



Lokremise St.Gallen Sanierung 2010



20696 St. Gallen



Vorherige Doppelseite: Lokremise 1937
Diese Doppelseite: Lokremise 1992



Innenhof «Rondell»



Foyer



Theater, Theatersaal 1



Theater, Theatersaal 2



Eingangsbereich Ausstellungssaal



Gastronomie, Restaurant «Lokal»

Inhalt

Das Projekt

- 19 Willi Haag, Regierungsrat
- 20 Kathrin Hilber, Regierungsrätin
- 21 Katrin Meier, Leiterin Amt für Kultur
- 22 Werner Binotto, Kantonsbaumeister

24 Bericht des Architekten

34 Bericht der Denkmalpflege

40 Bericht zum Tragwerk

72 Pläne

82 Kennzahlen und Kennwerte

84 Chronologie, Projektorganisation

Das Projekt

Aufbruchstimmung in St.Gallen

Am Ostermontag, 24. März 1856, wurde die Eröffnung der Eisenbahn in St.Gallen zu einem Volksfest für alle Klassen. Unter dem Donner von Geschützen und dem Geläute sämtlicher Kirchenglocken fuhr die erste Lokomotive in den St.Galler Bahnhof ein. Zuvor musste als wichtiges und beachtetes Bauwerk die Brücke über die Sitter fertiggestellt werden. Mit dem Entscheid, den Bahnhof auf der Westseite der Altstadt zu bauen, wurde das Gebiet zwischen Bahnhof und Oberem Graben mit einem strengen Rastersystem mit gradlinigen Strassen sukzessive überbaut. Dieses Gebiet, damals Neustadt genannt, wurde zum Mittelpunkt baulicher Tätigkeit und Veränderung und war die bevorzugte Adresse für Handelsagenturen, Banken, Versicherungen, Anwälte, Architekten, Ingenieure und Gastwirte. Die Hochkonjunktur auf Basis der blühenden St.Galler Stickereiindustrie endete erst nach dem Ersten Weltkrieg. Das erste Bahnhofsgebäude wurde 1856 gebaut. Erst in den Jahren 1902 bis 1903 wurde auf der nordwestlichen Seite die Lokremise als grösste Ringremise der Schweiz erstellt. Da man sich über die Bauform des Wasserturmes anfänglich nicht einig war, verzögerte sich dessen Bau gegenüber der Remise. Erst 1906 realisierte man den Betonskelett-Vorschlag von Robert Maillart. Nach dem Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde die Lokremise in den Jahren 1909 bis 1911 von 16 auf 21 Lokstände erweitert. Als Folge von Wettbewerben für ein neues Bahnhofs- und ein neues Postgebäude wurde westlich neben dem alten Bahnhofsgebäude von 1911 bis 1913 das neubarocke Projekt des Architekten Alexander von Senger realisiert. Von 1911 bis 1915 folgte die Hauptpost mit ihrem markanten Uhrturm an der Nordseite der Architekten Pflegard und Haefeli aus Zürich.

Schicksalhafte Voraussetzungen für das Kulturzentrum Lokremise

Nach dem Entscheid der Schweizerischen Post, das regionale Verteilzentrum nicht in St.Gallen zu realisieren, dämmerte das Quartier hinter dem Bahnhof mehrere Jahre vor sich hin. Den ersten Anstoss erfuhr das Quartier mit dem Entscheid des Kantons, im östlichen Teil die FHS St.Gallen, Hochschule für Angewandte Wissenschaften, zu dominieren. Die Bauausführung ist zurzeit in vollem Gange, und das markante Gebäude dürfte 2012/13 seiner Bestimmung übergeben werden können. Einen weiteren und speziellen Revitalisierungsschub durch den Kanton hat das Quartier hinter den Geleisen im September 2010 mit dem Start des Kulturaggregates Lokremise erhalten. Die Entwicklung

von der ersten Idee bis zum fertigen Bauwerk setzte ein spezielles Vorgehen mit einigen Kurskorrekturen voraus. Am 10. September 2010 konnte die Lokremise termingerecht der Stiftung Lokremise St.Gallen zur kulturellen Bespielung übergeben werden.

Ein Dank gilt den verantwortlichen Planern für das überzeugende Projekt und den Bauunternehmern für die kurze und intensive Umbauzeit. Damit hat das Baudepartement das erste Kulturprojekt für das Departement des Innern realisiert. Weitere sind in Vorbereitung. St.Gallen verfügt nun mit der Lokremise über ein einzigartiges Kulturzentrum, welches einen wichtigen Beitrag zur Standortqualität unserer Ostschweizer Metropole leistet.

Willi Haag, Regierungsrat,
Vorsteher Baudepartement des Kantons St.Gallen

Bahn frei für die Lokremise

Jahrzehntelang war der Kanton St.Gallen kulturpolitisch sehr zurückhaltend. Dies hat sich mittlerweile geändert. In den letzten Jahren haben die Verantwortlichen unter anderem in der Förderung von Kulturbauten eine aktive Rolle übernommen. Im Jahr 2003 regte der Kantonsrat mit dem Bericht «Stand und Perspektiven der st.-gallischen Kulturpolitik» an, kulturelle Vorhaben stärker zu fördern und die Kulturinfrastruktur auszubauen. Vier Jahre später konnte mit dem Kunst(Zeug)Haus Rapperswil-Jona ein neuer kultureller Schwerpunkt eröffnet werden. Gestützt auf das neue Gesetz über Beiträge an die Genossenschaft Konzert und Theater St.Gallen übernahm der Kanton Anfang 2010 Theater und Tonhalle von der Stadt. Und bereits im September 2010 feierte der Kanton die Eröffnung des spartenübergreifenden Kulturzentrums Lokremise.

Die Lokremise wurde in den Jahren 1903 bis 1911 als Pionierbau der Bahninfrastruktur errichtet und bis Ende der 1980er-Jahre als Lokdepot genutzt. Von 1999 bis 2004 wurde sie von der renommierten Zürcher Kunstgalerie Hauser & Wirth während der Sommermonate mit Ausstellungen zeitgenössischer Kunst aufgewertet. Im Frühjahr 2005 erkannte dann die Genossenschaft Konzert und Theater St.Gallen die Chance, die Lokremise zu einer spartenübergreifenden Plattform von überregionaler Bedeutung auszubauen. Von den ersten Plänen für das Provisorium bis zur Fertigstellung des Umbaus vergingen fünf Jahre. Zunächst galt es ein stimmiges Konzept, anschliessend politische Mehrheiten zu finden. Beides ist gelungen. Das haben sowohl das erfreulich deutliche Ergebnis der Volksabstimmung vom 30. November 2008 mit einem Ja-Anteil von 57,4 Prozent und der Zustimmung auch eher konservativer Gemeinden abseits der Kantonshauptstadt als auch die erfolgreichen ersten Betriebsmonate seit der Eröffnung im September 2010 gezeigt.

Angetrieben vom Erfolg der Lokremise, wird die Kulturinfrastruktur trotz herausfordernder finanzpolitischer Rahmenbedingungen weiter gefördert. Mit der gezielten Unterstützung überregional ausstrahlender

Initiativen wie des Kunst- und Kulturschlosses Werdenberg und des geplanten Klanghauses Toggenburg leistet der Kanton weitere wirksame Beiträge zur Gestaltung eines vielfältigen und profilierten kulturellen Lebens, das nach innen wirkt und nach aussen ausstrahlt und damit das Gesicht unseres Kantons nachhaltig prägt. Die kulturellen Initiativen müssen aber wohlüberlegt sein und sich an den regionalen Stärken orientieren. Nur in diesem Fall bieten die Investitionen in Stadt und Land die Chance, den Kulturkanton gesamtheitlich zu stärken.

Mit ihrer Lage, ihrer Architektur, ihrer Atmosphäre und ihrem Konzept ist die Lokremise für Stadt und Kanton St.Gallen ein Glücksfall. Entsprechend dankbar bin ich allen Beteiligten, die dieses Projekt ermöglicht haben. Mein ganz besonderer Dank gilt allen St.Gallerinnen und St.Gallern, die mit ihrem mutigen «Ja» im November 2008 ihr Bekenntnis zu einer profilierten und zukunftsgerichteten Kulturpolitik und zum Erhalt eines Industriedenkmals von nationaler Bedeutung zum Ausdruck gebracht haben.

Kathrin Hilber, Regierungsrätin,
Vorsteherin Departement des Innern des Kantons St.Gallen

Drehscheibe urbaner Kultur

Seit ihrer Eröffnung im September 2010 ist die Lokremise von einem inspirierenden kulturellen Leben erfüllt. Das Zusammenspiel von Tanz, Theater, Film, Kunst und Gastronomie zieht zahlreiche Besucherinnen und Besucher in seinen Bann. Ruhiger war es Ende der 1980er-Jahre um den ausgedienten Industriebau. Doch hinter den Kulissen wurde die Erhaltung des Baudenkmals von nationaler Bedeutung intensiv diskutiert. Es galt ein zukunftsträchtiges, auf den Ort zugeschnittenes Nutzungskonzept zu entwickeln, um es zu erhalten. Dank der Idee, die Anlage als Kulturplattform von überregionaler Bedeutung zu sichern, haben Kanton und Stadt St.Gallen nun einen zukunftsfähigen Kulturort mit einzigartiger Atmosphäre geschaffen. Das Besondere der Lokremise ist, dass sie zentral am Hauptbahnhof gelegen unter einem Dach Theater, Tanz, Film und bildende Kunst zusammenführt und künstlerisches Experimentieren ermöglicht.

Austausch von Sparten und Publikum

Der Kanton St.Gallen als Eigentümer hat das gesamte Ensemble mit Lokremise, Badhaus und Wasserturm der Stiftung Lokremise St.Gallen für den Betrieb übergeben. Diese wiederum hat einzelne Räume an die vier Partner – Konzert und Theater St.Gallen, Kunstmuseum St.Gallen, Programmokino «Kinok» und das Restaurant «Lokal» – weitervermietet. Die grosszügigen, einfach ausgestatteten Räume der Lokremise eröffnen den Kulturinstitutionen, näher am Puls der Zeit und an den Publikumswünschen zu sein. Sie bieten ein aussergewöhnlich vielseitiges kulturelles Programm. Das gemeinsame Dach bietet zudem vielfältige Möglichkeiten zu spartenübergreifenden Projekten. Alle vier Partner erleben die Durchmischung des Publikums als ausserordentliche Bereicherung.

Die Lokremise steht auch Drittveranstaltern für Kunst- und Kulturprojekte offen sowie für Anlässe aller Art, angefangen bei Firmen-events bis hin zu Jubiläumsfeiern. Eine Schlüsselfunktion kommt dabei dem hauseigenen Restaurant «Lokal» zu, das sich als Begegnungsort versteht. Hin und wieder soll sich die Lokremise auch zum Ort für Grossveranstaltungen und Festivals entwickeln.

Getragen wird die Lokremise von der gleichnamigen Stiftung, in die neben dem Kanton auch die drei Kulturpartner, die Stadt St.Gallen sowie Persönlichkeiten aus Kultur, Wirtschaft und Politik eingebunden sind. Während die Partner für die kulturellen Inhalte zuständig sind, koordiniert die Stiftung hauptsächlich die Nutzungswünsche und Vermietungen. Daneben unterstützt und begleitet sie gemeinschaftliche Projekte und führt den Grundbetrieb.

Kulturkanton St.Gallen

Die Lokremise wird von allen Beteiligten als Glücksfall bewertet. Als spartenübergreifende Drehscheibe verspricht sie in den nächsten Jahren Strahlkraft innerhalb und ausserhalb des Kantons zu entwickeln und – im Verbund mit anderen kulturellen Schwerpunktprojekten – zur Profilierung des Kulturkantons St.Gallen beizutragen.

Katrin Meier, Leiterin Amt für Kultur des Kantons St.Gallen

Kultur hinter dem Bahnhof

Da die SBB für die Lokremise gegen Ende der Achtzigerjahre keine Verwendung mehr hatten, mietete sich 1999 die Sammlung Hauser & Wirth ein. Die renommierte Galerie nutzte das Gebäude bis 2004 als Ausstellungsort für zeitgenössische Kunst. Die Lokremise erlangte dadurch in der nationalen und internationalen Kunstszene in kurzer Zeit einen hohen Bekanntheitsgrad. Verschiedene Ausstellungen erzielten grosse Erfolge und machten das Gebäude erlebbar als spannenden Ort und als lebendige Drehscheibe für kulturellen Austausch.

Die Galerie Hauser & Wirth zog sich 2004 vorzeitig aus dem Projekt Lokremise St.Gallen zurück, unter anderem weil der Bau wegen fehlender Isolation und Heizung nur im Sommer nutzbar war. Die SBB beabsichtigten, die Lokremise weiterhin für kulturelle Zwecke zugänglich zu halten und dabei den einmaligen Charakter des Ortes zu bewahren.

Das Theater St.Gallen mietete 2006 einen Teil der Lokremise, um über einen zusätzlichen Aufführungsort für kleinere Tanz- und Theaterproduktionen verfügen zu können. Den anderen Teil mietete der Kanton und eröffnete 2006 einen Architekturwettbewerb mit dem Ziel, den offenen und grosszügigen Charakter der Lokremise zu erhalten und dabei die baulichen Eingriffe so behutsam wie möglich vorzunehmen. Die Schlichtheit der Industrieanlage sollte erhalten bleiben und gleichzeitig eine behagliche Atmosphäre für die Gastronomie geschaffen werden. Aus dem Verfahren ging der Entwurf von Isa Stürm Urs Wolf Architekten SA aus Zürich erfolgreich hervor.

Infolge des erfreulich klaren Volksentscheides am 30. November 2008 wurde das Baugesuch eingereicht und die Gastronomiedienstleistung ausgeschrieben. Der offiziellen Dernière am 11. Juni 2009 folgten noch bis Anfang Juli Drittveranstaltungen. Am 7. Juli 2009 wurde das Baugesuch bewilligt. Nach Räumung und Rückbau des Provisoriumsbetriebes begannen am 24. August 2009 die eigentlichen Umbauarbeiten. Bereits am 8. September 2010 startete termingerecht die Eröffnungsfeier. Zwei Tage später nahm die Bevölkerung am Tag der offenen Tür «ihre» Lokremise in Besitz.

Das Architekturbüro Isa Stürm Urs Wolf SA aus Zürich plante minutiös das anspruchsvolle Umbauvorhaben. Alle Fachplaner und der Bauleiter Andreas Knill der Firma Baukla AG aus St.Gallen verstanden es, trotz straffem Bauprogramm das aufwändige Projekt termingerecht fertigzustellen. Das Hochbauamt dankt dem ganzen Planungsteam für die erfolgreiche Umsetzung der schwierigen Aufgabe. Die Ausführung der Arbeiten konnte grösstenteils in die bewährten Hände der St.Galler Baubranche vergeben werden.

Im neuen Kulturaggregat Lokremise wünschen wir den vier Projektpartnern ein inspirierendes und erfolgreiches Wirken. Die neue alte Lokremise bietet dafür einen hervorragend geeigneten Rahmen.

Werner Binotto, Kantonsbaumeister

Bericht des Architekten

Bahnaggregat

1903 bis 1911 erbauten die Vereinigten Schweizerbahnen und später die neu gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen auf dem dreieckförmigen Bahngelände schräg gegenüber dem Hauptbahnhof St.Gallen das Bahnaggregat Lokremise. Es entstanden eine Rotunde für 21 Lokomotiven, zwei Hochkamine, der Wasserturm, das Stellwerk und das Wohn- und Badhaus. Den Wasserturm baute der Ingenieur Robert Mailart. Die Rotunde, eine der ersten Eisenbetonkonstruktionen Europas, plante Bauingenieur Ritter der Vereinigten Schweizerbahnen zusammen mit dem Architekten Karl Moser.

