

Zeitschrift: Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen
Band: - (1964)

Artikel: Die Gestaltung des Bahnhofquartiers im Wandel der Zeiten
Autor: Pugneth, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-948564>

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: 15.06.2025

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

DIE GESTALTUNG DES BAHNHOFQUARTIERS IM WANDEL DER ZEITEN

Wer sich der Mühe unterzieht, im Photoarchiv der städtischen Bauverwaltung zu forschen, der stellt beim Betrachten und Vergleichen des vorhandenen Bildmaterials mit Erstaunen fest, welchem Umwandlungsprozeß ein Stadtteil, wie das Gebiet rund um den Bahnhof, innerhalb eines halben Jahrhunderts unterworfen sein kann. Dabei darf man nicht übersehen, daß die bauliche Erneuerung in St.Gallen jahrzehntelang in einem sehr gemäßigten Tempo vor sich ging und erst in den letzten Jahren ungestümere Formen annahm.

Hans Weigel, der Verfasser des originellen und vergnüglichen Büchleins «Lern dieses Volk der Hirten kennen», der als Österreicher unser Land verschiedentlich bereiste und sich auch einige Jahre selbst in der Schweiz aufhielt, bezeichnet den Schweizer Bahnhof als den zivilsten Bahnhof, den man sich denken kann. Er liege frei und offen da, sei von Straßen und Plätzen der Stadt oder Gemeinde nicht geschieden, sondern Bestandteil wie Märkte oder öffentliche Anlagen. Die Übergänge zwischen dem Bahnhofareal und dem Ort seien fließend, man verlasse den Bahnsteig via Unterführung und sei schon auf dem Bahnhofplatz. Obwohl Weigel verallgemeinert, lassen sich seine Ausführungen ohne weiteres auf St.Gallen beziehen.

Aus der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen erfahren wir, daß die erste Eisenbahn, die ganz auf Schweizer Boden verlief, im Jahre 1847 zwischen Zürich und Baden in Betrieb genommen wurde. Als nicht rein schweizerische Linie war allerdings wenige Jahre vorher diejenige zwischen Basel und dem französischen Städtchen St-Louis eröffnet worden. Die Stadt St.Gallen fand im Jahre 1856 durch den Bau der Eisenbahn Wil-St.Gallen-Rorschach den Anschluß an die großen Hauptverkehrsadern der Schweiz und Europas, wodurch sich der zunehmenden wirtschaftlichen Entwicklung neue Möglichkeiten öffneten. Vorgängig, im Jahre 1852, hatte sich eine Bürgerversammlung der Politischen Gemeinde für eine Beteiligung an diesem Eisenbahnunternehmen ausgesprochen und hierfür einen Kredit von 2 Mio bewilligt.

Der Anschluß an das Eisenbahnnetz brachte der Stadt einen vermehrten Aufschwung und förderte die bauliche Entwicklung um die damalige noch bescheidene Bahnhofhalle ganz gewaltig. Die verschiedenen Bleichen, so die «Webersbleiche» und die «Davidsbleiche» südlich des heutigen Bahnhofareals und die «Guggisbleiche» mehr gegen die Rosenbergstraße hin, wurden zusehends immer mehr überbaut. Im Jahre 1859² begann man mit der Erstellung der Bauten auf der Südseite der heutigen Poststraße, nachdem man wenige Jahre vorher mit der Besiedelung von Sankt Leonhard eingesetzt hatte. Sehr bald erkannten aber die Behörden, daß sie die Überbauung nicht dem Zufall überlassen durften, und regelten sie durch besondere Bauvorschriften. In die Jahre 1863 bis 1865 fiel der Bau des Zoll- und Niederlagegebäudes. Ebenso wurde im Jahre 1876 für die Fußgänger eine Passerelle über die Bahnanlage nach der Rosenbergstraße erstellt, von der aus man den ganzen Zugverkehr beobachten konnte. Beide Bauwerke verfielen anläßlich der Erweiterung und des Neubaus des Bahnhofes in den Jahren 1910 und 1912 dem Abbruch. Für die Fußgänger wurde aber vorgängig (1907) mit der heute noch ihren Zweck erfüllenden Unterführung eine Verbindung von der Bahnhofstraße nach der Rosenbergstraße (Verlängerung Waisenhausstraße zu der Verkehrsschule) geschaffen.

