

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 19

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.01.2026

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

der Länge des Tunnels und der erschwerenden atmosphärischen, durch Feuchtigkeit und Temperatur bedingten Einflüsse, war das ein Ergebnis, das Ingenieur *M. Rosenmund* (1904—1908 Professor an der ETH) alle Ehre machte.

Das im ganzen Lande und darüber hinaus mit Spannung, ja mit Beklemmung, erwartete Ereignis löste überall Freude und Bewunderung aus für die Männer, deren Mut, Ausdauer und Können mit Hilfe einer ausdauernden, treuen Arbeiterschaft, zum grossen Teil Söhne unseres südlichen Nachbarlandes, das grosse Werk vollbracht hatten. Die dankbare Anerkennung und Hochachtung der Mitwelt, die in der Erteilung der Ehrendoktorwürde durch verschiedene schweizerische und ausländische Hochschulen an die Mitglieder der Unternehmung und ihre Oberingenieure (auch an Oberingenieur A. Zollinger von der JS, bzw. SBB, und an Prof. Rosenmund) äussern Ausdruck fand, war für die Beteiligten eine hohe Genugtuung. Materiell war für die Unternehmung der Erfolg bescheiden, um so mehr als sie auf einen wesentlichen Teil ihres Gewinnes verzichtete, um sich von der Verpflichtung, den Tunnel II auszubauen, zu befreien. Sie war bis 1908 verpflichtet, einer Aufforderung zu diesem Ausbau Folge zu leisten. Befürchtungen betreffend den Zustand von Stollen II hatten die Generaldirektion schon 1907 veranlasst, den Ausbau zu verlangen. Die Mitglieder der Unternehmung hatten jedoch erklärt, zu alt und zu müde zu sein, um noch diese Aufgabe durchzuführen. Tatsächlich erlebte keines von ihnen das Ende des Ausbaues von Tunnel II. Dieser wurde in den Jahren 1912 bis 1921 mit längeren Unterbrüchen durch den Ersten Welt-

krieg von den SBB in Regie erstellt, nachdem der Verwaltungsrat am 19. Juli 1912 einem von der Generaldirektion mit einer ausländischen Unternehmung abgeschlossenen Bauvertrag die Genehmigung versagt hatte. Für den Regiebau schuf der Verwaltungsrat eine von der Bahnverwaltung unabhängige Bauabteilung unter der Oberleitung einer Kommission, bestehend aus den Generaldirektoren *Sand* und *Haab* und Kreisdirektor *Duboux* (Lausanne). Zum Direktor der Bauabteilung wurde Ingenieur *F. Rothpletz* ernannt, der den Bau mit der ihm eigenen Kompetenz und Energie durchführte. Er hatte schon den Bau von Tunnel I an der Seite des Oberingenieurs der Nordseite mitgemacht und war der einzige Ingenieur, der den ganzen Bau des Simplontunnels (Tunnel I und II) aktiv miterlebte. Am 4. Dezember 1921 konnte bei Km. 11,592 ab NP feierlich der Schlusstein gesetzt werden.

Zunächst wurde nun der Bahnbetrieb durch Tunnel II geführt, um Schäden, die in Tunnel I infolge des zu knappen Abstandes der beiden Tunnel entstanden waren, zu beseitigen. Am 16. Oktober 1922 konnten beide Tunnel dem Betrieb übergeben werden. Damit hatte das grosse, völkerverbindende Friedenswerk der Technik seine Vollendung gefunden.

Der Simplontunnel war auch dadurch in der Geschichte unserer Bahnen von Bedeutung, dass er von Anfang an elektrisch betrieben wurde; anfänglich mit Drehstrom von 3000 V 16 Hz, seit Anfang 1930 mit Einphasenstrom wie das übrige Bundesbahnnetz. C. A.

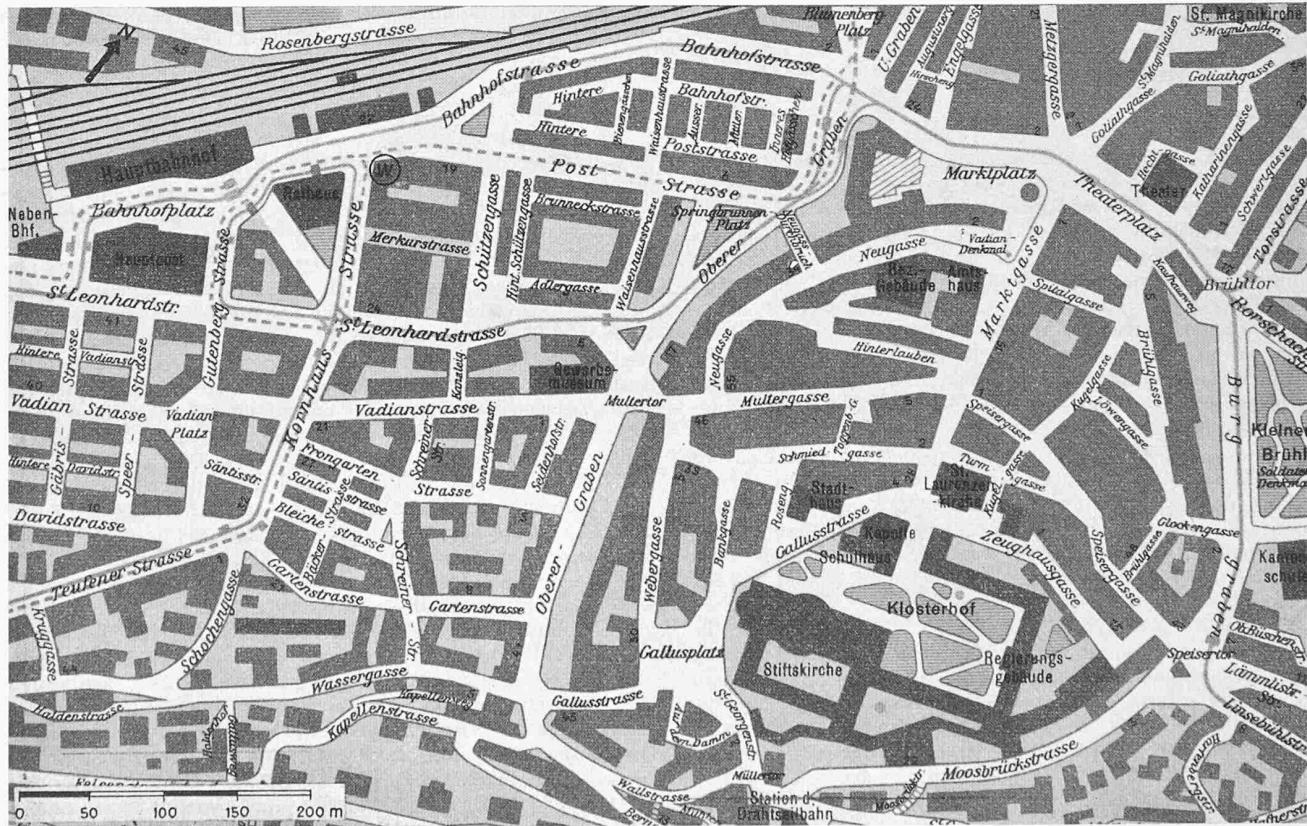
C. A.

Allgemeiner Ideen-Wettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofgebietes in St. Gallen

