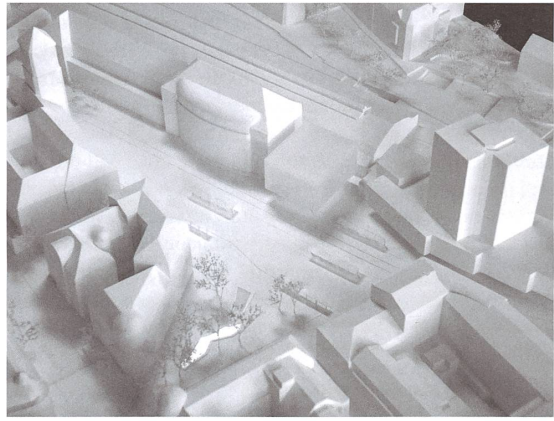
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 30.01.2025

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



#### Stadtkörper im Wegnetz

Das Siegerprojekt Akari von Giuliani Hönger Architekten, Hager Landschaftsarchitektur und den Verkehrsplanern Stadt Raum Verkehr meistert die anspruchsvolle Aufgabe, indem es den ehemals von einem Tonnendach bekrönten Zugangsbereich zu den Gleisen als neuen Stadtkörper formuliert. Dank seiner Höhe weckt der gläserne Baldachin Assoziationen an historische Bahnhofshallen und schliesst elegant die Lücke in der Platzwand. Gleichzeitig bietet der Ankunftsbereich Schutz vor Witterung und signalisiert unverkennbar den Haupteingang – aufgrund seiner transluzenten Materialisierung auch zu nächtlicher Stunde. Indem die Architekten die bauliche Verbindung zu den

Nachbarbauten vermeiden, bleiben diese eigenständige Gebäude. Darüber hinaus stellt das Projekt den ursprünglichen Seitenzugang in das Bahnhofsgebäude wieder her. Nicht zuletzt überzeugten auch die zurückhaltende Gestaltung des Kornhausplatzes und die kompakte Anordnung der Busdächer und Halteketten, die im stimmigen Kontrast zur starken Zeichensetzung des Glaskubus stehen.

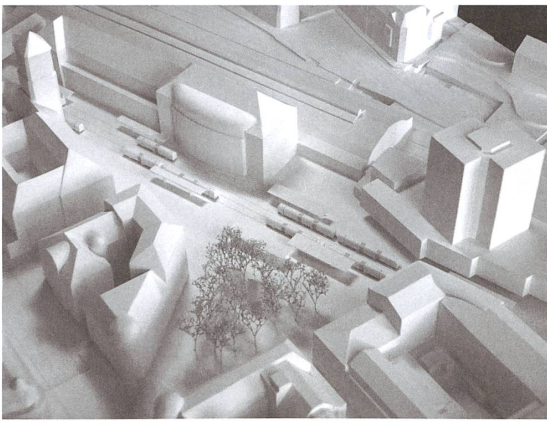
# Stadtraum fassen und vernetzen

**Der Wettbewerb für die Aufwertung des Bahnhofplatzes zeigte, dass nicht seine Gestaltung, sondern der neue Hauptzugang zu den Zügen die planerische Knacknuss war.**

Text: Evelyn Steiner  
Fotos: Stadt St. Gallen

Kristallisationspunkt, Visitenkarte und Verkehrsdrehscheibe: Die Anforderungen an die Neugestaltung des Bahnhofplatzes St. Gallen im 2009 ausgelobten Wettbewerb waren hoch. Die 14 Teilnehmer sollten nicht nur Verkehrsströme neu bündeln und den Platz neu fassen, sondern auch auf die verschiedenen architektonischen Sprachen der angrenzenden Gebäude reagieren. Ein Blick auf die fünf rangierten Projekte macht die eigentliche Knacknuss deutlich: die Gestaltung des Hauptzugangs zu den Zügen an sensibler Stelle zwischen neobarockem Aufnahmegebäude und spätmodernistischem Rathaus. Die Vorschläge wiesen ein breites bauliches Spektrum auf – vom Kubus bis zum dynamisch geschwungenen Dachensemble. Der Wettbewerb fokussierte primär auf die Neugestaltung des Aussenraums und griff damit zu kurz. Die

