

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 42 (1955)
Heft: 10: Geschäftshäuser

Artikel: Erweiterung der Central-Garage in St. Gallen : 1953/55, Ernst Brantschen, Architekt BSA/SIA, St. Gallen ; Ingenieurarbeiten : Scheitlin, Hotz & Zähler, St. Gallen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32551>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Erweiterung der Central-Garage in St.Gallen

1953/55, Ernest Brantschen, Architekt BSA/SIA, St.Gallen. Ingenieurarbeiten: Scheitlin, Hotz & Zähler, St.Gallen

Aufgabe und Situation

Die im Jahre 1927 erstellte und bereits im Jahre 1938 erweiterte Central-Garage in St.Gallen mußte wegen Raum-mangels zum zweitenmal erweitert und teilweise umgebaut werden. Die Erstellung des Neubaus machte gleichzeitig die Neulösung verschiedener verkehrstechnischer Probleme notwendig, da der bisherige Zustand mit der Einfahrt und Ausfahrt unmittelbar an der verkehrsreichen Straßenkreuzung Unterer Graben-Metzgergasse-Müller-Friedberg-Straße unhaltbar geworden war. Die klare Lösung dieses Problems erwies sich auch deswegen als notwendig, weil in nächster Zeit mit dem Bau der an dieser Stelle vorbeiführenden Durchgangsstraße Zürich-Rorschach gerechnet werden muß.

Das nun ausgeführte Projekt auf dem etwa 2000 m² umfassenden Areal trägt diesen verschiedenen Gesichtspunkten und Anforderungen Rechnung. Die beiden ehemaligen Ausfahrten in die Metzgergasse-Kreuzung und in die Kurve der Müller-Friedberg-Straße sind aufgehoben, das heißt beide Portale dienen ausschließlich der Einfahrt. Ferner ist die bisherige Tankstelle von ihrer ungünstigen Lage in den östlichen Teil des Neubaus verlegt worden.

Räumliche Organisation

Der Neubau dient mit Ausnahme der beiden Wasch- und Schmierräume ausschließlich für das Einstellen von Wagen. Der alte Bau und die Erweiterung, die auf gleicher Höhe miteinander verbunden sind, weisen jetzt eine einzige Ausfahrt im Neubau auf. Dieser ist etwa 60 m lang und 30 m breit und besitzt drei voll benützbare Geschosse mit einem Fassungsvermögen von 250 Wagen.

Im Erdgeschoß befinden sich: ein Wasch- und ein Schmier-raum, eine Pneureparaturwerkstätte, ein Garderoberraum mit Dusche für das Personal, ferner im verbleibenden Teil eine Einstellgarage und im östlichen, offenen Teil die Esso-Tankstelle mit zweispuriger Fahrbahn. Ein 4 m breites Zwischenglied verbindet Alt- und Neubau. In demselben befinden sich ein Aufenthaltsraum für die Kundschaft und der obligatorische Luftschutzraum. Eine Rampe verbindet das Untergeschoß des Altbaus mit dem Erdgeschoß des Neubaus.

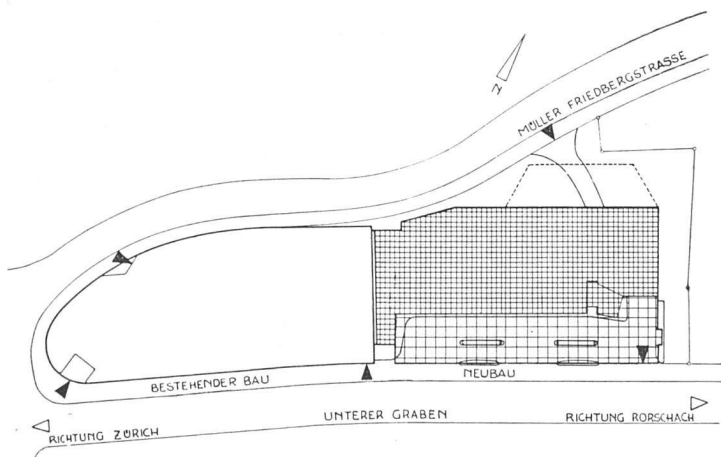
Eine 7,50 m breite bequeme Rampe führt vom Erdgeschoß in die große Einstellhalle des Obergeschosses, das mit seiner breiten Auskragung gleichzeitig die Tankstelle überdeckt. Das zweite Geschöß ist größtenteils offene Terrasse; nur ein 8 m breiter Streifen wurde überdeckt. Die Ausfahrt von der Terrasse führt über eine elektrisch heizbare Rampe zur Müller-Friedberg-Straße. In sämtlichen Geschossen ist zur Gewährleistung einer reibungslosen Zirkulation Einbahnverkehr eingerichtet.

