

# Der grosse Streit um den Bahnhofplatz

Die Eisenbahn prägte ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Entwicklung der Stadt St.Gallen massgeblich. Entscheide über den Bau von Bahnanlagen waren immer städtebauliche Weichenstellungen. Das führte zu heftigen Kontroversen um einzelne Fragen. 1908 etwa entzweite der geplante neue Bahnhofplatz Städterinnen und Städter.



Der erste St. Galler Hauptbahnhof mit seinem Vorplatz um 1860. Links im Bild ist noch die Ecke des damals auf dem Platz stehenden Kornhauses zu sehen.



Der alte Bahnhof (rechts im Bild) um 1905. Hier steht heute das Rathaus. Am linken Bildrand sind das Hotel Walhalla und dahinter die alte Hauptpost zu sehen. Im Hintergrund rechts das «Zoll- und Niederlagsgebäude». An seiner Stelle steht heute der Bahnhof.

Am Ostermontag, 24. März 1856, erreichte die Eisenbahn die Gallsstadt. Die Einweihung der Linie von Winterthur über Wil nach St.Gallen wurde mit Pathos und einem als Gallus verkleideten Schauspieler als zweiter städtischer Gründungsakt zelebriert. Nicht zu Unrecht: Der Anschluss ans Eisenbahnnetz war eine wichtige Voraussetzung für den Aufstieg St.Gallens zur Textilmetropole.

Auch die weitere Stadtentwicklung wurde massgeblich von der Eisenbahn und ihren Anlagen geprägt. Den Entscheid, den ersten St.Galler Bahnhof ein paar hundert Meter westlich der Altstadt zu bauen (dorthin, wo er heute steht), bezeichnet der Historiker Peter Röllin als «wohl die wichtigste städtebauliche Weichenstellung im 19. Jahrhundert».

## AUCH EINEN STANDORT IM OSTEN GEPRÜFT

Tatsächlich waren gemäss Edgar Heilig, Kunsthistoriker und ehemaliger Mitarbeiter der St.Galler Stadtplanung, in den 1850er-Jahren andere Standorte für den Bahnhof im Rennen. In die engere Wahl kam neben dem gewählten Bauplatz einer östlich der Altstadt im Bereich der heutigen Tonhalle. Wäre die Wahl auf ihn gefallen, würde die Stadt heute anders aussehen: Das Bahnhofsquartier hätte sich zwischen Brühltor und Kantonsspital entwickelt.

Vor dem neuen Bahnhof gab es einen einfachen Platz. Westlich befanden sich ein «Zoll- und Niederlagsgebäude» sowie daran anschliessend ein grosser Güterschuppen. Angesichts der rasanten Entwicklung erwiesen sich diese Anlagen rasch als zu klein. Nicht nur auf den ersten Strecken nach Zürich und ins Rheintal wuchs das Verkehrsaufkommen, mit dem wirtschaftlichen Aufschwung

kamen neue Bahnen: 1889 die Gaiserbahn, 1901 die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT, heute SOB), 1903 die Trogenerbahn.

