Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wettbewerb Bahnhof-West, Schaffhausen

Die Stadt Schaffhausen, in Zusammenarbeit mit PTT und SBB, veranstaltete einen öffentlichen Ideenwettbewerb für die Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes des Gebietes Bahnhof-West. Teilnahmeberechtigt waren alle im Kanton Schaffhausen sowie den angrenzenden Bezirken Diessenhofen TG, Andelfingen ZH und Bülach ZH heimatberechtigten oder seit dem 1. Januar 1986 mit Wohn- oder Geschäftssitz ansässigen Architekten. Zusätzlich wurden acht Büros zur Teilnahme eingeladen. Die Teilnehmer wurden verpflichtet, für die Belange des Verkehrs spezialisierte Fachleute beizuziehen.

Es wurden 21 Projekte beurteilt.
Ergebnis:

1. Preis (33 000 Fr.): Peter Stutz und Markus Bolt, Winterthur/Zürich; Mitabeiter: Stefan Piotowski, Iva Dolenc, Alfred Hürlimann, Albert Weber; Verkehr: Paul Widmer, Frauenfeld

2. Preis (28 000 Fr.): René Stoos, Brugg/Windisch; Mitarbeiter: Jürg Siegrist, Claudia Bivetti, Volker Trommsdorf, Ernst Hess, Andrea Barben; Verkehr; R. Enz, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung Johannis van Dijk, Zürich

3. Preis (20 000 Fr.): Marc und Yvonne Hausammann, Bern; Mitarbeiter: B. Friedli, R. Ammon, M. Stucki, P. Gieriet; Verkehr: Emch + Berger, Zürich AG

4. Preis (17 000 Fr.): Richard Brosi, Chur, und Robert Obrist + Partner, St. Moritz; Mitarbeiter: Robert Ackeret, Lisa Ehrensberger, Roland Frei, Kurt Gahler, Erwin Gloor, Peter Göldi, Hans-Georg Käser, Rainer Metzger, Christoph Schmutz, Martin Vinzenz; Verkehr: Heinz Schmid

5. Preis (12 000 Fr.): F. Tissi + P. Götz, Schaffhausen, Mitarbeiter: Urs Rellstab; Verkehr: Wüst + Stucki + Hofacker, Zürich

6. Preis (10 000 Fr.): Markus Friedli, Schaffhausen; Verkehr: Eugen H. Jud, Zürich

Das Preisgericht beschloss, die Ankaufssumme von 20 000 Fr. im Sinne einer Anerkennung für die geleistete Arbeit unter die Verfasser der in der dritten Runde ausgeschiedenen Projekte aufzuteilen. Je 4000 Fr. erhielten zugesprochen:

H. P. Oechsli und M. Kögl, Schaffhausen; Verkehr: A. Aegerter und Dr. D. Bosshardt AG, Basel, R. Egloff;

Markus Schaefle, Barbara Petri-Schaefle, Zürich; Verkehr: H. Hasler, Meilen;

Peter Germann und Georg Stulz, Zürich; Mitarbeiter: Jan Noordtzij, Sven Stutz, Claudia Gujan; Verkehr: F. Preisig AG, Zürich, E. Rohner und H. Dümel; Christian Deggeller und Markus Anderegg, Schaffhausen; Verkehr: René Blum, Schaffhausen; R. Günther AG, Basel; Partner: M. Billerbeck; Verkehr: P. Baumann, Basel

Das Preisgericht empfahl den Veranstaltern einstimmig, die Verfasser des erstrangierten Projektes mit der Ausarbeitung des Überbauungsrichtplanes zu beauftragen. Gleichzeitig wurde empfohlen, für die Ausarbeitung der Detailprojekte einzelner Teilbereiche Projektwettbewerbe oder Studienaufträge unter Preisträgern auszuschreiben.

Preisgericht Stadt Schaffhausen: J. Aellig, Baureferent, Vorsitz; Dr. F. Schwank, Stadtpräsident; K. Meyer, Stadtingenieur; U. Witzig, Stadtbaumeister; SBB: H. M. Glättli, Oberingenieur Kreis III, Zürich. W. Schaufelberger, Ing. Sektion Tiefbau, Zürich; Ch. Brändli, Sektion Tiefbau, Zürich. U. Huber, Architekt, Chef Hochbau GD, Bern; N. Wild, Chef Liegenschaften und kommerzielle Nutzung Kreis III, Zürich; PTT: G. Gresser, Kreispostdirektor, Zürich; K. Müller, Postverwalter, Schaffhausen; W. Philipp, Architekt, Bausektionschef Ost, GD, Zürich; M. Denzler, Architekt, Sektion Hochbau GD, Zürich; AMAG: M. Wymann, Architekt, Feldmeilen; Kanton Schaffhausen; R. Huber, Kantonsbaumeister; H. Schnetzler, Kantonsingenieur; Zugezogene Fachleute: Prof. K. Dietrich, Ing., Zürich; E. Gisel, Architekt, Zürich; A. Pini, Architekt, Bern; Prof. J. Schader, Zürich; Sekretär: Ch. Gebhardt, Raumplaner, Baureferat Stadt Schaffhausen; Vorprüfung: Th. Eigenmann, Raumplaner, St. Gallen; Mitarbeiter: D. Rietmann, P. Shurter.

Zur Geschichte des Bahnhofes

Das westlich der Schaffhauser Altstadt gelegene Gebiet der heutigen Bahnhofstrasse und des Personenbahnhofes gehörte zum Vorgelände der Befestigungsanlagen und diente als «Bleiche».

Naheliegend für die Bahnbauer in der Mitte des letzten Jahrhunderts war, das «brachliegende» Gelände vor den Toren der Stadt für ihre Zwecke zu nutzen, um das neue Transportmittel möglichst nahe an die Stadt heranzuführen. Für die damaligen Verhältnisse ein ideales Areal. Heute wünschte man sich vor allem auf der Seite Bahnhofstrasse mehr Platz und Raum.

1857 wurde die Rheinfallbahn nach Winterthur eröffnet. 1863 folgte die Badische Bahn von Basel nach Konstanz. 1897 die Linie nach Zürich über Jestetten, 1894 die Seelinie nach Romanshorn. Das ursprüngliche Bahnhofgebäude wurde bald zu klein. Ihm folgte 1869 das weitgehend heute noch bestehende Aufnahmegebäude von Fr. Seitz und J. F. Wanner, den Architekten des Zürcher Hauptbahnhofes. Die interessante gläserne Perronhalle fiel allerdings 1944 der Bombardierung zum Opfer und wurde in der Folge durch die prosaischeren, kleinen Perrondächer ersetzt. Als südliche Verlängerung des Aufnahmegebäudes trat 1946 das neue Dienstgebäude von Architekt W. Henne an die Stelle des zerstörten Südflügels.

Südlich und nördlich des Bahnhofes gab es zwei stählerne Passerellen, die eine als Signalträger, die grössere, nördliche für die Fussgänger ins Mühlental- und Hintersteigquartier. Sie wurde 1956 durch die Löwengässchen-Unterführung ersetzt, welche den Bahnhof und das dahinterliegende Gebiet in idealer Weise mit der Altstadt verbindet.

Bereits 1946 wurde zusammen mit dem südlichen Dienstgebäude die leider bis heute Torso gebliebene südliche Unterführung gebaut.

Strukturell blieb der Bahnhof mit dem Aufnahmegebäude der SBB (und der DB) seit dem Bau der Unterführungen praktisch unverändert. Die Perronkanten sind zu kurz und zu tief, die mittlere Unterführung ist unansehnlich geworden. Sie soll im Zuge der Erneuerung und Weiterführung der Unterführung Süd (siehe Beilage) aufgehoben werden.