Verkehrsmäßig zeichnete sich das Leben rund um den Bahnhof am Ende des letzten und zu Anfang dieses Jahrhunderts durch einen vielfältigen Betrieb ab. Im Jahre 1897 erfolgte die Betriebsaufnahme der eingleisigen Tramlinien Bruggen-Heiligkreuz und Bahnhof-Krontal. Die Eröffnungsfahrt der Trogener Bahn fiel ins Jahr 1903, nachdem am 18. Oktober 1900 der Gemeinderat der Stadt St. Gallen dem Bahnunternehmen die Konzession zum Einlegen der Schienen von der «Speiservorstadt» bis zum Bahnhof erteilt hatte. Inzwischen war man auch zur Gründung der Bodensee-Toggenburg-Bahn geschritten. Die Stadt Sankt Gallen beteiligte sich an der Aktienzeichnung im Gesamtbetrag von Fr. 3 223 000.—. Die Betriebsaufnahme fiel ins

Jahr 1910. In den Jahren 1911 bis 1913 wurde die Trambahnlinie Bahnhof–Nest erstellt unter gleichzeitiger Korrektur der Teufener Straße. Die damals noch nicht elektrische betriebene Appenzeller Straßenbahn endigte in einer Art Bahnhofhalle, ungefähr an der Stelle, wo heute das Hotel Metropol steht. Das Stationsbüro und die Billettkasse waren in einem Privathaus untergebracht, das schräg in den Bahnhofplatz hineinragte. Davor befand sich als besondere Attraktion eine Drehscheibe, auf der jeweils die Lokomotive abgedreht wurde.

Durch den fortwährenden Ausbau der Eisenbahnen und das Aufkommen öffentlicher Nahverkehrsbetriebe nahm die Verkehrsintensität auf dem Bahnhofplatz so zu, daß die bestehenden Anlagen und Gebäulichkeiten nicht mehr zu genügen vermochten. In einer Parallele zur heutigen Zeit des motorisierten Verkehrs empfand man die neuen Verkehrsmittel als «Fortschritt», auf den man stolz war. Damals wie heute mußte man aber bald erkennen, daß mit diesem Fortschritt auch neue Probleme verbunden sind. Durch die neuen Verkehrsschwerpunkte wurden in den bisherigen Stadtorganismus für die spätere Entwicklung ernsthafte bauliche Zäsuren in den wachsenden Stadtkörper eingepreßt. In einer Sanierungsperiode, die von 1909 bis 1914 dauerte, wurden die alte Bahnhofhalle und die Häuser am Gaiserbahnhof abgebrochen und die Bahnhofserweiterung und der Bau des neuen Postgebäudes vollzogen. Gleichzeitig erfolgten auch die Erstellung des Güterbahnhofes auf der Geltenwilenbleiche und der Bau des zweispurigen Tunnels zwischen St.Gallen und St.Fiden (Rosenbergtunnel für die SBB und BT). Auch der Nebenbahnhof und der Verbindungsbau zum Aufnahmegebäude wurden 1914 noch vollendet.