Mit der Elektrifizierung der Bahn in den Zwanzigerjahren wurde die spezifische Zweckarchitektur nutzlos. Einzelne Bauten des Ensembles blieben bestehen und nahmen allmählich einen improvisierten Gebrauch an. Die Rotunde der Lokremise wurde in ihrer Originalform zunächst als Werkstatt für Lokomotiven und Fahrzeuge aller Art genutzt. Später diente der Raum als Ausstellungslokalität der Galerie Hauser & Wirth (mit einem Einbau des Architekten Paul Robbrecht) und schliesslich als provisorischer Veranstaltungsort für kulturelle Anlässe des Kantons. Der inzwischen funktionslose Wasserturm beherbergte bald Kunstinstallationen (Roman Signer, später Christoph Büchel). Noch Ende der 1990er-Jahre war angedacht, allein den Wasserturm als geschütztes Denkmal in einem völlig neuen Stadtgefüge zu erhalten. Das Wohn- und Badhaus bewohnten Studenten zur Miete, während dem Bahnpersonal die Büroräume im Parterre weiterhin erhalten blieben.

Kulturaggregat

Parallel zu den veränderten Ideen der Stadtentwickler stieg das Interesse von Denkmalpflege und Heimatschutz, es erfolgten die ersten Nutzungen seitens des Stadttheaters, des Programmkinos «Kinok», des Kunstmuseums sowie des Kantons St.Gallen. Das einstige Bahnaggregat wird auf kulturelle Werte neu programmiert und zu einem Kulturaggregat umgeformt. Zugleich wird ein Terrain vague im Herzen der Stadt wiederbelebt.

Die Verbindung von Situation und Aktion, von Akteuren und Besuchern, von Film, Kino, Tanz, Theater, Kunst, Performance und Gastronomie ermöglicht letztlich die Entwicklung eines Laboratoriums. Hier werden Ideen geboren, Inhalte definiert, Programme angelegt, Räume bestimmt und nach innen und aussen getragen. Die Architektur löst einen Prozess aus, die Akteure führen ihn weiter. Der Schlüssel liegt im Austausch, genährt durch die Vielfalt von Sparten, Akteuren und Räumen.

Erschliessung und Umgebung

Der Wasserturm weist den Fussgängern den Weg von der Stadt her. Eine Treppe führt von der auf Stadtebene gelegenen Lagerstrasse zu dem ca. 1,50 m tiefer liegenden Vorplatz auf Niveau des Gleisfeldes. Der Haupteingang liegt dem Wasserturm gegenüber und führt direkt in die Lounge. Ein zweiter Eingang liegt nahe dem Wohn- und Badhaus. Dazwischen erschliessen drei separate Anlieferungseingänge die einzelnen Zonen des Gebäudes. Die Drehscheibe ist ostseitig für Lieferdienst und Publikum über das ursprüngliche Gleisareal zugänglich. Von dort öffnen sich riesige Flügeltore ins Innere der Lokremise.

Die wilde Vegetation der Umgebung und der Kiesboden bleiben erhalten und markieren das Terrain vague. Bedingt durch die unumgängliche Erweiterung der Lagerstrasse muss die bestehende Pflästerung am Haupteingang ergänzt werden. Für die Anlieferungswege der Nutzungseinheiten Kunst und Gastronomie wird sparsam Sickerspalt verwendet.

Die Drehscheibe bildet das offene Zentrum der Rotunde. Das ehemalige Drehgestell liegt komplett, aber nicht mehr funktionstüchtig unter der Holzeindeckung, welche als Aussenspielort und -terrasse genutzt wird. Von hier aus geniesst man einen ungewohnt intensiven Ausblick über das Gleisfeld auf das Panorama der Stadt.

Rotunde

Die Lokremise steht als grösste erhaltene Rotunde der Schweiz unter Denkmalschutz. Sie umfasst einen ringförmigen Grossraum mit drei Abschnitten von 18, 21 und 23 Metern Gebäudetiefe und misst einen maximalen Durchmesser von 83 Metern. Der Hallenraum wird von einer schirmartigen, radialen Eisenbetonkonstruktion überspannt. Schlanke, runde Ortbetonstützen tragen eine wohlproportionierte Rippendecke mit einer acht Zentimeter dicken Betonplatte. Die Bodenplatte mit eingelassenen Geleisen und Servicegruben ist direkt auf das Erdreich betoniert. Die in Backstein gemauerten Fassaden mit grossformatigen Fenstern und Toren sowie die auf den Jugendstil anspielenden Silhouetten und Reliefs wurden bei der Planung der Lokremise von Karl Moser begutachtet und vielleicht sogar entworfen. Die filigranen Eisenkonstruktionen der Fenster und Dachoblichter wurden im Laufe der Zeit mehrmals repariert. Immer noch funktionstüchtig ist die aus den Dreissigerjahren stammende Holzmetallkonstruktion der Flügeltore.

Die neuen Eingriffe an der Lokremise sind situativ. Sie halten die Erosion beschädigter Stellen auf oder ermöglichen einen neuen Gebrauch. Die Zeichen der Zeit, die Spuren der Abnutzung und der Provisoriumscharakter bleiben erhalten und sichtbar. Der originale homogene Zustand ist nicht wiederhergestellt, die architektonische, historische und funktionale Vielschichtigkeit wird durch weitere Zeitmomente bereichert.

Heizung und Lüftung ermöglichen eine neue Konditionierung des Gebäudeklimas. Im Zuge der Optimierung des Wärmefflusses wurden Teile der Baukonstruktion isoliert. Diese Arbeiten liessen sich beim Dach problemlos aussenseitig durchführen. Die Aussenwände wollte

man innen wie aussen möglichst im ursprünglichen Zustand belassen. Dies gelang, weil die Fassade einen sehr grossen Fenster- und Toranteil aufweist und diese Bauteile optimal gedämmt wurden. Der vorgefundene Boden konnte in den Bereichen, wo die Nutzung keinen Theaterboden vorsah, ebenfalls belassen werden. Eine Perimeterdämmung verhindert den Wärmeabfluss im Winter und den Wärmeeintrag im Sommer. So steht der originale Boden samt Untergrund als massive Speichermasse zur Verfügung.

Die Fenster und Oblichter sind innen mit Vorfenstern, die Remisentore mit Fenstertüren aufgedoppelt. Bei den mittleren Toröffnungen ist eine neue Metall-Glas-Konstruktion (Sichel) zur Drehscheibe hin vorgebaut. Sie dient als Erschliessungs- und erweiterte Foyerzone. Alle neuen Verglasungen sind in feuerverzinkten Stahlkonstruktionen ausgeführt, Fenster und Dachoblichter verfügen soweit nötig über einen Sonnenschutz.

Die Oberflächen der inneren Gebäudehülle, Boden, Wand und Decke wurden örtlich repariert, wo Laborcharakter und provisorischer Gebrauch es erforderten. Auf eine einheitliche Wand- und Deckenbehandlung wird generell verzichtet: Die bestehenden Farbanstriche sind unverändert den Akteuren überlassen oder teilweise mit Nussgranulat abgestrahlt oder erneuert worden. Die verschiedenartigen Betonböden sind mit allen ihren Unebenheiten und den eingelassenen Schienen erhalten geblieben. Die ursprünglichen Gleisgruben sind mit Kies gefüllt und mit einer dünnen rückbaubaren Betonplatte abgedeckt.

Units und Zonen

Drei voneinander unabhängige Raumelemente, sogenannte Units, sind in der Lokremise «parkiert» und konstituieren zusammen mit dem Wasserturm und dem Wohn- und Badhaus eine neue Ebene des Aggregats. Als Leichtkonstruktionen und nicht dem Aussenklima ausgesetzt, sind sie leicht ein-, um- und anzubauen und entsprechen so dem provisorischen Gebrauch. Ihre Volumen sind leicht verzogen, etwas aus der Kreisgeometrie gedreht, sodass sie den Grossraum dynamisieren. Sie sind mit performativen Künsten programmiert und laden die Rotunde mit Aktionspotenzial auf. Sie spielen ihre Rolle als übergrosse Werkzeuge der Akteure für Experimente und Interaktion. Jede Unit ist gleichsam der Lebensraum spezifischer Künste und ihrer Akteure: Film/Kino, Kunst/Performance, Tanz/Theater sowie Gastronomie. Sie bespielen die umgebenden Zonen mit ihren Darbietungen und Präsentationen, breiten sich aus, verschmelzen miteinander oder ziehen sich in ihr Kerngebiet in der Unit zurück. Das Publikum wohnt in den Zonen den Vorstellungen bei und benutzt die Infrastrukturen der Units. Die Units und ihre Zonen verhalten sich wie ein Haus in der Stadt und reagieren räumlich situativ, wie es die darin geschehenden Aktionen erfordern. Aktion und Prozess aber sollen offen und unvorhersehbar bleiben.

Unit 1, Film/Kino

Die erste Unit liegt direkt beim Haupteingang der Lokremise. Sie erstreckt sich über zwei verschiedene Zonen und dient auch als Publikumsbereich mit kleiner Bar und Foyer/Kassa für das Kino. Wenige Stufen führen zum Eingang in den Kinosaal mit 100 Plätzen.

Die Zone vor dieser Unit wird mit Kunstausstellungen und Performances bespielt, wobei der Werkstattcharakter von hoher Wichtigkeit ist bei tiefer Ausstellungskadenz. Am Raum werden nur minimale Eingriffe vorgenommen. Eine grosse Schiebewand sowie eine grosse feststehende Wand unterteilen die Zone oder schaffen Präsentationsflächen. Der transparente Zonenabschluss kann geöffnet werden, und aus Lounge und Kunst/Performance entsteht eine einzige Zone.

Unit 2, Gastronomie

Die zweite Unit weist einen dreiteiligen fächerförmigen Grundriss auf. Mittig verläuft eine grosszügige Kaskadentreppe. Die zweigeschossige Unit beherbergt unten die Küche mit ihren Nebenräumen. Grosszügige Fenster bringen das Tageslicht in die Arbeitsräume. Im oberen Geschoss werden von der Sichel über die Kaskadentreppe die Toilettenanlagen der ganzen Lokremise erschlossen sowie die Garderoben der Küche und die Haustechnikzentrale der Unit.

Unit 3, Tanz/Theater

Die dritte Unit wird über eine Freitreppe zum Vorplatz und zwei auf die Bühnenplattform führende Innentreppe erschlossen. Da die Unit auf Stützen steht, ist der vollständig durchlaufende neue Holzboden als flexible Bühne beispielbar. Hub- und Schiebetore ermöglichen eine vielfältige Nutzung. Das Bühnen- und Kulissenmaterial wird bei Bedarf unter der Unit weggestellt, aber bleibt dem Publikum als Backstage nicht verborgen. In der Unit sind Künstlergarderoben, ein Aufenthaltsraum für das Ensemble sowie die Bühnen- und Haustechnik untergebracht. Die Theaterzonen sind zur Drehscheibe und Sichel hin durch die bestehenden Remisentore zugänglich, aber auch abtrennbar.

Unit 4, Wohn- und Badhaus

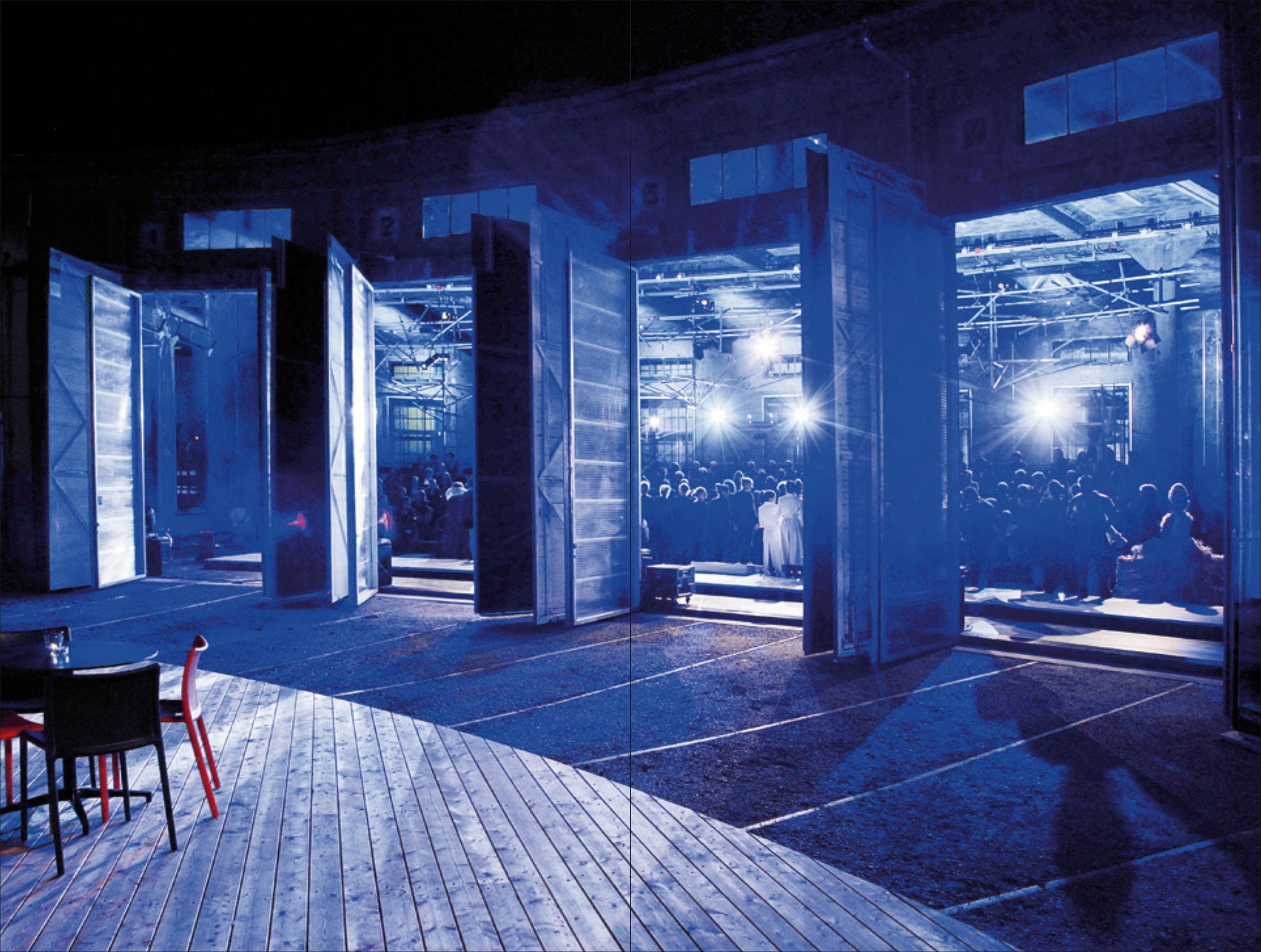
Durch das dem Aggregat zugrunde liegende architektonische Konzept wird das Wohn- und Badhaus ebenfalls zu einer Unit, die für Aktionen in der Lokremise zur Verfügung steht. Vorgesehen sind Ateliers, Wohnungen, Büro- und Besprechungsräume sowie Lager für alle beteiligten Akteure. Das Gebäude wird nur mit minimalen Mitteln an die neuen Nutzungen adaptiert.

Unit 5, Wasserturm

Eine konzeptionelle fünfte Unit ist der Wasserturm. Mit seiner Installation «The House of Friction» von Christoph Büchel soll er zu gegebenem Zeitpunkt von Kunst/Performance bzw. dem Kunstmuseum St.Gallen übernommen werden.