Trotz punktueller Verbesserungen ist das Erscheinungsbild des Bahnhofs für einen modernen öffentlichen Verkehr unbefriedigend. Das Aufnahmegebäude von 1869 figuriert im Inventar der historischen Bahnhöfe der SBB als Objekt von nationaler Bedeutung.

Zur Lage

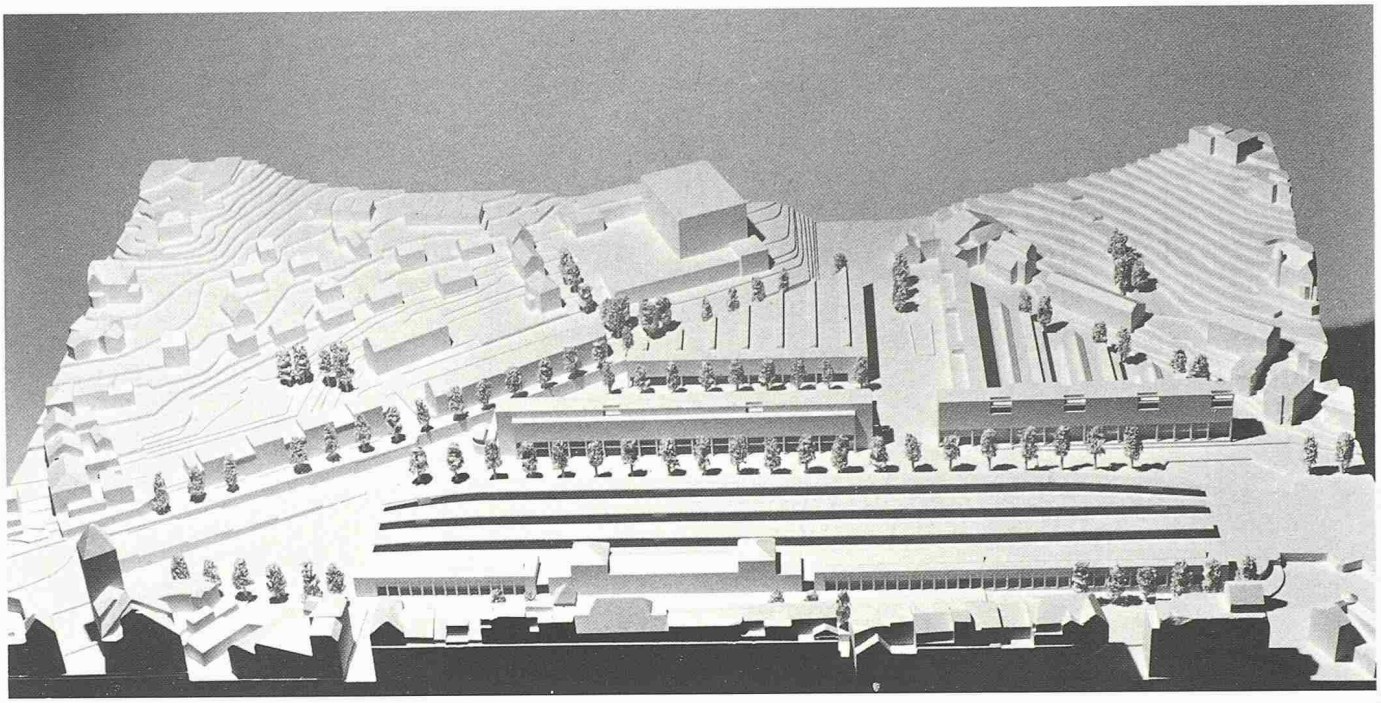
Die Lage der Altstadt ist weitgehend durch die topographischen Gegebenheiten bestimmt. Die angrenzenden Hanglagen verunmöglichen eine grossflächige Ausdehnung des heutigen Kernbereiches Altstadt. Zu registrieren ist heute ein starker Expansionsdruck von Dienstleistungsflächen, welcher zur Wohnraumverdrängung führt.

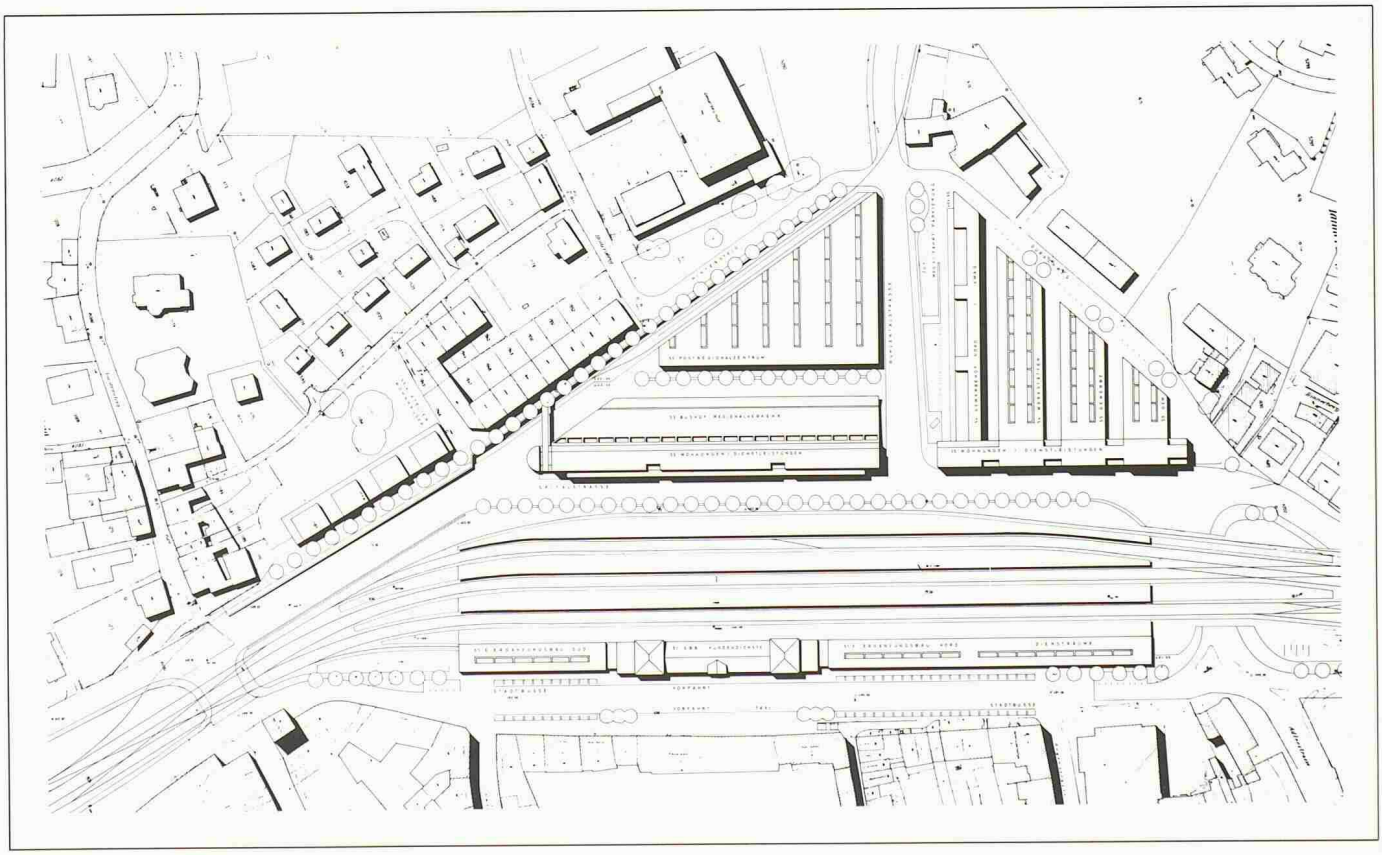
Der Bahnhof Schaffhausen liegt in unmittelbarer Randlage zur Altstadt. Das Gebiet westlich des Bahnkörpers gilt als wichtigster Entwicklungraum des Stadtkerns. In diesem Berich sind Funktionen und Nutzungen abzudecken, welche die Kleinmassstäblichkeit der Altstadt sprengen würden.

