

Rathaus und Bahnhofplatz St. Gallen: Architekten Fred Hochstrasser und Hans Bleiker, Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **105 (1987)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76493>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rathaus und Bahnhofplatz St. Gallen

Architekten: Fred Hochstrasser und Hans Bleiker, Zürich

Städtebauliche Entwicklung

In der Zeit zwischen 1973 und 1980 wurde der innerstädtische Schwerpunkt um den Bahnhof St. Gallen strukturell verändert und neu gestaltet.

Der notwendige Abbruch des alten, baufälligen Rathauses, dem Bahnhofhauptgebäude vorgelagert, ermöglichte das neue städtebauliche Konzept, in dem das neue Rathaus als Hochhaus mit dreigeschossigem Querbau in Erscheinung tritt – und liess den heutigen Bahnhofplatz und den neuen Zugang zu den Zügen durch den mit einem lichtdurchscheinenden Gewölbe signalisierten Bahnhofzwischenbau entstehen.

Die Voraussetzungen für diese baulichen Ereignisse wurden bereits ab 1956 politisch und planerisch betrieben. Mit diesen Massnahmen kam es innerhalb von rund hundertfünfzig Jahren zur

dritten einschneidenden Veränderung in diesem Gebiet.

Beginnend mit dem industriellen Zeitalter (in St. Gallen begann die Umstellung von der Leinwandweberei auf die Stickerei) und mit dem Einzug der Eisenbahn entwickelte sich langsam, aber stetig ein modernes, gewachsenes Innenstadtzentrum mit allen Elementen einer modernen City. Das heutige Bahnhofsgebiet wurde als Teil des «neuen Quartiers» zu Anfang des 19. Jahrhunderts der mittelalterlichen Altstadt vorgelagert und auf den westlichen Bleichen aufgebaut.

In einer ersten Stufe entwickelte sich das Gebiet als geschlossene dreigeschossige Randbebauung entlang den Strassenzügen Bahnhofstrasse-Schützengasse-Poststrasse-St. Leonhardstrasse und Oberer Graben.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Eisenbahn kam ab Mitte des letzten Jahrhunderts die Struktur eines eigent-

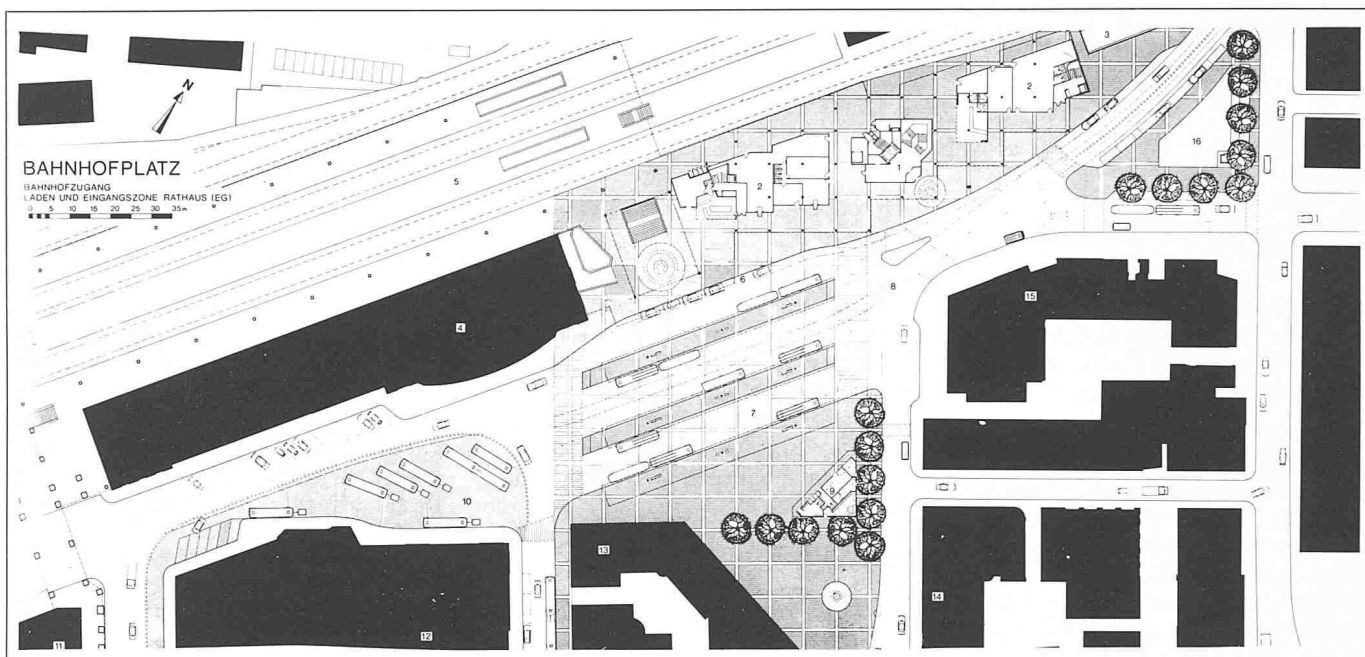
lichen Dienstleistungszentrums zum Durchbruch. Die grosse Zahl von kraftvollen Bauten des Historizismus, beginnend mit den «Simonhäusern» an der Poststrasse bis hin zum Komplex des Bahnhofhauptgebäudes, der Hauptpost und den Bankhäusern an der Leonhardstrasse zeugen von dieser Entwicklung bis ins zweite Jahrzehnt unseres Jahrhunderts.

