

Herisau im Aufbruch (Beitrag 5)

Diese Artikelserie der Stiftung Dorfbild Herisau erschien 2016/17 in der Herisauer Zeitung. Autor ist Thomas Fuchs, Kurator des Museums Herisau.

Ein Jahrhundertprojekt – Bahnhof Herisau

Im letzten Beitrag ging es um die Bahnhofstrasse, deren Anlage durch die Verlegung des Bahnhofs möglich wurde. Jetzt geht es um den Bau des neuen Bahnhofs selber in den Jahren 1907 bis 1910. Er erforderte eine vollständige Umgestaltung der Talsenke nordwestlich des Ebnetes. Die zukunftsweisende Grossinvestition zeugt von Mut und Weitsicht früherer Generationen. Für die umliegenden Gebiete wurden ehrgeizige Überbauungspläne erarbeitet.

Investition in die Zukunft

Als 1898 die Projektierung der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) von Romanshorn über St.Gallen und Herisau nach Rapperswil begann, war klar, dass es ohne die Unterstützung der öffentlichen Hand nicht gehen würde. Die Stimmbürger von Herisau hiessen 1899 und 1902 mit grosser Mehrheit den Ankauf von BT-Aktien im Wert von 1,4 Millionen Franken gut. Zur Amortisation der entstehenden Schulden wurden 1903 eine zweckgebundene Steuererhöhung von ½ Promille und 1909 eine zweckgebundene Handänderungssteuer eingeführt. Die Verschuldung der Gemeinde stieg im Zeitraum 1902 bis 1913 von 147'600 auf fast 3 Millionen Franken. Gleichzeitig erhöhten sich die jährlichen Einnahmen aus den allgemeinen Steuern von 254'400 auf 455'800 Franken.

Konzessionen musste Herisau beim Standort des neuen Bahnhofs machen. Die bevorzugte, zentrumsnahe Lage bei der Kaserne war aus wirtschaftlichen Gründen nicht als Durchgangsbahnhof realisierbar. Die Gemeinde machte dann zur Bedingung, dass der neue Bahnhof an der heutigen Stelle nicht unter ein Niveau von 752,8 m ü. M. zu liegen kommen dürfe. So sollten die Zufahrten vom Dorf her möglichst flach gehalten werden. Schliesslich willigte sie in eine Tieferlegung ein.

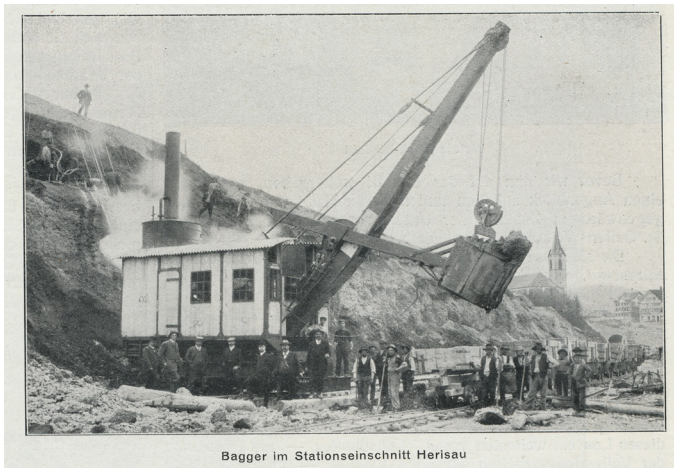
Am 1. Oktober 1910 wurde der neue Gemeinschaftsbahnhof in Herisau mit einem grossen Fest eingeweiht. Der besonders für den Güterverkehr seit langem ersehnte Anschluss an das Normalspur-Bahnnetz war endlich Realität geworden.



Das Tobel des Wiesentales vor Baubeginn im Sommer 1908.
(Museum Herisau)

Markante Geländeänderungen

Der Bau des neuen Bahnhofs brachte die grössten Geländeumgestaltungen in Herisau bis heute. 45'000 m³ Gestein wurden verschoben. Bis gegen 1000 Arbeiter aus Italien standen mit Schaufeln und Pickeln im Einsatz. Um den zeitlichen Rückstand aufzuholen, kam im Sommer 1909 zudem ein Dampfbagger zum Einsatz, eine Premiere für das Appenzel-lerland.