Zielsetzung

Ziel des Wettbewerbes war, gute städtebauliche Vorschläge zu erhalten, welche eine standortgerechte Entwicklung des Gebietes Bahnhof-West sicherstellen. Dabei waren, ausgehend von einem Gesamtkonzept, die

Fortsetzung auf Seite 262





1. Preis (33 000 Fr.): **Peter Stutz** und **Markus Bolt,** Winterthur/Zürich; Mitarbeiter: **Stefan Piotrowski, Iva Dolenc, Alfred Hürlimann, Albert Weber;** Verkehr: **Paul Widmer,** Frauenfeld

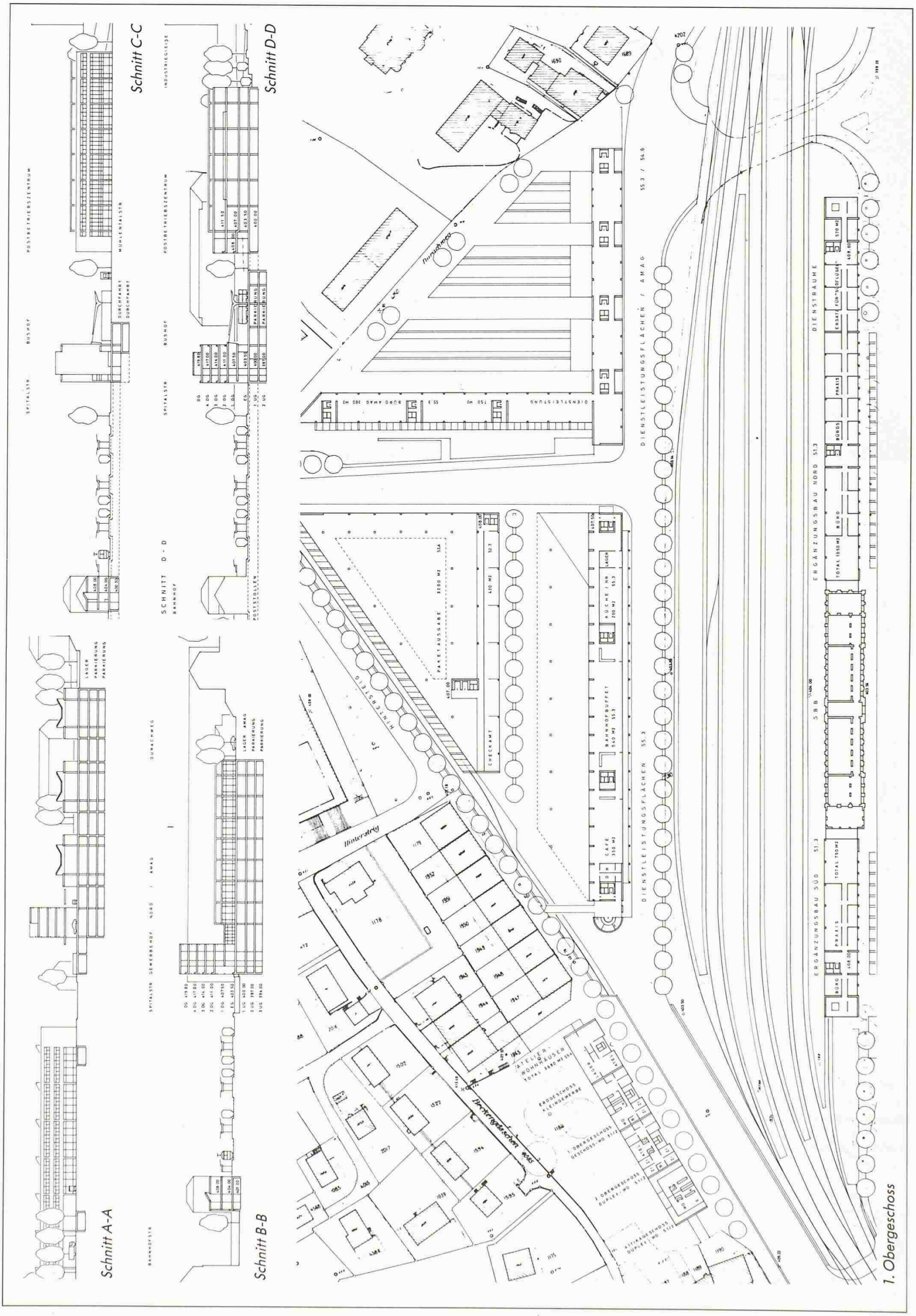
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

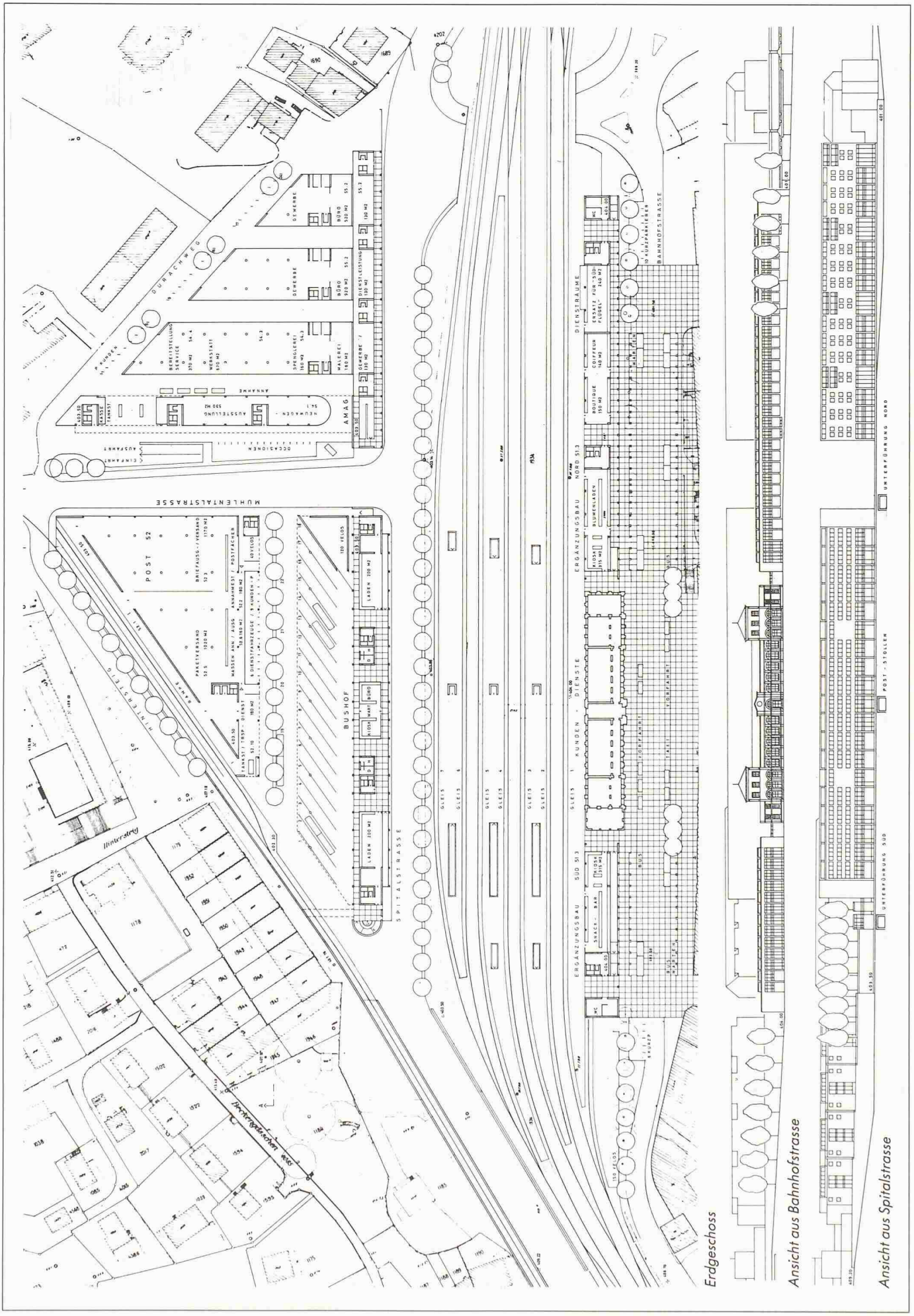
Das *städtebauliche Konzept* geht von einer massvollen baulichen Entwicklung aus und schlägt eine einfache und logische Verkehrsführung vor. Die geringfügig verlegte Spitalstrasse wird optisch durch eine Baumreihe vom Bahnkörper getrennt, was einen akzeptablen Strassenraum ergibt. Die Massenverteilung der einzelnen Baukörper ist gekennzeichnet durch die Lesbarkeit der jeweiligen Funktion. Die längs der Spitalstrasse geführte südliche Hauszeile ist im Erdgeschoss transparent vorgesehen. Die Situierung der Baukörper Bushof/PTT und AMAG ist optimal.