Die letzte Entwicklungsstufe, in deren primärer Zielsetzung die Bewältigung des vielfältigen öffentlichen Nahverkehrs, die Führung der Fussgänger Massen und die Gliederung des Individualverkehrs stehen, begann nach dem Brand des Hotels Walhalla im Sommer 1955.

Es begann mit der Ausschreibung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs, dessen konzeptionelle Inhalte ihren Niederschlag im neuen, heute für das Gebiet gültigen Bebauungsplan fanden. Neben der Regulierung der nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzenden Verkehrsproblematik sieht die bauliche Neuordnung anstelle des alten Bahnhofes, also in der Verlängerung des heutigen Bahnhofhauptgebäudes, ein dreizehngeschossiges Hochhaus zwischen

Blick von der Poststrasse auf das Rathaus





Grundriss Erdgeschoss, Lageplan. 1 Rathaus, 2 Läden im Rathaus, 3 Einfahrt zur Parkgarage, 4 Hauptbahnhof, 5 Bahnhofhalle, 6 Taxi, 7 Bushof VBSG, 8 Trogenerbahn, 9 Pavillon (VBSG, WC, Telefon), 10 Postautohalteplatz, 11 Nebenbahnhof, 12 Hauptpost, 13 Hotel Metropol, 14 Bankgesellschaft, 15 Hotel Walhalla, 16 Bahnhofpärkli

zwei- bis dreigeschossigen Basisbauten vor.

Als erste planten als Grundbesitzer die Schweiz. Bundesbahnen mit dem früheren Partner der Architekten, Prof. Walter Custer, Zürich, die Grossüberbauung am Bahnhof. Beabsichtigt war, an dieser zentralen Lage im grossen Umfang Läden-, Praxis- und Büroräume zur freien Vermietung zu installieren. Dieser Plan kam nicht zur Ausführung. Er bildete aber eine gute Basis für die Idee der Stadt St. Gallen, an dieser Stelle ein bürgernahes eigenes Rathaus in Form eines modernen Dienstleistungsbetriebes zu entwickeln. Die anschliessend getroffenen Vereinbarungen über die Grundstücksfrage gaben den Weg frei für die heutige Rathausüberbauung.

Architektur

Das Rathaus, bestehend aus dem 13geschossigen Turm und dem dreigeschossigen Basisbau, steht als Dominante im Schnittpunkt von Kornhausstrasse und Poststrasse. Der durch den Abbruch des alten Rathauses geschaffene Verkehrsraum wird durch die Stellung des Hochhauses gegenüber dem neuen Hotel Walhalla in einen kleineren östlichen und einen grösseren westlichen Platz unterteilt.

In Aufbau und Zuschnitt der neuen Baumassen wurde ein Gegengewicht zu der gewichtigen handwerklichen Architektur des Bahnhof- und des Postgebäudes gesucht, ohne dabei die heutigen gestalterischen Mittel und technischen

Möglichkeiten preiszugeben. Höhe und Stellung des Baukörpers wurden aus der Sicht des Stadtbildes eingehend studiert. Es war das Bestreben, mit kontrapunktischen Mitteln eine reine Solitärarchitektur möglichst weitgehend zu verhindern.

