

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **94 (1976)**

Heft 48: **ASIC-Ausgabe**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Bild 1. «Jumbo-Jet-Halle» der Swissair in Kloten

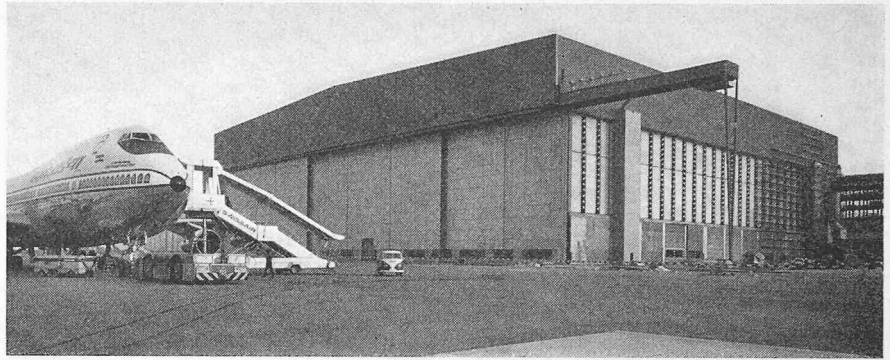
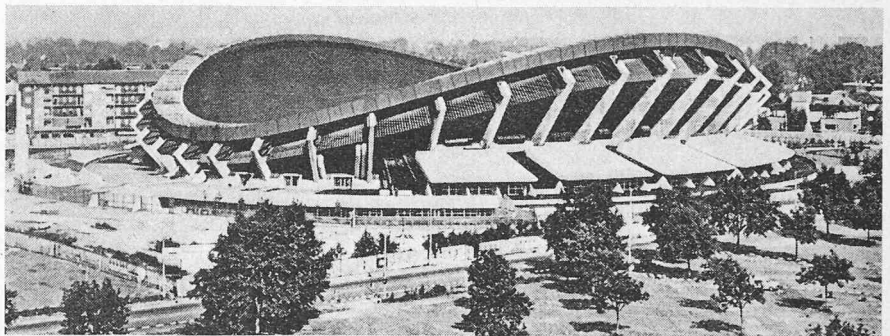


Bild 2. Bauherr C. O. N. I., Architekten: G. Valle und T. Talle, Ingenieur: G. Romaro, Stahlkonstruktion: Comeva, Vicenza, Kabel: H. F. C. D. des Trafileries et Câbleries. Begründung: Ein ausgezeichnetes Vorbild für Harmonie von architektonischen Anforderungen und Konstruktionsmethoden, die zu einem originellen und beeindruckenden Bauwerk geführt hat, das seinem Zweck voll gerecht wird. Die Dachkonstruktion mit ihren aussergewöhnlichen Abmessungen ist nach modernsten Methoden errechnet und geplant



Der Hangar ist seit 1973 in Betrieb. Das Bauwerk wurde eingehend beschrieben im «Bauen in Stahl» (Nr. 31/1973).

Neben der Jumbo-Jet-Halle wurden weitere Bauwerke ausgezeichnet:

- Italien: *Sportpalast in Mailand* (Bild 2)
- Schweden: *Zentralkrankenhaus Linköping*
- Finnland: *Hauptsitz der Neste Oy Oil Company*
- Frankreich: *Viadukt bei Martigues* (Bild 3)
- Grossbritannien: *Dock für Fregatten in Devonport*
- Österreich: *Institutsgebäude der Hochschule für Bodenkultur in Wien*
- Deutschland: *Trennwandwerk «Mechel Elemente», Kaiserslautern*