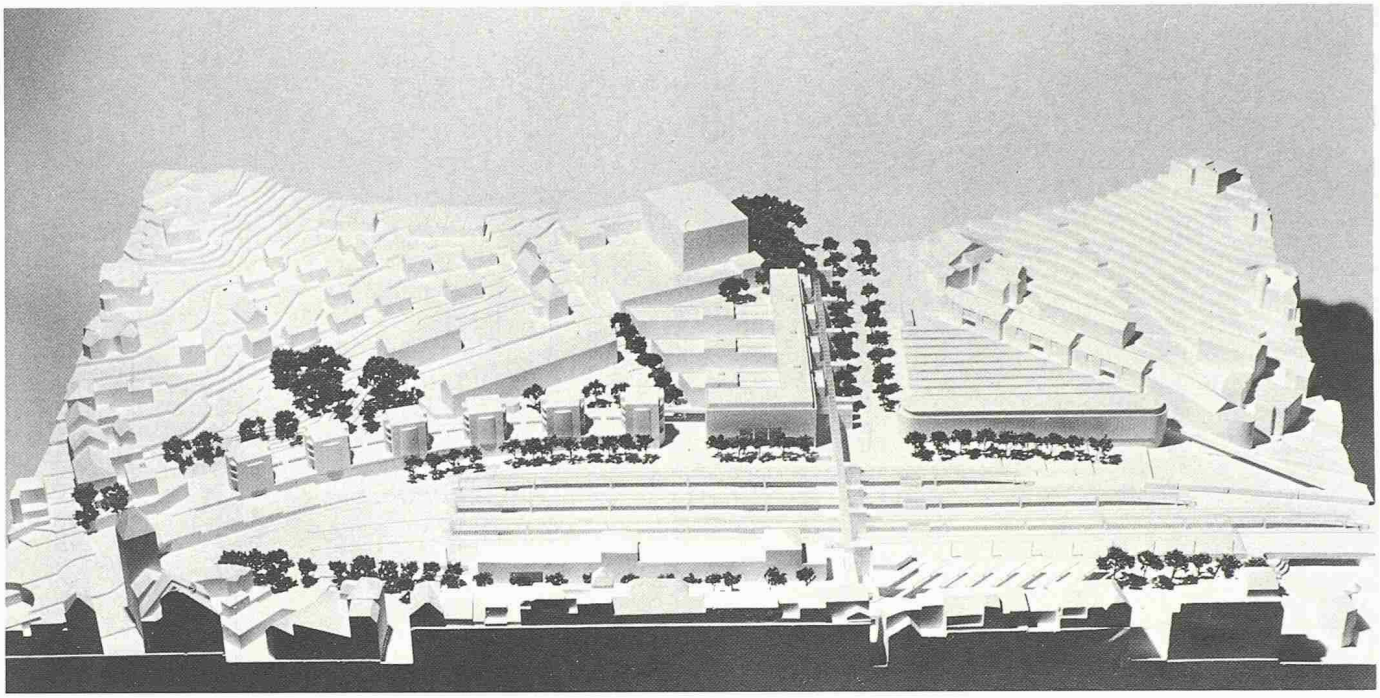
Die Fussgängerverbindungen sind richtig angelegt. Die klare und übersichtliche *Verkehrslösung* auf der Basis des heutigen Zustandes führt zu einem Erschliessungskonzept, welches in allen Teilen durchdacht und funktionsfähig ist. Bestechender Vorteil des Projektes bildet der *ebenerdige Bushof* mit kurzen Fussgängerverbindungen zwischen Bus- und Bahnhof über die beiden Achsen Unterführung Süd und Unterführung Löwengässchen. Die P + R-Anlage liegt unter dem Bushof optimal. Eine massvolle kommerzielle Nutzung des verfügbaren Bahnhofareals längs der Bahnhofstrasse ist sinnvoll.

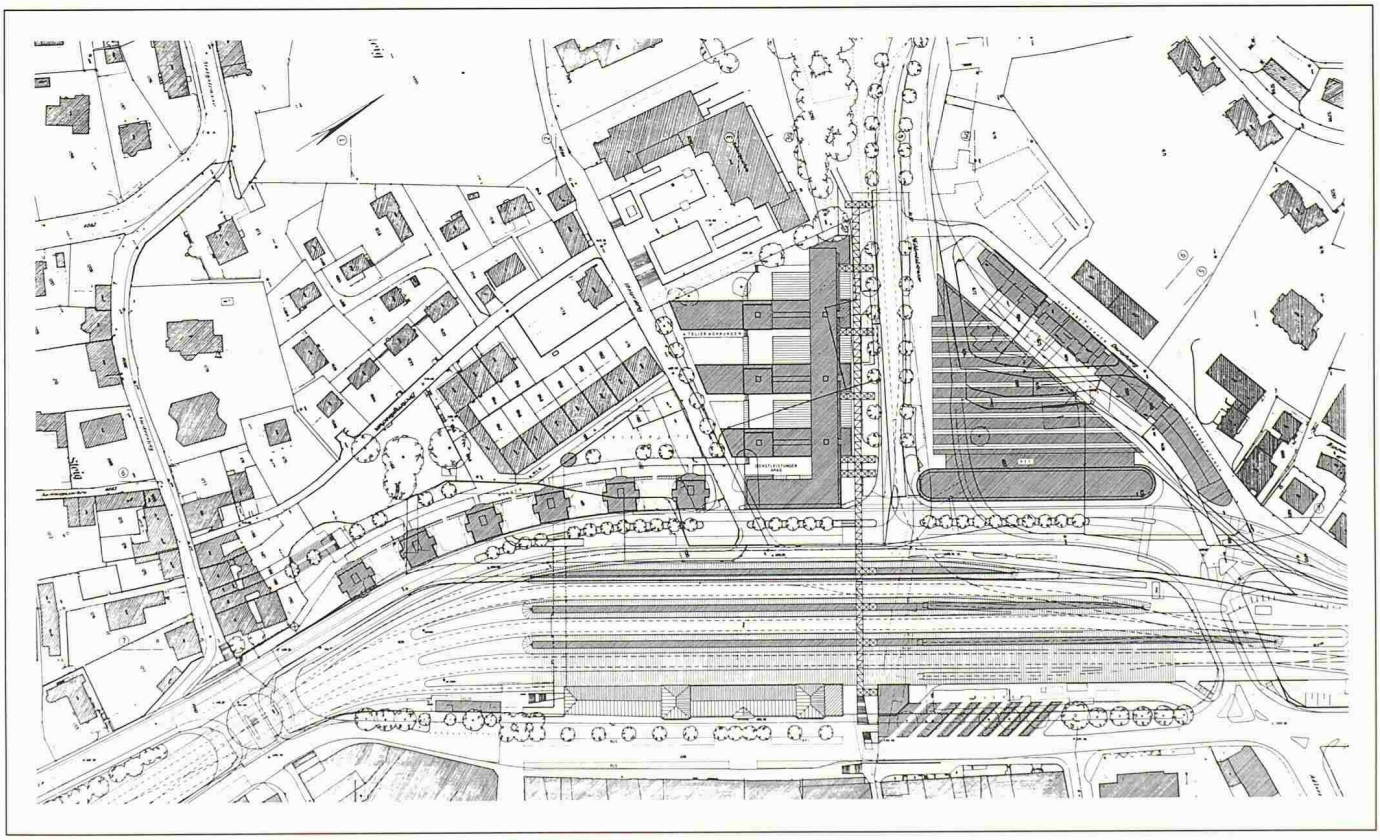
Der innere Betriebsablauf des Postregionalzentrums ist trotz einiger kleinerer Mängel gewährleistet. Der vorgeschlagene Standort für die AMAG auf dem Diana-Areal erlaubt eine reibungslose Umsiedlung des Betriebes. Die innerbetriebliche Organisation ist infolge Anordnung der Räumlichkeiten auf einem Geschoss optimal gewährleistet. Die Etappierung ist gewährleistet.