ERÖFFNUNG FÜR ALLE
SONNTAG
ZWOELFTER







Bericht der Denkmalpflege

Frohlocken! Und immer lockt die Lokremise

Pionierleistung im Wirtschaftsboom

Die Lokremise ist Sinnbild für den Aufschwung in der ganzen Region Ostschweiz, den die florierende Stickereiindustrie angeschoben hatte. Sie stellt eine herausragende Ingenieurleistung dar, sei es in ihrer Bestimmung für den aufkommenden Bahnverkehr, sei es in ihrer technischen Beschaffenheit. Die Lokremise ist Teil eines schweizweit unvergleichbaren Bahnhofsensembles: Es besteht aus dem prächtigen neubarocken Aufnahmegebäude, der riesigen Perronhalle und dem zur Renovierung vorgesehenen Wasserturm. Hinzu kommen das ehemalige Unterkunfts- und Badhaus für die im Schichtdienst arbeitenden Lokomotivführer und das historische Stellwerk.

In den Jahren um 1900 entstanden pionierhafte Bauten und Anlagen. Fette Wirtschaftsjahre der Textilindustrie bescherten der Stadt St.Gallen Ansehen und Reichtum; man konnte sich die besten Fachleute leisten, um prachtvolle Geschäftshäuser und Villen, aber auch moderne Zweckbauten zu errichten.

Den Auftrag für das Bahnensemble erteilten die Vereinigten Schweizerbahnen, die Pläne stammten von Bauingenieur Koenig für die Remise und von Robert Maillart für den Wasserturm, die Fassaden gestalteten Karl Moser und Heinrich Ditscher. Als Ausführende wurden nur hochspezialisierte Unternehmungen verpflichtet. Erste Entwürfe gehen auf das Jahr 1897 zurück, danach wurde intensiv geplant. Nach 1900 muss zumindest ein Teil der Remise in Betrieb gewesen sein, denn bereits im Jahre 1903 wurde wegen der Rauchentwicklung reklamiert. Abhilfe schafften zwei riesige, heute nicht mehr existierende Kamine. Im Verlauf des Ausbaus der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde die Remise bis zum Jahr 1911 von 15 auf 21 Stände ausgebaut, womit sie ihre heutige Dimension erhielt. 1911–1913 entstand der Hauptbahnhof, 1911–1915 die Hauptpost und 1913/14 der Nebenbahnhof (Gaiserbahnhof).

Sehr erfreulich ist, dass der gesamte Bestand an Bauunterlagen der Lokremise, die Berechnungen der Ingenieure, die Armierungslisten, die Ausführungs- und Detailpläne noch vorhanden sind und in den Archiven der SBB darauf warten, entdeckt und publiziert zu werden. Laut dem Churer Ingenieur Jürg Conzett ist es ein Glücksfall, noch nach 100 Jahren lückenlose Dokumentationen von Hochbauten vorzufinden. Auch hier schlummert offensichtlich in der Hinterlassenschaft unserer Vorfahren ein Potenzial für die Nachkommen.

Kulturbetrieb im Probelauf

Seit der Inbetriebsetzung sind hundert Jahre vergangen. Rundherum hat sich vieles gewandelt, doch die Lokremise, der Wasserturm und das Badhaus sind über Generationen fast unverändert geblieben. So verfügen wir über ein bahntechnisches Ensemble von höchster Originalität. Diese wird kaum geschmälert, auch wenn Details verändert wurden. Beispielsweise sind die architektonischen Pylonen, welche eine Akzentuierung der Mauerpfeiler über die Dachlinie ermöglichten, schon vor Jahren abgetragen worden, wohl um zu vermeiden, dass Wasser ins Dach eindringt. Die optische Wirkung der Gesamtanlage wurde dadurch nur gering beeinträchtigt. Der Zweckbau hat seine Funktion jahrzehntelang störungsfrei erfüllt, doch mit dem Aufkommen neuer Lokomotivtypen hatte die Remise ab 1980 ausgedient.

Das 1988 von ARIAS Winterthur verfasste Gutachten würdigte zum ersten Mal umfassend die ins Alter gekommene Lokremise. Mithilfe dieses Gutachtens sollte die heftig diskutierte Frage beantwortet werden, ob die ausgediente Remise zu bewahren oder für eine Teilüberbauung der Gleisanlage zu opfern sei. Zur Diskussion stand die Errichtung eines Paketverteilzentrums der Post. Diese offene Ausgangslage erklärt auch die niedrige Einstufung von 1984, als der Lokremise im weit beachteten «Inventar der schützenswerten Bauten der Stadt St.Gallen» mit der Stufe 3 die niedrigste Kategorie zugewiesen worden war.

Dank der wegweisenden Umnutzung durch die Kunstgalerie Hauser & Wirth in den Jahren 1999 bis 2004 zog die Remise neue Beachtung auf sich. Ein weiteres anregendes Intermezzo von 2006 bis 2008 gab der durch das Amt für Kultur initiierte Probetrieb. Dieser weckte in der Bevölkerung den Wunsch, die Remise als Ort der Kultur festzulegen. So wurde der Kredit für den Kauf und das Umnutzungskonzept breit unterstützt und in der Volksabstimmung 2008 bewilligt. Das Projekt mit einer zukunftsweisenden Planungsgrundlage für die Neugestaltung von Baudenkmalern konnte anlaufen. Beim Architekturwettbewerb siegte das Architekturbüro Isa Stürm Urs Wolf SA, Zürich. Dieses hatte kurz zuvor in Rapperswil mit der Verwandlung des Zeughauses zum Kunstzeughaus ein vergleichbares Renovationsprojekt überzeugend realisiert. Diese Erfahrung kommt nun auch dem Baudenkmal Lokremise zugute! Wir erinnern uns dabei an den Grundsatz, dass die beste Restaurierung die ist, die man nicht sieht. Ein Blick auf die Lokremise von aussen bestätigt dies. Ein Blick ins Innere zeigt, dass auch Neues gewagt wurde: Die kühn eingefügten Baukörper, welche für die Nutzung als Ort von Theater, Tanz, Film, bildender Kunst und Gastronomie erforderlich waren, zeugen von mutiger Gestaltungskraft. «Neues wagen und den Charme des Alten wahren», könnte das Motto für die Lokremise lauten. Es verwundert, dass dieses Bauwerk wegen seiner städtebaulichen Relevanz und architektonischen Qualität nicht schon viel früher Anerkennung gefunden hat.

Altersloser Raum des Schaffens

Vor dem Einbau der neuen funktionalen Einrichtungen und Infrastrukturen galt es, das Gebäude auf seine Statik hin zu kontrollieren, verschiedenste Unterhaltsarbeiten nachzuholen, Sicherheitsvorgaben zu berücksichtigen und Energiesparmassnahmen vorzunehmen. Zudem ging es darum, dem Ganzen ein neues, schönes und gefälliges Ambiente zu verleihen. Doch was ist schön, was gefällig auf Zeit? Auf welchen Zeitrahmen wollen wir uns verständigen? Die Erfahrung lehrt uns: Nur das Neue wird alt. Braucht es überhaupt eine radikale Veränderung, um das Alte gesellschaftsfähig zu machen? Der Probebetrieb hat aufgezeigt, dass die Lokremise bereits eine grossartige Raumstimmung, ein unverwechselbares Ambiente, ja eine wahre Seele als Ort des unentwegten Schaffens in sich trägt. Diese Erkenntnis, dass weniger mehr sein kann, teilen Grundeigentümerin, Trägerschaft, Projektleitung und vor allem die Architekten. Der zeitgeistige Uniformismus hätte hier die kostbaren Zeitspuren, die Alterswürde, den Denkmalcharakter des Gebäudes verwischt. Deshalb blieb die Lokremise sozusagen, wie sie war. Und das erachten wir als wegweisend.

Wärmedämmung mit Augenmass

Vor dem Hintergrund der erwünschten Unversehrtheit der Gebäudehülle erfordern Isolationsmassnahmen besonderes Augenmass. Eine verbesserte Wärmedämmung basiert auf drei unterschiedlichen Ansätzen: Verzicht, Addition und Optimierung. Für die Fensterflächen, die den grösseren Teil der Fassade ausmachen, wurde eine genial einfache, aber handwerklich sehr anspruchsvolle Lösung gefunden. Die Techniker montierten eine innere Isolierverglasung vor die historischen Eisenrahmenfenster. Auf diese Weise wird eine zeitgemässe Dämmwirkung erzielt, während die historischen Fenster unangetastet bleiben. Von aussen betrachtet bleibt der Eingriff unbemerkt, von innen treten die neuen Verglasungen ihrer Einfachheit und einer geringen Blendwirkung wegen kaum in Erscheinung. Die Fensterrahmen der neuen Verglasung fügen sich unauffällig in das technisch geprägte Interieur ein.

Im Bereich der einstigen Einfahrten wurden die originalen Tore belassen und analog den Fenstern mit einer Isolationschicht versehen. Wo Transparenz und Durchgänge verlangt sind, wie im sichelförmig hinzugefügten Glastrakt im Innern des Rondells, wurde grossflächig neu verglast. Hier wurde also nichts ersetzt, sondern eine neue Front beziehungsweise Raumschicht vorgesetzt. Allerdings musste in diesem Bereich aus technischen Gründen ein Teil der Oblichter über den Toren verschlossen werden, sie sind jedoch nach wie vor erkennbar. Im Bereich des Kunstmuseums oder des Theaters wurden die einstigen Einfahrtstore für die Lokomotiven mithilfe von innenseitig angebrachten transparenten Eisentoren abgedichtet. Dabei blieben die originalen Einfahrtstore unverändert. Sogar auf einen neuen Anstrich wurde bewusst verzichtet. Die Wärmedämmung wurde somit in Form additiver Schichten ausgeführt, die sich jederzeit schadlos entfernen lassen, ohne das charakteristische Erscheinungsbild des Gebäudes von innen oder aussen zu beeinträchtigen.

Wo also noch denkmalverträglich isolieren? Als geeignet erwies sich die grosse Dachfläche, auf welche eine 16 cm starke Isolationschicht aufgetragen wurde. Diese Schicht wirkt sich im Verhältnis zu Gebäudegrösse und -höhe keineswegs nachteilig aus und ist im grossräumigen Bahnhofsareal kaum wahrnehmbar. Die gläsernen Dachaufbauten über den einstigen Lokomotivständen wurden in der Lage der Deckenuntersicht mit einer zusätzlichen Glasschicht gedichtet, sodass die warme Raumluft nicht in die alten, einfach verglasten Oblichter entweichen kann.

Als ebenfalls neuer Ansatz wurden im Anschluss an den kalten Erdboden die Fassaden aussen bis auf die Fundamentsohle freigelegt und der so entstandene Hohlraum mit einer Foamglasschüttung gefüllt. Auf diese Art konnte die Auskühlung der unteren Fassadenbereiche gemindert werden. Bauherrschaft, Architekten und Spezialisten lösten die Aufgabe überzeugend, den Altbau gemäss modernen Energiestandards nachzurüsten.

Bekenntnis zu den Altersflecken

Für ein intensives Wahrnehmen eines historischen Baus sind die Böden, die Wände sowie die Decken von zentraler Bedeutung. Dies ist in der Lokremise augenfällig. Ihre innere Haut trägt wie die gereiften Gesichtszüge bei einem älteren Menschen massgeblich zur Wahrnehmung des Raumes bei. Die Spuren des Alters und Alterns erwecken in uns die stille Sympathie für den Altbau. Aus diesem Grunde bestand die Absicht, in diesem Gebäude die Gebrauchsspuren zu belassen, sie sogar in Szene zu setzen. Dieser schöne Ansatz ist während des Baubetriebs stets in Gefahr, vergessen oder durch Baustellenzwänge verdrängt zu werden. Denn gerade in der Ostschweiz neigt man dazu, übergründlich zu sanieren, «Neues» zu schaffen, hier und dort gar zu korrigieren und letztlich pflichtbewusst «eine saubere Sache» zu hinterlassen. In der Lokremise ist es gelungen, handwerkliches Streben ein wenig auszubremsen und den Zahn der Zeit genüsslich weiternagen zu lassen. Auch dieser Aspekt prägt die Umnutzung wesentlich.

Historisches Handwerk: Alles nur Fassade

Am Gebäudeäussern zeigte es sich: In erster Linie galt es, den Putz in stand zu stellen. Keine einfache Aufgabe, befand er sich doch je nach Fassaden- und Witterungsbereich in einem ganz unterschiedlichen Zustand. Stellenweise schon abgefallen, in weiten Bereichen auch hoffnungslos mürbe oder hohl liegend, musste aufgrund des durch die Winterthurer BWS Labor AG erstellten Schadenskatasters rund die Hälfte der Fassadenfläche neu verputzt werden. Hinsichtlich der gestalterischen Vorgabe für die Fassaden – deren Fugenbild des Putzes eine ansprechende, auch aus der Ferne wahrnehmbare Wirkung erzeugen soll – erwies sich die Erneuerung und Ergänzung des Putzkleides als sehr schwierig.

An der Lokremise sind Pilaster, Sockel, Steinfugen und Fens-tergewände in Putztechniken mit unterschiedlicher Struktur geformt, was eine besondere Lebendigkeit erzeugt. Die eigentlichen Putzfelder

sind durch eine teils gewellte, teils sehr raue Oberfläche geprägt. Diese Oberfläche wurde mithilfe eines aus einem Bündel feiner Holzstäbchen gefertigten Handstempels strukturiert. Der frische Putz wurde getupft, (gestippt). Es entstand der sogenannte Stippputz.

Dank dem Team von Bernhard Nydegger wurde zuvor diese historische Handwerkstechnik so lange erforscht, bis klar war, wie vor hundert Jahren der Putz aufgebaut und appliziert wurde.

Die wiederentdeckte Arbeitsweise kam bei der Restaurierung der Lokremise zum Einsatz (siehe dazu Artikel in NIKE-Bulletin 4/2010).

Nachdem nun die Putzfelder ergänzt und stellenweise auch auf grösseren Flächen erneuert worden waren, galt es ein weiteres Problem zu lösen. Denn der neue Putz hob sich farblich stark vom patinierten Altputz ab. Eine Reinigung des alten Putzes kam nicht infrage, da die Altersspuren des Gebäudes unnötig getilgt worden wären. Zudem hätte der vorhandene Putz nach der Prozedur nicht die Helligkeit der frischen Reparaturstellen erlangt. Auf einen gänzlichen Anstrich des Gebäudeäusseren wurde aus konservatorischer Sicht verzichtet. Um dennoch ein geschlossenes Bild zu sichern, wurden die neuen Putzstellen mit reinen Kalkpigmenten je nach ihrem Umfeld vorsichtig eingefärbt, sodass sich das Neue vom Alten nur auf den «zweiten Blick» unterscheiden lässt. Aus Distanz erscheint die Remise trotz umfangreicher Putzreparaturen weder als Flickwerk noch als klinisch gereinigter Bau. Ihr Äusseres präsentiert sich als gealtert, aber gepflegt und fügt sich ideal ins Umfeld des Bahnhofs ein.

Das Gebäude wirkt keinesfalls museal. Ganz überraschend und doch ganz selbstverständlich ist hinter diesen vertrauten, aber neu zu entdeckenden Fassaden wieder Leben entstanden. Vieles ist in diesem vermeintlich ausgedienten Gebäude dank des klugen Umnutzungsprojektes und der konsequenten Durchsetzung des Grundsatzes einer Konservierung so geblieben, wie wir es vor Jahren angetroffen haben. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Arbeitsgräben unter den einzelnen Lokomotivständen sowie auf den Drehmechanismus für das Wenden der Lokomotiven im Innern der Rotunde zu verweisen. Diese bahntechnische Infrastruktur ist lediglich mit einer reversiblen Leichtkonstruktion überdeckt und kann jederzeit wieder freigelegt werden.