Schweiz. Zentralstelle für Stahlbau

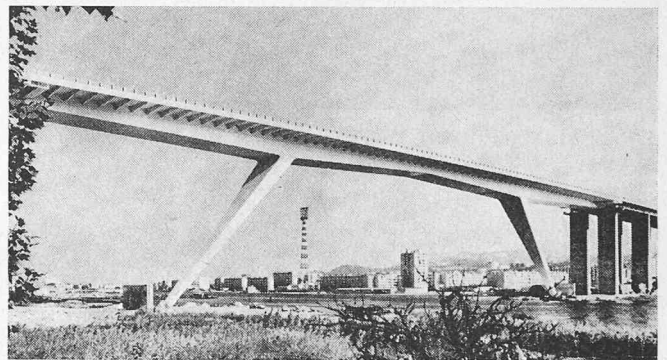


Bild 3. Bauherr: Ponts et Chaussées des Bouches du Rhône. Architekten, Ingenieure und Stahlkonstruktion: C. F. E. M. Begründung: Der elegante Entwurf des Viadukts bei Martigues mit seiner eleganten Linienführung harmonisiert mit der umgebenden Landschaft. Die Montagemethode ist ebenso bemerkenswert wie kühn

Wettbewerbe

In diesem Heft befinden sich ausnahmsweise die folgenden Wettbewerbe auf der zweiten grünen Seite: **Conservatoire de Lausanne** (Ergebnis), **Eingliederungszentrum Oensingen** (Ergebnis), **Pfarrzentrum Sarnen** (Ergebnis), **Graubündner Kantonalbank Chur** (Ankündigung).

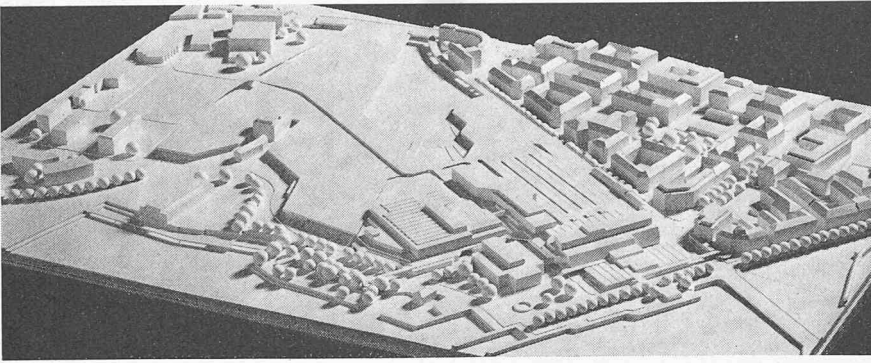
*

Dorfkernplanung Obergösgen SO. Die Einwohnergemeinde Obergösgen veranstaltet einen Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Ortskerns. *Teilnahmeberechtigt* sind alle Fachleute, die seit dem 1. Januar 1976 im Kanton Solothurn wohnen, den Geschäftssitz haben oder verbürgert sind. Zusätzlich wurden sieben auswärtige Fachleute zur Teilnahme eingeladen. Für sieben bis neun Preise steht eine Summe von 30 000 Fr. zur Verfügung. *Fachpreisrichter* sind J. P. Aebi, Bern, C. Fingerhuth, Zürich, H. Schachenmann, Solothurn, R. Steiner, Winterthur, F. Schwarz, Zürich. *Aus dem Programm:* Das Zentrum von Obergösgen zeigt den Übergang vom Bauerndorf zur Vorortssiedlung mit den typischen, an vielen Orten wiederkehrenden Problemen, die man mit dem Motto «Verlust der Mitte» charakterisieren kann.

Da die Bürgergemeinde über ein zentrales Areal verfügt und bereit ist, dasselbe zur Überbauung freizugeben, bietet sich unter Einbezug von Nachbarparzellen die Möglichkeit, Obergösgen gezielt zu gestalten. Die *Unterlagen* können ab 6. Dezember auf der Gemeindekanzlei Obergösgen gegen Hinterlage von 100 Fr. abgeholt werden. *Termine:* *Fragenstellung* bis 7. Januar 1977, *Abgabe der Entwürfe* bis 31. März, *der Modelle* bis 15. April 1977.

