

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 73 (1955)  
**Heft:** 25: Sonderheft zur 64. Generalversammlung des S.I.A. in St. Gallen vom 24.-26. Juni 1955

**Artikel:** Stadtrundgang durch St. Gallen  
**Autor:** Marti, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-61939>

### **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**

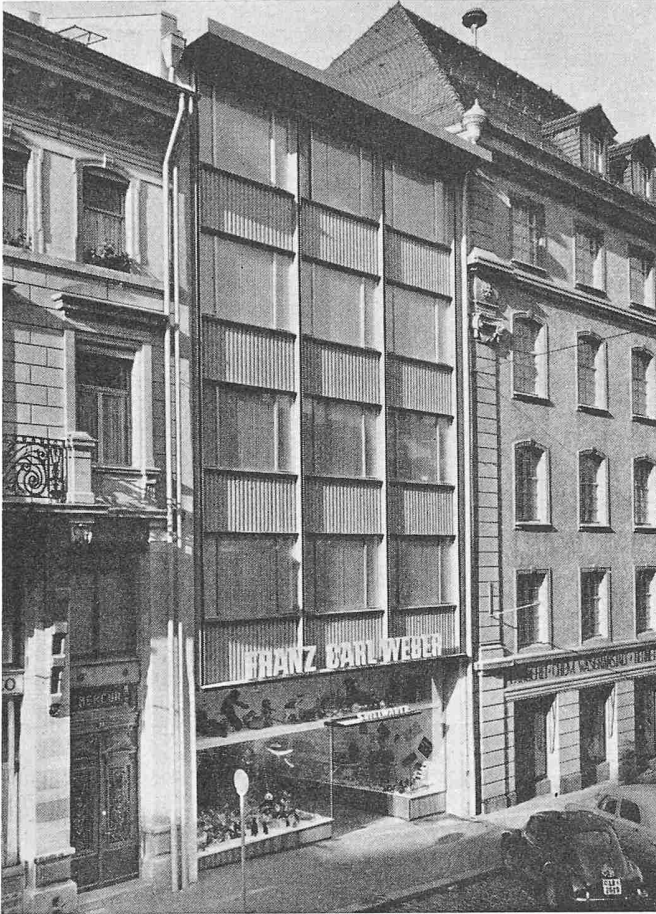
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 21.12.2024

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



Franz Carl Weber in der Marktgasse, Arch. R. Gujer, St. Gallen



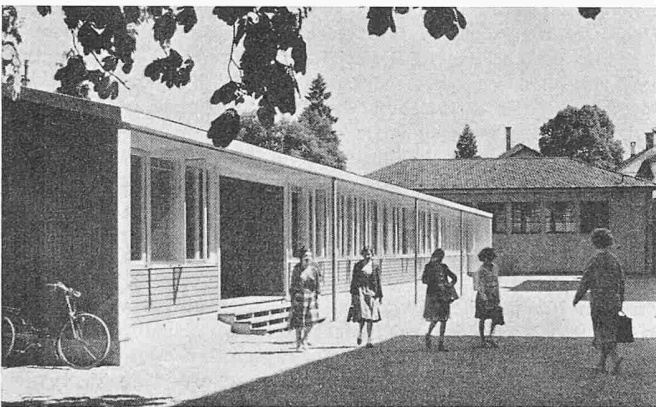
Blick in die Marktgasse mit Neubau Franz Carl Weber

### Stadtrundgang durch St. Gallen

DK 711.4

Wer in St. Gallen nach grossen städtebaulichen Lösungen Umschau hält, wird vielleicht enttäuscht sein. Ausser dem viel diskutierten Uniongebäude, welches vor wenigen Jahren gebaut wurde, wird er nicht viel Fertiggestelltes entdecken können. Die Stadt erlebte zur Blütezeit der Stickerei ihre hauptsächlichste bauliche Entwicklung, dann folgte eine längere Periode der Ruhe, die erst in den letzten zehn Jahren von einem neuen wirtschaftlichen Aufschwung abgelöst worden ist. Vor der Jahrhundertwende und um sie herum sind dicht bebaute Quartiere entstanden, die uns mit ihren Mietskasernen heute nicht mehr recht gefallen wollen. Die Stadtplanung muss sie aber noch weitgehend respektieren, denn nur wenige sind für den wünschbaren Umbauprozess reif. Die sehr bewegte Topographie der Umgebung und der reiche, bis dicht an die Stadt vorstossende Waldbestand trösten aber über die städtebaulichen Ungereimtheiten hinweg. Tröstlich mag auch der Gedanke sein, dass die Altquartiere in einer Zeit gebaut wurden, wo vom Automobil und von der Freifläche im Stadtinnern noch nicht die Rede war. Heute meldet die Öffentlichkeit ihre Wünsche und Begehren nach freizuhaltenen Verkehrsflächen an, die bei einsetzender und geregelter Hochhausentwicklung nach und nach verwirklicht werden können. So sind denn auch schon Vorstudien und Projekte vorhanden, um in bereits überbauten Altquartieren durch Höherbaubewilligungen und eigentliche Hochhäuser Freiraum zu gewinnen, wo er fehlt.