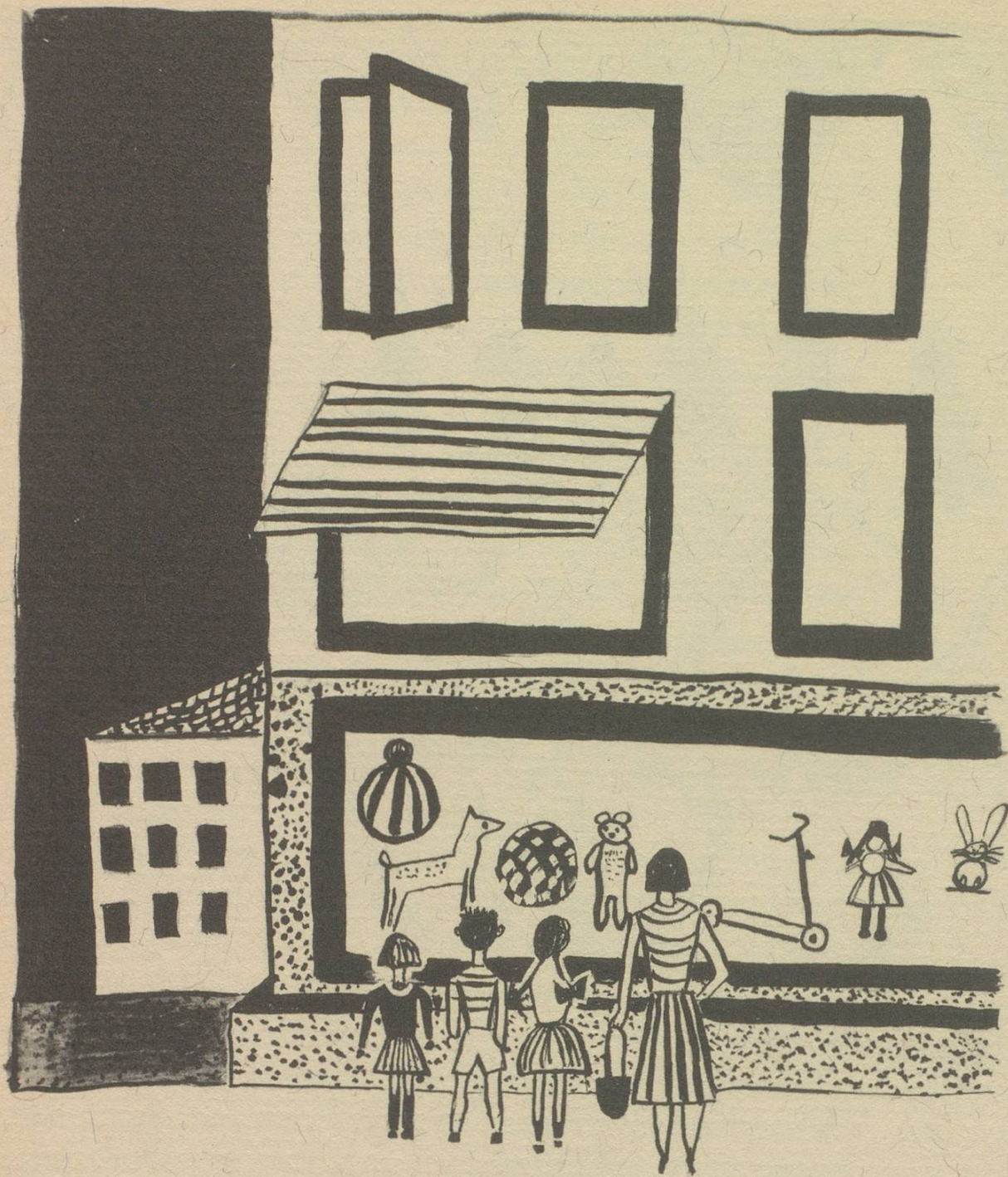
Mit der Erstellung des neuen Bahnhofes und des Postgebäudes hatte St.Gallen zwei monumentale Bauten erhalten, die überall große Beachtung auslösten. Zusammen mit den in unmittelbarer Nähe befindlichen großen Geschäftshäusern und Banken verleihen sie dem Stadtbild noch heute ihr besonderes Gepräge. Während der großen Stickerei-



Ein kleines Häuschen am Waldrand ist der Wunschtraum dieses Stadt-
kinds. Schon in jungen Jahren klug vorsorgen und beharrlich sparen –
das ist der beste Weg, zu diesem Ziel zu gelangen.

Bitte wenden Sie sich an uns; wir stellen Ihnen unsere langjährigen
Erfahrungen gerne zur Verfügung.