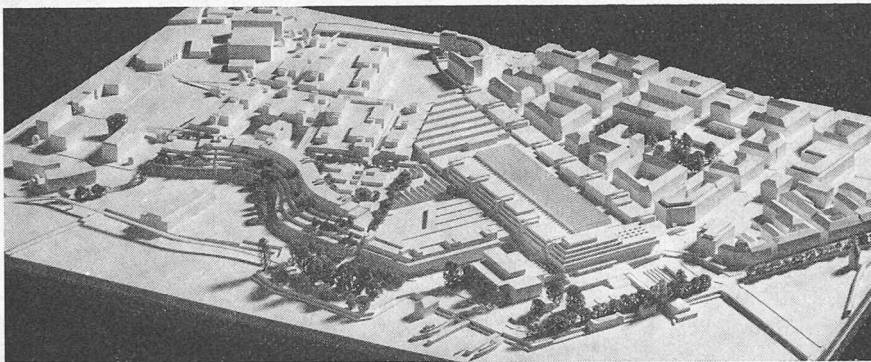
Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern

SBZ 1975, H. 25, S. 402; 1976, H. 26, S. 376; 1976, H. 28/29, S. 433. In Heft 28/29 haben wir die mit den ersten drei Preisen ausgezeichneten Projekte zur Darstellung gebracht. Im vorliegenden Heft ergänzen wir die Dokumentation über diesen Wettbewerb, welcher – abgesehen vom Umfang des Raumprogramms und den zahlreichen Auflagen organisatorischer und bahntechnischer Art – vor allem als städtebauliche Aufgabenstellung Probleme von ausserordentlicher Bedeutung in sich schloss. Die nahe Gegenüberstellung der Modellaufnahmen als zusammenfassende Umschau über sämtliche prämierten Projekte und über eine Auswahl von drei der angekauften Entwürfe mag diesen Hauptgesichtspunkt seinem Gewicht entsprechend in den Vordergrund rücken.



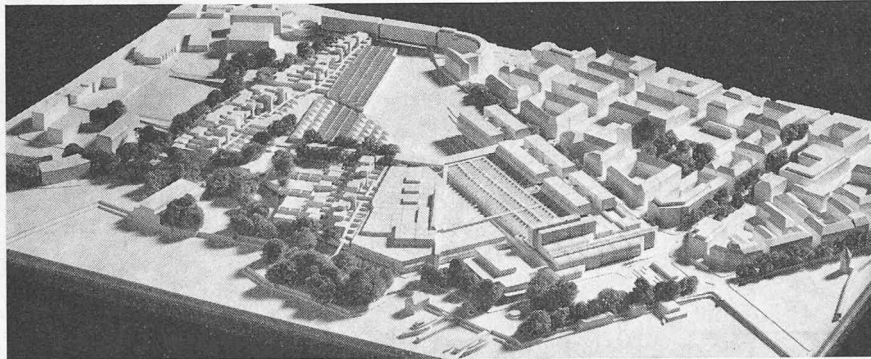
4. Preis (19 000 Fr.) **Burckhardt und Partner**, Basel; verantwortlicher Partner **Edi Bürgin**; Entwurf: **E. Frendl, P. Waldner, J. Tischhauser**; Berater: **E. Stadtmann**, Basel, **Aegerter & Dr. Bosshardt AG**, Basel, **W. Wirthensohn**, Luzern, **P. Schönholzer**, Riehen

Der breitgelagerte Baukörper wirkt wenig differenziert. Dadurch ist der städtebaulichen Situation am See wenig Rechnung getragen. Das Kunsthaus erscheint verdrängt. Die Eingliederung in die Umgebung ist in bezug auf die Höhenabmessungen, nicht aber hinsichtlich der Massenverteilung gelungen. Die Sichtbeziehung zum Seebecken und zur Altstadt wird durch die verglasten Nordfronten der lebendig gestalteten Halle bewusst gesucht. Der Bahnhofplatz ist in einen Verkehrs- und Fussgängerbereich unterteilt. Der Fussgänger wird klar geführt. Der öffentliche Verkehr funktioniert gut. Das Projekt ist organisatorisch gut durchgedacht, architektonisch und städtebaulich aber wenig überzeugend.