Als es darum ging, aus diesem Konzept das endgültige architektonische Erscheinungsbild zu entwickeln, waren die Grundlagen dafür ungefähr fünfzehn Jahre alt. So lange dauerte es, bis man die erwartete hohe Nutzung auf wertvollstem Innenstadtgrund realisieren konnte.

Mit der Idee des neuen Rathauses – dem Bürger seine Regierung und seine Verwaltung in modernster Organisationsform und an bester Lage zur Verfügung zu stellen – konnte man sich als Entwerfer leicht identifizieren.

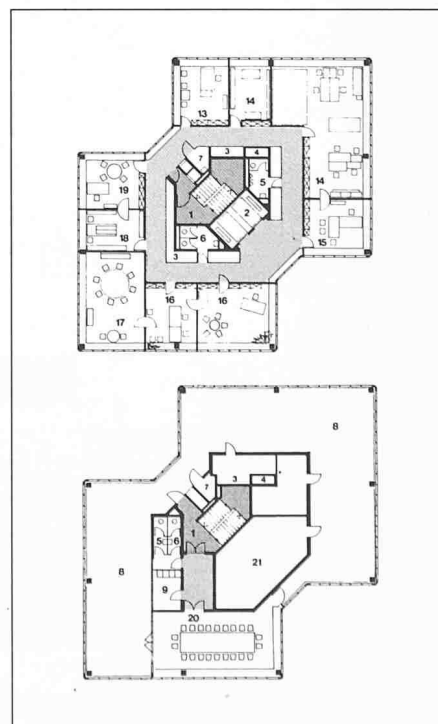
Schwieriger wurden die Überlegungen, welche Bedeutung eine städtisch-ländliche, bürgerlich orientierte Gesellschaft einem solchen Gebäude zuweist oder bereit ist zuzuweisen. Die überzeugende Mehrheit der Stimmbürger, welche an der städtischen Volksabstimmung im Sommer 1972 das Projekt durch Zustimmung ermöglichte, schien den Umfang der Bauanlage und ihren repräsentativen Standort als angemessen zu empfinden.

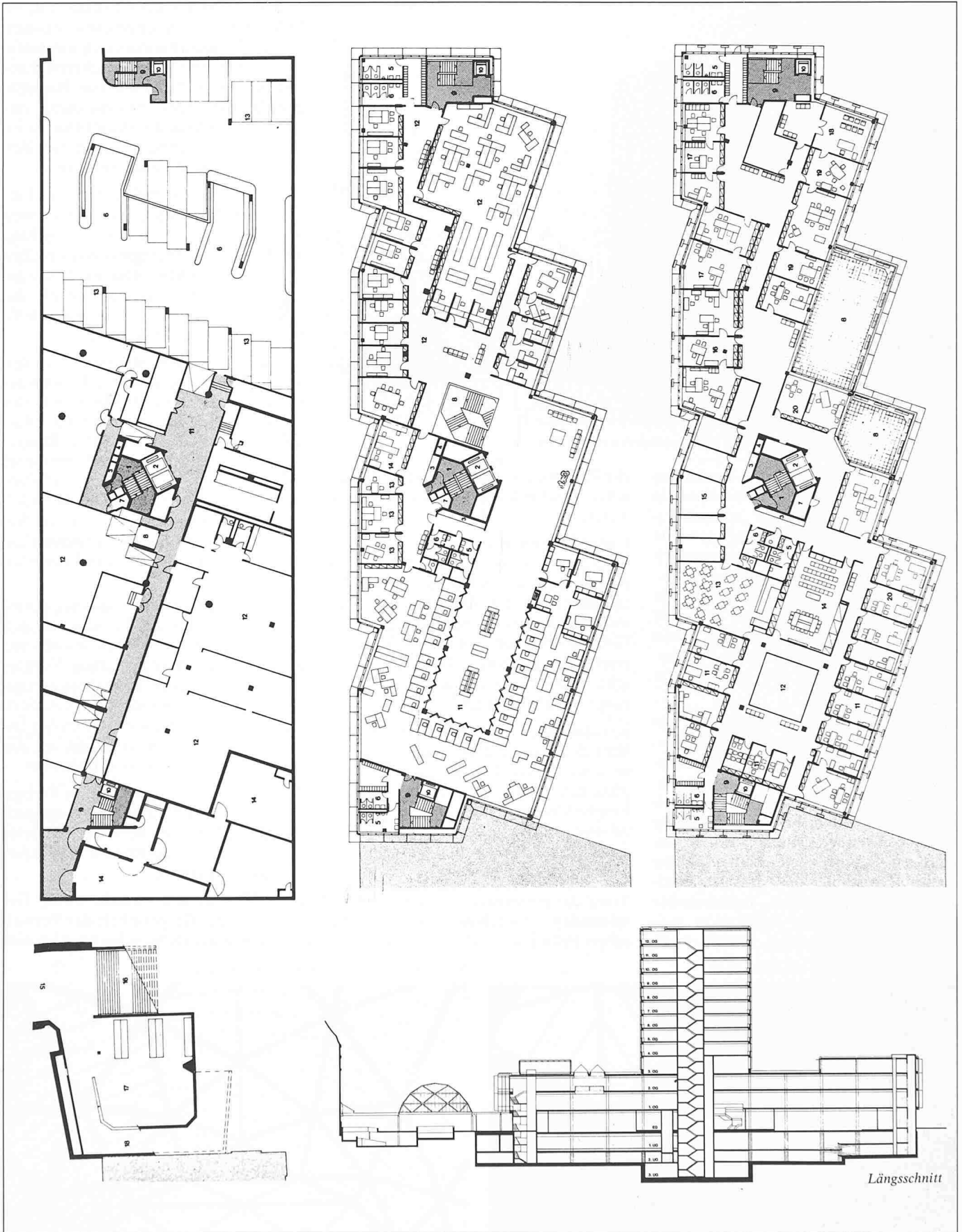
Wir meinen, dass damit auch ein spezifischer Anspruch an das Gebäude selbst erhoben wurde. Dies vielleicht als Wunsch nach einer typischen Identität der St. Galler Gemeinschaft, nach einem erfolgreichen Symbol, einem unprovinziellen Zeichen – latent vorhanden, im Hinblick auf die architektoni-