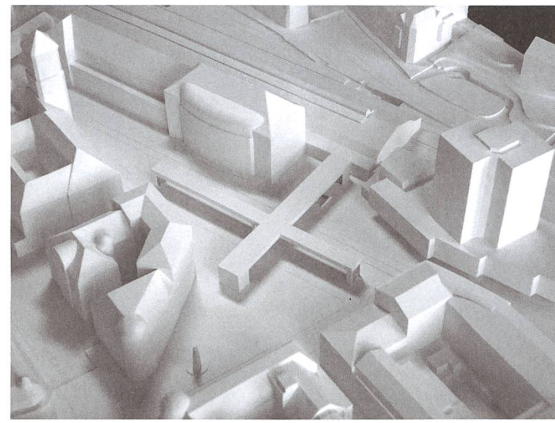
Folge: Im Lauf der Umsetzung wurde das Projekt deutlich erweitert und angepasst. Als Folgeaufträge der SBB sanierten Giuliani Hönger Architekten etwa das historische Aufnahmegebäude und bauten die Personenunterführungen Ost und West aus. Angepasst wurde auch der gläserne Kubus: Aufgrund von Sparmassnahmen musste er in der Höhe rund 2,5 Meter gekürzt werden, was seine platzfassende Wirkung schmälert. Zu guter Letzt wurde das Wasserbecken auf dem Kornhausplatz Opfer der Lokalpolitik: Widerstand aus der Bevölkerung führte dazu, dass heute der ursprüngliche, steil aufragende Lämmelerbrunnen statt einer Wasserfläche den Platz bestimmt. Der Vergleich der rangierten Projekte zeigt, dass weder die reduzierte, radikale Geste noch die Überinszenierung der Verkehrsdynamik probate Lösungen darstellen, um den bereits mehrfach überformten Bahnhofplatz aufzuwerten. Sinnigerweise entschied sich die Jury für die goldene Mitte: ein austariertes Ensemble, das dem Bahnhof St. Gallen das lang ersehnte, modernisierte Erscheinungsbild verleiht. ●



### Grosszügige Leere

Das zweitrangige Projekt von Andreas Geser Landschaftsarchitekten bildet die Antithese zu Akari: Die Verfasser zelebrieren die Leere und gestalten den Bereich zwischen Aufnahmegebäude und Rathaus als offenen Platz ohne Überdachung. Der ersatzlose Abbruch des Tonnendachs gibt den beiden rahmenden Gebäuden ihre Identität zurück. Auch die freie Sicht auf die historischen Perrondächer wirkt bestechend. Die Grosszügigkeit der Anlage unterstützt die konzentrierte, lineare Anordnung der Haltestellen längs zur Bahnhoffront. Überzeugend setzt Geser die östliche Personenunterführung unter dem Bahnhofplatz fort, so dass die Fussgänger über einen zweiten

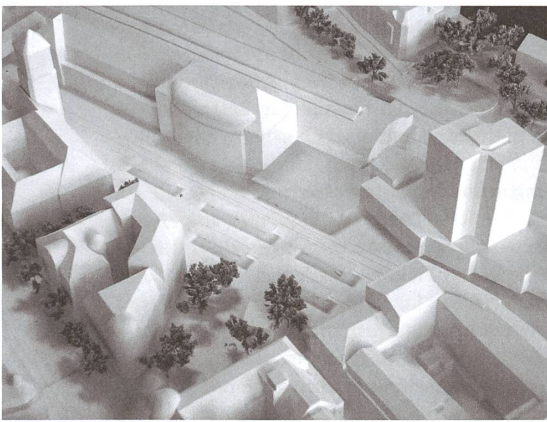
Aufgang ungehindert die Busspur passieren können. So stringent sich die Lösung präsentiert, so weist sie aber auch Schwierigkeiten auf: Es fehlt eine überdachte Ankunftssituation, ferner sind das Wenden sowie unabhängige Ausfahrtmöglichkeiten der Busse erschwert. Zudem verhindern die zu ähnlich gestalteten Betonüberdachungen der Unterführungen sowie der Busunterstände eine schnelle Orientierung.