Kerniges Erleben im Innern

Der Ausruf «Aussen fix, innen nix!» steht für das Missfallen, wenn ein Gebäude einen intakten Eindruck erwecken will, ohne diesem auch gerecht zu werden. Ganz im Gegensatz dazu ist die Lokremise stolz auf ihr Alter, auf die Spuren der Zeit, des Werkens, des Lebens, die sich auf ihren Mauern, vor allem im Innern, eingeprägt haben. Deshalb die grossen Anstrengungen, diese Patina zu bewahren, welche das Erleben des Gebäudes überhaupt erst ermöglichen. Dieses äussere Merkmal der erfolgten Umgestaltung beeindruckt auch im Innern. Nebst dem neu aufgelegten Bühnenboden im Theaterbereich, dessen Bretter die Welt bedeuten und dessen Unterkonstruktion reversibel über den einstigen Arbeitsgruben für die Pflege und den Unterhalt der Lokomotiven liegt, sind an den übrigen Böden die alten Geleise und die damit verbundenen

Geschichtsspuren nach wie vor zu erkennen. Mit Ausnahme des vom Kunstmuseum geforderten weissen Anstrichs der Wände und Decken in den Räumlichkeiten verblieb die Raumschale unverändert, einschliesslich Wunden und Schründen aus 100 Jahren Dienst an den Lokomotiven. Akustikfelder hängen als erkennbare neue Schicht unter der Decke; farblich abgedunkelt fallen sie kaum auf. Das klug eingefügte Neue setzt sich nicht zwanghaft in Szene.

In dieser zurückhaltenden, dennoch selbstbewussten Art sichern die neuen Einbauten das «Kinok» sowie die Infrastruktur für die Gastronomie und den Kulturbetrieb. Die Wände im Toilettenbereich wurden dem Werkstattcharakter der Remise entsprechend roh belassen, ohne dass dies nach einhelliger Meinung von Bauherrschaft, Architekten, Bauleitung, Spezialisten und Nutzern zu ästhetischen Einbussen führt.

Signal auf Grün für neue Werte

Die Lokremise hat also ihren Dornröschenschlaf ausgeschlafen und lädt uns zu Kultur, zu Begegnung, zu kulinarischen Genüssen. Aber sie lehrt uns auch, dass unser historisches Erbe über einmalige Schätze verfügt. Sofern wir sie nicht heben, schlummert in ihnen ein Potenzial, das die nächsten Generationen entdecken mögen. Wir haben das jetzt erfahren: In den 1980er-Jahren schien das Schicksal der Remise besiegelt. Nun können wir uns nicht mehr vorstellen, sie zu missen. Dies sollten wir bedenken, wenn wir die Weichen für die Zukunft eines weiteren Baudenkmals stellen: Die nur wenige Schritte entfernte Villa Wiesental liegt noch im Tiefschlaf und wartet auf ihre Wiedererweckung. Freuen und stärken wir uns daran, dass die Lokremise bereits in wenigen Monaten zu einem neuen Wahrzeichen der Stadt erstarkt ist. Frohlocken wir über ihren neu gewonnenen Wert und über das kunstvolle Wirken von Geist und Hand, das diesen Wert erschaffen hat.

Pierre D. Hatz, kantonaler Denkmalpfleger

Bericht zum Tragwerk

Zur Konstruktion der St.Galler Lokremise

Lokremisen sind Gebäude, die einem eindeutig definierten Zweck dienen, deren Konzeption also einem strikt rationalen Prinzip folgen muss. Der Grundrissplan zur «Vergrösserung der St.Galler Lokremise» zeigt dies deutlich. Das Gebäude entwickelt sich um die zentrale Drehscheibe. Das (fiktive) einzige Zufahrngleis zur Drehscheibe bildet die y-Achse des Plans, darum gruppieren sich symmetrisch die 21 strahlenförmig angeordneten Geleise, die zu den gedeckten Abstell-, Inspektions- und Unterhaltsplätzen führen. Ein einzelnes Abstellgleis liegt offen neben dem Gebäude. Die Geleise Nr. 1 bis 15 gehören zum Bau von 1902/03, als die neue Lokremise im Zuge des umfassenden Umbaus des Bahnhofs St.Gallen zusammen mit dem Wohn- und Badhaus und drei neuen Stellwerken errichtet wurde. Die Standplätze Nr. 1 bis 6 sind 20 m lang, Nr. 7 bis 15 weisen 18 m Länge auf. Die 15 Stände füllen einen Halbkreis. Der Winkel zwischen den Geleisen beträgt bei 14 Kreissegmenten $180 / (15 - 1) = 12,857^\circ$. Die Planungsarbeiten begannen noch im Auftrag der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) unter Bauingenieur Koenig. Die VSB bevorzugten unter dem Einfluss französischer Geldgeber für ihre Depots den französischen Rotundentyp, die St.Galler Remise sollte in der Schweiz die grösste ihrer Art werden.^[1] Die Projektierung erfolgte ab 1902 im neu gebildeten Baubüro des SBB-Kreises IV; für die Fassadengestaltung wurden die Architekten Heinrich Ditscher (d. J., Architekt der SBB in St.Gallen) und Karl Moser beigezogen. Die Ausführung oblag dem Technischen Büro für Eisenbetonkonstruktionen Luitpold Kottmann & Cie. aus Basel.^[2] Mit Rücksicht auf die über den Geleisen angeordneten Oblichter erhielt jeder Stand zwei radial verlaufende betonierte Unterzüge, die aussen auf den die Fassade prägenden Pfeilern aufliegen, innen bei den Toren der Stände jedoch an Querträger angeschlossen sind, die auf Stützen zwischen den Geleisen ruhen. Dieselbe indirekte Lagerung findet sich bei den inneren Zwischenstützen. 11 der 15 Stände waren an einem Hochkamin zur Ableitung der Rauchgase der Dampflokomotiven angeschlossen.

In den Jahren 1909–1911 wurde die Lokremise zur Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn (1910) um die Geleise Nr. 16 bis 21 erweitert (vgl. Abb. 1). Für die nun grösseren Lokomotiven baute man die Standplätze 23 m lang, und folglich springt auch die Aussenkante des Gebäudes in diesem Bereich etwas nach aussen. Die Abgase der neuen Stände (und die der vier noch nicht angeschlossenen des bestehenden Baus) wurden durch einen neuen, zweiten Hochkamin abgeführt. Der bestehende Winkel zwischen den Geleisen wurde für die

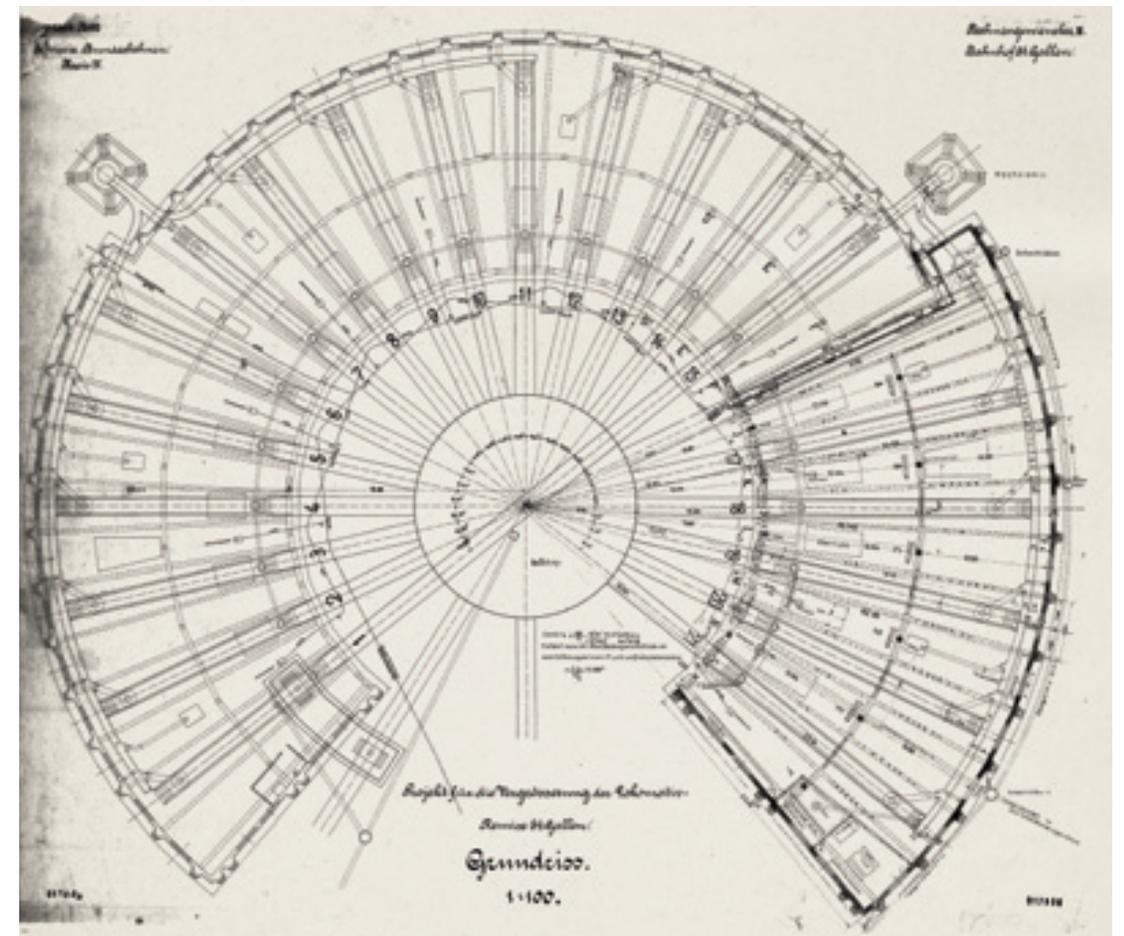


Abb. 1

Grundriss der Lokremisenerweiterung von 1909 bis 1911

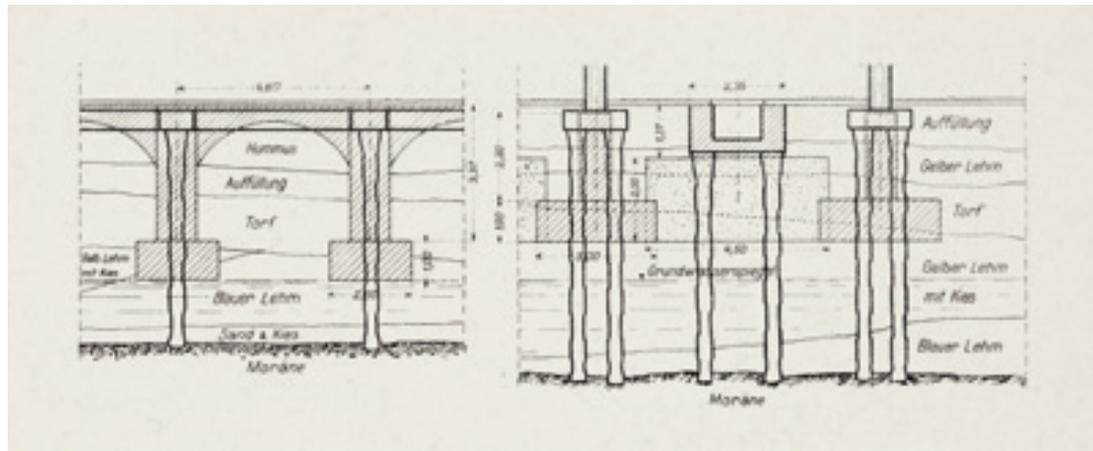
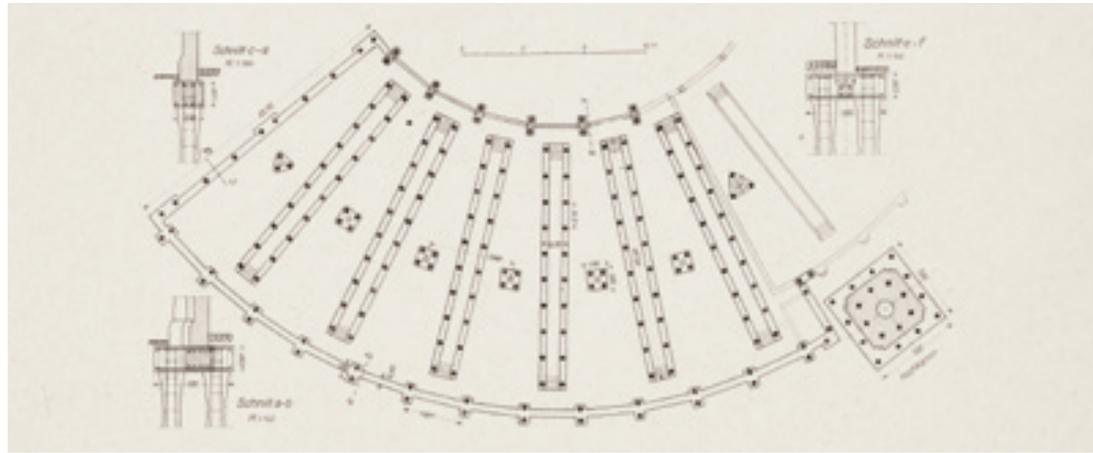


Abb. 2
Grundriss der Pfahlfundation
der Lokremisenerweiterung

Abb. 3
Vergleich der ursprünglichen
Fundation (schraffiert) mit der aus-
geführten Pfahlfundation

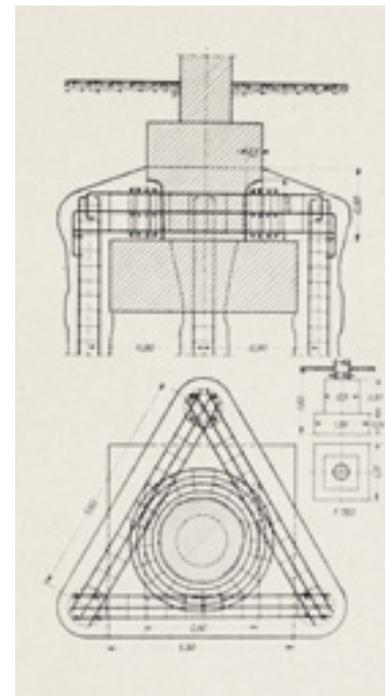


Abb. 4
Pfählungsarbeiten für den
Erweiterungsbau

Abb. 5
Unterfangung der
bestehenden Stütze F'

Rotundenerweiterung beibehalten, sodass in einzelnen Stellungen der zentralen Drehscheibe gleichzeitig zwei Geleise angeschlossen waren.

Anstelle der ursprünglich vorgesehenen tiefliegenden Sand-schüttung mit darauf abgestellten Stampfbetonfundamenten kam für den Erweiterungsbau eine Pfahlgründung nach System «Strauss» zum Einsatz. Dabei wird zunächst ein Stahlrohr in den Boden eingebohrt. Nach Erreichen der erforderlichen Gründungstiefe wird das Rohr mit Beton gefüllt und gleichzeitig unter kräftigem Stampfen des Betons gehoben, sodass der noch flüssige Beton den umgebenden Baugrund mitverdichtet und sich mit ihm verzahnt. Diese Bauweise führte zu wesentlichen Ersparnissen. Die Pfahllänge wurde den lokalen Bodenverhältnissen angepasst; die Längen variieren von 2 m bis 8 m. Im oberen Bereich wurden die Pfähle bewehrt, um eine monolithische Verbindung zu den darüber liegenden Pfahlbanketten zu erzielen. Der neue Hallenbau umfasste 79 Pfähle für Fassaden und Zwischenstützen, dazu kamen noch 120 Pfähle für die sechs Putzgruben und 20 Pfähle für den neuen Hochkamin, sodass insgesamt 1600 Laufmeter Pfähle^[3] verbaut wurden. Mit der Pfahlgründung konnte man gleichzeitig das Fundament der bestehenden Stütze F' zwischen den Ständen 15 und 16 (vgl. Abb. 1 und 2) sanieren, das sich gesetzt hatte.