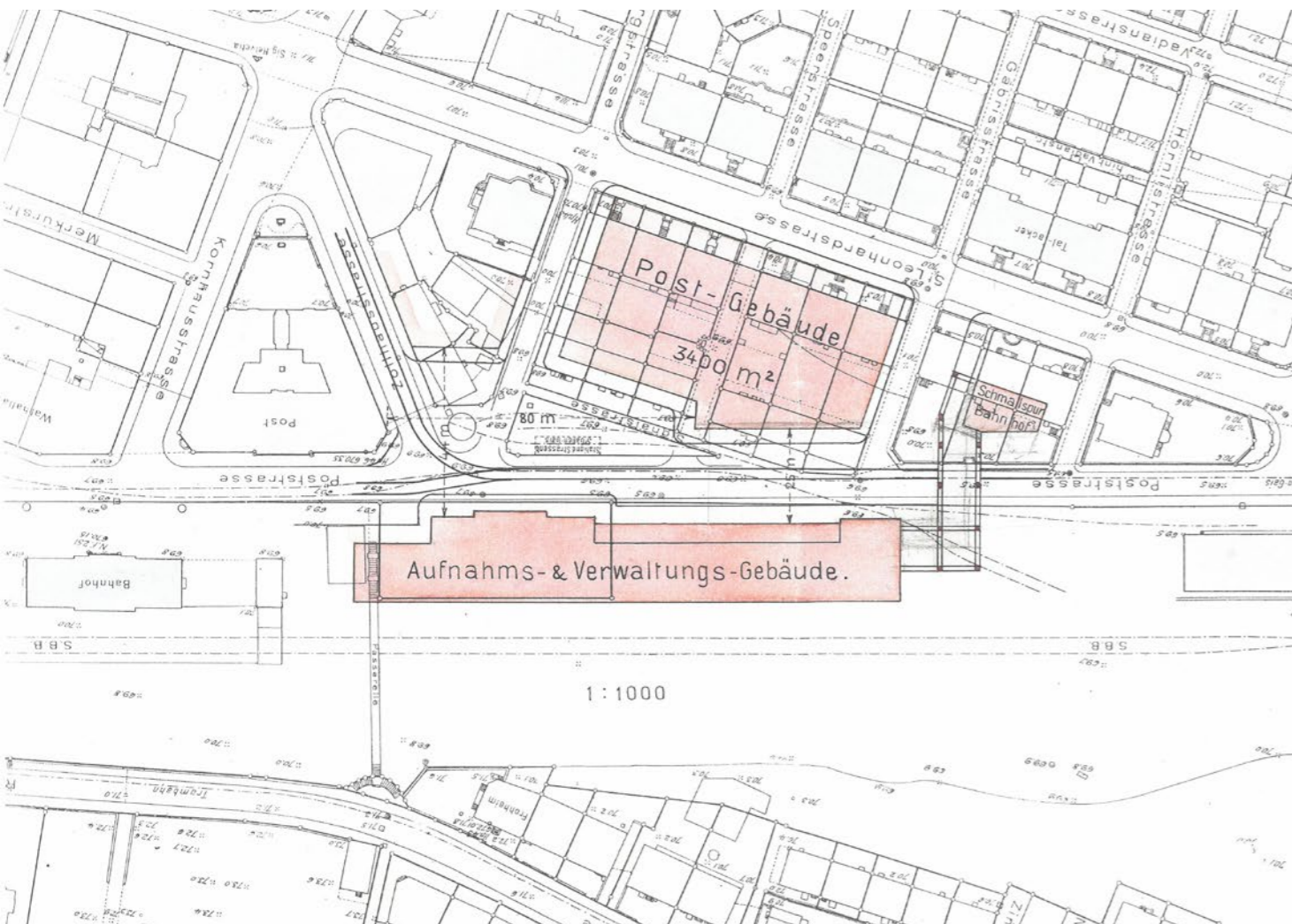
## BAHN UND POST MÜSSEN VERGRÖSSERN

Erste Ideen für den Ausbau des Hauptbahnhofs St.Gallen datieren schon von 1859. Ab 1884 gab es erneut Anläufe, den alten Bahnhof zu erweitern. Im August 1897 kam die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen endgültig davon ab, den Altbau in ein neues Aufnahmegebäude zu integrieren. Ein Neubau anstelle des «Zoll- und Niederlagsgebäudes» sollte die Probleme lösen.

Raumprobleme hatte auch die Post: Die erste Hauptpost war 1861 im Häuserblock des Hotels Walhalla einquartiert worden. 1885 bis 1887 wurde am Rand des Bahnhofplatzes (wo sich heute Bushof und Kornhausplatz befinden) eine nächste Hauptpost gebaut. Sie diente bis 1915 als Post, danach wurde diese «Alte Hauptpost» von der Stadt als Rathaus übernommen. Dieses «Alte Rathaus» wurde 1977 nach Bezug des heutigen benachbarten Hochhauses abgebrochen.