DK 711.553.1

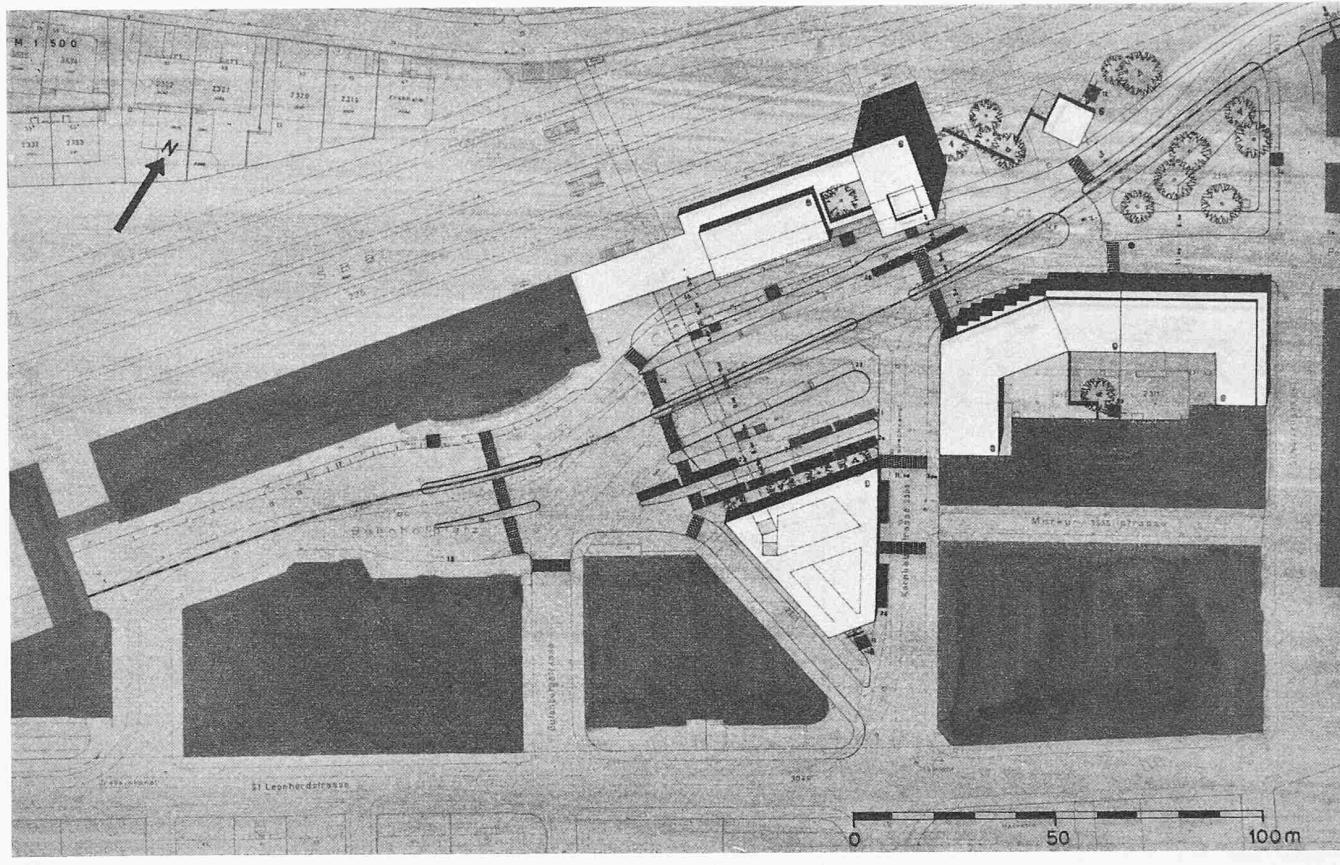
Im Sommer 1955 brannte das bekannte Hotel Walhalla am st. gallischen Bahnhofplatz ab. Der Wiederaufbau dieser Gaststätte konnte durch Verhängen einer Bausperre um ein Jahr hinausgeschoben werden. In dieser Zeit waren die neuen Baulinien festzulegen. Die Gelegenheit, den Bahnhofplatz als Ganzes zu studieren, war gegeben, weil die Stadt im Laufe des Herbstes den weittragenden Entschluss gefasst hatte, ihre veralteten Strassenbahnen abzuschaffen und dafür den Trolley-

busbetrieb einzuführen. Die Haltestellen am Bahnhof, die für den öffentlichen Verkehr von grosser Bedeutung sind, konnten mit den Linienführungen der Strassen, Trottoirs und Fussgängerübergänge studiert, die Abstellplätze für Taxis, Personenwagen und Postautos mit den Zu- und Wegfahrten geplant werden; außerdem war das Tracé der Trogener Bahn auf dem Bahnhofplatz festzulegen. Das alte Bahnhofgebäude der SBB und das Areal des Rathauses waren mit in das Stu-



Ausschnitt aus dem Stadtplan von St. Gallen, Maßstab 1:5000

W = Walhalla

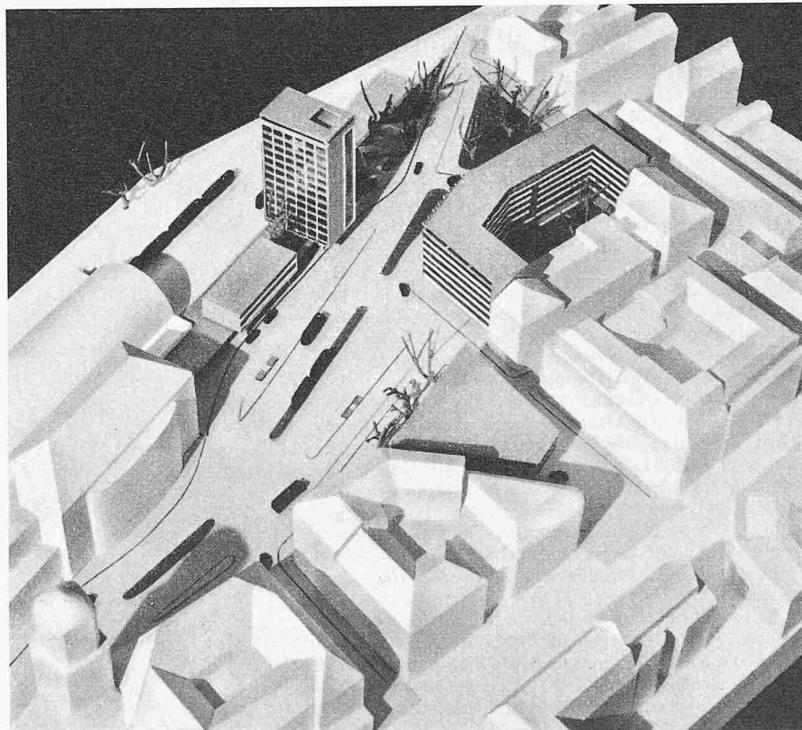


1. Preis (7000 Fr). Verfasser: MORITZ HAUSER, Architekt, Zürich

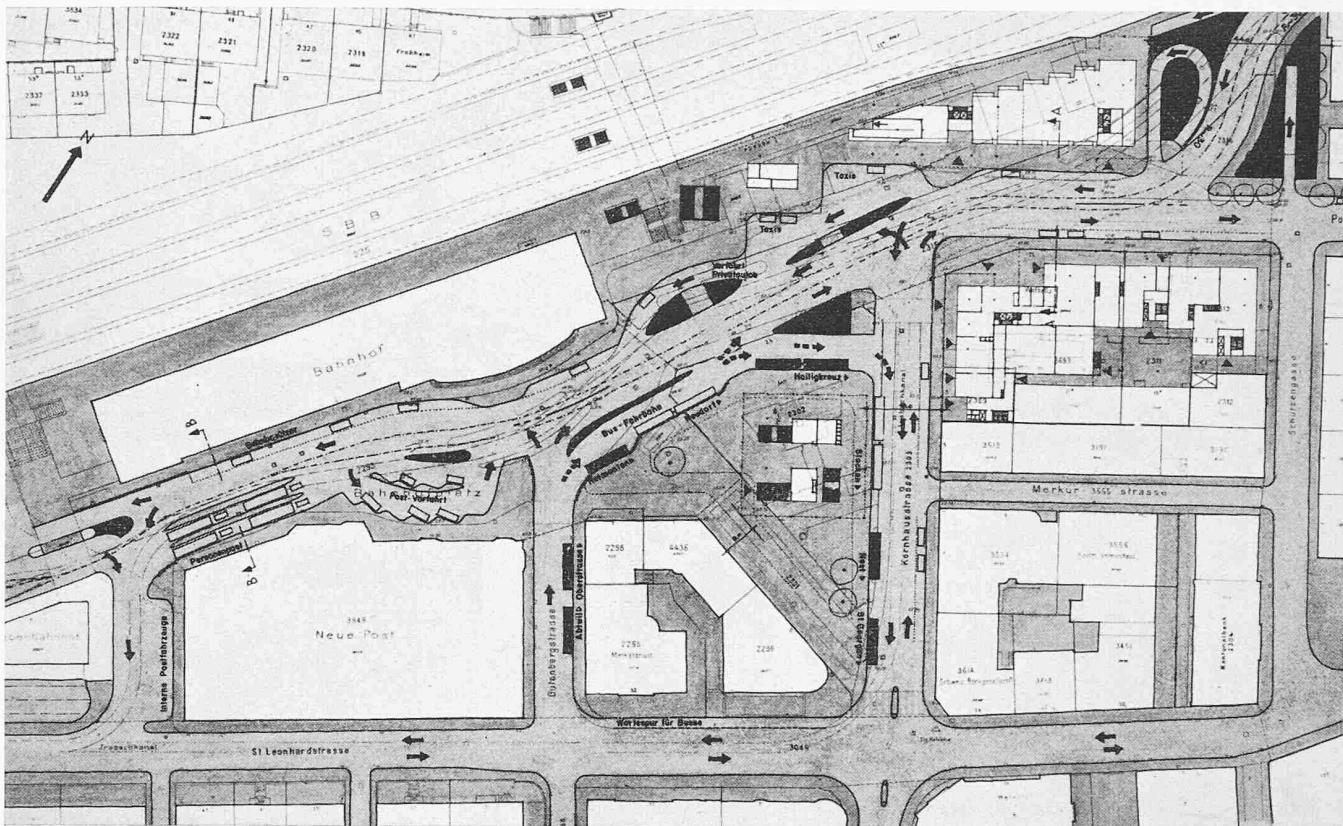
Projekt Nr. 19. Hotelbau und anschliessende Geschäftshäuser in mittlerer Bauhöhe, SBB-Turm in der Flucht der Kornhausstrasse mit Front gegen Südwesten und niedriger Bau zwischen Kornhaus- und Zollhausstrasse ergeben ansprechende Platzgestaltungen beim Bahnhof und bei der Einmündung der Bahnhofstrasse. Die einzelnen Baukörper sind einfach und klar durchgebildet; sie lassen sich auch leicht etappenweise verwirklichen. Das Geschäftshaus anstelle des Rathauses vermittelt zwischen den hohen Bauten Metropol und Walhalla und bildet einen masstäblich befriedigenden Platzabschluss. Das Uebergangsstadium mit dem bestehenden Rathaus ergibt baukörperlich erträgliche Verhältnisse. Die Grundrisse sind zweckmäßig durchgebildet und ermöglichen wirtschaftliche Lösungen.