Die statischen Berechnungen des Erweiterungsbaus verfasste Ingenieur Kurt Kilchmann. Sie sind glücklicherweise in Auszügen erhalten und zeigen einen interessanten Einblick in den Stand der baustatischen Methoden des Eisenbetonbaus um 1909. Immer noch ist darin der Einfluss des drei Jahre zuvor verstorbenen ETH-Professors Karl Wilhelm Ritter (1847–1906) stark spürbar. Ritter war der Schöpfer der weitverbreiteten Bücher «Anwendungen der graphischen Statik», in denen er die von seinem Vorgänger an der ETH Carl Culmann (1821–1881) geschaffene, auf den Grundlagen der projektiven Geometrie beruhende «graphische Statik» popularisierte und für den Einsatz in Ingenieurbüros verwertbar machte.^[4] Darüber hinaus war Ritter ein starker Förderer der Eisenbetonbauweise, der unter anderen seinen ehemaligen Studenten Robert Maillart bei der Entwicklung seiner Hohlkastenbrücken tatkräftig förderte.

Kilchmann benutzte Ritters Theorie für die Berechnung der Dachträger der erweiterten Lokremise. Grafisch dargestellt ist die Nachrechnung des äussersten Trägers der bestehenden Lokremise von 1903, der infolge Abbruchs der nicht mehr benötigten Stirnwand erhöhte Lasten aus dem nun weiter auskragenden Dachrand erhielt. Die Biegemomente des Zweifeldträgers mit (wegen radial zunehmendem Abstand zum Nachbarträger) linear ansteigenden Lasten wurden nach der «Methode der Festpunkte» bestimmt.

Wenn die Momentenfläche eines Balkens als Last betrachtet wird, ist die neue Momentenfläche aus dieser Last der Biegelinie des Balkens affin. Ritter benutzte diesen Satz für seine Festpunkt-methode, indem er die Gewichte der ersten, realen Momentenfläche in den resultierenden Kräften (im obigen Beispiel Nr. 1 bis 7) zusammenfasste. Für einen Träger konstanter Biegesteifigkeit bestimmte er die «Festpunkte» J und K, indem er in der Nähe der Auflager die

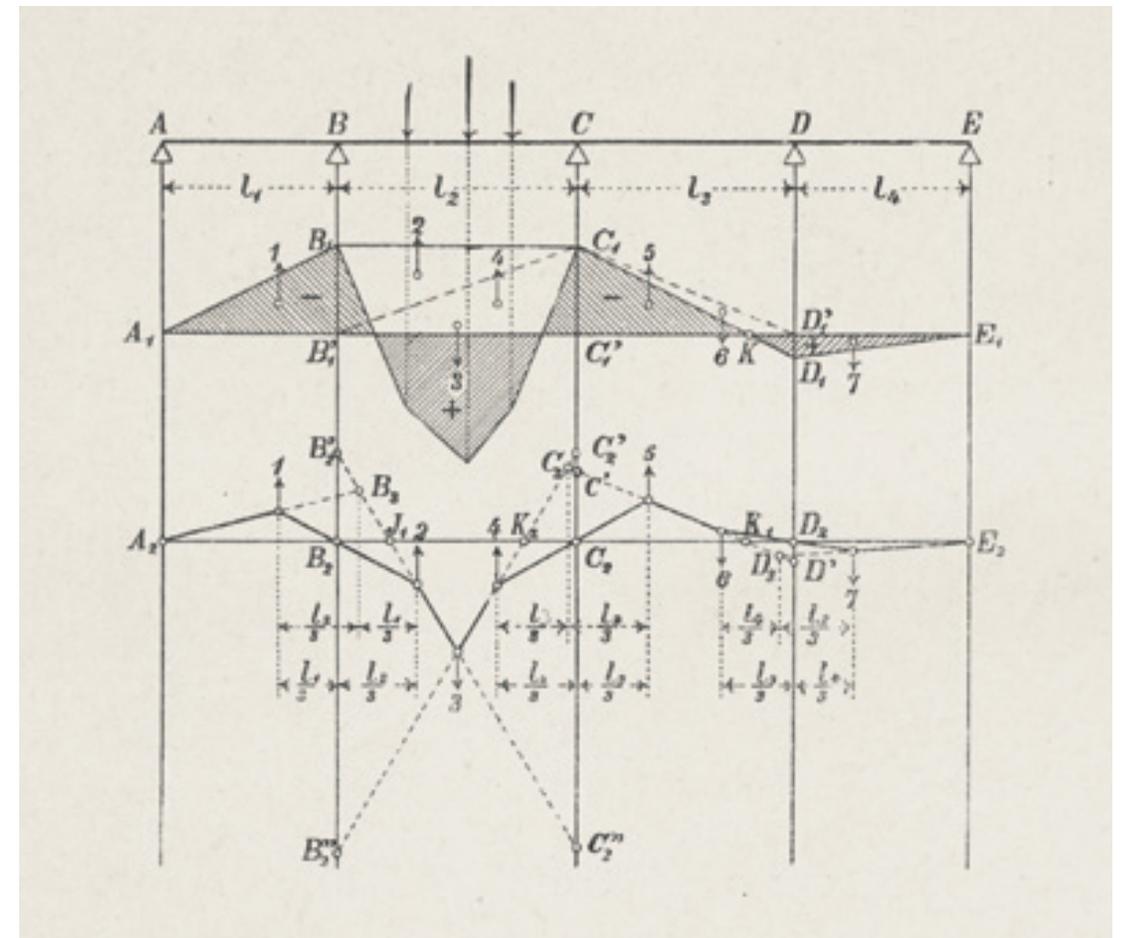


Abb. 6
Momente eines Durchlaufträgers (oben)
und Umhüllende der Biegelinie (unten)
nach Ritter

«verschränkten Drittelslinien» (vertikal durch B3, C3, D3) durch Vertauschen der L/3-Teilstücke zeichnete (Begründung: benachbarte dreieckige Teilflächen wie etwa 6 und 7 unterscheiden sich nur durch die Länge der Grundlinie voneinander, also ist beispielsweise das Dreieck 6–D3–7 das Seilpolygon, das in D3 die Lage der Resultierenden von 6 und 7 konstruiert). Wenn der Durchlaufträger nur in einem Feld belastet wird, verläuft die Momentenlinie der angrenzenden, unbelasteten Felder immer durch die Festpunkte J und K. Aber auch die Konstruktion der «Schlusslinie» im belasteten Feld wird durch die Festpunkte vereinfacht: Bei gleichmässig verteilter Last zeichnet man eine Linie vom jeweiligen Ende zum Scheitel der Momentenparabel und schneidet diese mit der Vertikalen durch K oder J. Die Schnittpunkte definieren die Lage der Schlusslinie.

Im oberen Teil des Diagramms von Abb. 8 zeichnete Kilchmann die nach links wachsende Linienlast des Dachs ein und konstruierte daraus über die Kräftepolygone (mit $H = 5 \text{ cm} = 10 \text{ t}$) die beiden ungleichen Parabeln der Momente (unten). Da sich die Spannweiten der beiden Felder der alten Stände mit 9,20 m und 9,10 m nur geringfügig unterscheiden, liegt die verschränkte Drittelslinie fast auf dem Zwischenauflager B. Die Konstruktion der Festpunkte K und J entspricht genau dem Vorbild Ritters von Abb. 6. Im unteren Teil wurden separat die Schlusslinien der linken und der rechten Parabel bestimmt und deren Abschnitte auf der Vertikalen durch B summiert. Hier entspricht dieses Vorgehen dem unteren Teil von Abb. 7. Damit waren die Lage der Schlusslinie und damit die Grösse der Momente und Querkräfte bestimmt.

Während die Bestimmung dieser Schnittkräfte eine sozusagen zeitlose Aufgabe darstellte, deren Resultate von den verwendeten Methoden weitgehend unabhängig waren, gab es in den ersten Jahrzehnten der Betonbauweise teils heftige Kontroversen über die Bemessung und den Nachweis der Spannungen in einem Betonquerschnitt. Kilchmann bestimmte die Spannungen im Betonquerschnitt nach der Vorgehensweise, die Ritter 1899 als Kritik an der gängigen Praxis der Bauweise Hennebique in der Schweizerischen Bauzeitung vorgeschlagen hatte.^[5] Ritter machte dabei folgende Annahmen: Zunächst sei der Verbundquerschnitt aus Beton und Bewehrung homogen sowie zug- und druckfest. Die Fläche der Bewehrungseisen wird mit der Verhältniszahl n multipliziert, um sie der Betonfläche zuschlagen zu dürfen (n entspricht dem Verhältnis der Elastizitätsmodule von Stahl und Beton). Bei Biegebeanspruchung liegt die neutrale Achse im Schwerpunkt dieses ideellen Querschnitts.

Bei dieser Berechnungsart lag der ideale Schwerpunkt eines Rechteckquerschnitts jeweils etwas tiefer als die Mitte des Querschnitts. Um nun die Spannung im Bewehrungseisen zu bestimmen, nahm Ritter die Zugzone des Betons als gerissen an, ohne dabei aber die Lage des Druckkeils im Querschnitt und damit den inneren Hebelarm der Zug- und Druckresultierenden zu verändern. Die Ritter'sche Methode war durchaus typisch für sein Denken: Sie fusste zwar auf widersprüchlichen Annahmen (der Druckkeil verändert seine Gestalt und Lage beim Reissen des Betons), war dafür einfach und sicher in der

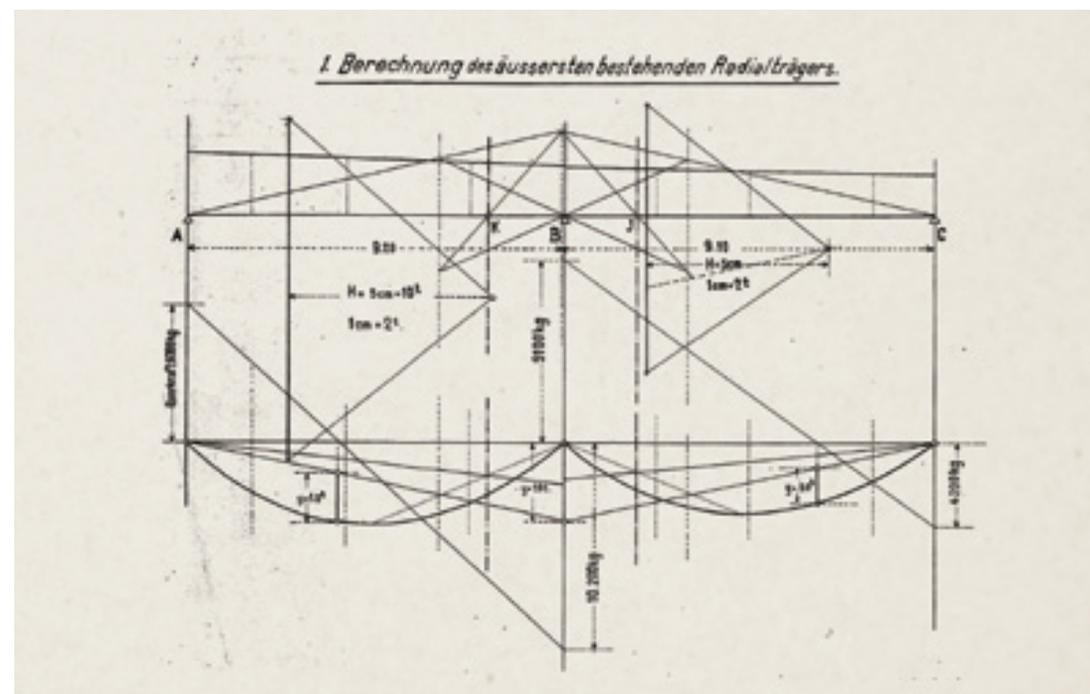
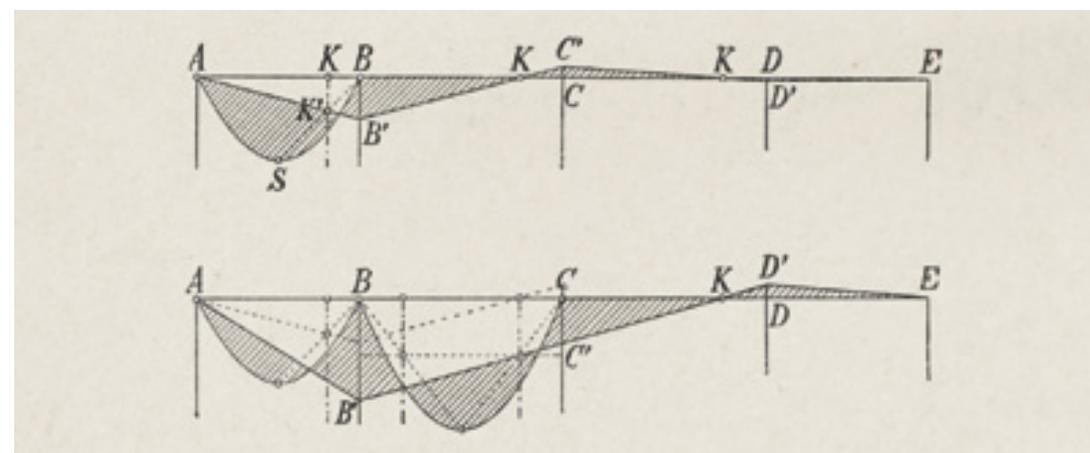


Abb. 7
Konstruktion der Schlusslinie für ein (oben) und zwei (unten) belastete Felder nach Ritter

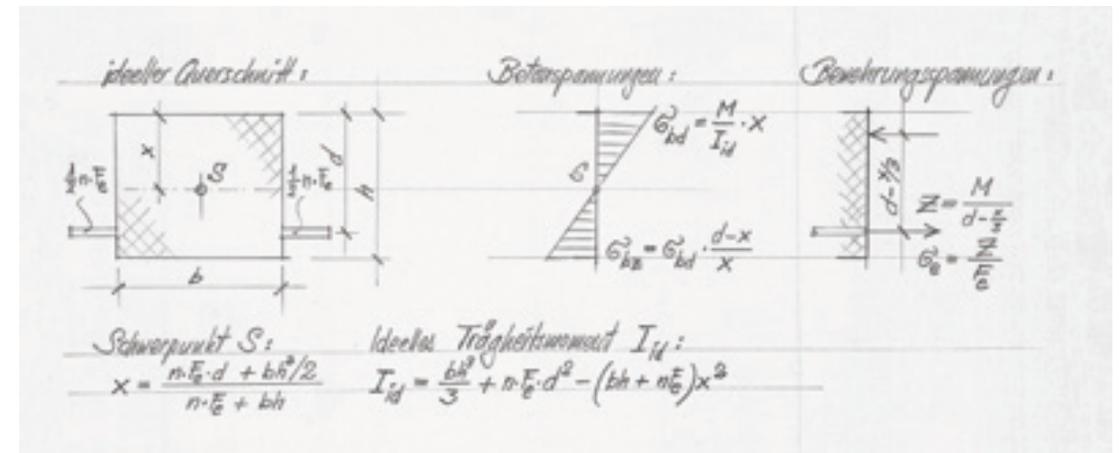
Abb. 8
Lokremise: Konstruktion der Festpunkte (oben) und der Lage der Schlusslinie (unten) durch Kurt Kilchmann

Anwendung, und der methodische «Fehler» lag für die Bemessung der Bewehrung auf der «sicheren Seite» (die rechnerischen Spannungen sind eher zu hoch), während die Abweichungen bei der Bestimmung der Betonspannungen geringe Konsequenzen nach sich zogen und durch vorsichtige Festsetzung der zulässigen Werte kompensiert wurden.

Wie gross durften nun die zulässigen Spannungswerte sein? Bis zur Jahrhundertwende benutzte jedes im Betonbau tätige Unternehmen seine eigenen Bemessungsmethoden in eigener Verantwortung. Ein erster Versuch, die Sicherheit der Betonkonstruktionen auf einer einheitlichen Grundlage zu regeln, war der «Entwurf für eine provisorische Norm zur Berechnung und Ausführung von Betoneisenkonstruktionen», den eine Kommission des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins, bestehend aus den Ingenieuren Maillart, Wenner, Löhle, Meyer und dem Architekten Pflughard, im März 1903 publizierte.^[6] Darin wurde die zulässige Druckspannung im Beton auf $\sigma_d = 36 \text{ kg/cm}^2$ festgelegt, während die zulässige Zugspannung der Bewehrung $\sigma_e = 1200 - 5 \sigma_z$ [kg/cm²] betrug, wobei σ_z die Zugspannung im Beton bezeichnete. In den zugehörigen Bemerkungen wurde auf die Ritter'sche Berechnungsmethode verwiesen, mit dem einzigen Unterschied, dass man die Verhältniszahl n auf 20 festlegte, in Abweichung zu Ritter, der mit $n = 10$ rechnete.