Schweizerische Bankgesellschaft
St.Gallen, St. Leonhard-Straße 24



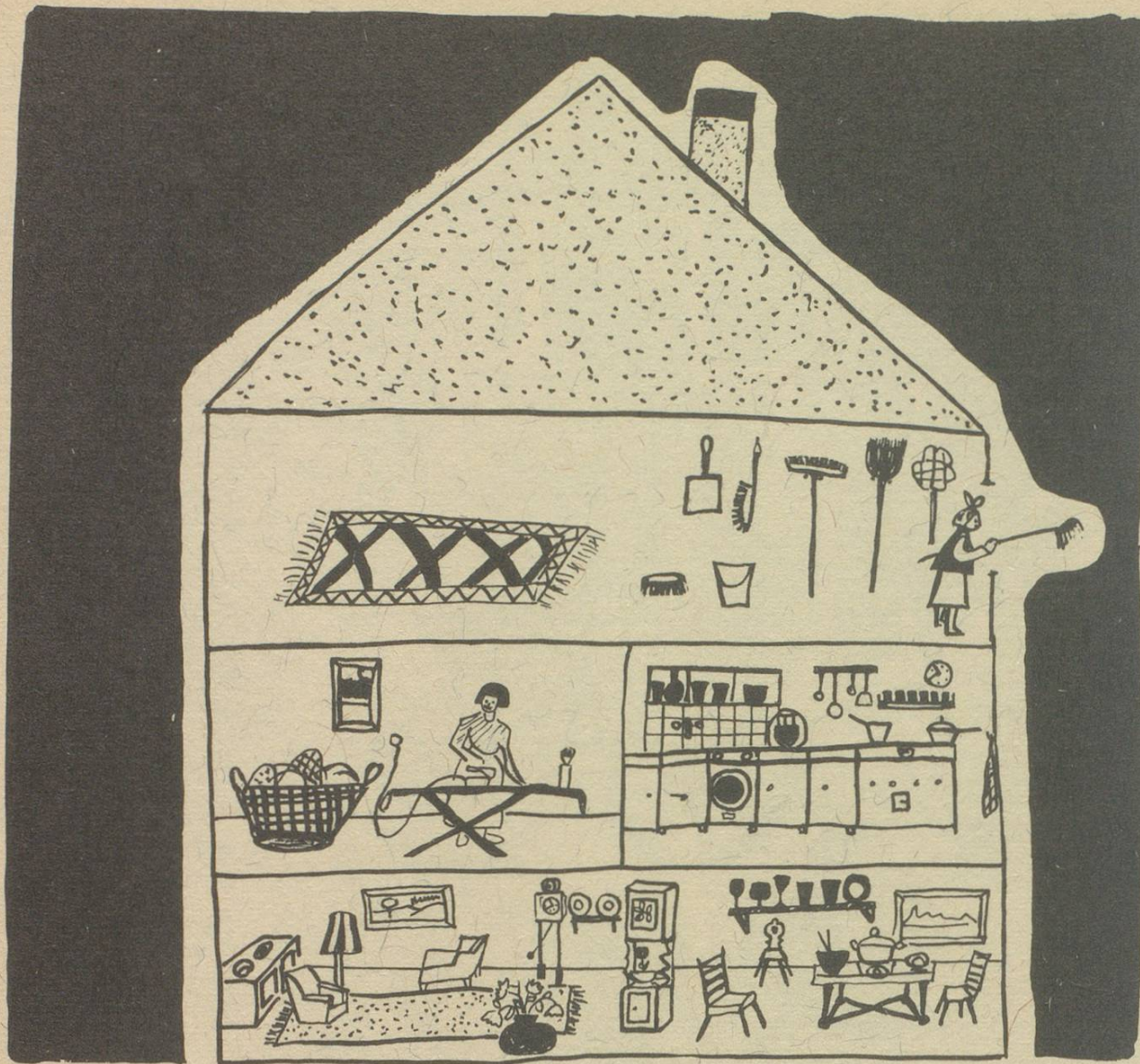
So stellt sich ein Kind das Fenster vor.
Großzügig gelöst für Wohn- und Geschäftsräume. Freier Eintritt für
Licht und Luft gewährleisten nezeitliche Arbeits- und gesunde
Lebensbedingungen. Fragen Sie

Werner Kauter, Fensterfabrik
Espenmoosstraße 6, St.Gallen



Zeitschriften, Zeitungen und Drucksachen sammeln wir für unsere Schule. Wer kann wohl das verschiedene Papier geliefert haben?
Papiere aller Sorten ab unserem reichen Lager prompt und zuverlässig.

M. Matzenauer & Co., Papiere
St.Leonhard-Straße 45, St.Gallen



Im gepflegten Haushalt ist nicht Zweckmäßigkeit allein maßgebend.
 Die Gestaltung neuer Formen versucht Schönheit und Arbeits-
 erleichterung miteinander zu verbinden.
 Vom kleinen Geschenk bis zur kompletten Aussteuer finden Sie alles
 für den Haushalt bei