schen Belange jedoch nicht vernachlässigbar.

Ab dem Zeitpunkt, da der Rathausentwurf in unseren Händen lag, begannen wir, das vorgegebene Hochhauskonzept als verbrauchtes Symbol zu empfinden. Wir wurden so weit sensibilisiert, dass selbst im Bereich träger Prozesse, wie

Hochhaus, 11. und 12. Obergeschoss. 1 Hochhaus-Sicherheitstreppe, 2 Hochhauslift, 3 Installationen, 4 Heizungskamine, 5-7 WC Putzraum, 8 Terrasse, 9 Teeküche, 10 Stadtbuchhaltung, 11 Finanzamt, 12 Finanzkontrolle, 13 Wirtschaftsförderung, 14 Stadtkanzlei, 15 Stadtschreiber, 16 Stadtmann, 17 Sitzungszimmer, Stadtrat, 18 Bibliothek, 19 Rechtskonsulent, 20 Sitzungszimmer, 21 Litraum





1. Untergeschoss. 1 Hochhaus-Sicherheitstrep-
haus, 2 Hochhauslift, 3 Installationen, 4 Hei-
zungskamine, 5 Parkgarage Einfahrt, 6 Verbindun-
gen 2. UG, 7 Putzraum, 8 Transportlift EG-1. UG, 9
Nebentreppen, 10 Nebenlift, 11 Verbindungsgang,
12 Rechenzentrum, 13 Parkfelder, 14 Schutzräume,
15 SBB-Unterführung Ost, 16 Treppe Unterführung
Ost, 17 Schliessfächer, 18 Fussgängerrampe

1. Obergeschoss. 1 Hochhaus-Sicherheitstrep-
haus, 2 Hochhauslift, 3 Installationen, 4 Hei-
zungskamine, 5-7 WC Putzraum, 8 Haupttreppe
zum EG, 9 Nebentreppen, 10 Nebenlift, 11
Schalterhalle, 12 Steueramt, 13 Gemeindekranken-
kasse, 14 Weibel

2. Obergeschoss. Hochhaus-Sicherheitstrep-
haus, 2 Hochhauslift, 3 Installationen, 4 Heizungskami-
ne, 5-7 WC Putzraum, 8 Terrasse, 9 Nebentreppen,
10 Nebenlift, 11 Berufsberatung, 12 Lichthof, 13
Personalraum, 14 Vortragssaal, 15 Nebenräume
(Sanität, Kopieren), 16 AHV-Zweigstelle, 17 Ar-
beitsamt, 18 Trauungszimmer, 19 Zivilstandsamt,
20 Personalamt