Technische Angaben

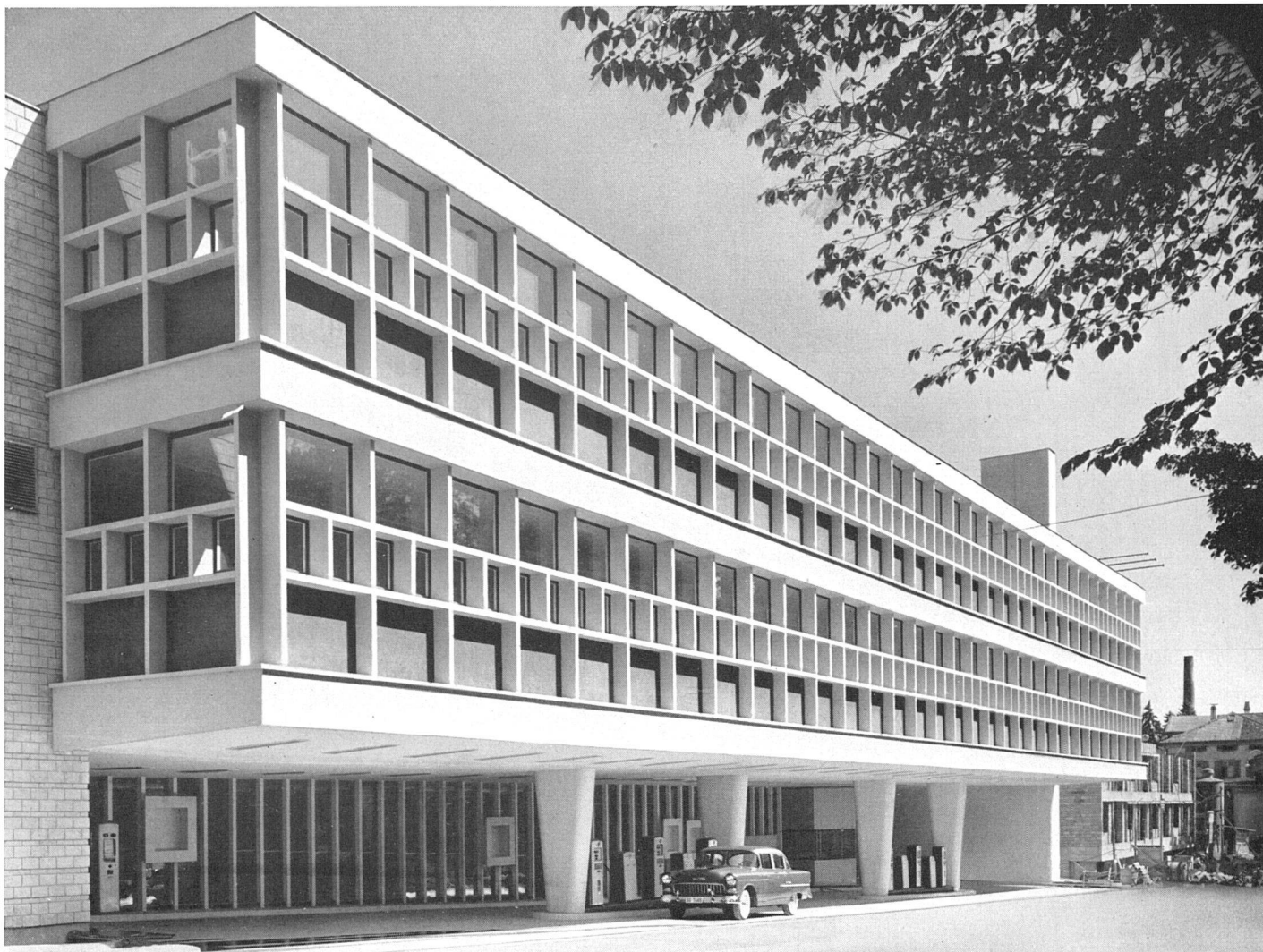
Der Neubau ist in Eisenbeton ausgeführt. Nach Vorstudien verschiedener Konstruktionsweisen gelangte man zu der besonders wirtschaftlichen ausgeführten Lösung. Das Tragsystem besteht aus über fünf Felder durchlaufenden plattenartigen Rahmen aus Spannbeton. Dazwischen sind Rippendecken aus Eisenbeton eingefügt mit ebener Unterseite. Die beiden massiven Längsträger vermindern die Beanspruchung der Rippendecke wesentlich. Sämtliche Spannglieder weisen an beiden Enden bewegliche Verankerungsköpfe auf. Die Vorspannkraft (100 t pro Glied) wurde an beiden Enden gleichzeitig eingeleitet.