Schmidhauser-Ruckstuhl

Fachgeschäft für Küche und Haushalt, Marktplatz 24, St.Gallen

und Textilkrise, die fast drei Jahrzehnte dauerte, geschah in baulicher Hinsicht rund um den Bahnhof sozusagen nichts. Als einzige Ausnahme ist die am 15. Mai 1927 erfolgte Inbetriebnahme der Elektrifikation der SBB-Linie Winterthur–St.Gallen–Rorschach zu erwähnen. Erst als Ende der vierziger Jahre die Baukonjunktur auch auf unsere Stadt übergriff, regte sich die Baulust recht bald auch im Bahnhofquartier. Das alte Hotel Bahnhof wurde abgebrochen, und an seiner Stelle entstand das architektonisch modern gegliederte Hotel Metropol. Damit verschwanden auch zwei schußliche Brandmauern, die mit ihren unfeinen Reklamen keine große Werbekraft für unsere Stadt ausstrahlten. Das 1955 durch einen Großbrand zerstörte Hotel Walhalla wurde als Hotel wieder aufgebaut und tritt heute zusammen mit dem Neubau der Firma Kleider-Frey als moderner, repräsentativer Baukörper in Erscheinung. Wer hätte je gedacht, daß St.Gallen noch vor der Weltstadt Zürich ein modernes und fortschrittliches Einkaufszentrum erhalten würde! Trotz vielen nicht gerade ermutigenden Prognosen haben sich die von dieser Idee besessenen Männer mit zukunftsfreudigem Unternehmergeist an ihr Werk gemacht und dieses innerhalb von 2½ Jahren glücklich vollendet. Da, wo früher bescheiden das Hotel Rhein und eine Anzahl älterer Bürgerhäuser standen, erhebt sich heute als Hochhaus ein stolzer Neubau aus Stahl und Glas, der dem Quartier städtebaulich einen neuen Akzent verleiht. Die betriebliche Funktion des Baues kommt auch in seiner äußeren Gestaltung zum Ausdruck. Während die beiden grundrißlich weit ausholenden Verkaufsgeschosse zusammen mit dem ersten Untergeschoß das «Shopping Center» beherbergen, sind im stark zurückversetzten Turm dagegen nur Büroräumlichkeiten untergebracht. Auch die sich bei einem solchen Bauvolumen ergebenden nicht leichten verkehrstechnischen Probleme wurden zusammen mit dem städtischen Tiefbauamt und der Verkehrspolizei in hervorragender Weise gelöst. Daß die erste in St.Gallen in Betrieb genommene Rolltreppe für die Jugend eine besondere Attraktion darstellt, sei nur nebenbei erwähnt. Bereits ist

die gleiche Bauherrschaft in Planung begriffen, das Einkaufszentrum durch ein zweites Zwillingshochhaus gegen Westen hin zu erweitern. Wenn alles programmgemäß verläuft, wird dieses im Jahre 1966 ebenfalls vollendet dastehen. Es scheint, daß St.Gallen mit seinem weitherum einzigen Einkaufszentrum im Begriffe ist, an jene Zeiten anzuknüpfen, als in unserer Stadt das erste Theater und das erste Hallenschwimmbad der Schweiz gebaut wurden.

Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau des Hotels Walhalla und im Hinblick auf eine zu erwartende baldige Neuüberbauung des SBB-Areals östlich des Hauptbahnhofes wurde in den Jahren 1955/56 für die Neugestaltung des Bahnhofgebietes ein Ideenwettbewerb durchgeführt. Dieser ergab in städtebaulicher, architektonischer und verkehrstechnischer Beziehung wertvolle Hinweise, die als Grundlage für einen Überbauungsplan für das Gebiet des Hauptbahnhofes dienten. Nach diesem sind die Neubauten der Hotel-Walhalla- und Terminus-AG von A. Holenstein und der Firma Kleider-Frey bereits erstellt worden.

Anstelle des heute seinem Zwecke nicht mehr dienenden alten Eilgutgebäudes, östlich des Hauptbahnhofes, sieht der Überbauungsplan als maßvolle Dominante auf dem SBB-Areal, diagonal gegenüber dem Postturm und die Post- und Kornhausstraße visuell abschließend, ein Hochhaus vor. Aus verschiedenen Gründen erfuhr die Auslösung dieses Bauvorhabens leider eine Verzögerung. Heute bestehen jedoch berechnete Aussichten, daß in nächster Zeit mit dessen Verwirklichung gerechnet werden kann. Eine von der SBB eingesetzte Expertenkommission hat Anfang Juli 1963 die Entwürfe der an sechs namhafte Architekten erteilten Projektaufträge begutachtet und ist einmütig zur Auffassung gelangt, daß das von Walter Custer, Architekt BSA/SIA, a. o. Professor ETH Zürich, eingereichte Projekt die überzeugendste Lösung für dessen Realisierbarkeit darstelle. Das sorgfältig studierte Projekt ordnet sich auch städtebaulich sehr gut in die bestehende Überbauung ein. Die Organe der SBB sind gewillt, die Weiterbearbeitung und Verwirklichung dieses bedeutenden Bauvorhabens zu