## DEN GROSSEN WURF IM VISIER

Um 1900 taten sich Bahn und Post zur Lösung ihrer Raumprobleme zusammen. Westlich der Bauten aus dem 19. Jahrhundert sollten «als einheitlicher Wurf» ein neuer Bahnhof und eine neue Hauptpost entstehen. Zwischen diesen grossen, der Bedeutung der Textilhochburg St.Gallen angemessenen Repräsentationsbauten wünschte sich die Stadt einen ebenso reprä-



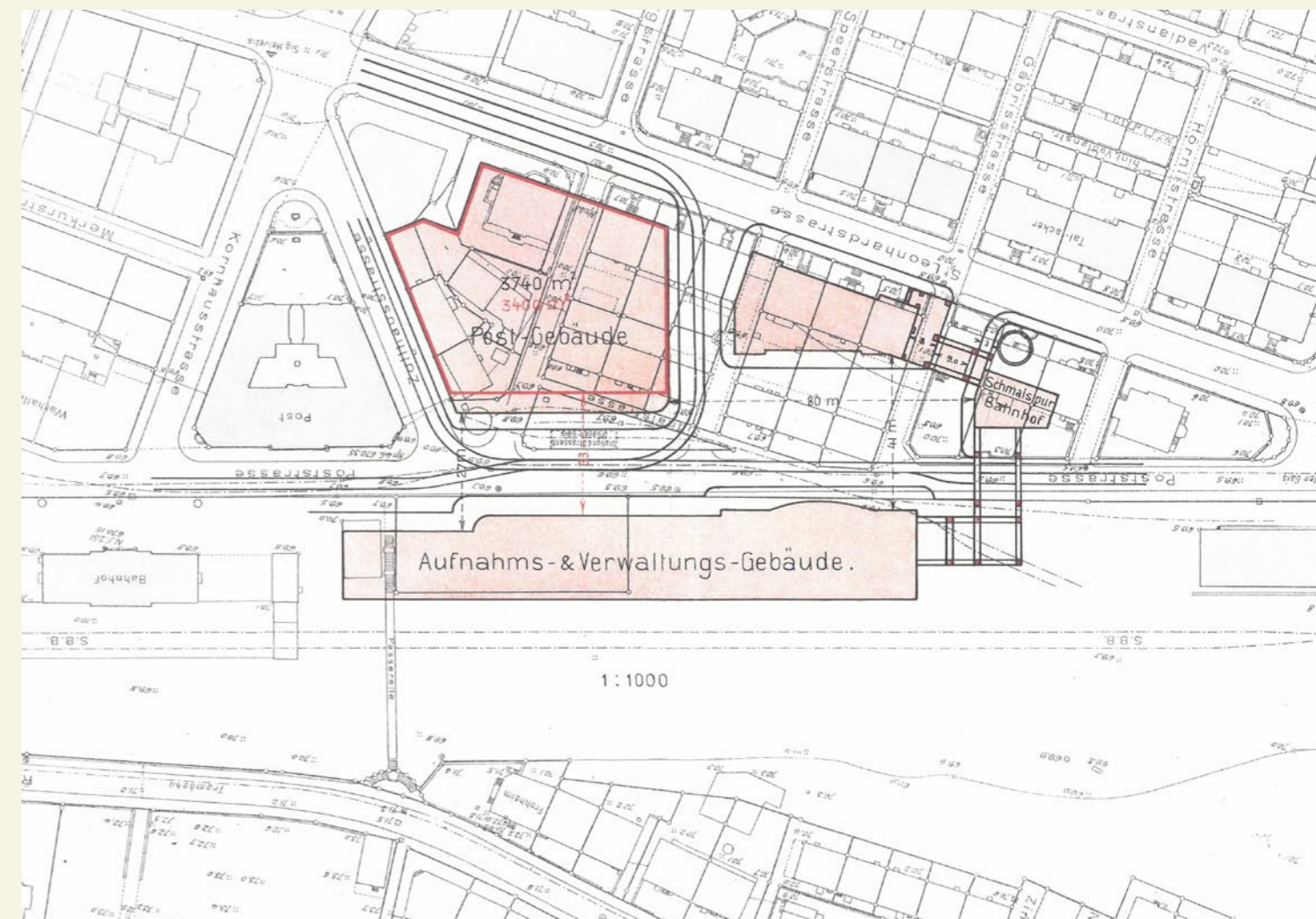
Der Ostplatz: Der Plan entspricht in groben Zügen dem, was dann auch gebaut wurde. Links im Bild auf dem heutigen Kornhausplatz die alte Hauptpost. Der Haupteingang des Bahnhofsgebäudes liegt links am Neubau und ist noch eckig dargestellt; realisiert wurde eine Variante mit Rundungen.

sentativen Platz. Geplant wurde zudem ein Nebenbahnhof für Gaiser- und Trogenerbahn mit Verbindung zum Hauptbahnhof.