Wie die andern Städte steht auch St. Gallen vor der grossen Aufgabe, seine Stadtzu- und -durchfahrten zu planen und den Verkehr zu organisieren. Erschwerend wirkt, dass Umgehungsstrassen in Stadtnähe wegen des welligen Geländes kostspielig werden, so kostspielig, dass man geneigt ist, den Stadtdurchfahrtsstrassen den Vorzug einzuräumen. Die Hauptentschlüsse der Verkehrsplanung hängen somit zusam-



Schulpavillon Talhof, Städt. Hochbauamt

s. Tafel 30



Bergstation der Bahn St. Gallen—St. Georgen, Städt. Hochbauamt



Leichenhalle Kesselhalden, Städt. Hochbauamt

s. Tafel 31



Marktplatz im Umbau

men mit der Führung der kommenden Autobahnen im ostschweizerischen Raum.

Eine Regionalplanung St. Gallens und Umgebung ist vor kurzer Zeit ausgelöst worden, doch ist sie noch nicht so weit gediehen, dass jetzt schon konkrete Ergebnisse besprechungsreif vorlägen. Man muss sich in der Stadt also darauf einrichten, mit Baumassnahmen grossen Stils vorderhand noch zurückzuhalten.

Den Gegner von Strassenbahnen erfreut die zunehmende Ausrottung dieses Verkehrsmittels und sein Ersatz durch schienenfreie Fahrzeuge. Biel und Winterthur sind vorangegangen. Offenbar ist es in Städten mittlerer Grösse möglich, den öffentlichen Stadtverkehr mit Auto- und Trolleybussen zu bewältigen. In St. Gallen hat man das Ende der hinderlichen Strassenbahn so vorbereitet, dass man schon lange wenig oder nichts mehr investierte, so dass die Schienen reif für den Abbruch geworden sind.

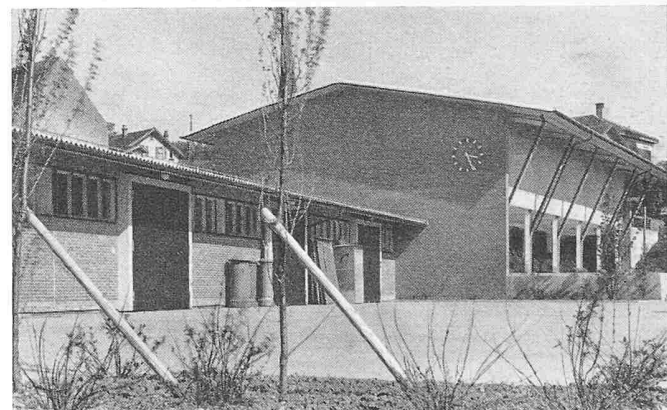
In einer Beziehung ist grosszügig — nicht immer grosszügig im guten Sinne — gebaut worden. Die Altstadt, sie unterliegt einem starken Wandel. Wie die meisten Altstädte wird sie ihrer zentralen Lage wegen grösstenteils zur Geschäftsstadt weiterentwickelt. Der Umbauprozess von der Wohn- zur Arbeitsstätte ist im Gang. Oft sind es Einzelobjekte, die abgebrochen, neu- oder umgebaut werden; es kommt aber vor, dass Grossunternehmen mehrere benachbarte Liegenschaften erwerben und sie mit einem Grossbau überbauen, der in krassem Widerspruch zur ursprünglichen Feinmasstäblichkeit der Altstadtbebauung steht. Augenfällig ist diese Veränderung am Marktplatz, wo gegenwärtig eine Baulücke klafft, die mit dem Grossbau einer Versicherungsgesellschaft wieder geschlossen wird. Schade, dass dieser Prozess der Masstabsänderung nicht aufzuhalten ist. Am Marktplatz ist es jedenfalls zu spät, denn die letzte Platzwand wird bereits umgebaut. In den alten Gassen aber wird es bestimmt noch möglich sein, selbst bei Anwendung neuester Baumethoden die feine Gliederung zu erhalten.