In den Jahren 1905 bis 1909 wurde diese provisorische Norm durch eine staatliche «Kommission des armierten Betons» unter der Leitung von Professor François Schüle (1860–1925) überarbeitet und als «Vorschriften über Bauten in armiertem Beton» am 30. April 1909 publiziert. Anstelle der Berechnungsmethode nach Ritter forderte man nun Verfahren, die auch zur Bestimmung der Höhe der neutralen Achse von einem im gezogenen Bereich gerissenen Beton ausgingen. Die zulässige Biegedruckspannung im Beton wurde neu auf 40 kg/cm^2 festgelegt; bei geringer Inanspruchnahme der Bewehrung konnten zu diesem Wert $0,05 (1200 - \sigma_d) \text{ kg/cm}^2$ zugeschlagen werden, aber nur bis zu einer oberen Grenze von $\sigma_d = 70 \text{ kg/cm}^2$. Die zulässige Zugspannung in der Bewehrung, die nun immer aus Flusseisen bestehen musste, betrug $\sigma_e = 1200 \text{ kg/cm}^2$, für die Verhältniszahl n behielt man im Fall der Biegung die $n = 20$ bei.^[7]

Die Eisenbahnbehörden widersetzten sich jedoch einer Übernahme dieser Normen, sowohl in der Ausgabe von 1903 wie auch in der Fassung von 1909. Stattdessen formulierte das Eidgenössische Eisenbahndepartement im Jahr 1906 seine eigenen «provisorischen Vorschriften». Darin wurden die Druckspannungen im Beton auf 30 kg/cm^2 für Hochbauten und 20 kg/cm^2 für Brückenbauten begrenzt. Die entsprechenden zulässigen Spannungen in der Bewehrung betragen 1000 kg/cm^2 und 800 kg/cm^2 , mit $n = 15$ gerechnet. Zusätzlich musste noch der Nachweis geführt werden, dass die Zugspannungen am homogenen ungerissenen Betonquerschnitt die Werte von 30 kg/cm^2 (Hochbau) und 20 kg/cm^2 (Brückenbau) nicht überschritten.^[8] Diese vergleichsweise konservativen Vorschriften erwiesen sich im Brückenbau als hemmend und führten dazu, dass viele kleinere Brücken der Bahnen mit einbetonierten Walzträgern statt in bewehrtem Beton ausgeführt wurden.



C. Stützweite 320 m. $n = 8$;
Eigenlast 200 kg/m; Gesamtlast 600 kg/m
+ $M_{max} = \frac{600 \cdot 32^2}{16} = 22800 \text{ kg}$; $f = 9.98\% = 4.91 \text{ cm}^2$
 $n E_c = 67.8 \text{ cm}^2$
 $x = \frac{67.8 \cdot 32 + 200 \cdot 32^2}{67.8 + 200 \cdot 32} = 4.2$; $\frac{x}{d} = 1.4 \text{ cm}$
 $\sigma_{bd} = \frac{22800 \cdot 4.2}{67.8 \cdot 32^2 + 200 \cdot 32^3 - (67.8 \cdot 32 + 200 \cdot 32^2) \cdot 4.2^2} = 20.6 \text{ kg/cm}^2$
 $\sigma_{bs} = 20.6 \cdot \frac{32 - 4.2}{4.2} = 18.6 \text{ kg/cm}^2$
 $\sigma_e = \frac{22800}{67.8 \cdot 32} = 88.5 \text{ kg/cm}^2$
- $M_{max} = \frac{600 \cdot 32^2}{16} = 342 \text{ kg}$; $n = 18 \text{ cm}$
 $f = 6.98\% = 3.01 \text{ cm}^2$; $n E_c = 4.52 \text{ cm}^2$
 $x = \frac{4.52 \cdot 16.5 + 342 \cdot 16.5^2}{4.52 + 342 \cdot 16.5} = 3.2 \text{ cm}$; $\frac{x}{d} = 3.07 \text{ cm}$
 $\sigma_{bd} = \frac{34200 \cdot 3.2}{4.52 \cdot 16.5^2 + 342 \cdot 16.5^3 - (4.52 \cdot 16.5 + 342 \cdot 16.5^2) \cdot 3.2^2} = 6.20 \text{ kg/cm}^2$
 $\sigma_{bs} = 6.20 \cdot \frac{16.5 - 3.2}{3.2} = 5.8 \text{ kg/cm}^2$
 $\sigma_e = \frac{34200}{4.52 \cdot 16.5} = 84.5 \text{ kg/cm}^2$

Abb. 9
Die Berechnung der Biegespannungen in einem Betonquerschnitt nach Ritter

Abb. 10
Biegespannungen in der Dachplatte der Lokremise nach Kilchmann. Oben im Feld, unten über der radialen Rippe

Im Hochbau führten die Unterschiede der Auffassungen nicht zu bedeutenden Unterschieden im Entwurf von Betonbauten. Die statischen Berechnungen der Erweiterung der Lokremise entsprachen den strengen Eisenbahnvorschriften von 1906, schliesslich war Kurt Kilchmann im SBB-Baubüro angestellt. Als einfaches Beispiel seiner Berechnungen soll einer der Nachweise der Dachplatte betrachtet werden. Kilchmann untersucht einen 1 m breiten Streifen aus der Dachplatte, der von Radialrippe zu Radialrippe spannt. Das maximale Feldmoment entspricht $M_{\max} = ql^2/18$, dies für den ungünstigen Fall einer ungleichmässig verteilten halben Gesamtlast. Der ideale Bewehrungsquerschnitt wird mit $n = 15$ gerechnet. Es folgt die Berechnung der Höhe der Druckzone x nach Ritter. Die resultierende Druckkraft greift bei $x/3$ vom oberen Rand an. Die Betonspannungen werden aus dem Produkt von M/I_d und dem zugehörigen Schwerpunktsabstand ermittelt. Sie bleiben unter den zulässigen Werten von 30 kg/cm^2 . Für die Spannungen in der Bewehrung wird das Biegemoment durch den inneren Hebelarm (aus dem Abstand der Bewehrung vom Schwerpunkt plus $2/3 x$) und die reale Eisenfläche dividiert. Hier wird die Limite von 1000 kg/cm^2 gut ausgereizt.

Der etappenweise Bau der Lokremise St.Gallen von 1903 bis 1911 fällt in eine Zeit rascher organisatorischer, technischer und theoretischer Entwicklung im Eisenbetonbau. Sie ist gut geeignet, diesen Wandel zu illustrieren. Während ihrer Bauzeit wandelt sich die Bauherrschaft zur gesamtschweizerisch organisierten Bundesbahn, werden die Vorschriften für Betonbauten zentralisiert und es entwickeln sich neuartige Gründungssysteme. Dennoch ist das 19. Jahrhundert noch gegenwärtig, in der architektonischen Gestaltung der Fassaden ebenso wie in den Berechnungsmethoden Wilhelm Ritters.

Jürg Conzett, Bauingenieur, Chur

Quellenangaben

- ^[1] Bärtschi, Hanspeter, ARIAS Industriearchäologie: «SBB St.Gallen, Lokremise, Wasserturm und Stellwerk, eine bauhistorische Dokumentation». Winterthur 1988, S. 4
- ^[2] INSA St.Gallen, S. 107/126
- ^[3] Kersten: «Strausspfahlgründungen in der Schweiz», in: Schweizerische Bauzeitung (SBZ) 18.5.1912, S. 263 ff.
- ^[4] Ritter, [Karl] Wilhelm: «Anwendungen der graphischen Statik», 4 Bände, Zürich 1888–1906
- ^[5] Ritter, Karl Wilhelm: «Die Bauweise Hennebique», SBZ 4.2.1899, S. 41 ff.; 11.2.1899, S. 49 ff.; 18.2.1899, S. 59 ff.
- ^[6] SBZ 4.4.1903, S. 159 ff.; 18.4.1903, S. 181
- ^[7] SBZ 25.9.1909, S. 185 ff.
- ^[8] SBZ 3.11.1906, S. 218 ff.

Die Pläne und statischen Berechnungen der Lokremisenerweiterung wurden mir vom Kantonalen Hochbauamt St.Gallen zur Verfügung gestellt.

Abbildungsnachweis

Hochbauamt des Kantons St.Gallen: Abb. 1, 8, 10

SBZ, 18. Mai 1912, S. 264 ff.: Abb. 2–5

Ritter, [Karl] Wilhelm: «Anwendungen der graphischen Statik», Band 3, S. 25 ff.: Abb. 6, 7

Jürg Conzett: Abb. 9



Wasserturm

Der restaurierte Wasserturm
von Robert Maillart

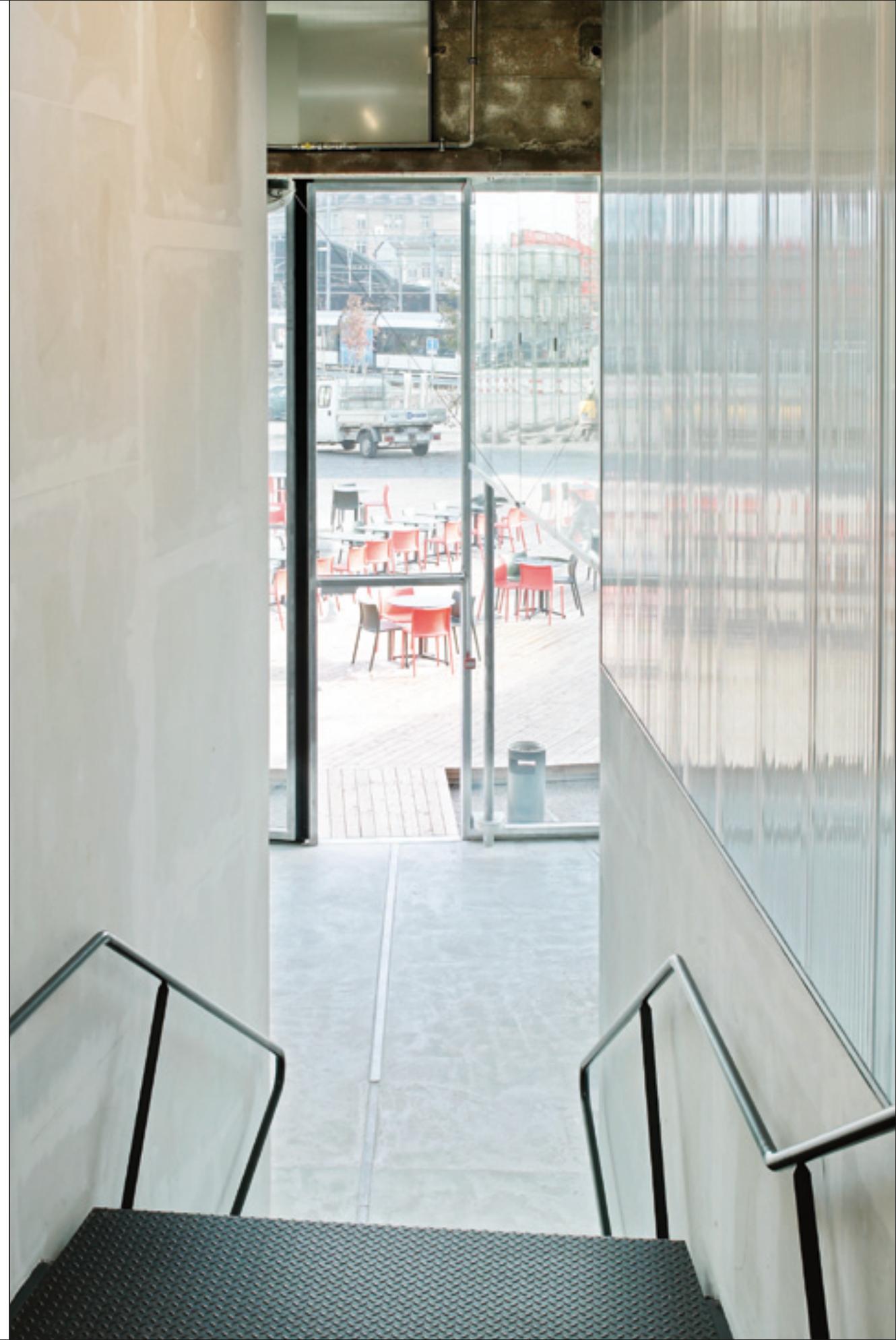


Foyer

Der neu geschaffene grosszügige, nach aussen verglaste Foyerbereich verbindet das Restaurant mit dem Theaterbereich und schafft Transparenz zwischen dem Innen- und dem Aussenraum. Er ermöglicht vom Innenhof aus den Blick auf die gesamte ursprüngliche Innenfassade der Lokremise. Die grossen Einfahrtstore wurden sorgfältig saniert und – wo notwendig – ersetzt.

**Räume und Zwischenräume**

Die Verknüpfung von sorgfältig erhaltener ursprünglicher Gebäudesubstanz und den mit Bedacht platzierten neu geschaffenen Units schafft eine spannungsreiche, einmalige Atmosphäre.



Gegensicht

Aus der Weite ins Enge – aus der Enge ins Weite. Physischer Raum als Rahmen für kulturelle Raumerfahrungen.



Ausstellungen

Im Ausstellungsraum ermöglicht die Kombination von festen und mobilen Wänden vielfältige, auf die Ausstellungsthematik zugeschnittene Raumdispositionen.



Gastronomie

Wo Geist und Gemüt Nahrung finden,
da beansprucht auch der Körper den ihm
angemessenen Raum.



Vom Hellen ins Dunkle

Die Unit des Kinok mit ihrer separaten kleinen Vorzone lädt ein zum Eintritt in die schalldichte, dunkle Welt des Lichtspiels.



Theater und Tanz

Der sorgfältig erhaltene Raum in weitgehend ursprünglichem Zustand bildet den Rahmen für dramatische, köstliche und begeisternde Erlebnisse. Einzig in diesem Bereich wurde auf den ursprünglichen Betonboden ein für den Zweck besser geeigneter Holzboden aufgesetzt.



Orientierung

Durch ihre Krümmung wirkt die Lokremise kleiner, als sie in Wirklichkeit ist. Orientierung bietet eine dem Raum angemessene, grosszügige Beschriftung.