Die Grundlage für die «Gesamtgestaltung des Bahnhofplatzes» wurde im Oktober 1906 mit einem Vertrag zwischen politischer Gemeinde, Bundesbahnen und Postverwaltung sowie Gaiser- und Trogenerbahn gelegt. Die folgenden Irrungen und Wirrungen beim Bau von Bahnhof und Hauptpost sind gut dokumentiert. Dass es parallel einen Streit um die Lage des neuen Bahnhofplatzes gab, ist weniger bekannt. Dem Konflikt zwischen den Vertretern von Ost- und Westplatz ist Edgar Heilig vertieft

nachgegangen. Seine Recherche hat auch verloren geglaubte Dokumente zutage gefördert.

Basis für ein Gesamtprojekt von Bahnhof, Post und Bahnhofplatz waren Pläne, die bis 1904 entwickelt worden waren. 1907 schrieben die SBB zusammen mit dem Eidgenössischen Departement des Inneren den Architekturwettbewerb aus. 25 Entwürfe gingen ein. Keiner vermochte aber zu überzeugen. Daher gab es keinen Sieger, aber drei zweite Plätze (Projekte Pflughard & Haefeli Zürich, Curjel & Moser St.Gallen sowie Kuder & von Senger Zürich). Zudem wurden die Eingaben von Heinrich Dietscher, St.Gallen, und von Eduard Hess, Zürich, angekauft,



Der Westplatz: Ulrich Diem verschob den Bahnhofplatz nach Westen zum Gaiserbahnhof. Dafür sollte die neue Hauptpost nach Osten (links im Plan) rücken; sie würde so den Häuserblock mit Hotel Metropol und Merkatorium ersetzen. Der Haupteingang des neuen Bahnhofs liegt ebenfalls im Westen. Zwischen Platz und St.Leonhard-Strasse ist eine neue Häuserreihe geplant.

weil ihre Platzlösungen als interessant eingestuft wurden. Von Senger realisierte 1911 bis 1913 den neuen Hauptbahnhof. Pflughard & Haefeli bauten 1911 bis 1915 die neue Hauptpost. Die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes wurde von Heinrich Dietscher an die Hand genommen. Er sollte im Osten des Ensembles liegen, aber grösser werden, als im Wettbewerb vorgesehen.

#### EINZELNER BRINGT BEHÖRDEN INS SCHWIMMEN

Über den neuen Bahnhofplatz kam es 1908 zum Streit. Favorit der Behörden war der Ostplatz (Lage gemäss

Plan 1 und heutiger Situation) von Heinrich Dietscher. In der Bevölkerung wie von Fachleuten gab es aber viel Unterstützung für einen Westplatz (Lage gemäss Plan 2). Die Idee, den Freiraum nach Westen ins Dreieck zwischen Bahnhof, Gaiserbahnhof und Hauptpost zu rücken, kam von Ulrich Diem. Als Einzelner brachte er damit die Behörden in arge Nöte.

Diem war in St.Gallen eine einflussreiche Persönlichkeit. Er präsierte den Kunstverein, war langjähriger Konservator des Kunstmuseums und massgeblich beteiligt, in St.Gallen den Heimatschutz zu verankern. Er war gut vernetzt und pflegte Kontakte zu Organisationen sowie



*Der Westplatz mit rechts dem Gaiserbahnhof und hinten dem (nie gebauten) Durchgang zur St. Leonhard-Strasse. Eine der Illustrationen von Architekt Robert Rittmeyer zum Projekt von Ulrich Diem.*

zu Planungs- und Baufachleuten. Einer dieser Freunde, Robert Rittmeyer, ein Winterthurer Architekt mit St. Galler Wurzeln, entwickelte eine zum Westplatz passende Architektur. Er erstellte als Freundschaftsdienst auch Illustrationen davon. Diese verloren geglaubten Zeichnungen hat Edgar Heilig im Archiv des Kunstmuseums St. Gallen ausgegraben. Eine davon ist auf dieser Seite erstmals seit 115 Jahren öffentlich zu sehen.