Es handelt sich um ein sorgfältig gestaltetes Projekt, bei welchem die einzelnen Konzeptteile auf einfachen Ordnungsprinzipien basieren und innerbetrieblich funktionieren. Ergänzt wird die Überbauung mit einem guten Verkehrskonzept.


Schnitt A-A
Schnitt B-B
Schnitt C-C
Schnitt D-D
1. Obergeschoss


Erdgeschoss
Ansicht aus Bahnhofstrasse
Ansicht aus Spitalstrasse
MÜHLENTALSTRASSE
SPITALSTRASSE
BAHNHOFSTRASSE
DURACHWEG
POST 52
BUSHOF
AMAG
ERGÄNZUNGSBAU NORD 51.3
ERGÄNZUNGSBAU SÜD 51.3
KUNDEN - DIENSTE
DIENSTRÄUME
UNTERFÜHRUNG NORD
UNTERFÜHRUNG SÜD
POST - STOLLEN
Hintersteig





2. Preis (28 000 Fr.): **René Stoss,** Brugg/Windisch; Mitarbeiter: **Jürg Siegrist, Claudia Bivetti, Volker Trommsdorf, Ernst Hess, Andrea Barben;** Verkehr; **R. Enz,** Ingenieurbüro für Verkehrsplanung **Johannis van Dijk,** Zürich

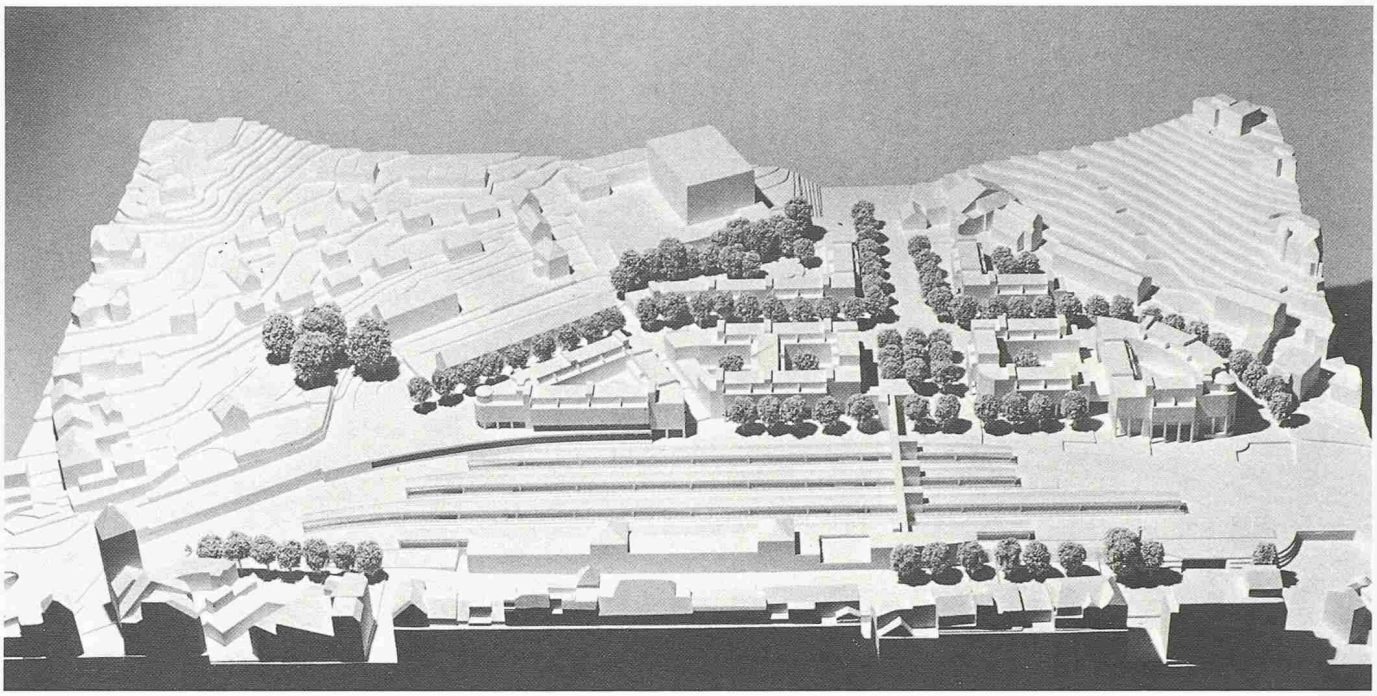
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