Bagger im Stationseinschnitt Herisau

Dampfbagger, Sommer 1909.
Gewicht 50 Tonnen, Inhalt des
Löffels 2 m³. (Museum Heri-
sau)

Ortsbildprägend sind neben der vollständigen Umgestaltung des Tales zwischen Mühlebühl und Ziegelhütte auch der Glattal-Viadukt und die Erschliessungsstrassen zum Bahnhof. Damit dieser seine Rolle als neue Verkehrsdrehscheibe erfüllen kann, musste ein komplexes und teures Strassennetz erbaut werden (Bahnhof-, Mühle-, Mühlebühl-, Güter- und Waisenhausstrasse). Dank des Mühlebühltunnels konnte man den Abbruch mehrerer Häuser vermeiden. Nicht mehr realisieren konnte man die direkte Fussgängerverbindung zum Ebnet.



Die Grossbaustelle für den neuen Bahnhof im Sommer 1908. (Gemeindearchiv Herisau)



Blick von der Katholischen Kirche auf das künftige Bahnhofgelände, 1907 (vor Baubeginn). (Gemeindearchiv Herisau)



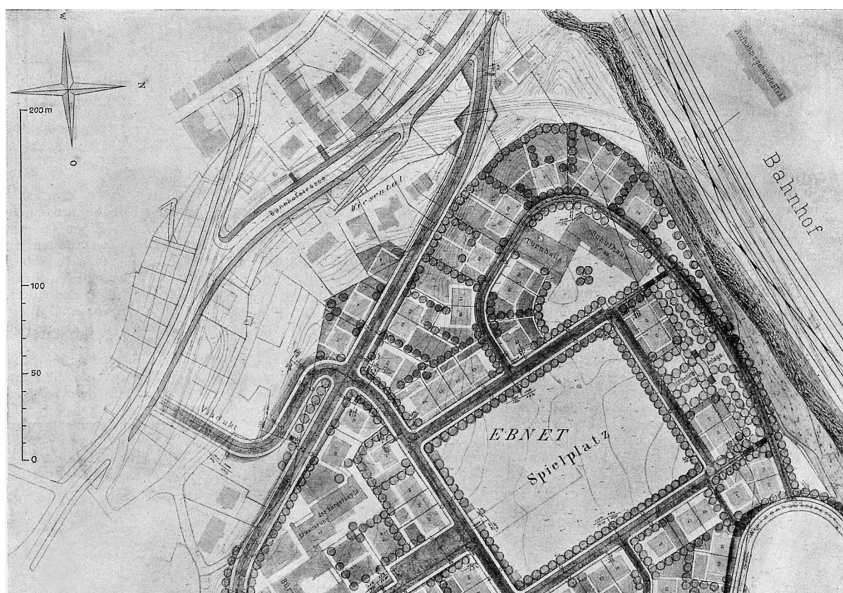
Die Bautätigkeit für den neuen Bahnhof ist im Gange. Situation bei der Katholischen Kirche im Sommer 1908. (Gemeindearchiv Herisau)

Besonders schwierig gestaltete sich die Anlage der Mühlestrasse. Die Halde, die sich von der Grueb bis zur Glatt hinabzieht, besteht fast durchwegs aus stark durchnässtem Tribsand. Zur Stabilisierung des Strassenbettes mussten deshalb rund 35 Meter Sickerleitungen verlegt werden. Es wurde ein Abfluss von 4 Minutenlitern gemessen.

Grosszügige Überbauungspläne

Herisau erlebte am Beginn des 20. Jahrhunderts einen Bauboom bei Wohn- und bei Industriebauten. Man ging davon aus, dass dieser mit Eröffnung des neuen Bahnhofs noch intensiver würde. Ein neues Baureglement gab den Behörden das notwendige Planungsinstrument.

Für die Quartiere im direkten Einzugsgebiet des Bahnhofs (Bahnhofstrasse, Ebnet, Kreuzhöhe, Schützenstrasse, Burghalde) wurden grosszügige Überbauungspläne ausgearbeitet. Das Ebnet sollte zum zentral gelegenen «Forum» der erweiterten Siedlung werden. Voller Stolz präsentierte das Gemeindebauamt seine Pläne 1914 an der Landesausstellung in Bern. Es wollte zeigen, «wie auch in einer kleineren Gemeinde darnach getrachtet wird, eine rationelle Bebauung herbeizuführen und gerade in Herisau werden in dieser Hinsicht keine Kosten gescheut». Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs und die folgende Wirtschaftskrise liessen die meisten Pläne im Archiv verschwinden.



Rechtskräftiger Bebauungsplan für das Ebnet im Stil einer Gartenstadt, 1913. Das Projekt von Gemeindebaumeister Alfred Ramseyer erhielt 1913 an der Städtebauausstellung in Genf begeisterte Kritiken. (Gemeindearchiv Herisau)