fördern. Dadurch dürfte die bauliche Erneuerung des Bahnhofplatzes eine weitere Etappe vorwärts schreiten. Beziehen wir das erweiterte Bahnhofgebiet in unsere Betrachtungen ein, so zeichnen sich im Verlaufe der nächsten fünf Jahre zwei weitere größere Bauvorhaben ab. Einmal wird durch die Verlegung der Druckereigebäude der Firma Zollikofer & Co. AG an die Fürstenlandstraße ein großer Gebäudekomplex zwischen der Vadian-/Kornhaus-/Säntis-/Gutenbergstraße zum Abbruch und Wiederaufbau frei werden. Sodann ist bekannt, daß auch die Helvetia-Versicherungsgesellschaft sich ernsthaft mit Neubauabsichten beschäftigt, wobei sowohl ein Abbruch der bestehenden Gebäulichkeiten im Viereck St.Leonhard-Straße/Kanzleigasse/Vadian-/Kornhausstraße und Wiederaufbau derselben an Ort und Stelle als auch eine totale Verlegung in Frage kommen kann. Mag die eine oder andere Variante schließlich gewählt werden, eine zeitgemäße Neuüberbauung, die gegenüber heute im Stadtbild eine Veränderung mit sich bringen wird, wird sich aufdrängen.

Schon bei der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten wie auch bei der Bearbeitung des Überbauungsplanes zeigte es sich eindeutig, daß eine einwandfreie Abwicklung des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz nur durch Entfernung des Rathauses einmal möglich sein wird. Mit dem Verschwinden des alten Rathauses werden die Voraussetzungen für das einwandfreie Funktionieren des Busverkehrs nach den vier Hauptrichtungen Bruggen, Neudorf, Rotmonten und St.Georgen geschaffen. Der dadurch frei werdende Platz zwischen Hotel Walhalla und der Hauptpost kann dann als vierspuriger Bushalteplatz ausgebaut werden, wobei das Trasse der Trogener Bahn in die Mitte des Bahnhofplatzes, außerhalb der Fahrspuren der Busse, verlegt wird. Mit dem Wiederaufbau des Hotels Walhalla wurde bereits ein Teil des Bahnhofplatzes nach dem gültigen Überbauungsplan ausgebaut. Es betrifft dies die Nordseite des Bahnhofplatzes mit dem Taxistandplatz. Ebenso wurde die Führung der Trogener Bahn zwischen der Kornhaus- und der Bahnhofstraße nach der endgültigen Lösung festgelegt.

Bei der Verkehrsplanung des Bahnhofplatzes von morgen hat man auch den Fußgänger nicht außer acht gelassen. So ist für den Endausbau vorgesehen, daß die östliche Bahnsteigunterführung unter dem Bahnhofplatz durch bis auf die Südseite des Platzes verlängert wird. Für die Zukunft ist ihre Fortsetzung unter dem Helvetiaplatz/St.Leonhard-Straße durch bis zum Areal der Helvetia-Versicherungsgesellschaft geplant. Eine weitere Personenunterführung unter der St.Leonhard-Straße hindurch ist in der Gegend der Gutenbergstraße projektiert.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, wird sich das bauliche Gesicht rund um den Bahnhofplatz in den kommenden Jahren weiterhin verändern. Für die Bauherren und ihre Architekten, aber auch für die verantwortlichen Baubehörden, stellt sich dabei die nicht leichte Aufgabe, die sich abzeichnende Erneuerungsbewegung so zu lenken, daß die Bürger unserer Stadt sich an wohlgeformten Bauten, die sich gut ins Stadtbild einfügen, erfreuen können.