Die geforderten Verkehrsbeziehungen sind erfüllt. Der Vorzug dieses Projektes liegt in der Schaffung genügenden Verkehrsraumes. Bei der vorgeschlagenen zentralen Anordnung der Trolleybushaltestellen ist der zur Verfügung stehende Raum sowohl beim Bahnhofsausgang als auch im Engpass bei der Walhalla etwas zu knapp bemessen. Die Linienführung der Togener Bahn auf der Südseite der Bahnhofstrasse mit Schutzzinseln und in der Mitte des eigentlichen Bahnhofplatzes ist grundsätzlich richtig; die 3 m breite Mittelinse ist jedoch als Schutz für die Fußgänger zu schmal. Die Warteinsel für die Linien Stocken und Neudorf sind für die Anbringung von Treppenanlagen zur Fußgängerunterführung zu wenig breit. Die Ausfahrten für die Buslinien Heiligkreuz und St. Georgen in die Kornhausstrasse sind zu spitzwinklig und haben zu kleine Radien. Die Fußgängerübergänge liegen im allgemeinen richtig. Die wichtige Verbindung Bahnhof/Poststrasse ist nicht flüssig geführt. Der direkte Fußgängerausgang vom Bahnhof auf das Niveau des Bahnhofplatzes ist durch die Taxivorfahrt zu stark beschnitten. Es fehlt ein Vorschlag für die Postautohaltestellen. Die Öffnung der Zollhausstrasse mit Einmündung auf den Helvetiaplatz wirkt ungünstig. Die zweigeschossige unterirdische Garage auf Parzelle Nr. 2302 bildet eine wirtschaftliche und zweckmässige Lösung. Die Darstellung dieser Garage und deren Einfahrt fehlt. Die Tankstelle und die Garageeinfahrt beim SBB-Geschäftshaus sind mit Rücksicht auf den starken Fußgängerverkehr am Eingang in die Bahnhofstrasse nicht erwünscht.

Im ganzen steht die vorgeschlagene Lösung in architektonischer, verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht auf realer Basis.



Modellansicht aus Süden

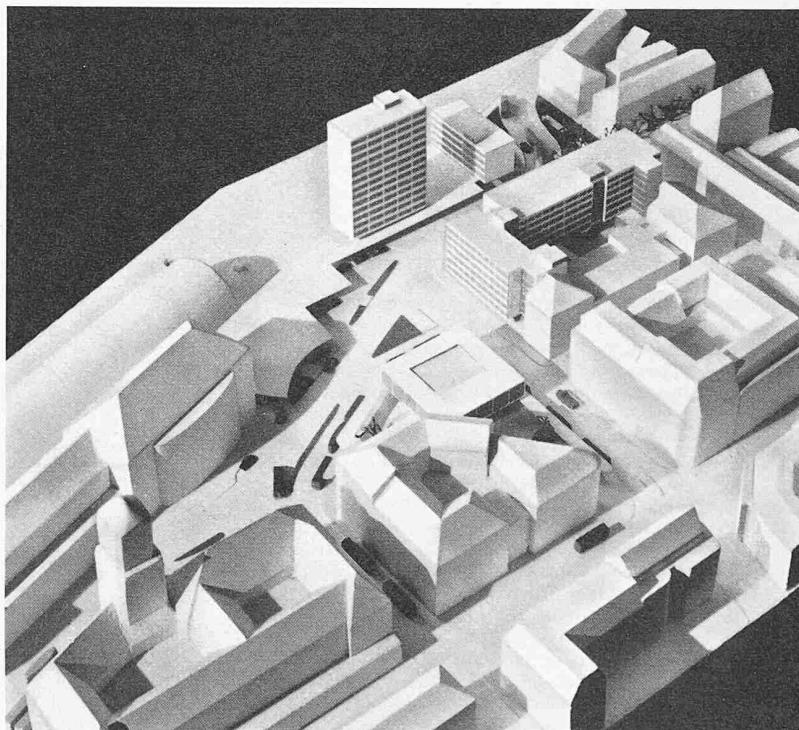


2. Preis (6800 Fr.). Verfasser: WALTER CUSTER, Architekt, Zürich, Mitarbeiter: GIORGIO CRESPO, Architekt, Zürich, H. W. THOMMEN, lic. rer. pol., Verkehrsberater, Zürich

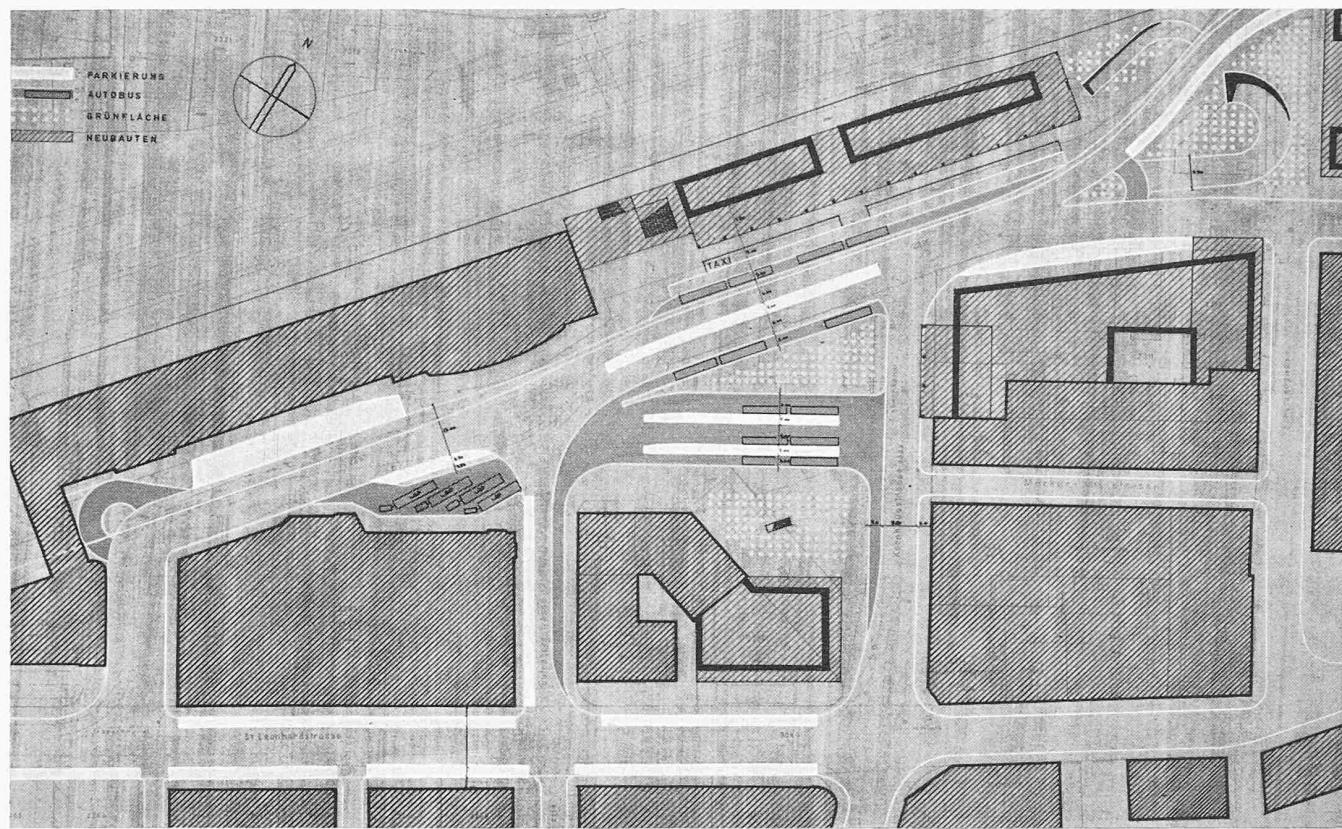
Lageplan 1:2500

Projekt Nr. 1. Zur Schaffung eines grossen Verkehrsräumes auf dem Bahnhofplatz wird als Gegengewicht zur bestehenden Baumasse des Bahnhof- und des Postgebäudes ein gut abgewogenes bauliches Schwerpunkt im Ostteil des Bahnhofplatzes geschaffen. Die städtebauliche Dominante des Bürogebäudes auf dem SBB-Areal nimmt die beiden wichtigen Verkehrsstrassen, Poststrasse und Kornhausstrasse, auf. Wegen der Ost-Weststellung des Hochhauses ist die Höhe dieses Baues im Stadtbild annehmbar. Das Hotel Walhalla und die Geschäftsbauten längs der Poststrasse fügen sich in die Baumasse des Cityviertels ein, bieten eine gute wirtschaftliche Nutzung des Baugrundes und stehen dennoch massstäblich richtig im Platzbild. Trotz der Höhe des Hochhauses bleibt zufolge dessen Ost-Weststellung der Neubau der Walhalla die Dominante des Bahnhofplatzes. Anstelle des Rathauses wird ein eleganter Verkehrspavillon vorgeschlagen, welcher das Achsenystem der östlichen Neuüberbauung aufnimmt, aber zu wertvolle Verkehrsfläche beansprucht. Als Werbe- und Ausstellungszentrum kann dieser Pavillon eine wirtschaftlich bedeutende Rolle erhalten. Der SBB-Kopfbau bildet einen vorzüglichen räumlichen Abschluss der Bahnhofstrasse. Das Projekt lässt sich etappenweise sehr gut verwirklichen. Die beim vorläufigen Weiterbestand des Rathauses bleibenden städtebaulichen Mängel sind bestmöglich gemildert. Der klare kubische Aufbau und die sauberen Grundrisse sind bemerkenswert. Sie ermöglichen auch eine wirtschaftliche Erfüllung der Raumprogramme.