5. Preis (18 000 Fr.) **Urs Rüfenacht, Gret Anderegg-Schärer**, Zürich

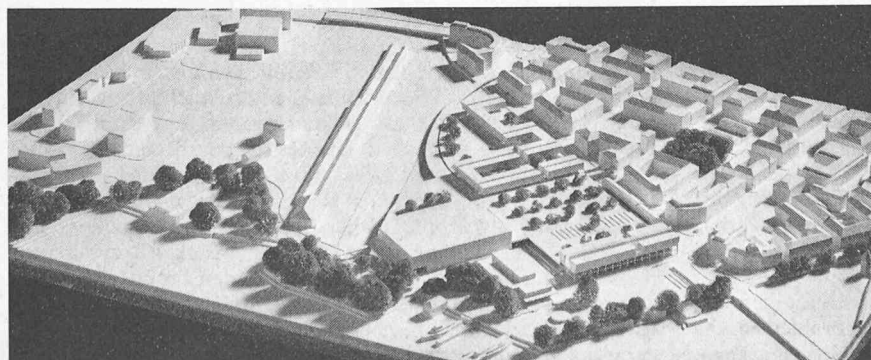
Die Verfasser trennen den Bahnhofvorplatz klar in einen Verkehrs- und Fussgängerbereich, wobei der Aufbau des Empfangsgebäudes dieser Gliederung entspricht. Durch terrassenförmige Gestaltung und Begrünung wird versucht, die Wirkung der grossen Baumassen abzumildern. Das Projekt besticht durch eine einfache und übersichtliche Führung der Fussgänger. Die verkehrerschlüssung ist funktionsfähig, aber aufwendig. Der organisatorische Aufbau ist einfach. Das Projekt stellt einen interessanten Beitrag sowohl zur Lösung des Teilproblems des Zu- und Abflusses der Bahnbenützer als auch zur Schaffung einer grossen verkehrsfreien Zone. Der kubische Aufbau überzeugt nicht.



6. Preis (17 000 Fr.) **Helfer Architekten AG**, Bern; Mitarbeiter: **J. P. Müller, H. P. Liechti, Roger Baudère**, Hergiswil/Luzern/Fribourg; Mitarbeiter: **P. Baudère, R. Müller; Mark und Zeno Steiger**, Luzern/Sursee; Mitarbeiter: **H. J. Moser, H. P. Scheidegger**

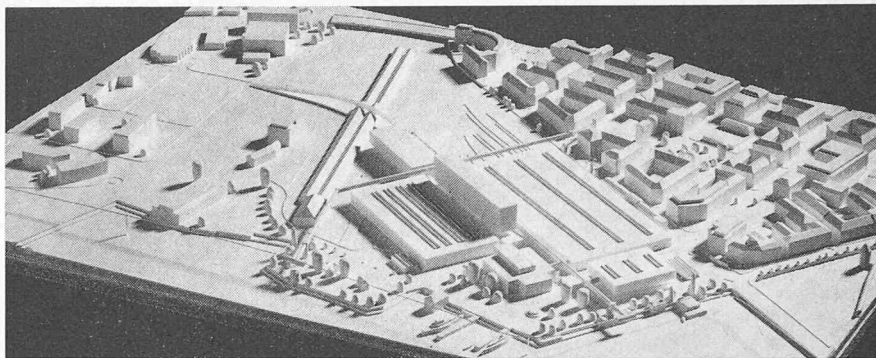
Der Bahnhofplatz wird im östlichen Teil verkehrsfrei gestaltet. Eine gut dimensionierte Halle verbindet die verschiedenen Geschosse. Städtebaulich liegt das Hotel richtig. Die Bahnkundendienste im UG sind gut erschlossen, aber unübersichtlich organisiert. Die Post ist gut organisiert. Die Fussgängerverbindung Hirschematt-Inseli ist wenig attraktiv. Der Vorschlag für die Gleisüberbauung in späteren Etappen überzeugt nicht. Die städtebauliche Einordnung von Bahnhof und Post ist massvoll. Die Verwaltungsgebäude entlang der Zentralstrasse sind jedoch zu hoch. Das Raumprogramm wurde in einer geordneten Baustruktur, die eine Gleisüberbauung entspricht, klar untergebracht.