Der Bahnhofzugang zwischen dem alten Bahnhofgebäude und dem Rathaus

ihn der Städtebau darstellt, Tendenzen einfließen können, die nicht über die Faszination von Moden hinauskommen, also im Hinblick auf gewollte Längzeitwirkung eher problematisch bleiben. Oder praktisch bezogen ausgedrückt, es war in diesem Falle gar nicht so einfach, den Unterschied zwischen den konventionellen Inhalten eines normalen Bürohochhauses zu denjenigen eines Rathauses in Hochhausform herauszuarbeiten.

Inhalte also, die positiv gesehen unverwechselbare Wesenszüge eines Entscheidungs- und Dienstleistungsbetriebes für die Stadtöffentlichkeit offenbaren, die für ein modernes Rathausgebilde typisch sichtbar werden. Inhalte, die als Arbeitspapier vielleicht mit so unpräzisen Begriffen wie kontemplative Ruhe, Grosszügigkeit, lässige Disziplin, nobles Äusseres, funktioneller Komfort, räumliche Integration zwischen innen und aussen, unaufdringli-

che Präsentation und Überwindung falscher Bescheidenheit zu umschreiben wären.

Untersuchungen am Modell – die erst nach der Volksabstimmung den Gestaltungsprozess so weit führten, dass relativ gesicherte Entscheidungen gefällt werden konnten – zwangen uns, das Gebäudevolumen so leicht wie möglich erscheinen zu lassen. Der illusionistische Versuch zur «Entmaterialisierung» erhielt Priorität.

So entstand die Idee, den Turm kristallähnlich zu bauen und die Basisgeschosse anders, weniger abstrakt, mit bepflanzten Umgängen, auszurüsten. Die Eingliederung in die vorhandene Umgebung sollte durch Spiegelung und nicht durch massive und starre Formbezüge realisiert werden.

Trotz der genannten, im Vordergrund stehenden städtebaulich-architektonischen Prämissen sollte unseres Erach-

tens auch ein solches Gebäude von innen nach aussen entwickelt werden. Funktion, auch wenn es sich um einfache, fast banale Funktionskreise handelt, gehört zum Wesen von Bauanlagen. Der Benutzer muss die damit verbundenen Inhalte als klare Informationen gestaltet vorfinden, soll er zum Beispiel die Schwellenangst verlieren.

In unserem Falle schlägt sich die Entwicklung der Anlage von innen nach aussen wesentlich in der Behandlung der funktionell bedingten Wegstrecken der Benutzer nieder, dort wurde die gestalterische Abwechslung und die damit zu erreichende Orientierungshilfe in reichem Masse angestrebt.

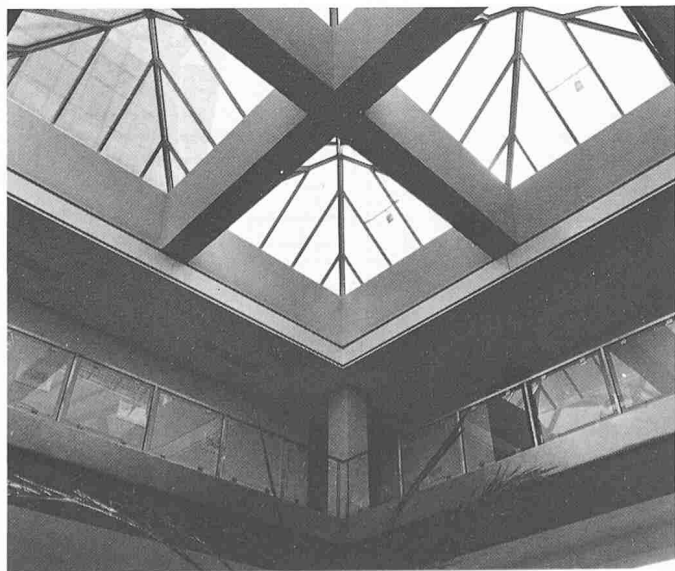
Der Benutzer dieser Strukturen, an den wir uns wenden, erscheint allerdings als vielfältig orientierte Grösse. Es gibt ihn als den Bürger, der das Umfeld des Rathauses betritt, die Plätze. Den Bürger, der die öffentlichen Nahverkehrsmittel aufsucht und den, der sich auf dem Wege zu den Eisenbahnzügen befindet. Es gibt ihn als denjenigen, der in diesem geschäftigen Betrieb die Ausweichstellen zum Betrachten und Verweilen sucht.