Uniongebäude, Arch. E. Häny &amp; Sohn †



PTT-Garagen, Arch. E. Brantschen, St. Gallen



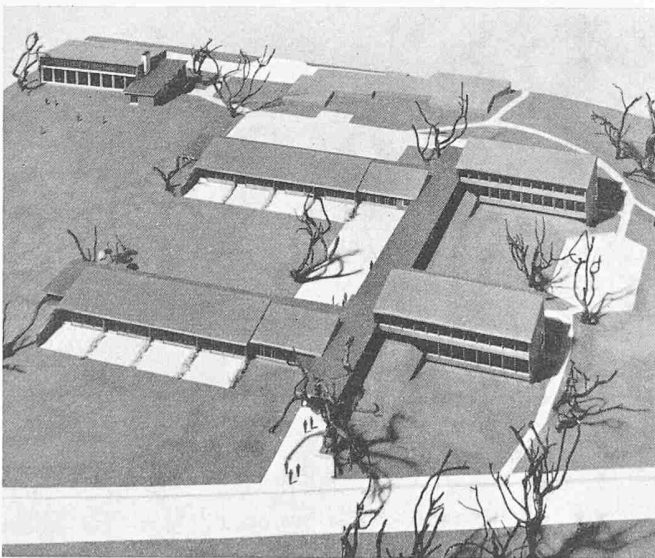
PTT-Bauten, Kabelschuppen, Arch. E. Brantschen, St. Gallen



Primarschulhaus Tschudiwiese, Arch. E. Brantschen, St. Gallen



Primarschulhaus im Grossacker, Erdgeschossgrundriss M 1:1000. Legende: 1 Normalklasse, 2 Abschlussklasse, 3 Hort, 4 Lehrer, 5 Handfertigkeit Knaben, 6 Handarbeit Mädchen, 7 Turnhalle



Modellansicht von der Flurhofstrasse aus

In den Baugebieten für die gewöhnliche Wohnbebauung wurde in den letzten Jahren rege gebaut. Es erübrigt sich, hier auf die Ueberbauungen im einzelnen einzutreten, weil sich diese nicht stark von denjenigen in andern Städten und Regionen unterscheidet. Die Neuplanungen für grössere zusammenhängende Gebiete sind erst vor kurzem in die Wege geleitet worden. Teillösungen sind ausgeführt, die aber noch keinen Ueberblick über das Ganze geben.

So ist der an städtebaulichen Lösungen interessierte Besucher St. Gallens darauf angewiesen, vorläufig mit Einzelheiten vorlieb zu nehmen. Diese sind aber zum Teil köstlich. Hier ein Schulhaus, dort eine Turnhalle, ein Schulpavillon als Provisorium, eine Bergstation für ein Bähnchen; sie künden eine vielversprechende Entwicklung an. Sie sind Vorstösse zur Vorbereitung kommender neuzeitlicher Bauten. Zwei Schulhausprojekte, die vor der Verwirklichung stehen, zeigen, dass die Zeit auch in St. Gallen nicht stillgestanden ist. Man kann die Stadt dazu beglückwünschen, selber mit Bauten ihres Hochbauamtes voranzugehen. So klein die dargestellten Objekte auch sein mögen, sie beweisen die Aufgeschlossenheit der verantwortlichen Behörden. H. M.

### Primarschulhaus im Grossacker

DK 727.1

Architekten von Ziegler, Balmer, Baerlocher & Unger, St. Gallen

Auf Grund eines vom Hochbauamt ausgearbeiteten Vorprojektes fand ein Wettbewerb unter sieben eingeladenen Architekten statt, dessen Ergebnis das dargestellte und zur Ausführung empfohlene Projekt ist. Die klar gegliederte Anlage sieht fünf Trakte vor. Zwei sind eingeschossig mit je vier Primarschulzimmern, zwei sind zweigeschossig mit je zwei Klassenzimmern für die Abschlussklassen und einem Handarbeitszimmer im Obergeschoss. Die Spezialräume für Religions-, Handfertigungs- und Hauswirtschaftsunterricht sind im Untergeschoss untergebracht. Im fünften Trakt befindet sich die Turnhalle mit Nebenräumen. Beachtenswert sind die Klassenzimmer für die Abschlussklassen, die einen Annex für Gruppenunterricht haben. Alle Hauptschulzimmer haben doppelseitige Beleuchtung und Querlüftung. Voranschlag für die Gesamtbaukosten abzüglich Rückvergütung für Luftschutz: 2 621 000 Franken.