Die geforderten Verkehrsbeziehungen sind vorhanden. Der Verfasser bemüht sich, die verschiedenen Anforderungen, die an einen Bahnhofplatz gestellt werden, richtig zu erfüllen. Theoretisch gelingt es ihm; in der praktischen Durchführung werden sich jedoch wesentliche Schwierigkeiten ergeben, die bei einzelnen Teilanlagen zu Verkehrsstockungen führen dürften. Die Verkehrsader über den Bahnhofplatz ist nur bis zum Postgebäude in beiden Richtungen befahrbar. Die Fahrspuren neben den Gleisen der Togener Bahn sind zu schmal, was bei der Walhalla-Ecke besonders krass in Erscheinung tritt. Die zweigleisige Togener Bahn ist im Prinzip durchführbar. Die im Einbahnverkehr um den Metropolblock angeordneten Haltestellen der städtischen Verkehrsbetriebe sind annehmbar, jedoch unter sich weitläufig angeordnet. Außerdem fehlt für gewisse Linien die Hälfte der geforderten Anlegelängen. Diese Führung der städtischen Verkehrslinien ergibt bei der ohnehin engen Walhalla-Ecke zusätzliche Ueberschneidungen von Verkehrsströmen. Die Zufahrt zu den Postautohaltestellen bedingt das Kreuzen verschiedener Fahrspuren. Die Anordnung der Taxistandplätze behindert die flüssige Abwicklung des Fußgängerverkehrs, vor allem gegen das Stadtzentrum. Die speziell vorgesehene Vorfahrt für Privatwagen ist zu kurz bemessen, wodurch Rückstauungen in die Hauptfahrbahn entstehen. Die vielen Ausbuchtungen in den Trottoirs verhindern eine fließende Verkehrsabwicklung und sind für die Schneeräumung stark hindernd. Die Lage der unterirdischen Garage kann angenommen werden. Die Zu- und Wegfahrten sind



Modellansicht aus Süden

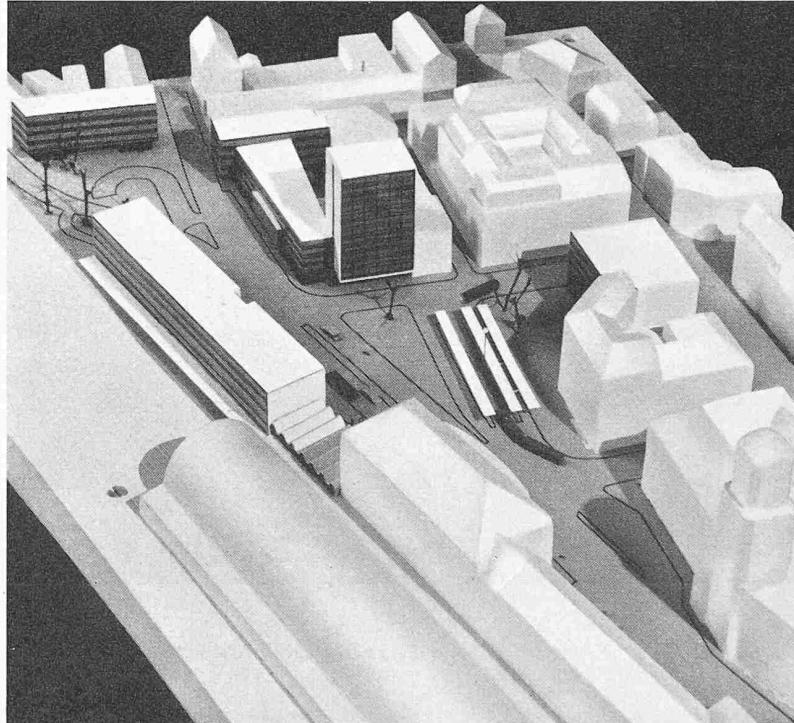


3. Preis (5500 Fr.). Verfasser: BÄRLOCHER und UNGER, Architekten, St. Gallen

Lageplan 1:2500

Projekt Nr. 21. Der Bahnhofplatz wird unter vollständiger Räumung der Rathausparzelle für den Verkehr reserviert. Er ist von sehr voluminösen Bauten umschlossen mit dem Hochhaus des Hotels Walhalla als aufdringlicher Dominante. Die Ausweitung der Poststrasse bei der Einmündung der Kornhausstrasse ist architektonisch gut gelöst. Das Hochhaus wirkt zwischen den fünfgeschossigen flankierenden Bauten eingeengt; seine Stellung in bezug auf den Bahnhofplatz erscheint etwas zufällig. Solange das Rathaus weiterbesteht, ist das Hochhaus in seiner Wirkung beeinträchtigt. Der massive Baukörper im Süden des Bahnhofplatzes, zum Teil als Ersatz für die Ueberbauung der Rathausparzelle gedacht, ist architektonisch unbefriedigend an das Haus «Winterthur» angeschlossen und belastet den Helvetiaplatz. Der Bau auf dem SBB-Areal wirkt zu mächtig. Das Projekt weist einfache, klare Baukörper auf; die Grundrisse sind gut durchgebildet. Die etappenweise Durchführung ist gewährleistet. Das Projekt dürfte infolge der ungenügenden wirtschaftlichen Ausnützung des bisherigen Rathausareals kaum realisierbar sein.

Der Verkehr ist im Gesamten mit Ausnahme der Togener Bahn zweckmäßig gelöst. Auf der einbahnigen Bahnhofstrasse wurde für die Togener Bahn die falsche Fahrbahnseite gewählt. Auf der östlichen Hälfte des Bahnhofplatzes schnürt sie die Trolleybushaltestelle ein und hemmt bei der Ausfahrt in Richtung Toggen den Gegenverkehr Richtung West. Zwischen Walhalla und SBB-Neubau ist zu wenig Verkehrsfläche vorhanden. Die Haltestellen der Verkehrsbetriebe sind gut zusammengefasst und genügend bemessen; das gleiche gilt auch für die Posthaltestelle. Die Radien der Wendeschleifen der Linien Stocken und Neudorf sind zu knapp. Die westliche Wendeschleife liegt bei der Ein- und Ausfahrt zum Eilgutgebäude sehr ungünstig. Dem Fußgängerverkehr, insbesondere den Strassenübergängen, wurde zu wenig Beachtung geschenkt. Es fehlen verschiedene Querverbindungen über den Bahnhofplatz und die besonders wichtige Verbindung Bahnhofareal-Poststrasse. Der Taxistandplatz beeinträchtigt den Fußgängerverkehr. Die grosszügige unterirdische Garage mit Ein- und Ausfahrt im Bahnhofparkli ist annehmbar, stellt jedoch während der Bauzeit in bezug auf die Aufrechterhaltung des Verkehrs grosse Probleme. Der vorgeschlagene Veloeinstellraum im Untergeschoss mit günstiger Beziehung zur Bahnhofunterführung ist beachtenswert; die Zufahrtsrampe von der Bahnhofstrasse (Einbahn) ist jedoch nicht von allen Richtungen erreichbar. Die provisorische Verkehrslösung ist eine erste Etappe des Endausbaues.



Modellansicht aus Westen

wesentlich zu schmal und die Radien zu knapp bemessen; außerdem sind sie im Verhältnis zur erschlossenen Garagefläche zu aufwendig. Die Fußgängerübergänge sind an den richtigen Stellen angeordnet. Es fehlen jedoch bei den einzelnen Übergängen die dringlich erforderlichen Schutzinseln beidseits der Gleise der Togener Bahn. Der Einbau dieser Schutzinseln erfordert aber wesentlich grössere Strassenbreiten. Die Verlängerung der Bahnhofunterführung bis zur zentralen Bushaltestelle ist gut gelöst. Die Übergangslösung stellt die erste Etappe der Gesamtlösung dar. Verkehrstechnisch nachteilig ist die Öffnung der Zollhausstrasse Richtung Helvetiaplatz.

dium einbezogen worden, um die Baumöglichkeiten im städtebaulichen Zusammenhang abzuklären. Die Aufgabe war komplex und äusserst schwierig, weil die vorhandenen baulichen Grundlagen des Bahnhofplatzes, nämlich das Bahnhofgebäude, die Post und das neue Hotel Metropol als gegeben zu betrachten waren; außerdem waren die Hauptverkehrsbeziehungen und die Hauptstrassen in den wesentlichen Teilen zu respektieren. Das Ziel des Ideen-Wettbewerbes war ein zwiefaches, nämlich Ausscheiden von Baulinien zur Schaffung eines neuen Bahnhofplatzes mit genügend Raum und Festlegen der Baukuben am neuen Platz.