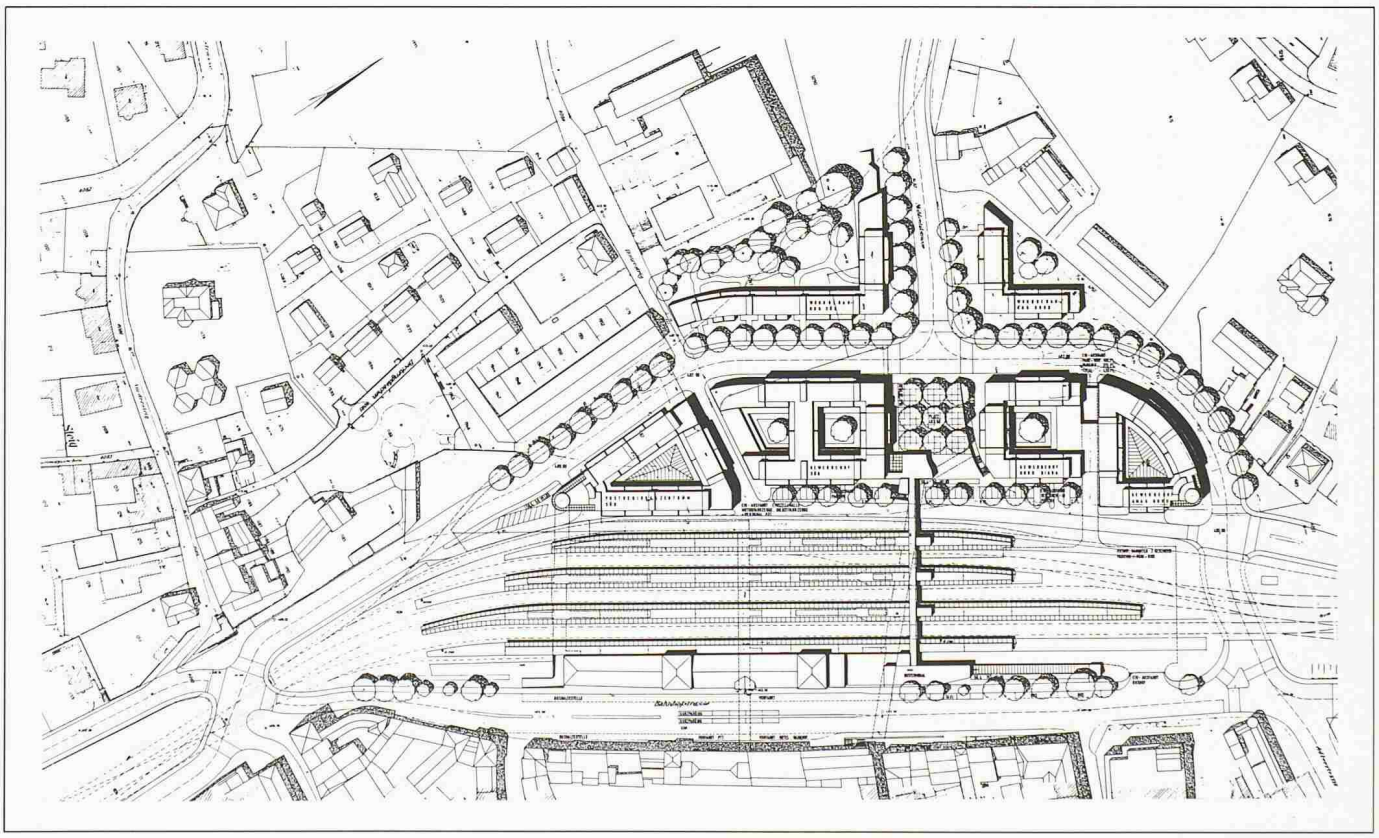
Das Projekt geht von einer eigenständigen Interpretation der vorzunehmenden Stadtentwicklung aus. Durch eine grosszügig ausgestattete Mittelachse erfolgt eine selbstverständliche Aufnahme des Mühlentales in das Gesamtkonzept. Auch nimmt der Überbauungsvorschlag subtil Bezug auf die angrenzende Hangbebauung am Beckengässchen. Dabei wird die Hintersteig gut in die Neubebauung geführt und schafft sinnvolle Fussgängerbeziehungen. Die Zeilenbebauung am Hangfuss des Tannerberges kann dagegen nicht überzeugen.

Die verschiedenen Nutzungen sind klar und zweckmässig situiert und in ihrem architektonischen Ausdruck ablesbar. Die Strassenräume sind städtebaulich richtig interpretiert. Hingegen vermag die Ausgestaltung der Adlerkreuzung mit neuer Brücke für das Industriegleis nicht zu befriedigen. Das städtebauliche Konzept findet in der architektonischen Gestaltung eine entsprechende Umsetzung, die gefällt.

Das Verkehrskonzept funktioniert problemlos. Die Aufteilung des Bushofes in einen Fahrzeug-Warteraum und einen Ein-/Aussteigeraum erweist sich als ein interessanter Gedanke, führt jedoch zu zusätzlichen Leerfahrten.

Das Projekt zeichnet sich durch eine für den Benützer optimale Anordnung der Regional- und Stadtbushaltestellen in Beziehung zu den SBB-Anlagen aus. Die in der Achse des Löwengässchens vorgeschlagene Unter- und Überführung der Gleisanlagen ist in Bezug auf die Platzbeanspruchung auf den Perrons problematisch, umsomehr als in unmittelbarer Nähe der Personenlifte und -treppen auch die Lifte der PTT auf die Perrons führen. Eine Ergänzung mit kommerzieller Nutzung in der Umgebung des Bahnhofgebäudes wird nicht vorgeschlagen. Das Postregionalzentrum ist gut gelöst. Die Verbindungen zum Bahn- und Bushof sind ebenfals gut gelöst. Die innerbetriebliche Organisation der AMAG ist optimal; ebenso die Erschliessung und Bewirtschaftung des Parkhauses. Die gestellte Aufgabe ist auf eine grosszügige aber unprätentiöse Art gelöst worden.





3. Preis (20 000 Fr.): **Marc** und **Yvonne Hausammann,** Bern; Mitarbeiter: **B. Friedli, R. Ammon, M. Stucki, P. Gieriet;** Verkehr: **Emch + Berger,** Zürich AG

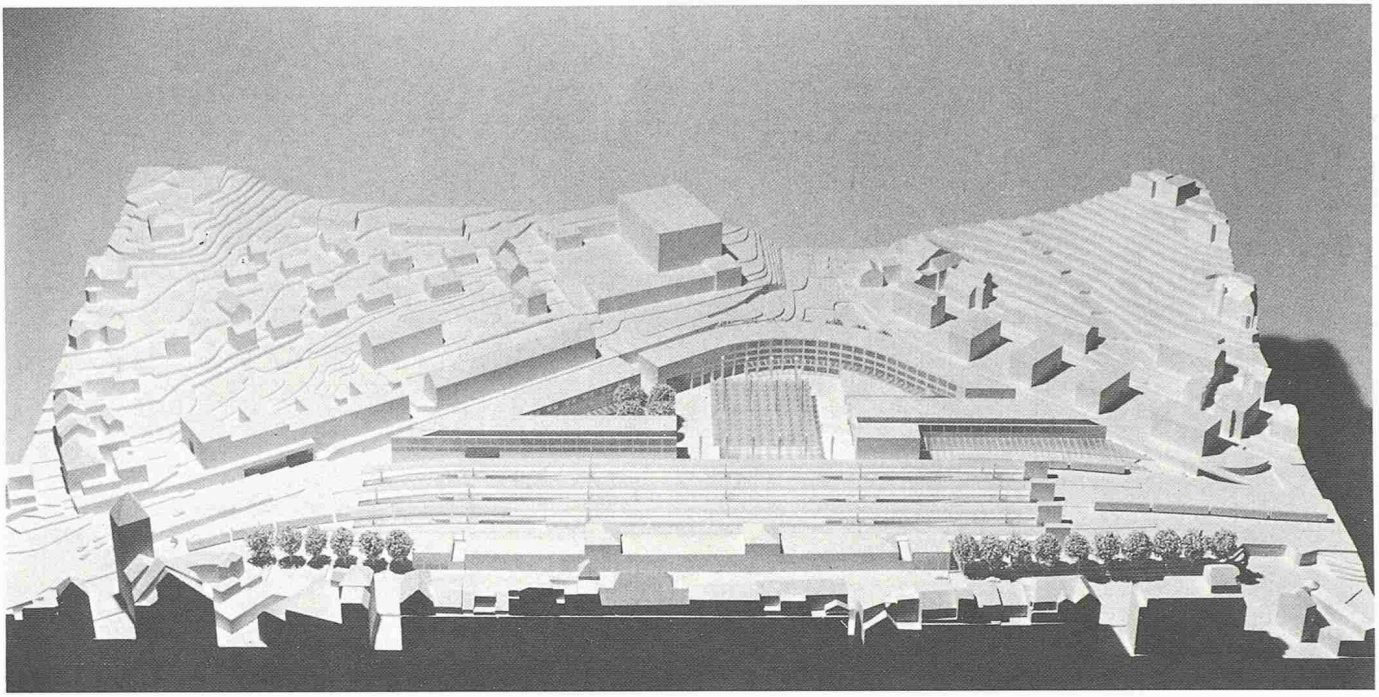
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