Es gibt ihn aber noch in anderer Form. Den Bürger, der die Dienstleistungen der Stadt braucht und sich deshalb mit dem Partner Stadtregierung/Verwaltung im Rathaus zu Kontakten treffen muss, sich also am Gebäude orientiert. Und es gibt ihn als Angestellten der Öffentlichkeit, der seinen Dienst am Arbeitsplatz im Rathaus zu erfüllen hat.

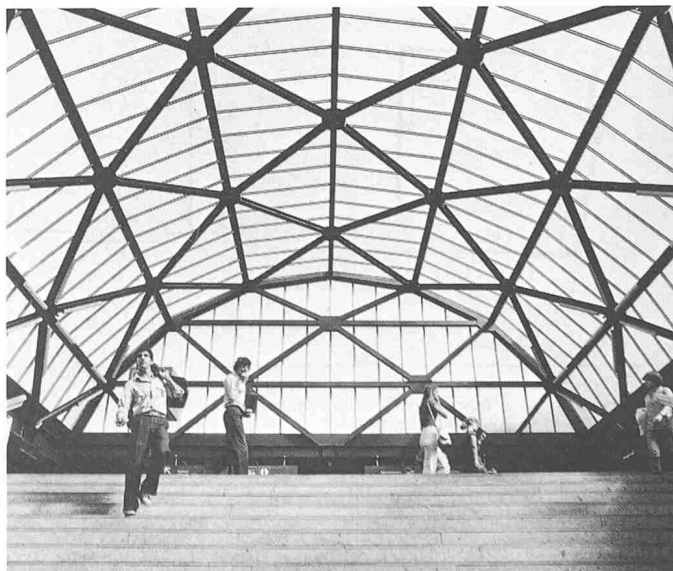
Wenn man diese Aktivitäten in Verbindung mit der Mentalität der Angesprochenen zu bewerten versucht, so dürfte es auch da einigermaßen Typisches festzustellen geben.

In der Ostschweiz besteht wenig Gefahr, dass die Bürgerschaft der Verwaltung einen überhöhten Stellenwert ein-

Schalterhalle mit Galerie und Oberlichtern



Blick aus der Unterführung in die Zugangshalle





Gesamtansicht des Bahnhofplatzes mit Rathaus und Bahnhofzwischenbau



Der Bahnhofplatz aus der Sicht der Rathaus-Ladenzone

räumt. Der Bürger will nicht aus Bequemlichkeit heraus verwaltet werden. Er hat ein gesundes Empfinden für die Leistungen, die er von der Allgemeinheit durch die Verwaltung im Minimum braucht. Verwaltung ist, nehmen wir einmal die sozialen Dienststellen aus, für ihn daher ein sehr rationales, praktisches Konzept, welches nach betrieblichen Leistungsgesetzen und mit möglichst wenig Aufwand funktionieren muss.

Die betriebliche Leistungsstruktur und die Durchrationalisierung waren auch die Voraussetzungen für die physiologische und gestalterische Sorgfalt, die man dem Arbeitsplatz und dem öffentlich benutzten Raum gegenüber in Rechnung stellte. Für die spezifische Repräsentation eines modernen Rathauses nach innen wie nach aussen war der gewollte Dienstleistungskomfort für den Bürger der Inhalt für das gestalterische Bemühen.

Diese Kriterien galten sinngemäss auch für die Durchbildung der Aufbauten auf dem Bahnhofplatz und vor allem für die Gestaltung der signifikanten Bahnhofs-Zugangshalle in Form eines durchscheinenden Gewölbes.

Entscheidend scheint uns, dass über das Gesagte hinaus die wesentliche Idee des Bahnhofplatzes realisiert werden konnte. Sie liegt darin, dass der übergrosse Fussgängerstrom mit den Verkehrsmitteln auf einer Ebene bleiben kann. Es gelang, den gesamten Bereich als Fussgängerzone anzulegen und die verschiedenen Verkehrssysteme so unterordnend einzuführen, dass Benutzer und Technik eine Symbiose bilden können.