Aus dem Programm

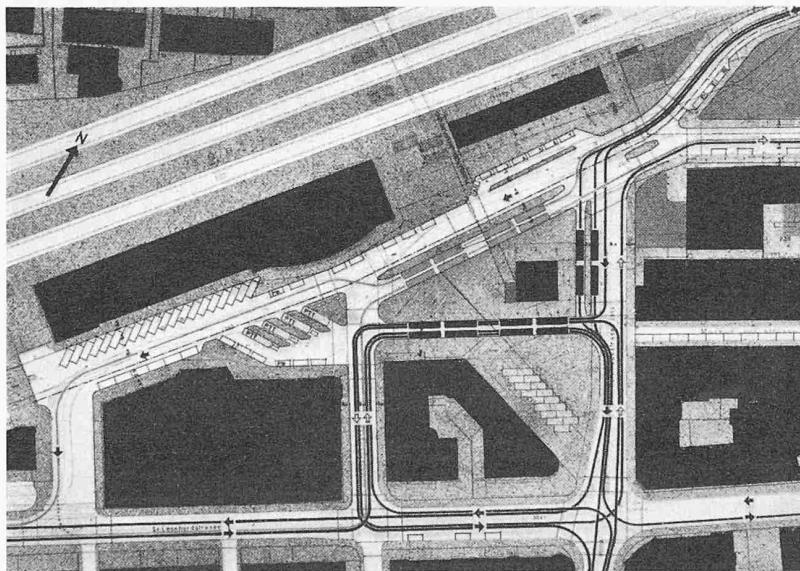
In die *Verkehrslösung* sind einzubeziehen die Verkehrsflächen zwischen dem Hauptbahnhof- und Nebenbahnhofgebäude, der Nordseite der St. Leonhardstrasse, der Ostseite der Schützengasse bis zum Bahnhofstrasse und der Südfront des östlich des Hauptbahnhofes zu projektierenden Geschäftsgebäudes mit massgebendem Verkehrsschema der städtischen Verkehrsbetriebe.

Dem innerstädtischen Vororts- und Rayonverkehr durch die Stadt dienen als Hauptadern die Rosenbergstrasse nördlich des Bahnhofes und die St. Leonhardstrasse. Die Strassen innerhalb des Wettbewerbsgebiets sollen in erster Linie dem Lokalverkehr zum Bahnhof, Nebenbahnhof, zum neuen Eiland und Expressgutgebäude, zur Hauptpost, zu den Hotels und den Geschäftshäusern zur Verfügung stehen, wobei aber auch als wichtige Verkehrsadern für den durchgehenden Verkehr die Bahnhofstrasse Richtung Bahnhofplatz einerseits und Kornhaus-, Teufenerstrasse anderseits zu berücksichtigen sind. Die Bahnhofstrasse ist Einbahnstrasse Richtung Westen (ausgenommen das Trasse der Trogenerbahn, welche die Bahnhofstrasse in beiden Richtungen durchfährt). Die Poststrasse wird mit der Einführung des Trolleybusverkehrs zur Einbahnstrasse Richtung Osten erklärt.

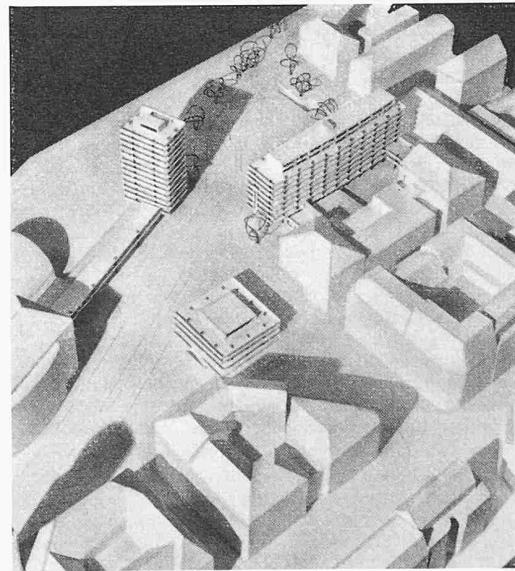
Innerhalb des zu bearbeitenden Gebietes sind *Parkierungsflächen* vorzusehen. Es können auch unterirdische Anlagen projektiert werden, wobei jedoch auf die Baugrundverhältnisse und die vorhandenen Werkleitungen und Kanäle Rücksicht zu nehmen ist. Beim Bahnhofgebäude sind gute Vorfahrten, Plätze für kurzfristiges Parkieren für etwa fünf Privatautos sowie Standplätze für zehn Taxameter vorzusehen. Auf dem Bahnhofplatz sollen vor der Hauptpost drei bis vier Kurswagen der PTT aufgestellt werden können. Die Trogenerbahn muss Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse in beiden Richtungen ohne Halt durchfahren können; die Durchfahrt darf nicht durch Trolleybushaltestellen behindert werden. Es können für den Bahnbetrieb eine einzige oder auch zwei Fahrspuren vorgesehen werden.

Der *Fussgängerverkehr* zum Bahnhof und zur Bahnunterführung nach den Perrons und den nördlich und östlich des Bahnhofs gelegenen Wohngebieten oder von diesen zur Stadt benutzt heute besonders die Bahnhofstrasse, die Poststrasse, den Weg hinter dem Rathaus (Richtung Merkurstrasse/Sankt Leonhardstrasse) und die Gutenbergstrasse. Als wesentlicher Bestandteil der Verkehrsplanung für das Bahnhofgebiet ist die Schaffung möglichst gefahrloser und flüssiger Fussgängerverbindungen vom Bahnhof und von der Unterführung zur Stadt resp. zu den Haltestellen der städtischen Verkehrsbetriebe zu betrachten.

Die Bearbeitung der *Hochbauten* beschränkt sich auf das engere Gebiet beidseits der Bahnhofstrasse und die Einmündung der Poststrasse in dieselbe. Dem Bewerber wird in bezug auf die zweckentsprechende Veränderung oder Beibehaltung der inneren und äusseren Gebäudefluchten und Baulinien, die Gebäudehöhen und die Stockwerkzahl Freiheit gelassen. Die zu projektierenden Baukörper sind in städtebauliche Beziehung zu den Platz- und Strassenräumen zu bringen; der Stadtsilhouette ist Beachtung zu schenken. An Hochbauten sind vorzusehen:



Lageplan 1:2500



Modellansicht aus Süden

4. Preis (3000 Fr.). Verfasser: DANZEISEN und VOSER, Architekten, St. Gallen, Mitarbeiter: BEAT WILD, St. Gallen

Projekt Nr. 16. Das Projekt zeichnet sich aus durch die massstäblich gute Eingliederung der Bauten in den Bahnhofplatz und die Schaffung eines parkartigen Raumes im Bereich der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Poststrasse. Das Hochhaus ist als Dominante gut gestellt. Die Neubauten, losgelöst von der alten Bebauung, ergeben klare Baukörper und ermöglichen gute Grundrisse. Der Bau für die Walhalla und die östlich anschliessenden Geschäftshäuser mit seiner konischen Grundrissgestaltung bringt die Verschiedenartigkeit der einzelnen Häuser zu wenig zum Ausdruck und wird in der etappenweisen Verwirklichung wenig befriedigen. Der Einblick vom Bahnhofplatz und vom Neubau selbst in den Altbestand der Hofeinbauten und in die Randbebauung an der Merkurstrasse ist nicht schön. Das SBB-Hochhaus lässt sich wegen der kleinen Grundfläche nicht gut nützen, weshalb seine Wirtschaftlichkeit fragwürdig erscheint. Lage und Gestaltung des Pavillons in der Platzmitte anstelle des Rathauses sind erfreulich. Baukörperlich ist die Uebergangslösung mit bestehen-

dem Rathaus annehmbar. Das Prinzip der Konzentration der Bushaltestellen um das dreigeschossige Geschäftshaus auf dem Rathausplatz wäre begrüßenswert, doch wird es durch zusätzliche Kreuzungen und Ueberwerfungen erkauft, die sich in der Abwicklung des Gesamtverkehrs und im Betrieb nachteilig auswirken. Durch die Einführung des Zweirichtungsverkehrs in der verhältnismässig schmalen Gutenbergstrasse wird zwischen Helvetiaplatz und Nebenbahnhof an einer eingeengten und unübersichtlichen Stelle ein neuer verkehrshemmender Kreuzungspunkt geschaffen, der im Hinblick auf den Hauptverkehr in der St. Leonhardstrasse abzulehnen ist. Die Vorfahrten für die Postautokurse, die Taxis und die Personenwagen sind gut gelöst. Die Organisation des Fussgängerverkehrs ist richtig getroffen. Die Ein- und Ausfahrt der unterirdischen Garage liegen schlecht und sind ungenügend und unübersichtlich ausgebildet. Die verkehrstechnische Uebergangslösung hat mit der Endlösung wenig gemeinsam.

1. Hotel Walhalla-Terminus und Geschäftshausbau. Das neue Hotel «Walhalla-Terminus» und der Geschäftshausbau sind im Raum der Parzellen Kat. Nr. 2309 und 3693 vorzusehen. Das Geschäftshaus ist mit einer Ladenfront zu versehen. Das Hintergebäude Poststrasse 21a mit separatem Eingang muss erhalten bleiben; doch kann über dessen Erdgeschoss verfügt werden. Der Innenhof kann eingeschossig überbaut werden. Für den Hotelbau gilt das nachfolgende Raumprogramm: Entréehalle für Hotelgäste mit Nebenräumen, Bar, Restaurant, Bierlokal, Café-Tea-Room mit Küche und Nebenräumen, Saal für 150 Bankettplätze, Einer- und Zweierzimmer mit 108 bis 140 Betten. Das Hotel «Walhalla-Terminus» soll als Erstklass-Hotel erstellt werden. Es wird deshalb besonders auf die Schaffung behaglicher und geräumiger Hotelzimmer Wert gelegt.