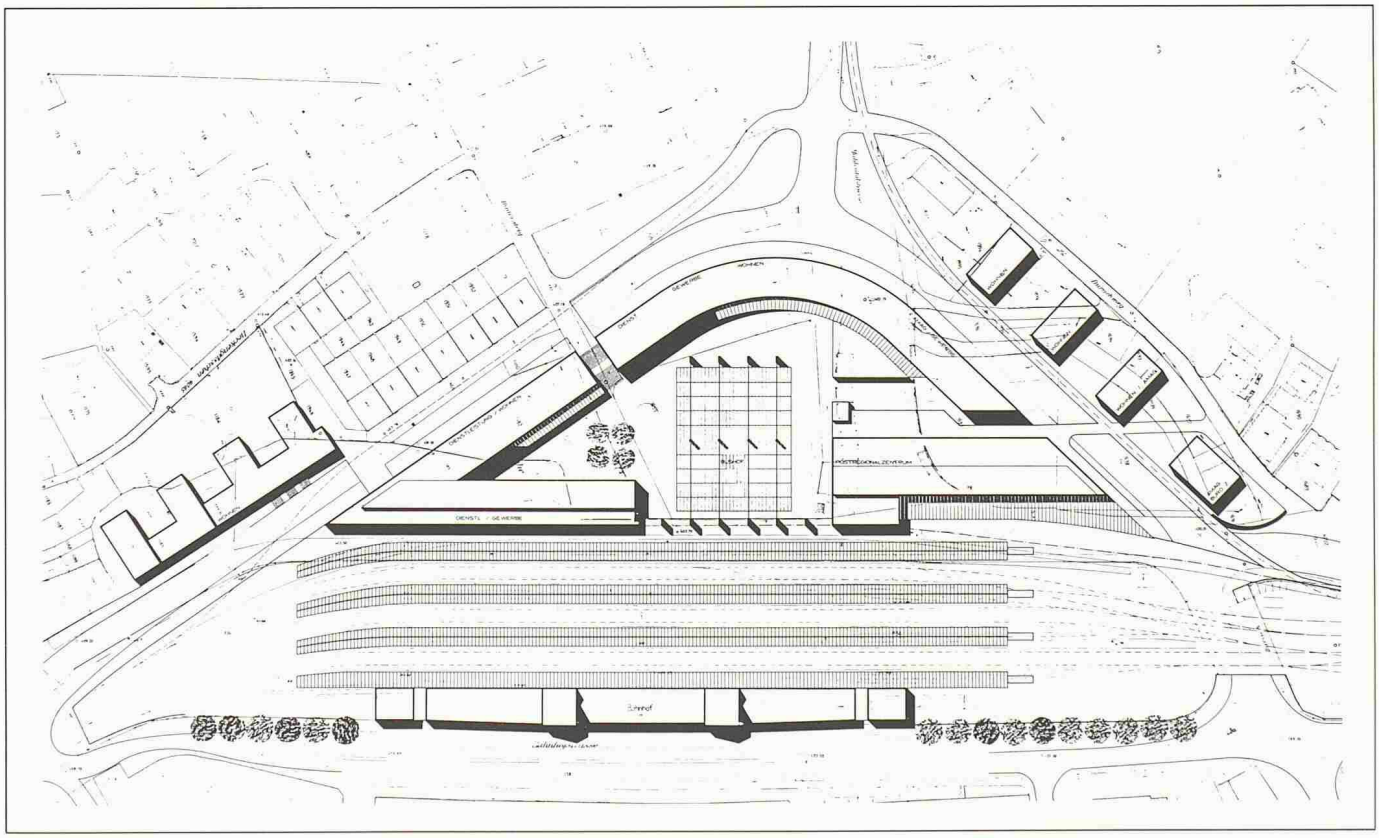
Das Projekt versucht, eine Überbauungsform in Anlehnung an die gewachsenen Altstadtstrukturen im Gebiet Bahnhof-West zu entwickeln. Typologisch entspricht die Bauform jedoch einer Blockrandbebauung. Die Verkehrsführung mit Betonung der Torsituation «Mühlental» entspricht der feingliedrigen Überbauungsstruktur ebenso wie den topographischen Gegebenheiten.

Die Verlegung des Bushofes und der Parkinganlagen unter den nördlichen Gleiskörper eliminiert den ruhenden Verkehr aus dem Gebiet Bahnhof-West. Das Projekt schafft damit Möglichkeiten für eine fussgängerfreundliche Platzgestaltung. Die Grossformen der Betriebszentren PTT und AMAG sind innerhalb der kleinmassstäblichen Strukturen nicht ablesbar.

Die aufwendige Verkehrslösung zeigt sich unter anderem an der Gestaltung der MÜhlentalstrasse. Der Bushof gestaltet sich infolge der zentralen Lage unter dem Gleiskörper sowohl bezüglich Bau als auch Betrieb sehr aufwendig. Mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse wird eine eindeutige Verbesserung erzielt. Die Doppelverbindung mit Unter- und Überführung auf derselben Achse ist aufwendig. Vorschläge für kommerzielle Nutzungen des stadtseitig verfügbaren Bahnareals fehlen. Das Postregionalzentrum kann aufgrund der Aufteilung auf fünf Geschosse bezüglich Betriebsablauf nicht genügen. Der Anschluss des Bushofes an das öffentliche Strassennetz befriedigt nicht.

Der Vorteil dieses Projektes liegt in seiner Zurückhaltung im Massstäblichen. Innerbetrieblich bringt die Kleinmassstäblichkeit aber auch Probleme.