Robert Pugneth, Stadtrat







Vorderseite:

Das Hochhaus der Siat mit großstädtischem Einkaufszentrum

Links oben:

Das alte Hotel Bahnhof mit davorstehendem abgebrochenem Altbau, vor der Erstellung des «Merkatoriums»

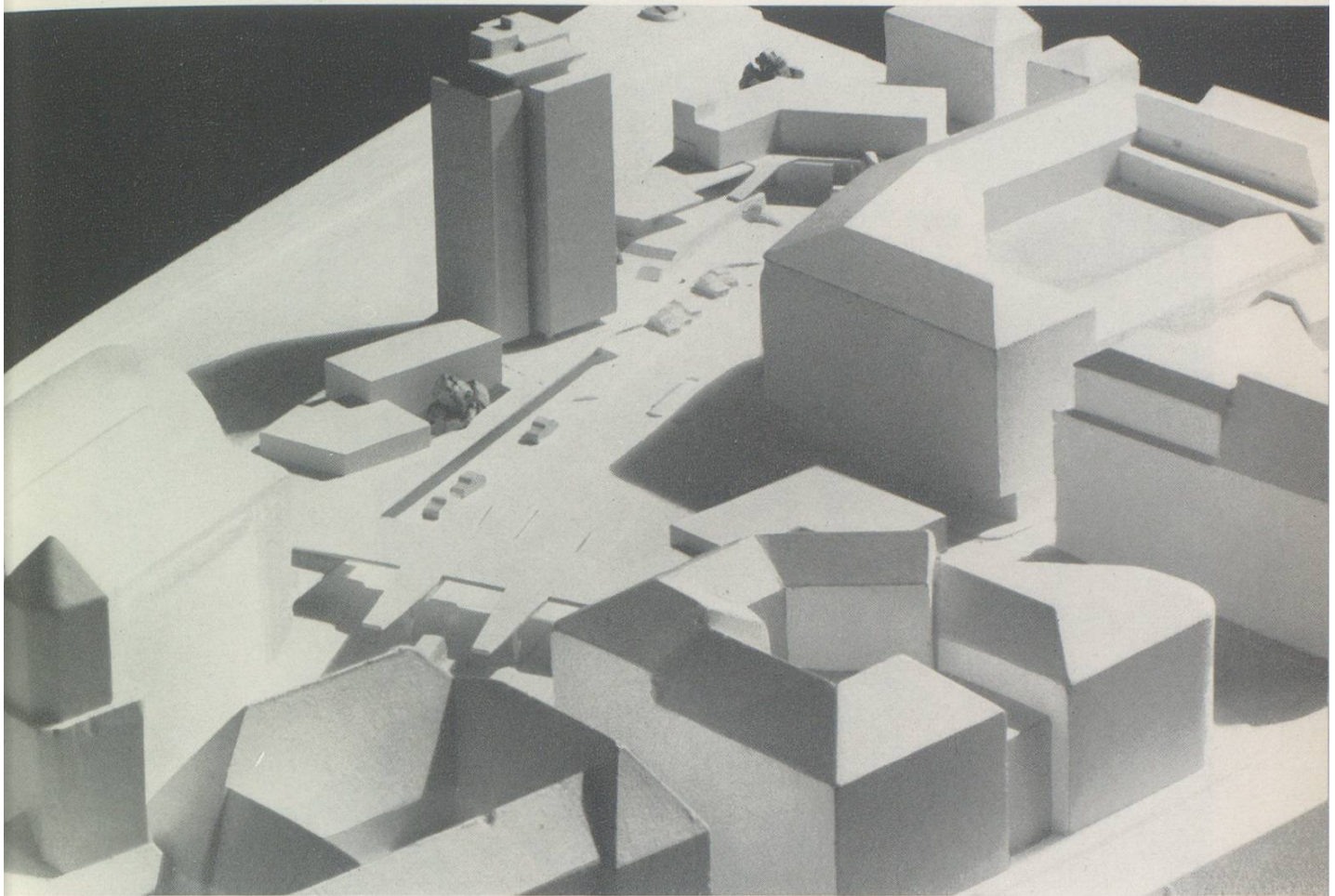
Links:

Die scheußlichen Brandmauern des Hotels Bahnhof und des «Merkatoriums» mit vorgelagertem Kiosk und Wartehalle

Oben:

Hauptfront des 1951 fertig erstellten Hotels Metropol





Links oben:

Poststraße mit Gaiserbahn. Anstelle der Gebäude rechts auf dem Bild steht heute die Hauptpost.

Links:

Der Bahnhof vor der Erweiterung 1909 – 1911

Oben:

Modellansicht des zukünftigen Bahnhofplatzes mit neuer Verkehrslösung nach Abbruch des Rathauses.

In der Mitte oben das anstelle des alten Eilgutgebäudes von der SBB geplante Hochhaus.