Heizung, Lüftung: Die in Großgaragen zu lösenden heiz- und lüftungstechnischen Probleme unterscheiden sich wesentlich von den analogen Aufgaben in industriellen Gebäuden. Die Ansprüche bezüglich der Behaglichkeitsfaktoren wie Raumtemperatur, gleichmäßige Wärmeverteilung und zugfreie Durchlüftung treten hier zugunsten einer einfach bedienbaren und raumsparenden Anlage etwas in den Hintergrund. Dem gegenüber stehen bestimmte Vorschriften hinsichtlich der Beseitigung giftiger Auspuffgase und der erhöhten Feuergefahr.

Heizung: Auf die Erweiterung der alten Heizanlage wurde verzichtet; dafür wurde im Neubau eine dem heutigen technischen Stand entsprechende neue Heißwasserheizanlage eingebaut. Von hier aus werden die Luftheizapparate der Hallen, die Ventilation der Wasch- und Schmierboxen, sowie die Radiatoren der Nebenräume gespeist. Für die Ölfeuerung kann auch Autoabfallöl verwendet werden. Für die Erwärmung und Lufterneuerung der Einstellhallen dienen sechs über die Stockwerke verteilte Luftheizapparate von je 60 000 cal/h Wärmekapazität und 7500 m³/h



Lageplan 1:1500 | Plan de situation | Site-plan

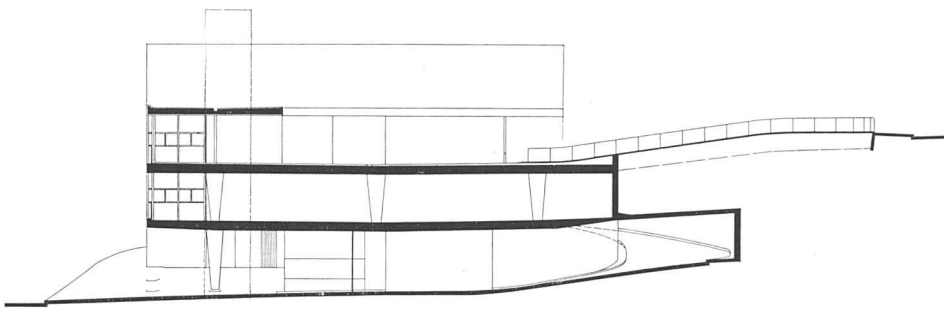


Gesamtansicht von Süden, im Vordergrund «Unterer Graben» / Vue prise du sud / From the south with filling station