7. Preis (16 000 Fr.) **Jakob Schilling**, Zürich, **Dieter Vorberg**, Magliaso, **Meinrad Grüter**, Luzern, **Eugen Schmid**, Luzern, **Peter Tüfer**, Luzern



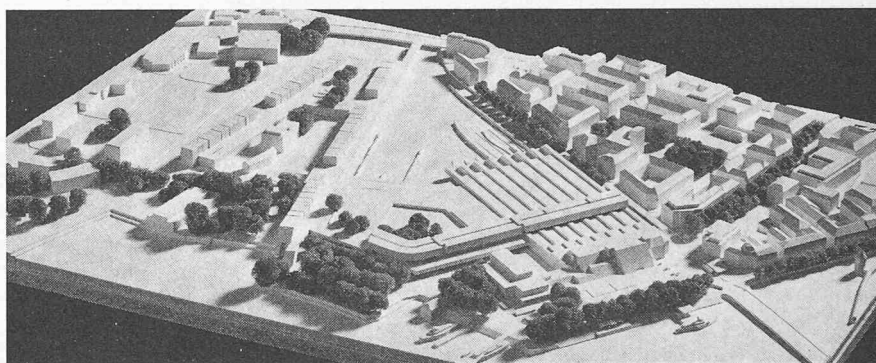
Es handelt sich um ein massvolles Projekt, dessen Hauptelemente leicht ablesbar sind. Das Kunsthaus wird als selbständiger Bau respektiert. Die Baumasse des Bahnhofes weist eine geringe Höhenentwicklung auf, wogegen der Posttrakt hinter dem Kunsthaus etwas massig in Erscheinung tritt. Auf eine städtebauliche Akzentsetzung wird bewusst verzichtet. Das Projekt fügt sich ohne Pathos in die Umgebung ein. Die Sichtbeziehungen vom Bahnhoftrakt zu See und Altstadt sind gut. Der Bahnhof ist über den im Ostteil verkehrsfrei gehaltenen Platz und über die bestehende Unterführung gut erreichbar. Die Organisation des Bahnhoftraktes ist einfach, die Raumqualität ansprechend.

Der Vorschlag ist kompromisslos, mit ablesbaren, nach Funktionen getrennten Baukörpern. Der Bahnhofplatz wird mit einem Hotel überbaut. Der bewusst gestaltete Bautenkomplex bildet in sich einen grosszügigen Akzent, fügt sich aber städtebaulich schlecht ein. Von der Bahnhofhalle bestehen nur spärliche Sichtbeziehungen zu See und Altstadt. Der Fussgänger erreicht den Bahnhof über ein hallenartiges Untergeschoss, das mit Rampen und Treppen erschlossen wird. Das Hotel ist gut organisiert, städtebaulich aber problematisch. Der Verwaltungstrakt erscheint zu massig. Die Bahnhofhalle ist konsequent gestaltet. Der Vorschlag ist eigenwillig und stark technologisch orientiert.



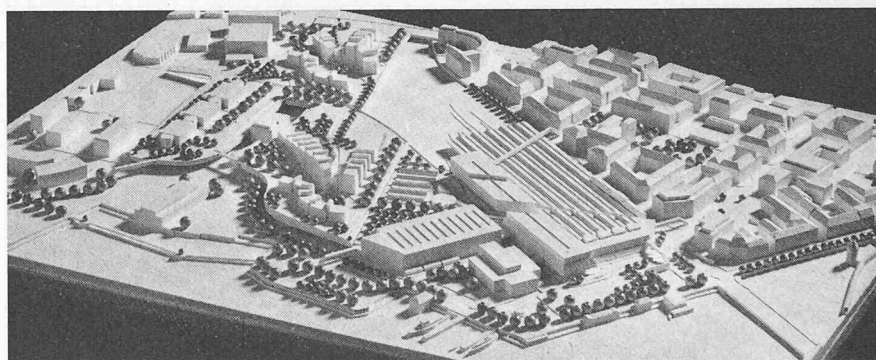
8. Preis (15 000 Fr.) **A. Barth, H. Zaugg**, Aarau/Olten; Mitarbeiter: **M. Barth, Hr. Baumgartner, E. Stuber**