Die einzelnen Sicherheitszonen sind durch die Gestaltung des Platzbelages so signalisiert, dass die notwendigen Unterscheidungen nicht nur visuell, sondern von sensiblen Leuten auch durch das Begehen, also über den Tastsinn, wahrgenommen werden können. Die Verkehrsmittel unterziehen sich durch Langsamfahren niederen und

dem Sicherheitsbedürfnis angemessener Geschwindigkeiten.

Dieses Konzept liess sich durch die phantasievolle Anwendung der bestehenden Verkehrsvorschriften und Gesetze in mühevoller Detailarbeit letzten Endes realisieren.

Organisation, Raumprogramm, Konstruktion

Im Rathaus sind sämtliche Dienstzweige der Stadtverwaltung untergebracht. Es handelt sich vor allem um Büros, welche einen regen Publikumsverkehr aufweisen (Einwohnerkontrolle, Gemeindekrankenkasse, Sektionschef, Steueramt, Zivilstandsamt, Berufsberatung, Arbeitsämter, Abonentendienst der Stadtwerke und Meldestelle für Zivilschutz). Es wurde vor allem angestrebt, die Publikumsschalter zusammenzulegen. Mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung konnte die fortschrittliche Publikumsbedienung in St. Gallen erstmals verwirklicht werden.

Die verglaste Gewölbekonstruktion des Bahnhofzuganges



Erdgeschoss

Das Rathaus weist drei Zugänge zu den Büros in den Obergeschossen auf. Der Hauptzugang liegt im Erdgeschoss des Hochhauses. Die geräumige Eingangshalle lässt sich als Abstimmungslokal verwenden. Auf Erdgeschossesebene liegen beidseits des Haupteinganges die von den SBB vermieteten Läden, zwischen denen sich die notwendigen Zugänge zu den Perrons befinden. Die Ladenfront gegen den Bahnhofplatz ist zurückgesetzt, wodurch eine gedeckte Fussgängerpassage entsteht.

Obergeschosse

Im ersten Obergeschoss liegt die zentrale Schalterhalle, welche den weitaus grössten Publikumsverkehr aufweist. Sie ist durch eine bequeme Treppe sowie zwei Personenaufzüge vom Hauptzugang erreichbar. An der Schalterhalle liegen die Dienststellen der Einwohnerkontrolle, der Gemeindekrankenkasse und des Sektionschefs. Die in unmittelbarer Verbindung dazu stehende Vorhalle eignet sich für das Ausstellen von Plänen und Modellen für Projekte von allgemeinem Interesse. Die



Übergang Eingangs- und Ladenbau

westliche Hälfte des ersten Obergeschosses wird durch das Steueramt belegt.

Das zweite Obergeschoss enthält folgende Dienststellen: Berufsberatung, Arbeitsamt, Zivilstandsamt, Wohnungsamt, Personalamt, AHV und eine Abwartwohnung mit den notwendigen Nebenräumen.

Hochhausteil

Im Hochhausteil sind die Dienststellen mit kleinerem Flächenbedarf und geringerem Publikumsverkehr zusammengefasst, wie die Verwaltungsabteilung des Stadtammanns mit Stadtkanzlei, das Finanzamt, die Finanzkontrolle und die Dienststelle für Organisation. Das oberste Geschoss, als Terrassengeschoss ausgebildet, enthält einen Konferenz- und Empfangsraum. Das unterste Geschoss über den Basisgeschossen wird für die Aufnahme der notwendigen technischen Installationen für Lüftung und Klimatisierung des Hauses benötigt. Die restlichen Geschosse des Hochhauses dienen als Reserve und sollen vorläufig vermietet werden.

Die Schalterhalle



Blick aus dem Hochhaus Richtung Poststrasse

Untergeschosse

Das erste Untergeschoss enthält die Räume für die Datenverarbeitung, eine Transformatorenstation, Archivraum sowie die notwendigen Luftschutzräume. Der östliche Teil dieses Geschosses ist reserviert für einen Teil der rund 100 Abstellplätze für Motorfahrzeuge, die auch das ganze zweite Untergeschoss belegen. Die Zufahrt zur Parkgarage erfolgt über eine zweispurige Rampe östlich des Verwaltungsgebäudes, von der Bahnhofstrasse abzweigend. Die Parkgarage ist durch einen separaten Lift mit der Erdgeschossenebene verbunden. Das aus konstruktiven Gründen benötigte dritte Untergeschoss im Bereich des Hochhauses enthält die Heizung und die Tankräume.