2. Auf den Parzellen Kat. Nr. 2311 und 2313 sind Geschäftshäuser vorzusehen. Das Hintergebäude Poststrasse 19a kann in die Projektierung einbezogen, der Innenhof eingeschossig überbaut werden. Es muss damit gerechnet werden, dass das Verwaltungsgebäude auf Kat. Nr. 2313 noch längere Zeit bestehen bleibt.

3. Auf Parzelle Kat. Nr. 2302. Teile dieser Parzelle sind nach Massgabe der städtebaulichen Möglichkeiten für ein Geschäftshaus mit Ladengeschäften vorzusehen. Es muss damit gerechnet werden, dass das Rathaus erst in späterer Zeit abgebrochen werden kann.

4. Auf dem Areal der SBB zwischen Perron I und der zu projektierenden Straßenflucht östlich des Aufnahmegebäudes ist nach Massgabe der städtebaulichen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung günstiger Zugangsverhältnisse sowie einer guten kommerziellen Auswertung ein Geschäftshaus zu projektieren.

5. Randbebauung östlich der Schützengasse. Es steht den Bewerbern frei, diese Randbebauung in die Projektierung miteinzubeziehen, falls sie dies als Ergänzung zu den ihrem

Entwurf zugrundeliegenden städtebaulichen Ideen für wünschbar erachten. Diese Gebäude sind jedoch nur im Situationsplan 1:500 und im Modell darzustellen und müssen in letzterem auswechselbar mit der bestehenden Bebauung eingeliefert werden.

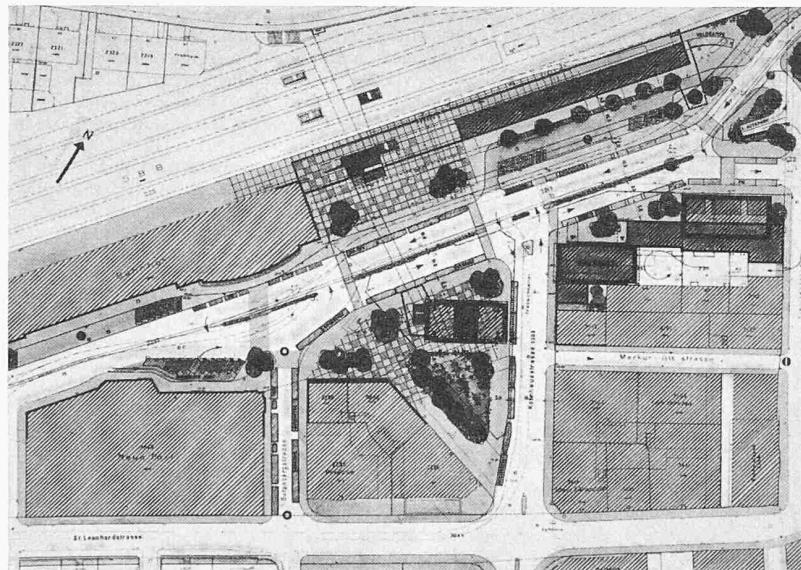
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

25 Entwürfe sind rechtzeitig eingereicht worden. Im ersten Rundgang werden vier Vorschläge ausgeschieden, welche weder verkehrstechnisch noch städtebaulich und architektonisch beachtliche Lösungen zeigen. Im zweiten Rundgang werden acht Arbeiten ausgeschieden, welche wohl in der einen oder andern Beziehung Anregungen bringen, im ganzen jedoch noch wesentliche Mängel aufweisen. Im dritten Rundgang werden sieben weitere Projekte ausgeschieden, die wesentliche Qualitäten in der städtebaulichen oder verkehrstechnischen Gestaltung aufweisen, denen aber verschiedene grundlegende Mängel anhaften. In der engen Wahl verbleiben acht Entwürfe, die im einzelnen beschrieben werden.

Nach Würdigung der einzelnen Projekte und nochmali- gem Rundgang gelangt das Preisgericht zu folgenden

Schlussfolgerungen.

Der Wettbewerb hat in städtebaulicher, architektonischer und verkehrstechnischer Beziehung wertvolle Hinweise auf die zukünftige Gestaltung des Bahnhofgebietes ergeben. Es zeigt sich als besonders vorteilhaft, die Baumassen des Hotels und der Geschäftshausbauten auf die Ostseite des Bahnhofplatzes zu konzentrieren, um den Eingang zur Innerstadt über die einladende Poststrasse bewusst zu markieren und den Bahnhofplatz selbst weitgehend für den Verkehr freizuhalten. Ferner ist einer Lösung der Vorzug zu geben, bei welcher durch einen niedrigen Baukörper zwischen Kornhaus- und Zollhausstrasse hinter dem heutigen Rathaus brachliegender Baugrund

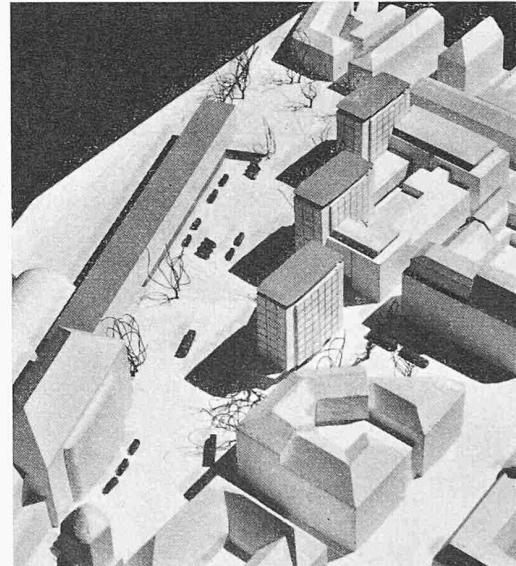


Lageplan 1:2500

5. Preis (2200 Fr.). Verfasser: MAX KÜNZLER, Architekt, St. Gallen

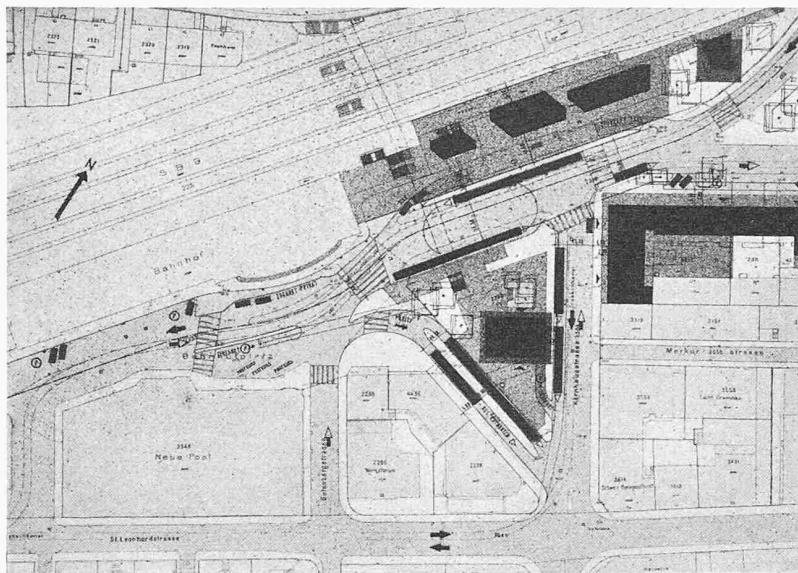
Projekt Nr. 7. Durch die starke Zurückverlegung der südlichen Bauflüchten längs der Poststrasse und dem Bahnhofplatz wird ein grosser Verkehrsraum gewonnen, welcher allerdings räumlich nicht gefasst erscheint, sondern sich nach Osten verliert. Die starke bauliche Konzentration in drei zehngeschossige Hochbauten ergibt eine wirtschaftlich gute Ausnutzung, welche jedoch durch die unmotivierte Gleichförmigkeit der Bauten und die Zusammenschachtelung mit niedrigen Anbauten an Wert verliert. Der Entwurf ist insofern praktisch nicht durchführbar, als der östlichste Hochbau nicht in Etappen realisiert werden kann (Verwertung des Grundstückes Holenstein). Der sich aus der Verwirklichung der ersten Etappe ergebende Übergangszustand ist unbefriedigend. Das starke Einbauen der Hochhäuser in anstossende niedrige Verbindungskörper ergibt schlechte Grundrissdispositionen. Das Verlegen von Restaurationsräumlichkeiten gegen die Hofseite ist unerwünscht.