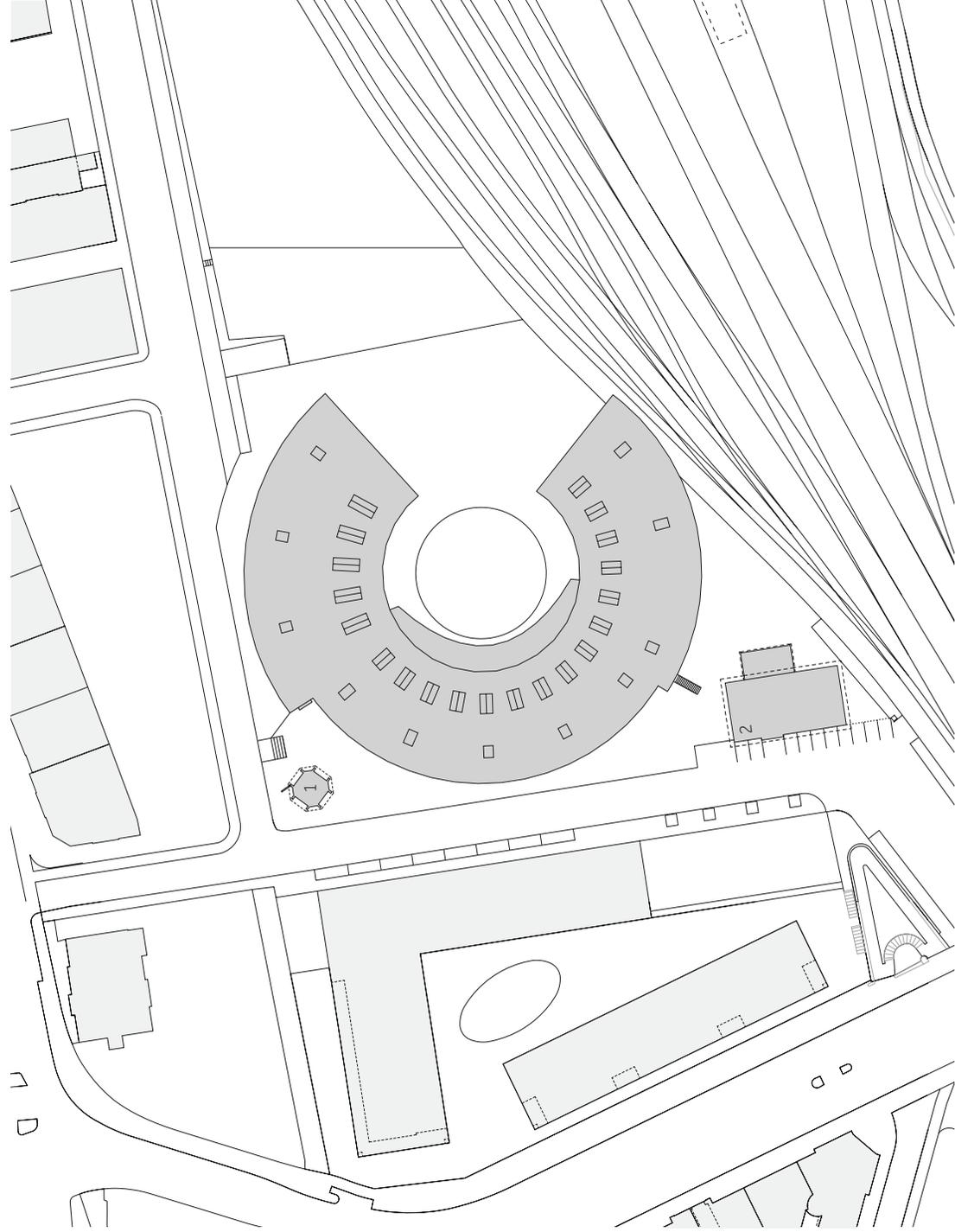






Gesamtsituation

- 1 Lokremise
- 2 Fachhochschule
Fertigstellung 2012
- 3 Bahnhof St. Gallen



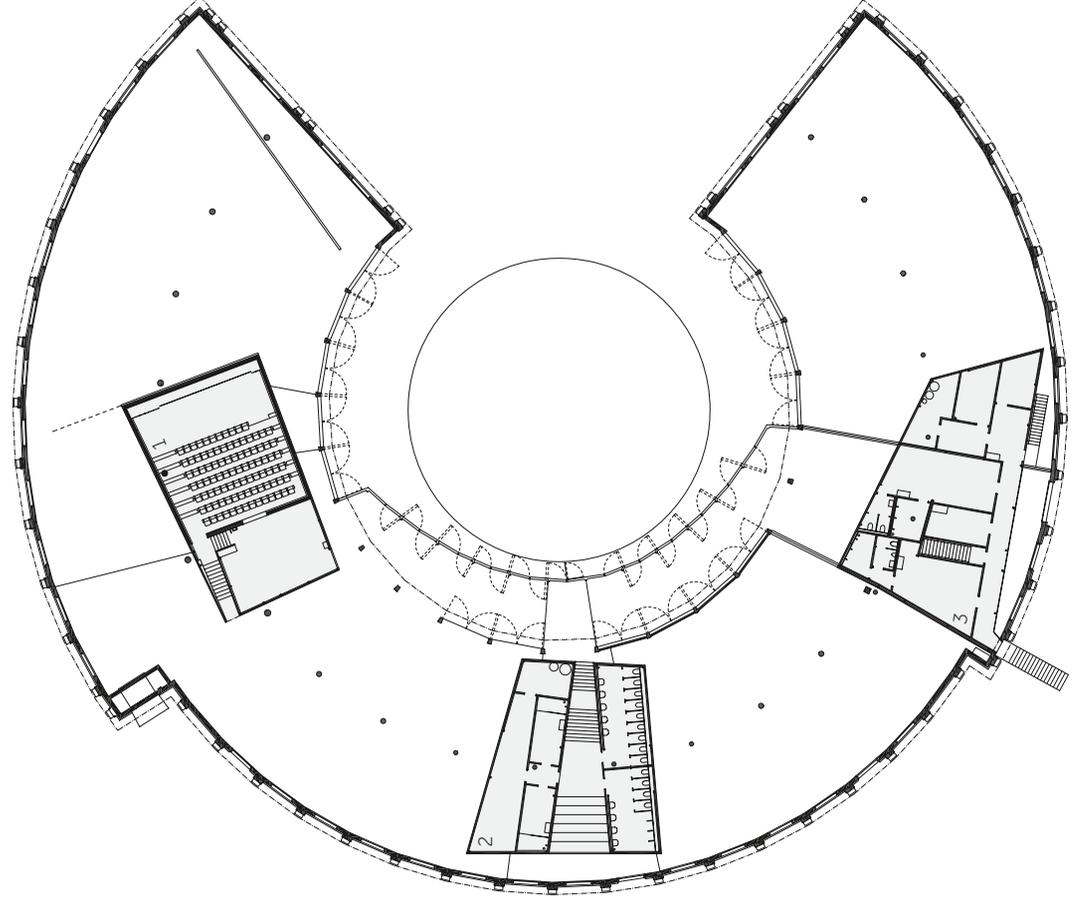
Situation

- 1 Wasserturm
- 2 Badhaus



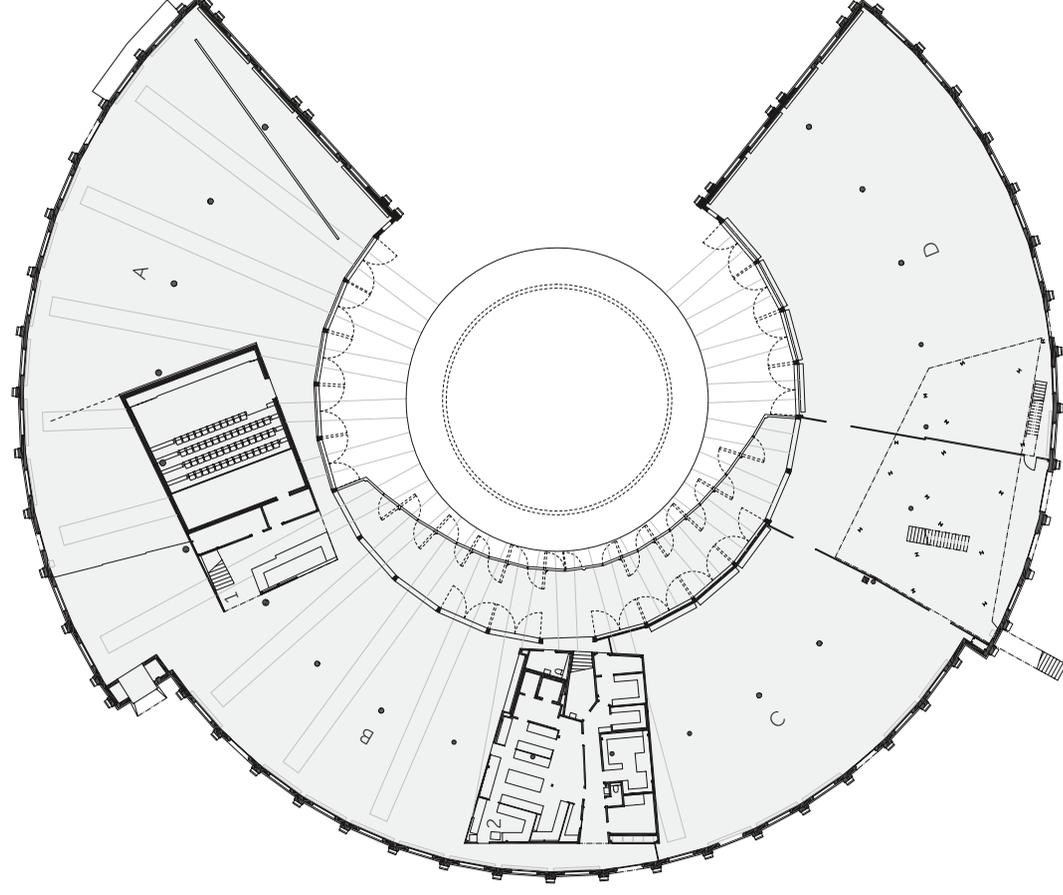
Obergeschoss

- 1 Kinosaal
- 2 Toiletten/Nebenräume
- 3 Theatergarderobe

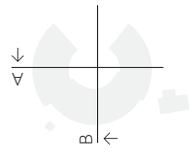
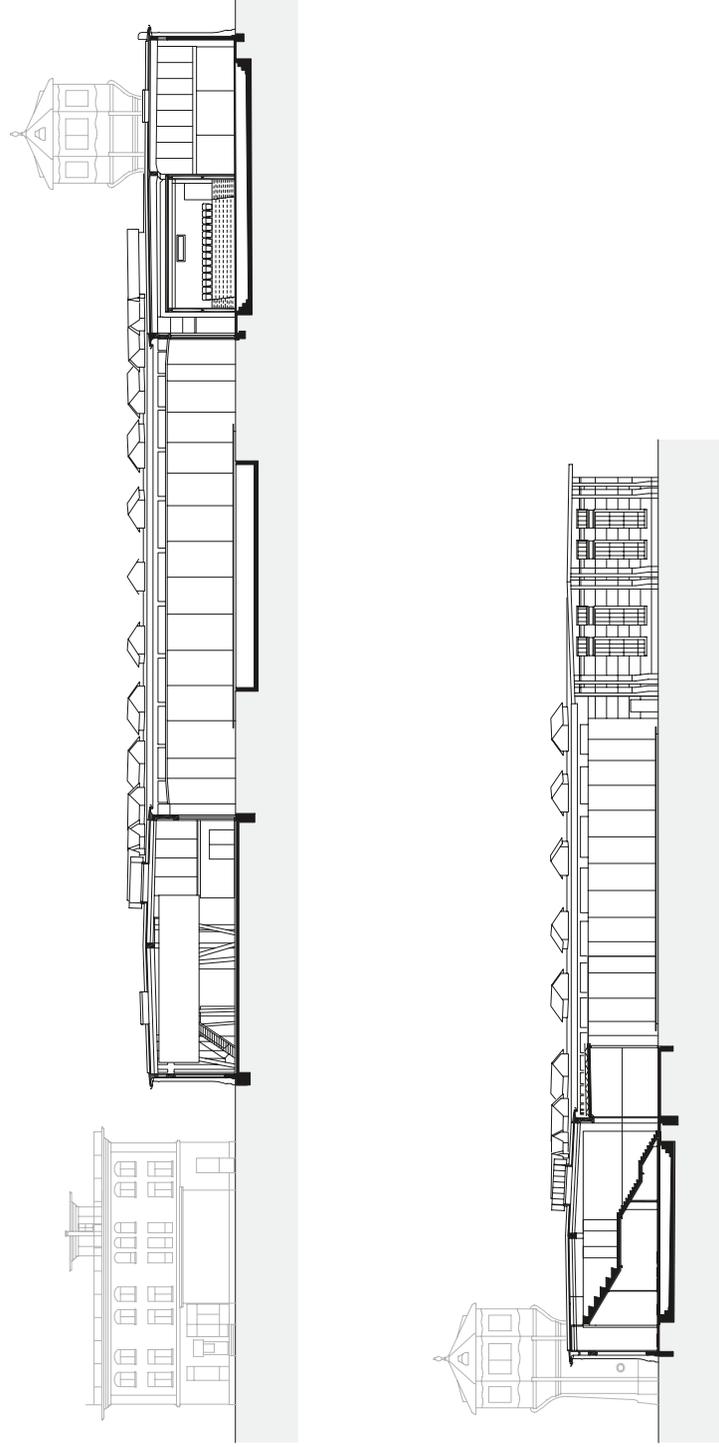


Erdgeschoss

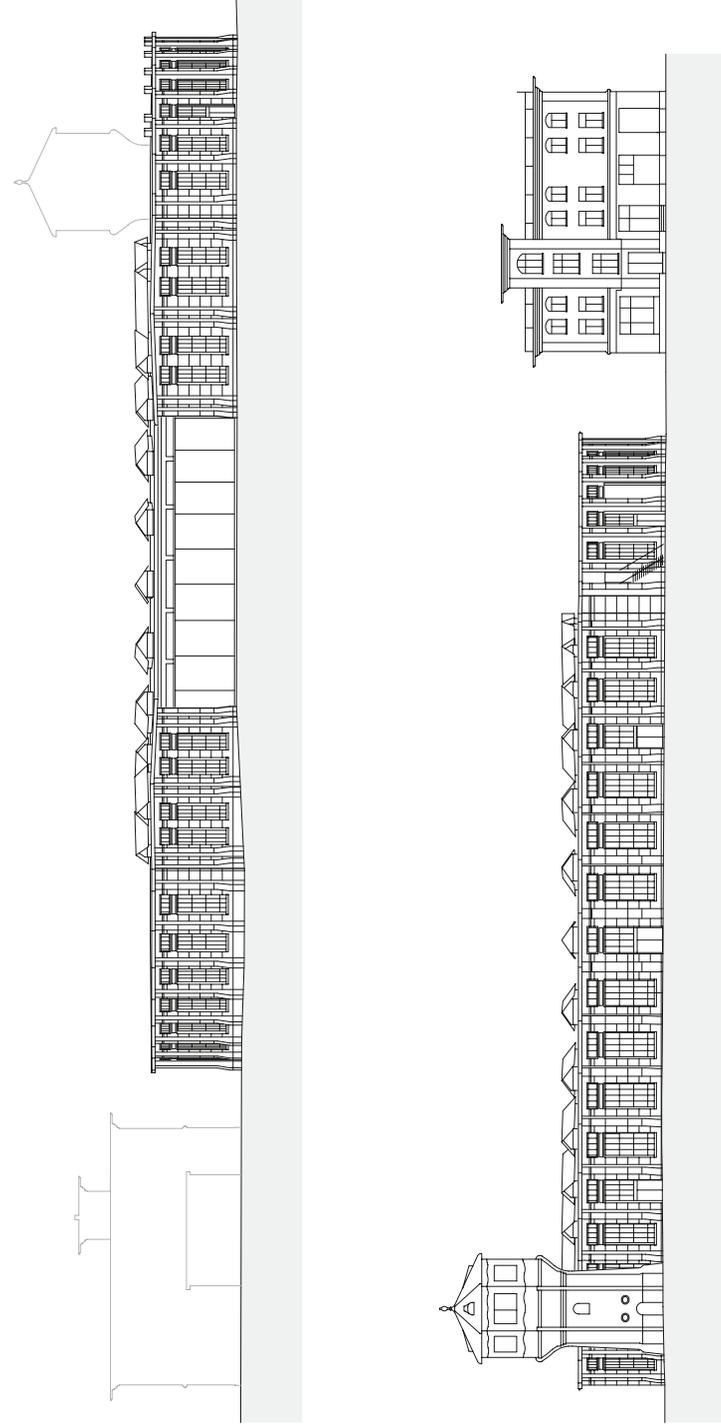
- Units
- 1 Kinosaal
- 2 Restaurantküche
- Zonen
- A Kunst und Performance
- B Eingangsbereich und Gastronomie
- C Theatersaal 2
- D Theatersaal 1



Schnitt A
Schnitt B

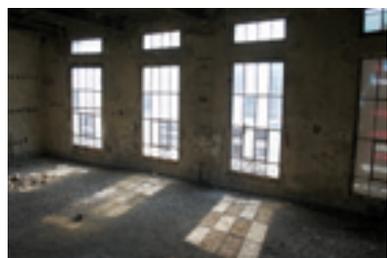


Ostfassade
Westfassade



B³/₄ V.O.B.