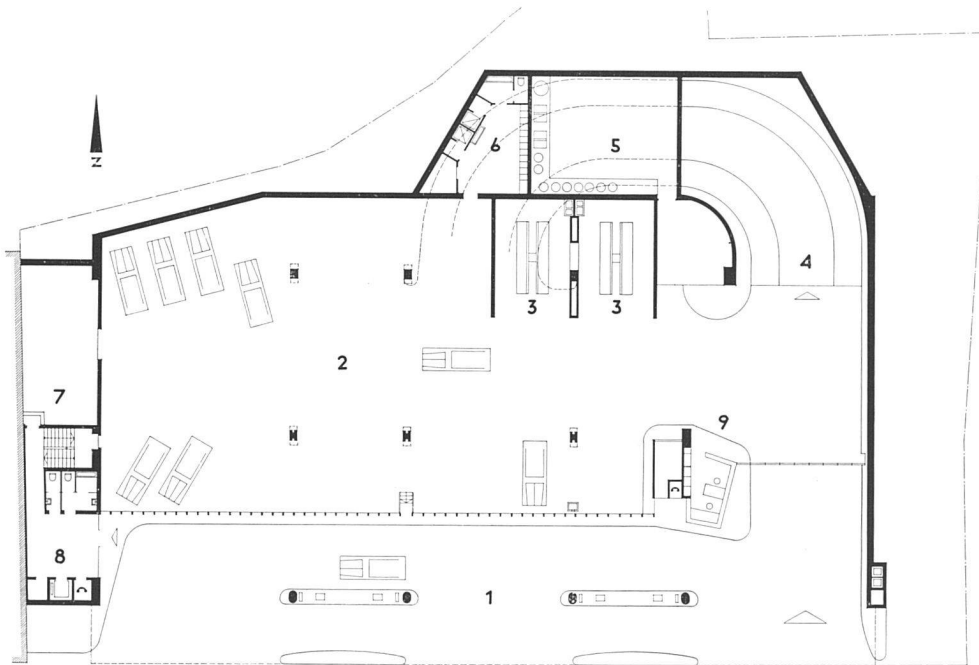
Photos: Groß, St.Gallen

Einstellgarage im ersten Obergeschoß / Garage au premier / Garage on first floor level





Querschnitt 1:500 | Coupe | Cross-section



Erdgeschoß 1:500 | Rez-de-chaussée | Ground floor

- 1 Tankstelle
- 2 Einstellraum
- 3 Waschboxe
- 4 Rampe
- 5 Fett- und Öllager, Pumpenraum
- 6 Garderobe, Dusche Personal
- 7 Pneulager, Luftschutzraum
- 8 Besucher, WC, Lift
- 9 Bürokabine

Förderleistung (Beheizung der Halle im Winter auf $+ 5^{\circ}$). Über dem unteren Ausfahrtstor ist ein Decken-Warmluftapparat eingebaut, der beim Öffnen des Tores die einfallende Kälte unmittelbar kompensiert.

Lüftung: Zur Entfernung der Auspuffgase dienen 4 Abluftgruppen mit einer Förderleistung von $40\,000\text{ m}^3/\text{h}$. 60 Prozent der Gase werden unmittelbar über dem Boden abgesogen, 40 Prozent an der Decke. Zur Entfernung von Feuchtigkeit und Petrolämpfen und zur Erzielung einer Raumtemperatur von $+ 15^{\circ}$ in den Arbeitsräumen wurde

hier eine separate Luftheizungs- und Ventilationsanlage eingebaut. Ferner wurde für die innere Tankstelle, wo das Abtropfen von Benzin und das Entstehen von explosiven Dämpfen nicht vermieden werden kann, auf Verlangen der Feuerpolizei ebenfalls eine separate Abluftanlage eingebaut. Schließlich sind die fensterlosen Abortanlagen und Schmiermittellager mit einem einfachen Lüftungssystem versehen.

Planung und Ausführung der Heiz- und Lüftungsanlage: H. Rickenbach & Co., St. Gallen.

Tankstelle bei Nacht | Le poste d'essence la nuit | Filling station at night