Die geforderten Verkehrsbeziehungen sind vorhanden. Auf dem Bahnhofplatz ist durch eine allerdings zu schmale Mittelinse Zwei-



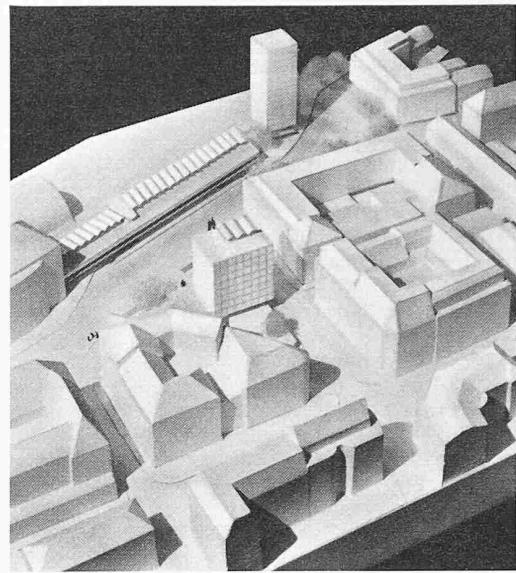
Modellansicht aus Süden

richtungsverkehr mit genügend dimensionierten Fahrbahnbreiten vorgesehen. Die Trogener Bahn ist längs der Mittelinse geführt und hemmt den Verkehr unbedeutend. Die Gutenbergstrasse bleibt für den öffentlichen Verkehr reserviert. Die Haltestellen für die öffentlichen Verkehrsbetriebe sind im geforderten Ausmass vorhanden, jedoch etwas weitläufig um den Metropolblock disponiert. Die Zu- und Wegfahrten der Bushaltestellen sind zu knapp. Die Haltestelle für die Postautobusse in der Gutenbergstrasse ist ungenügend. Taxi- und Privatwagenfahrt sowie die Parkplätze sind mit Ausnahme der Längsparkierung beim Walhallaebau zweckmässig angeordnet und gut gelöst. Die unterirdische Garage liegt richtig; die Zufahrt ist jedoch zu steil und zu schmal. Die ober- und unterirdischen Fussgängerwege sind richtig angeordnet und sorgfältig studiert. Begrüssenswert ist der übersichtliche grosse Fussgängerplatz bei der östlichen Perronunterführung. In der ersten Etappe sind die Grundsätze der Verkehrslösung angedeutet worden. Der Endausbau bedingt eine Gesamtumgestaltung.

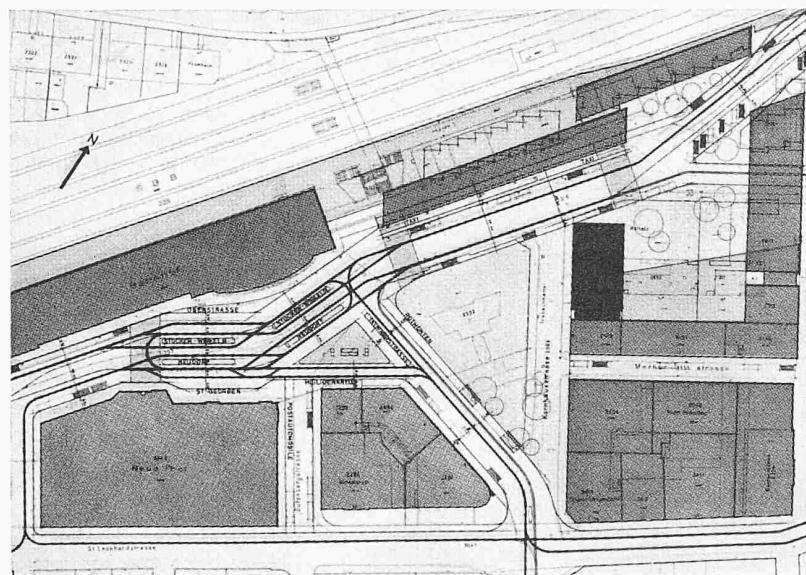


6. Preis (1500 Fr.), Projekt Nr. 20. Verfasser: ERNST BRANTSCHEN, Architekt, St. Gallen

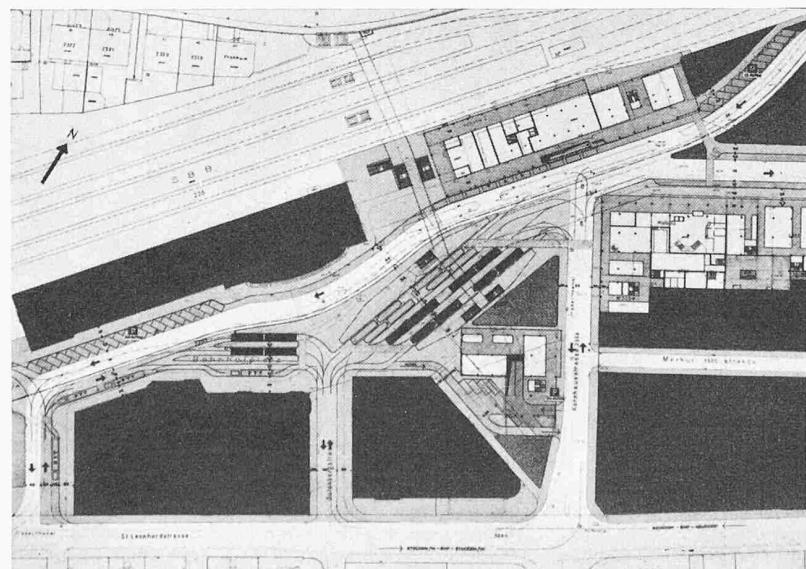
Alle Lagepläne Masstab 1:2500



Modellansicht aus Süden



1. Ankauf (1500 Fr.), Projekt Nr. 24.
Verfasser: Prof. Dr. W. DUNKEL, Architekt, Zürich



2. Ankauf (1000 Fr.), Projekt Nr. 2 (keine schriftliche Beurteilung).
Verfasser: OTTO SENN, Architekt, Basel

Projekt Nr. 20. Hauptakzent sind ein stark nach Osten gerichteter Turmbau auf dem SBB-Areal und eine verhältnismässig hohe Baumasse anstelle des Rathauses. Der Hotelneubau und die anschliessenden Geschäftshäuser sind relativ niedrig gehalten. Das geplante Turmgebäude auf dem SBB-Areal nimmt städtebaulich keine Beziehungen zu den Strassenzügen und der bestehenden Bebauung auf. Dieses Hochhaus zwingt in unglücklicher Weise zur Niedrighaltung der Neubauten an der Post- und an der Kornhausstrasse, was für die Entwicklung von Hotel- und Geschäftshausneubauten ungünstig ist. Auch die Höhe des Geschäftshauses auf dem Bahnhofplatz beeinflusst dessen Randbebauung unvorteilhaft. Dieses Gebäude verdient deshalb die ihm zugeschriebene dominante Stellung nicht. Die Grundrisse sind im allgemeinen, mit Ausnahme des Turmbaues, gut durchgebildet.

Die geforderten Verkehrsbeziehungen sind erfüllt. Die Fahrspuren, besonders in den Engpässen beim Hotel Walhalla, gegenüber dem Bahnhofausgang und bei den Posthaltestellen, sind zu knapp bemessen. Die Führung der Trogener Bahn eingleisig ohne Schutzinseln über den Bahnhofplatz ist falsch. Der bemerkenswerte Versuch, die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel im Dreieck um das alte Rathausgelände anzurorden, ist nicht geraten, da die Öffnung der Zollhausstrasse eine ungünstige Einmündung in die Kornhausstrasse bzw. in den Helvetiaplatz zur Folge hat. Die Bushaltestellen nach Rotmonten ist an der vorgesehenen Stelle im Engpass zwischen Walhalla und SBB-Neubau unverständlich. Die Anlage der Wendeschleifen für die Linien Neudorf-Stocken stellen auf dem Bahnhofplatz ein Verkehrshindernis dar. Zudem ist das korrekte Anfahren der Haltestellen nicht möglich. Die Haltestelle für die Postautokurse liegt richtig, doch werden die Manöver durch die Einfahrt zur unterirdischen Garage stark beeinträchtigt. Die unterirdische Taxizufahrt ist aufwendig und effektlos. Für den Fussgängerverkehr wirken sich die Rampen nachteilig aus. Die Fussgängerübergänge sind im Prinzip richtig angeordnet. Es fehlen jedoch die unbedingt notwendigen Schutzinseln zwischen den Fahrrichtungen. Die unterirdische Garage ist mit Rücksicht auf das bestehende Leitungsnetz richtig plaziert. Die Rampen der Zu- und Wegfahrten sind wesentlich zu steil und liegen verkehrstechnisch ungünstig. Die provisorische Verkehrslösung nimmt längs der Nordseite des Platzes auf den Endausbau Rücksicht.

Projekt Nr. 24. Lageplan 1:2500. Der Entwurf stellt eine sehr grosszügige Lösung dar, welche auf der Idee einer baulichen Umgestaltung des Geschäftsviertels zwischen Bahnhofstrasse und St. Leonhardstrasse beruht. Er konzentriert die bauliche Nutzung in einem Hochhaus, das im Massstab zum Stadtbild überdimensioniert ist, und schafft gegenüber den

aktiviert und zugleich Raum für eine befriedigende Abwicklung des Verkehrs auf dem Bahnhofplatz gewonnen wird.

Eine massvolle Dominante im Ostteil des Wettbewerbsgebietes ist erwünscht. Diese wird am besten in einem Hochbau gefunden, welcher sich diagonal gegenüber dem Postturm erhebt, die Post- und Zollhausstrasse visuell abschliesend. Er lässt sich in gute Proportion und Beziehung zum Hotel und den anschliessenden Geschäftshausbauten bringen, wobei sich diese mit sieben bis acht Geschossen sehr gut in die Baumassen des südlich angrenzenden Cityquartiers einfügen. Eine solche Lösung hat außerdem den grossen Vorteil, dass die in ihrer architektonischen Haltung divergierenden Bauten um den Bahnhofplatz herum diesem einen ruhigeren und einheitlichen Charakter verleihen, als dies mit einer direkt in den Platz wirkenden Dominante am Standort des Hotels oder gar des Rathauses der Fall wäre.