Das Projekt integriert das alte Hauptportal als Baudenkmal, die Lösung überzeugt jedoch nicht. Der auf den ersten Blick gefällige Vorschlag mit den bewegten, aber niedrigen Baumassen einerseits und dem symmetrisch, grossvolumig verglasten Frontteil andererseits büsst durch die Anbindung an das Kunsthaus ein. Die kubische Eingliederung in die Umgebung ist gewährleistet. Der Fussgänger wird konsequent von allen Seiten über ein erstes Untergeschoss in den Bahnhof geführt. Die bahnkundendienstlichen Räume und die Läden sind in der unterirdischen Halle gut angeordnet. Ein zusätzlicher Bebauungsvorschlag schafft eine weitere Beziehung vom Inseli-Gebiet zur Langensandbrücke.



9. Preis (12 000 Fr.) **Hans-Peter Ammann und Peter Baumann**, Luzern/Zug; Mitarbeiter: **Bruno Portmann**

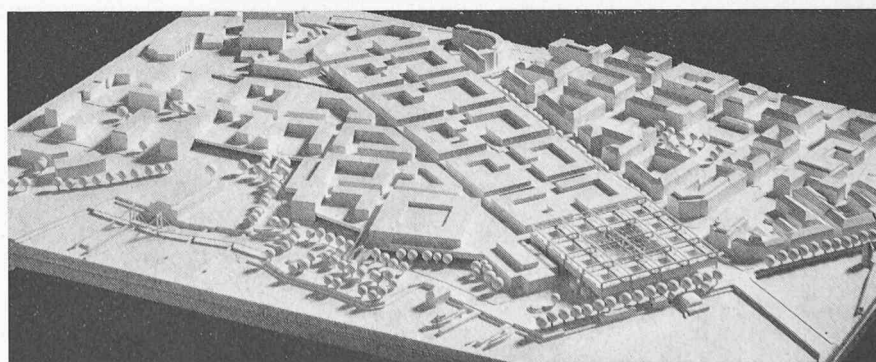
Der Entwurf verbindet in einfacher Weise den als Kopfbahnhof betonten Hauptbau mit einer diagonal geführten Ladenstrasse zu Postbetrieben, Regionalbusstation, Kurzparkierung und Inseli-areal, ebenso zu der vorgesehenen Überbauung Tribtschen. Die Akzentsetzung unmittelbar neben dem Kunsthaus überzeugt nicht. Die gute visuelle Beziehung der Bahnhofhalle zur Stadt und zum See wird durch eine Zugangsrampe beeinträchtigt. Die betriebliche Organisation der Bauten ist klar. Die Bahnhofhalle besitzt gute innenräumliche Qualitäten. Die Vorschläge für zusätzliche Überbauungen über den Gleisen wirken gesucht. Ein Beitrag zur räumlichen Gestaltung eines Kopfbahnhofes.