#### **RESOLUTION: PLATZFRAGE NEU AUFROLLEN**

Am 30. Mai 1908 luden Kunstverein, Ingenieur- und Architekturverein, die Heimatschutzvereinigung und der Industrieverein zur öffentlichen Versammlung ein. Dabei hielt Nationalrat und Architekt Wild ein zweieinhalbstündiges Referat «mit Lichtbildern». Resultat war eine Resolution, in der gefordert wurde, die Bahnhofplatzfrage müsse neu aufgerollt werden. Die offizielle Idee eines Ostplatzes entspreche «den Verhältnissen zu wenig».

Der Vortrag löste eine heftige Diskussion in den Lokalmedien aus. Eine Archivsuche zeigt, dass sich die Befürworter von Ost- und Westplatz dabei in etwa die Waage hielten. Im Herbst 1908 mündeten die Diskussionen in eine weitere Versammlung mit 500 Teilnehmern im Saal der Brauerei Schützengarten. Dabei stellte Heinrich Dietscher den Ost- und Ulrich Diem den Westplatz vor.

Im Oktober präsentierte die Stadt das Ostplatzprojekt im Börsensaal (im späteren Bankgebäude am Multertor). Ulrich Diem reagierte postwendend, protestierte und forderte, dass fairerweise auch die Pläne zu seinem Westplatz gezeigt werden müssten. Und er setzte sich damit durch: Im Börsensaal wurden Modelle, Pläne sowie Vor- und Nachteile beider Projekte einander gegenübergestellt. Der Platzstreit brachte die Stadtregierung in eine Zwick-

mühle. Einerseits war sie vertraglich an den Ostplatz gebunden, andererseits nahm sie die Bevölkerungsmeinung zum Westplatz durchaus wahr. In dieser Situation forderte Ulrich Diem eine Konferenz aller Beteiligten. Der Anlass fand am 23. November 1908 statt und war sehr prominent besetzt. Geleitet wurde die Konferenz von Bundesrat Ludwig Forrer. Anwesend waren nationale und regionale Spitzen von SBB und Post, Vertreter der Gaiser- und der Trogenerbahn, ein Vertreter der Kantonsregierung, die gesamte Stadtregierung – und Dr. phil. Ulrich Diem.

#### **KLARE MEHRHEIT FÜR OSTPLATZ**

Das Resultat war deutlich. Man wolle vom Westplatzprojekt absehen, heisst es im Protokoll. Die klare Mehrheit der Behördenvertreter gab der Lösung im Osten den Vorzug. Insbesondere sprachen sich SBB und Post gegen den Westplatz aus. Dieser verschwand in den Schubladen und Archiven. Heinrich Dietscher, der Architekt des Ostplatzes, gab für die Stadt 1909 die Broschüre «Zur Bahnhof-Platzfrage St. Gallen» heraus. Darin begründet und verteidigt er mit Text und Plänen ausführlich seine Lösung – notabene ohne die Westkonkurrenz auch nur zu erwähnen.

Letztlich dürfte der Verzicht auf den Westplatz richtig gewesen sein. Dies aus einem 1908 nicht vorhersehbaren Grund: Die weitere Entwicklung des Bahnhofsquartiers verlief nicht so, wie man sich das damals vorstellte. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 und dem Ende der Stickerei-Blüte 1922 hatte die St. Galler Hochkonjunktur und Bauwut ein Ende. Wäre der Westplatz gebaut worden, läge der Bahnhofplatz heute im Abseits. •

TEXT RETO VONESCHEN · BILDER STADTARCHIVE ST. GALLEN, SAMMLUNGEN EDGAR HEILIG UND RETO VONESCHEN