29.6.09



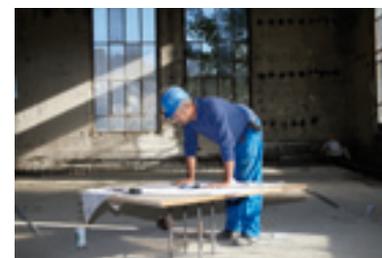
1.9.09



1.9.09



1.9.09



7.10.09



7.10.09



18.11.09



2.12.09



16.12.09



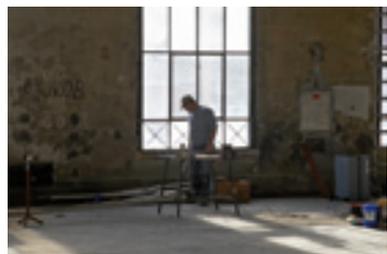
7.1.10



7.1.10



7.1.10



4.2.10



17.2.10



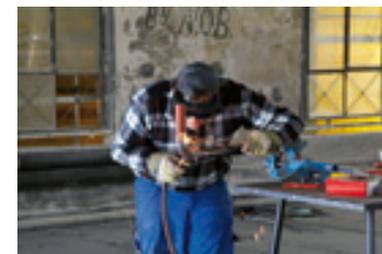
17.2.10



25.3.10



25.3.10



21.4.10



6.5.10



19.5.10



19.5.10



16.6.10



14.7.10



27.7.10



11.8.10



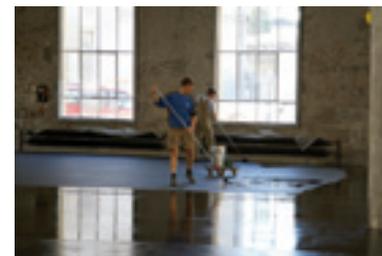
14.8.10



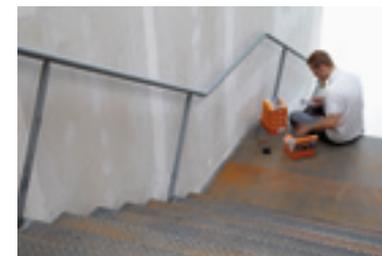
25.8.10



1.9.10



1.9.10



8.9.10

Kennzahlen und Kennwerte

Kennwerte Gebäude

nach SIA 416 2003

Grundstücksfläche

Parzelle Lokremise	7 174 m ²
Überbau- und Nutzungsrecht (zw. Geleise und Interessenlinie)	906 m ²

Bearbeitete Umgebungsflächen

Pflasterung, Kies, Asphalt	4 180 m ²
----------------------------	----------------------

Gebäude

Gebäudevolumen	GV	24 063 m ³	
Geschossfläche total	GF	3 824 m ²	100 %
Geschossfläche Tanz/Theater-Zonen		1 314 m ²	
Geschossfläche Tanz/Theater-Unit		226 m ²	
Geschossfläche Gastro-Lounge		612 m ²	
Geschossfläche Gastro-Unit		385 m ²	
Geschossfläche Kunst/Performance		723 m ²	
Geschossfläche Kino-Unit		350 m ²	
Geschossfläche Sichel		214 m ²	
Konstruktionsfläche	KF	228 m ²	6 %
Nettogeschossfläche	NGF	3 596 m ²	94 %
Verkehrsfläche	VF	520 m ²	14 %
Funktionsfläche	FF	165 m ²	4 %
Nutzfläche	NF	2 911 m ²	76 %



Erstellungskosten

Bewilligter Baukredit

Index 01.10.2006 114.7; Basis 10.1998

BKP 0–9	22 640 000 CHF
BKP 0 Grundstück	4 680 000 CHF
BKP 0 Rückzahlung Provisorien	300 000 CHF
BKP 1–9 Badhaus	850 000 CHF
BKP 1–9 Wasserturm	160 000 CHF
BKP 1–9 Lokremise	16 650 000 CHF

Die definitiven Baukosten und Kostenkennwerte werden nach der Bauabrechnung publiziert.

Chronologie, Projektorganisation

Zeitlicher Ablauf

Jurierung Architekturwettbewerb

Mai 2006

Start Provisoriumsbetrieb in Lokremise

1. Januar 2007

Konkretisierung der Nutzerkonzepte

Januar bis Dezember 2007

Ausarbeitung Bauprojekt und

Kostenvoranschlag

Dezember 2006 bis Dezember 2007

Kaufverhandlungen mit SBB,

Unterzeichnung Kaufvertrag

August 2007 bis 16. September 2008

Regierungsbeschluss zum Entwurf

des Kantonsratsbeschlusses

18. März 2008

Kantonsratsbeschluss zum Erwerb

und Umbau der Lokremise in St.Gallen

24. September 2008

Volksabstimmung: 57,4 % Ja-Stimmen

30. November 2008

Gründung Stiftung Lokremise St.Gallen

25. Mai 2009

Gastroausschreibung und Unter-

zeichnung Pachtvertrag

März 2009 bis 14. Dezember 2009

Baubewilligungsverfahren

16. Februar 2009 bis 7. Juli 2009

Letzte Veranstaltung in Lokremise-

Provisorium

6. Juli 2009

Rückbau Provisorien

Juli/August 2009

Baubeginn Lokremise

24. August 2009

Baufertigstellung Lokremise

und Badhaus

6. September 2010

Eröffnungsanlass Lokremise

10. September 2010

Tag der offenen Türe für die Bevölkerung

12. September 2010

Aussensanierung Wasserturm

April bis Juni 2011

Bauherrschaft

Kanton St.Gallen, vertreten durch

das Hochbauamt des Kantons St.Gallen

Baubereich 1

Projektausschuss

Werner Binotto

Kantonsbaumeister

Hochbauamt

Katrin Meier

Leiterin Amt für Kultur

Departement des Innern

Thomas Bürkle

Leiter Baubereich 1

Hochbauamt

Werner Signer

Direktor

Konzert und Theater St.Gallen

Sandra Meier

Kinok

Roland Waespe

Direktor

Kunstmuseum St.Gallen

Florian Eicher

Stv. der Amtsleiterin Amt für Kultur

Amt für Kultur

Departement des Innern

Heinz Hauri

Heiri Rüdlinger

Projektleiter

Hochbauamt

Arbeitsgruppe Nutzer

Georges Hanimann

Technischer Leiter

Konzert und Theater St.Gallen

Brigitte Kemmann / Franco Carrer

Kinok

Roland Bitterli

Kurator, stv. Direktor

Kunstmuseum St.Gallen

Christopher Rühle

Amt für Kultur

Departement des Innern

Philipp Lämmlin

Alltag I Agentur GmbH

9000 St.Gallen

Peter Schildknecht / Regina Sturzenegger

PSG Gastro AG

9000 St.Gallen

Projektgruppe

Projektleitung Hochbauamt

Heinz Hauri

Fachbegleitung Hochbauamt

Jürg Schnyder, HLKKS-Technik

Architekten

Isa Stürm Urs Wolf SA,

8005 Zürich

Sebastian Müller

Isa Stürm

Urs Wolf

Bauleitung

Baukla Generalunternehmung AG,

9001 St.Gallen

Andreas Knill

Bauingenieur

Borgogno Eggenberger + Partner AG,

9000 St.Gallen

Elektroingenieur

Bühler + Scherler AG,

9015 St.Gallen

HLKKS-Ingenieur

Eggenberger Ingenieur + Planer,

9470 Buchs SG

Fachkoordination

Eggenberger Ingenieur + Planer,

9470 Buchs SG

Bauphysiker, Akustik

BWS Bauphysik AG,

8408 Winterthur

Verputzrestauration

BWS Labor AG,

8408 Winterthur

Akustik

Mühlebach Akustik + Bauphysik,

8542 Wiesendangen

Geologie

Andres Geotechnik AG,

9016 St.Gallen

Brandschutzkonzept

Braun Brandsicherheit AG,

8408 Winterthur

Landschaftsarchitekt

Martin Klauser,

9400 Rorschach

Verkehrsplaner

Nagel + Steiner GmbH,

9016 St.Gallen

Gastroplaner

Rolf Hügli,

9322 Egnach

Signaletik

Marcus Gossolt,

9000 St.Gallen

Beteiligte Unternehmen

A Akustiker Mühlebach Akustik + Bauphysik, 8542 Wiesendangen Allgemeine Metallbauarbeiten (Schlosserarbeiten) Gschwend AG, 9116 Wolfertswil | Metallround GmbH, 9032 Engelburg Architekt Baukla Generalunternehmung AG, 9001 St.Gallen | Isa Stürm Urs Wolf SA, 8005 Zürich | Office-Life GmbH, 9100 Herisau Ausstattung Betriebskommission Cleanfix-Reinigungssysteme AG, 9247 Henau | Fehr Wilhelm AG, 9016 St.Gallen | SkyAccess AG, 4304 Giebenach Ausstattung Kunst und Performance Metallround GmbH, 9032 Engelburg | SkyAccess AG, 4304 Giebenach | Tachezy & Vonaesch, 9000 St.Gallen **B** Bauheizung Krüger + Co. AG, 9113 Degersheim Bauingenieur Borgogno Eggenberger + Partner AG, 9000 St.Gallen Baumeisterarbeiten ARGE A. Müller AG, 9009 St.Gallen / W. Diezinger AG, 9008 St.Gallen Bauphysiker BWS Labor AG, 8408 Winterthur Baureinigung Fortas AG, 9015 St.Gallen Baureklame Grafitec AG, 9013 St.Gallen | Alltag Agentur GmbH, 9000 St.Gallen Beschriftungen Litex Neon AG, 9050 Appenzell Betonfräs- und Bohrarbeiten Shira Baubohrungen, 9443 Widnau Betonsanierung SikaBau AG, 9016 St.Gallen Bewachung Securitas AG, 9000 St.Gallen Bodenbeläge aus Holz Bühnenbau Wertheim GmbH, DE-97877 Wertheim Brandschutz AFC Air Flow Consulting AG, 8006 Zürich | Braun Brandsicherheit AG, 8408 Winterthur Buffetanlagen/Elementwände Gastroküche Cantieni GmbH, 9000 St.Gallen | Mega Gastronomie, 9428 Walzenhausen **D** Dächer Eurodach AG, 4614 Hägendorf | Hautle Metallbau AG, 9304 Bernhardzell | Müller Dach AG, 8586 Riedt b. Erlen Deckenbekleidungen Gustav Koch GmbH, 9015 St.Gallen | Grüter & Moretto GmbH, 9302 Kronbühl | Spirig J. AG, 9032 Engelburg **E** Elektroanlagen Alpiq InTec Ost AG, 9006 St.Gallen Elektroingenieur Bühler + Scherler AG, 9015 St.Gallen Elementwände AROTEC AG, 6289 Müswangen **F** Fassadenplaner fiorio fassadentechnik, 9524 Zuzwil Fassaden Baumann + Geiger AG, 9320 Arbon **G** Garderoben Grüter & Moretto GmbH, 9302 Kronbühl | Stahl Design AG, 8753 Mollis Gastronomieplaner Hügli Rolf, 9322 Egnach Gärtnerarbeiten Diezinger W. AG Bauunternehmung, 9008 St.Gallen Gerüste Zwicker Gerüste AG, 9323 Steinach Gipserarbeiten Gustav Koch GmbH, 9015 St.Gallen Glas Oppikofer A. AG, 8500 Frauenfeld **H** Hartbeton Repoxit AG, 8404 Winterthur Heizungsanlagen Hälgi & Co. AG, 9009 St.Gallen **I** Ingenieure HLKK und Sanitär Eggenberger Ingenieur + Planer, 9470 Buchs Innentüren Holz Elkuch Eisenring AG, 9243 Jonschwil | Grüter & Moretto GmbH, 9302 Kronbühl **K** Kinoausbau Audio-Ciné AG, 8045 Zürich | Colombo la Famiglia AG, 8002 Zürich | Manser Bild- und Ton-Konzepte GmbH, 9308 Lömmenschwil Kücheneinrichtung Hugentobler Kochsysteme AG, 3661 Uetendorf | Menu-System AG, 9014 St.Gallen | Resta AG, 9230 Flawil Kühl- und Tiefkühlzellen Zengaffinen AG Kälte und Klima, 9000 St.Gallen **L** Landschaftsarchitekt Klausner Martin, 9400 Rorschach Leuchten und Lampen Domus Leuchten und Möbel AG, 9000 St.Gallen | Alpiq InTec Ost AG, 9006 St.Gallen Lüftungsanlagen Cofely AG, 9000 St.Gallen **M** Malerarbeiten innen Hofmann Malerei AG, 9015 St.Gallen | Kostgeld Malergeschäft AG, 9000 St.Gallen Montagebau in Holz Josef Mock AG, 9200 Gossau Montagebau in Stahl Electric Claudio Merlo Lighting Equipment SA, 6807 Taverne | Stamo AG, 9304 Bernhardzell Möblierung Domus Leuchten und Möbel AG, 9000 St.Gallen | Hofer AG, 9400 Rorschach | Polsterfactory Daepf Markus, 8580 Amriswil | Schmid Hanspeter, 9327 Tübach **N** Natursteinarbeiten Wanner AG, 8105 Regensdorf **O** Oberflächenbehandlungen innen BWS Labor AG, 8408 Winterthur | ARGE Achermann AG, 8600 Dübendorf **S** Sanitäranlagen Steger AG, 8355 Aadorf Schliessanlagen Koch Eugen AG, 9015 St.Gallen Schwachstrominstallationen Alpiq InTec Ost AG, 9006 St.Gallen | ES Sicherheit AG, 9015 St.Gallen | Securiton AG, 9000 St.Gallen Sonnenstoren Kästli & Co. AG, 3006 Bern **T** Türen und Tore ARGE Gebr. Mettler/Steiner AG Hub- und Schiebetore, 9015 St.Gallen | Hautle Metallbau AG, 9304 Bernhardzell | Krapf AG Metallbau, 9032 Engelburg | Metallround GmbH, 9032 Engelburg **V** Verglasungen innen Metall Metallround GmbH, 9032 Engelburg **W** Wandbekleidungen Holz Grüter & Moretto GmbH, 9302 Kronbühl Wandbeläge Repoxit AG, 8404 Winterthur **Z** Zaunanlagen Bachofer AG, 9320 Arbon

Herausgeber

Baudepartement des Kantons St.Gallen
Hochbauamt,
9001 St.Gallen
Projektleitung und Textredaktion

marktwärts,
9014 St.Gallen
Visuelles Konzept, Layout und Satz

Pfeiffer Niebling GmbH,
9000 St.Gallen

Fotos

Anna-Tina Eberhard,
9000 St.Gallen
Foto Gross AG, S. 2/3
Gerhard Poschung, S. 4/5
Alltag Agentur GmbH,
Daniel Schmid, S. 28/29
andereart Anja Köhler, S. 30/31
das digitale bild GmbH, S. 60, 67, 80/81

Textbearbeitung

text & art,
9014 St.Gallen

Lektorat

Zünd Korrekturen,
9445 Rebstein

Bildbearbeitung

das digitale bild GmbH,
9042 Speicher

Druck

Niedermann Druck AG,
9016 St.Gallen

Ausrüstung

Buchbinderei Burkhardt AG,
8617 Mönchaltorf

Auflage

1500 Exemplare

ISBN

978-3-9523879-0-0

Diese Publikation ist auf
FSC-zertifiziertem Papier gedruckt.

Elektronische Baudokumentation
www.sg.ch

© September 2011
Baudepartement des Kantons St.Gallen
Hochbauamt