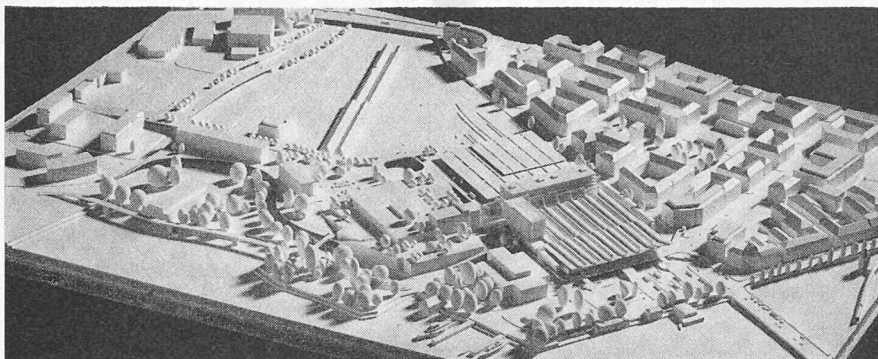


10. Preis (10 000 Fr.) **Richard Sattler, Roberto Menghini**, Wetzikon

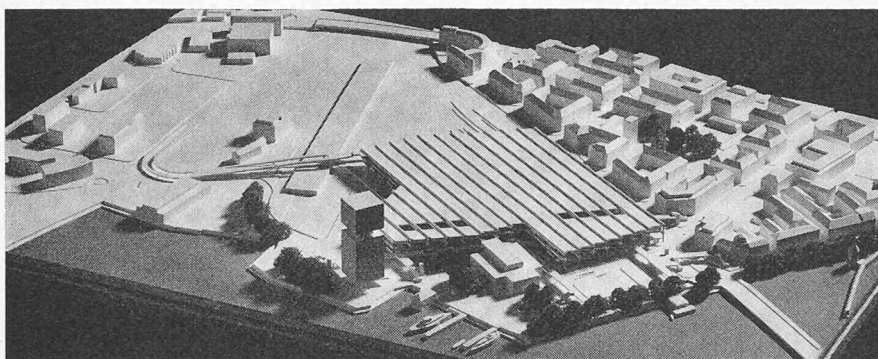
11. Preis (8000 Fr.) **Andrea Roost und Rolf Reusser**, Bern; Mitarbeiter: **Hansjörg Straub**

Das Projekt geht davon aus, dass der heutige Bahnhofplatz als Freiraum keine Bedeutung mehr besitzt und dass seine Aufwertung nicht als Kompromiss mit dem Jetzt-Zustand gelöst werden kann. Die Verfasser verzichten auf die Formulierung einer Kopfbahnhof-Situation, werden aber in ihrem Vorschlag, den Bahnhof als Mehrzweckhalle mit mannigfaltigen funktionellen, verkehrsmässigen und menschlichen Berührungspunkten einzurichten, gerecht. Die Idee, an dieser Stelle eine eigenständige Grossraumstruktur mit einem gedeckten inneren Platz der Altstadt und den Quartieren des 19. Jahrhunderts gegenüberzustellen, wird mit der Vernachlässigung der Verkehrsprobleme erkauf.

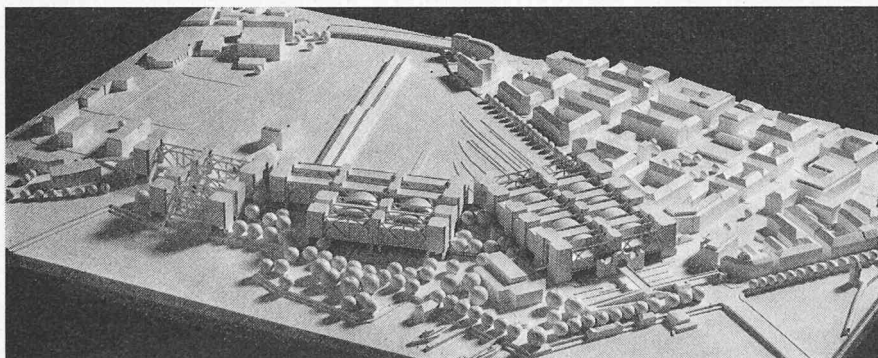




12. Preis (5000 Fr.) René Köchlin, Marc Mozer, Theodor Müller, Genf; Mitarbeiter: O. Henchoz, J. Picot

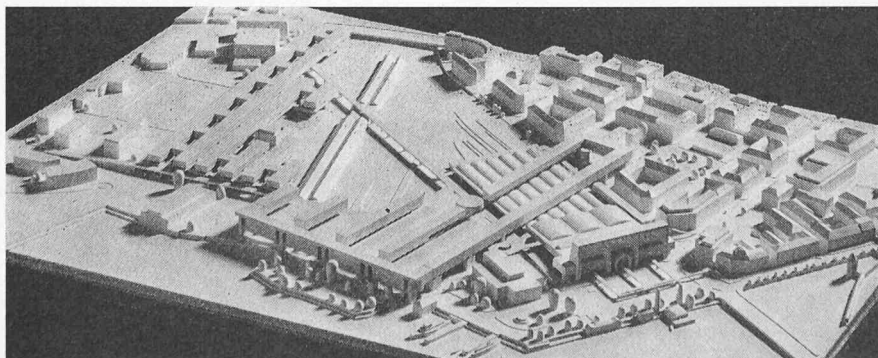


Ankauf (5000 Fr.) Jacques Aeschmann, Roland Wälchli, Dolf Baer, Willy Niggli, Olten; Rothpletz-Lienhard & Co AG, Aarau; Roland Müller, Zürich