### Radikale Kreuzfigur

Noch radikaler erscheint der drittrangige Vorschlag von Jean-Pierre Dürig: Eine einzige asymmetrische Kreuzfigur soll die komplexen Anforderungen auf dem Bahnhofplatz lösen. Die zwei schmalen Dächer überspannen den Platz in der Richtung der Hauptverkehrsachsen. In der reduzierten Figur konzentrieren sich sämtliche Auf- und Abgänge sowie die Haltestellen. Obwohl der Eingriff in seiner Reduktion und der selbstbewussten Haltung besticht, hinterlässt er viele Fragezeichen: Das Kreuz unterteilt den Bahnhofplatz in vier zufällig erscheinende Platzräume. Die starke Zeichenhaftigkeit fordert zudem ihren Tribut: Das Projekt ist wenig flexibel und kaum erweiterbar.

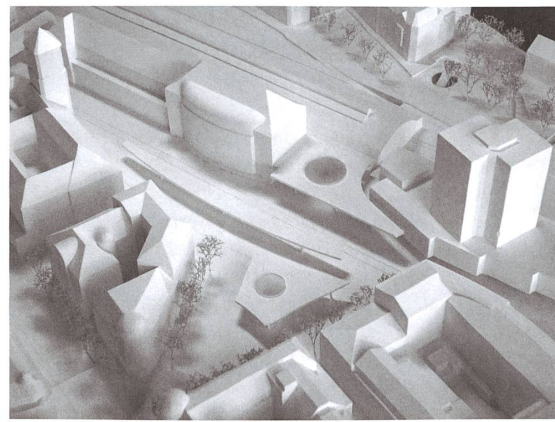
Die vielfältigen betrieblichen Anforderungen vermag der skulpturale Körper nicht zu erfüllen, so fehlt auch hier eine vor Witterung geschützte Kundenhalle.



### Mehrteilige Dachlandschaft

Wiederum ganz anders gestaltet sich der vierte Rang von Boltshausen Architekten und Mettler Landschaftsarchitekten. Grosszügig überdachen sie den Raum zwischen Rathaus und Aufnahmegebäude mit einer Stahl-Glas-Konstruktion. Für die Busunterstände schlagen sie fünf weitere Überdachungen vor. Die Verfasser orientieren sich dabei am Rhombus als Grundidee, den sie aus dem Stadtraster und der Bewegungsrichtung der Züge ableiten. Rhombusförmige Platten überziehen teppichähnlich den Platz, rhombusförmig ist auch die Deckenbeleuchtung. Das ausladende Dach mit den schlitzartigen Öffnungen überzeugt, da es einen gut beleuchteten Warte- und Aufenthaltsbereich

schaft. Fast nahtlos schliesst es an die beiden Nachbarbauten an, worunter jedoch deren Eigenständigkeit leidet. Auch schmälern der fehlende seitliche Eingang in das Aufnahmegebäude sowie die zu einheitliche Gestaltung der Platzfläche den Entwurf.



### Geschwungene Libellenflügel

Den fünften Platz belegte die Arge Projektgruppe «Schönes St. Gallen» mit dem umfassendsten Eingriff, der sich ganz der Metapher der Libelle verschreibt: Ein langes, geschwungenes Dach in der Mitte des Platzes begleitet die Bushaltekanten, zwei seitlich angeordnete, flügelähnliche Dächer schützen die Personenaufgänge vor der Witterung. Grosse Oblichter in Form von Zylindern gewährleisten die ausreichende Beleuchtung. Auch hier bestechen die Verlängerung der Personenunterführung Ost bis auf die Südseite des Bahnhofs und der zusätzliche Aufgang zur Mittelinsel zwecks Entflechtung der Verkehrsteilnehmer. Plausibel wirkt zudem die direkte Anbindung des

Aufnahmegebäudes an die Unterführung Ost. Trotz der Übersichtlichkeit der Anlage überzeugen die beliebig und wuchtig wirkenden Dachformen nicht. Darüber hinaus bereitet die kurvenartige Anordnung der Haltekanten betriebliche Schwierigkeiten und bietet wenig Flexibilität.