Zur Konstruktion

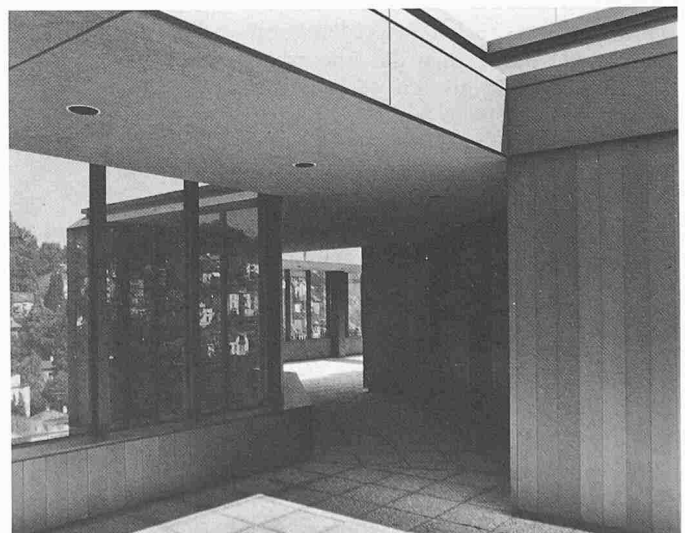
Die Aushebung der Baugrube zwischen den SBB-Geleisen und dem Bahnhofplatz, in wenig tragfähigem Baugrund und zudem im Grundwasserbereich, verlangte ein besonders sorgfältiges Vorgehen. Die Baugrubenumschliessung erfolgte mit einem geräuscharmen

Verfahren, die Absperrung der Wände durch Erdanker. Gegen das Eindringen von Grundwasser wurde auf die Baugrubenumschliessung und die Fundamentplatte eine elastische Isolation aufgezogen. In diese so vorbereitete wasserdichte Wanne wurde sodann das neue Rathaus hineingebaut.

Die gewählte Skelettbauweise mit nichttragenden Zwischenwänden und den um drei Kerne gruppierten Aufzügen, Treppen und WC-Anlagen lässt für die Zukunft weitgehende Möglichkeiten der innern Büroeinteilung offen. Der im Bahnhofbereich vorhandene hohe Lärmpegel lässt das Öffnen der Fenster nicht zu, so dass das Gebäude klimatisiert werden musste. Die Fassade konnte weitgehend vorfabriziert werden, was die Bauzeit günstig beeinflusste.

Adresse der Verfasser: Fred Hochstrasser und Hans Bleiker, Architekten BDA/SIA, Turnerstrasse 26, 8006 Zürich.

Dach- und Aussichtsterrasse



Die Beteiligten**Bauherr:**

Stadt St. Gallen, vertreten durch:

Stadtrat *Werner Pillmeier*,
 Stadtbaumeister *Paul Biegger*,
 Stadtingenieur *Ernst Knecht*
 Kreisdirektion III der Schweizerischen
 Bundesbahnen Zürich, vertreten durch:
 Sektionschef Hochbau *Max Vogt*

Architekten:

Fred Hochstrasser, *Hans Bleiker*,
 Architekten BDA SIA, St. Gallen/Zürich;
 Mitarbeiter: *Hans P. Lieb*, *Andreas Grässli*,
Hans Hungerbühler

Bauingenieure:**Rathaus:**

Zähler und Wenk, Bauingenieure SIA,
 St. Gallen

Perrondächer, Bahnhofplatz: *H. Signer*,
 Bauingenieur SIA, St. Gallen

Bahnhofplatz: *Prim und Partner*,
 Bauingenieure, St. Gallen

Bahnhofzwischenbau: *Caprez und Noger*,
 Bauingenieure SIA, St. Gallen

Elektro-Ingenieur:

B. Graf AG, Ingenieurbüro für
 Elektrotechnik, St. Gallen

Heizungs- und Lüftungs-Ingenieur:

Planungsteam Hälgi & Co. AG,
Rickenbach & Co. AG, Ingenieure, St. Gallen

Sanitär-Ingenieur:

H. Kreis, Ingenieur, St. Gallen



Blick Eingangshalle-Schalterhalle

Eingangshalle Rathaus, Erdgeschoss

Blick auf die Gebäudegruppe vom Bahnhofplatz aus