Ankauf (5000 Fr.) W. Kurmann, Bern, B. Liniger, Diuup, H. Robert-Charrue, Diuup, P. Rytz, Diuup

Ankauf (5000 Fr.) Emilio Bernegger, Bruno Keller, Reinhard Roduner, Arzo



Trotz der zaghaften, leicht nach oben ange-deuteten Bewegung der Dachfläche in Rich-tung Bahnhofplatz und der verlasteten Haupt-front zeigt das Projekt eine klar formulierte Kopfbahnhof-Situation. Die Sichtbeziehung zu Altstadt und See ist gewährleistet. Das Verkehrskonzept ist in Ordnung mit Aus-nahme der Regionalbusstation. Das kompakte Postgebäude ist gut erschlossen. Das Hotel liegt an unattraktiver Lage zwischen den Per-rondächern und einem wenig erfreulichen Hinterhof des Kunsthauses. Die etappenweise Verwirklichung des Entwurfes scheint frag-lich. Der positive Beitrag des Projektes liegt in der Formulierung der Kopfbahnhof-Situa-tion, die übrige Bebauung ist ungelöst.

Die in der baulichen Form dieses Projektes in Erscheinung tretende Struktur der Gleis-achsen wird durchdrungen von einer Diago-nalen, welche die Richtung der Fassade des Hotels Monopol aufnimmt. Bahn- und Post-betriebsgebäude bringen eine eindeutige, mass-stäbliche Lösung, die allerdings durch die Aussiedelung von Hotel und Verwaltung er-kaufte wird. Das Hochhaus auf dem Inseli-areal ist abzulehnen. Der Vorschlag erlaubt eine flexible Gestaltung der Innenräume und bietet gute Sichtverbindungen zu See und Stadt. Der Verzicht auf die Erstellung von Untergeschossen und die klare Struktur las-sen eine wirtschaftliche Realisierung erwarten. In struktureller Hinsicht ein wertvoller Bei-trag.

Das Raumprogramm wird in einer brücken-artigen Grossstruktur untergebracht. Der Platz vor dem Bahnhof wird dem Fahrverkehr überlassen. Das Projekt setzt durch die kräf-tige Architektursprache einen Akzent im Sinne einer städtebaulichen Orientierungshilfe. Dies wird aber erkaufte mit fehlender Ein-gliederung in die Umgebung. Der Einbezug der historischen Bahnhoffront ist nicht ge-lungen. In der Bahnhofhalle wird dem Fuss-gänger eine Zone städtischer Aktivität ange-boten. Die Verfasser nehmen sich bezüglich der Funktionstüchtigkeit der Anlage viele Freiheiten. Die konsequente Haltung gegen-über dem Bahnhofplatz sowie die grosszügige Bahnhofhalle sind wertvolle Beiträge.

Die Verfasser zeigen die Auseinandersetzung mit heute diskutierten städtebaulichen Ge-staltungsvorschlägen. Leitidee ist eine der Zergliederung entgegengesetzte Zusammen-fassung einzelner Quartiere und Quartierteile. Die vorgeschlagene Bahnhoffront ist über-dimensioniert. Die vom Hirschmattquartier zum Inseliquai gespannten Verwaltungstrakte wirken zwar optisch quartierverbindend, nicht aber bezüglich der internen Organisation. Das kompakte Postgebäude ist in der Erschlies-sung behindert. Die Tieflage bedingt teure Baukörper. Das eigenwillige Projekt bringt einen Beitrag zu städtebaulichen Grundan-liegen, bewältigt aber die besondere Situation zwischen See und Hirschmattquartier nicht.