Einige Entwürfe der engern Wahl zeigen, dass eine solche anzustrebende Lösung auch dann gefunden werden kann, wenn zwischen dem Neubau des Hotels Walhalla und dem Geschäftshaus auf dem SBB-Areal zugunsten des Verkehrs ein grösserer Abstand vorgesehen werden muss.

Für die Verkehrsplanung ist die Schaffung genügend breiter Fahrspuren und die Anlage zentralisierter Bushaltestellen mit übersichtlichen Umsteigeverhältnissen und kurzen Verbindungswegen besonders wichtig. Eine gut gelegene Personenunterführung unter dem Bahnhofplatz und zweckmässig angeordnete Fussgängerübergänge mit Schutzzinseln zwischen den Fahrrichtungen sind nötig. Der gesamte Verkehr auf dem Bahnhofplatz lässt sich bei dem zur Verfügung stehenden knappen Raum bei einspuriger Führung der Trogener Bahn mit Mittelinsel am besten bewältigen.

Die Lösung der Verkehrsaufgaben, namentlich die Gestaltung der Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Bahnhofplatz, führte zu ganz verschiedenartigen Vorschlägen. In einzelnen Entwürfen wurde versucht, durch Anordnung von Unter- oder Ueberführungen den Bahnhofplatz vom allgemeinen Verkehr zu entlasten und vor dem östlichen Bahnhofsausgang den nötigen Raum für die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und für einen möglichst ungehinderten Fussgängerverkehr zu gewinnen. Die betreffenden Wettbewerbsvorschläge zeigten jedoch, dass der Platz nicht ausreicht und die Rampen für den motorisierten Verkehr entweder zu steil werden oder ohne Uebergangsgefälle in andere Verkehrsaderen stossen. Solche Lösungen konnten deshalb nicht in die engere Wahl gezogen werden.

Im Hinblick auf die engen Platzverhältnisse im Bahnhofgebiet ist die Anlage unterirdischer Parkierungsflächen sehr wertvoll. Hiefür eignet sich ganz besonders das Areal des Rathauses, welches frei von Hauptleitungen der verschiedenen Werke ist.

Die in engere Wahl gezogenen Entwürfe zeigen, dass die gestellten Bedingungen realisierbar sind. Es ist jedoch keiner da, der sowohl in verkehrstechnischer als auch in architektonischer Hinsicht voll befriedigt. Eine gute und ausführbare

städtische Lösung lässt sich aber durch die Verwertung und Kombination verschiedener Ideen erreichen.

Das Preisgericht stellt einmütig fest, dass die Entfernung des Rathauses eine zwingende Voraussetzung ist.

Auf Grund dieser Überlegungen legt das Preisgericht einstimmig folgende *Rangordnung* fest, wobei sich die beiden Ersatzpreisrichter und der Experte diesen Auffassungen anschliessen:

1. Rang Nr. 19, 2. Rang Nr. 1, 3. Rang Nr. 21, 4. Rang Nr. 16, 5. Rang Nr. 7, 6. Rang Nr. 20, 7. Rang Nr. 24, 8. Rang Nr. 12.

Die Preisrichter: R. Pugneth, Stadtrat, Bauvorstand, H. Guggenbühl, Stadtbaumeister, M. Finsterwald, Stadt ingenieur, Dr. G. Schöllhorn, Winterthur, M. Fehr, Arch., Sektionschef für Hochbau, Kreis III SBB, Zürich, F. Scheibler, Arch., Winterthur, H. Brechbühler, Arch., Bern. Die Ersatzpreisrichter: Hans Marti, Arch., Zürich, G. Enderle, Stadtrat, stellvertretender Bauvorstand. Der Experte: Felix Joss, Ing., Direktor der VBSG.

MITTEILUNGEN

Von der Mackinac-Hängebrücke. In Ergänzung zu der in Heft 11 auf S. 164 veröffentlichten Mitteilung entnehmen wir der Zeitschrift «Acier-Stahl-Steel» 1955, Heft 7—8, aus der Feder des Konstrukteurs D. B. Steinman selbst noch folgende konstruktive Angaben: Die Versteifungsträger der Hängebrücke haben eine Höhe von 11,58 m, die $\frac{1}{100}$ der Hauptspannweite wie bei dem Projekt für die Severn-Brücke in England entspricht; das Verhältnis übersteigt also dasjenige der Golden-Gate-Brücke um 68 %. Besondere Sorgfalt wurde auf die aerodynamische Stabilität verwendet. Um diese nicht durch kostspielige Vergrösserungen des Gewichtes und Verstärkungen der Versteifungselemente erkaufen zu müssen, entwickelte man eine neue Querschnittsgestaltung. So wurden z. B. zwischen den Versteifungsträgern und den äusseren Fahrbahnrändern grosse Oeffnungen vorgesehen. Der Hauptträgerabstand beträgt 20,73 m, die Fahrbahnbreite jedoch nur 14,63 m, so dass beiderseits je 3,05 m für diese Oeffnungen auf die gesamte Länge zur Verfügung stehen. Ferner wurde in Fahrbahnmitte eine Längsöffnung angebracht, indem man die beiden Innenspuren und den Mittelstreifen als offenen Rost ausbildete. Zur Erzielung einer maximalen Verdrehungssteifigkeit sind zwei horizontale Windverbände vorgesehen, und zwar an der oberen und an der unteren Kante der Versteifungsträger (übrigens hat man an der Golden-Gate-Hängebrücke vor einiger Zeit nachträglich unter grossem Kostenaufwand einen zweiten Windverband eingebaut). Der Bauauftrag für das Tragwerk der Brücke (Profile und Tragseile) stellt mit 44 532 900 Dollar den grössten Auftrag dar, der je in der Geschichte des Brückenbaues vergeben wurde. Diesen Auftrag erhielt die United States Corporation. — Ueber die aerodynamische Stabilität der Brücke macht der gleiche Autor in «Acier-Stahl-Steel» vom April 1956 weitere Angaben.

Neuartige Lösungen der Vorfertigung wurden bei einer vierstöckigen Mühle in Andover (England) angewandt. Die Kellerdecke besteht aus vorfabrizierten Platten von 1,63 m Breite und 4,88 bzw. 4,06 m Spannweite, die auf Eisenbetonträgern liegen. Die nichttragenden Außenwände werden durch Hohlplatten System «Reema» gebildet; diese besitzen bei 25 cm Gesamtwandstärke 17,8 cm Hohlräum, so dass nur die beiden 3,8 cm starken eigentlichen Wandungen der Elemente aus Beton bestehen. Auch das Dach setzt sich aus Reema-Hohlplatten mit armierten Rippen in 46 cm Abstand zusammen. Der Bau ist eine Eisenbeton-Skelettkonstruktion, wobei alle Stützen am Ort betoniert sind. Am interessantesten sind die vorfabrizierten Träger der hölzernen Geschossdecken. Es wurden im Querschnitt rechteckige, im Grundriss H-förmige Elemente angefertigt, wobei der «Steg» jeweils einen Zwischenträger, jeder «Flansch» einen halben Querträger bildet. Jedes freie Ende besitzt eine nur nach oben offene Ausparung von etwa halber Trägerhöhe. Die Flanschen je zweier solcher Elemente werden im Bau dicht aneinander versetzt; die Enden dieser zusammengesetzten Querträger liegen auf den Stützen auf. Ausserdem verlaufen einfache Hauptträger,

Ausgängen des Bahnhofes und in Richtung Innerstadt eine grosse, freie Fussgängerzone. Die Neubauten an der Schützengasse und auf dem SBB-Areal entsprechen dem Maßstab des Hochhauses, führen jedoch schon im Rahmen der zu planenden Neugestaltung zu rechtlich unrealisierbaren Vorschlägen. So erfreulich die Oeffnung des Innenhofes östlich des Hochhauses ist, so unerfreulich ist die Abriegelung der Poststrasse.

Die geforderten Verkehrsbeziehungen sind erfüllt. Die beidseits der Bahnhofstrasse und des Bahnhofplatzes geführte Trogener Bahn schafft für den ruhenden und für den fliessenden Verkehr (speziell für die Radfahrer) unsichere Verkehrsverhältnisse. Der Versuch, die Haltestellen für die Verkehrsbetriebe zwischen Post, Metropol und Bahnhofgebäude zu konzentrieren, ist anerkennenswert; allerdings werden dadurch die Vorfahrten zu den drei genannten Gebäuden stark beeinträchtigt. Die Haltestelle für die Postautomobile ist ungenügend. Die Schliessung der Kornhausstrasse und die Oeffnung der Zollhausstrasse bieten für die Abwicklung des Verkehrs keine Vorteile, schaffen aber in unmittelbarer Nähe des Fussgängerverkehrs vom Bahnhof südwärts eine Konzentration des fliessenden Verkehrs mit zahlreichen Kreuzungen. Der anstelle des Rathauses neugewonnene Platz ist überdimensioniert. Der Fussgängerverkehr vom Bahnhof über die gesamte Platzanlage ist nicht gelöst. Es fehlen die notwendigen Schutzzinseln. Im weiteren ist auch kein gesicherter Fussgängerübergang vom Bahnhof in die Poststrasse ausgebildet. Die mangelhaft disponierte Liftanlage zu den unterirdischen Garagen in der Fahrbahn der Hauptverkehrsader zum Bahnhof ist unverständlich.