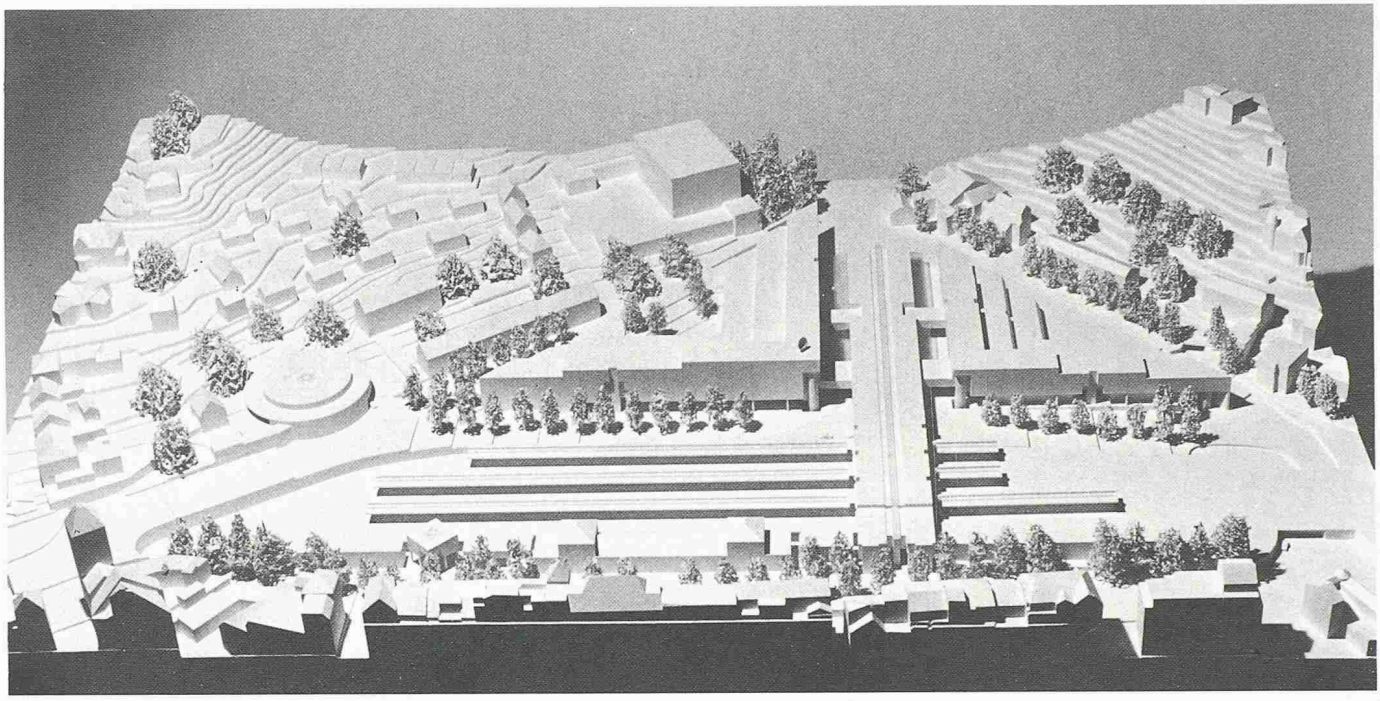
4. Preis (17 000 Fr.): **Richard Brosi,** Chur, und **Robert Obrist + Partner,** St. Moritz; Mitarbeiter: **Robert Ackeret, Lisa Ehrensberger, Roland Frei, Kurt Gahler, Erwin Gloor, Peter Göldi, Hans-Georg Käser, Rainer Metzger, Christoph Schmutz, Martin Vinzenz;** Verkehr: **Heinz Schmid**

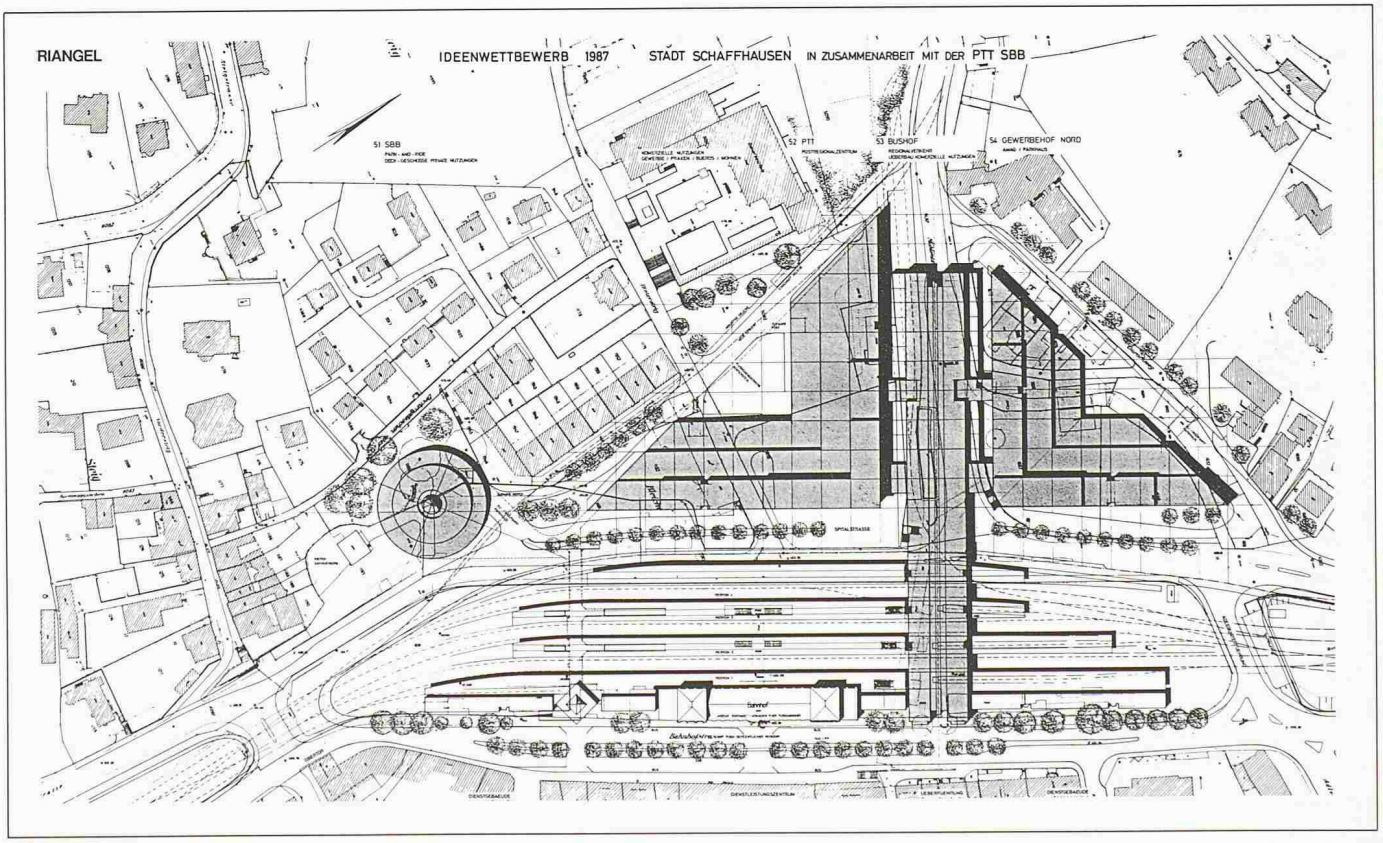
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt schliesst mit einer grosszügigen Bogenform die mögliche Zentrumserweiterung gegen das Mühlental ab, wobei die Verkehrslösung den Überbauungsvorschlag stark mit bestimmt. Gegenüber der bestehenden Hangbebauung reagiert das Projekt auf unterschiedliche Art: gegen die Steig mit einer geschlossenen Randbebauung, gegen den Tannerberg mit einzelnen Wohn- und Gewerbebauten, die jedoch nicht ausgereift sind. Die Annexbauten an das SBB-Aufnahmegebäude überzeugen nicht.

Die Nutzungsverteilung ist städtebaulich zweckmässig, mit Ausnahme des Bushofes. Die Platzausbildung bei der umgelegten Spitalstrasse-Mühlentalstrasse ist folgerichtig. Die Architektur innerhalb der neu geschaffenen Verkehrsachsen entspricht dem städtebaulichen Konzept. Mit dem Verkehrskonzept wird der Durchgangsverkehr klar und übersichtlich gelöst. Problematisch ist auch der Ort für die Anbindung des Bushofes an das übergeordnete Netz. Die Umsteigebeziehung zwischen Bushof und SBB-Perronanlagen zeichnet sich durch gute Zugänge aus. Der innere Betriebsablauf des Postregionalzentrums ist nicht gewährleistet. Die Bewirtschaftung des Gewerbehofes Nord durch die AMAG ist ungünstig.

Die Grossform der Überbauung mit einem gesamthaft zweckmässigen Verkehrskonzept stellt eine mögliche städtebauliche Lösung dar. Innerbetrieblich vermag sie jedoch in wesentlichen Bereichen nicht vollends zu genügen. Die Verquickung von Bushof und geschlossenem Platz ist nicht tragfähig.





5. Preis (12 000 Fr.): **F. Tissi + P. Götz,** Schaffhausen, Mitarbeiter: **Urs Rellstab;** Verkehr: **Wüst + Stucki + Hofacker,** Zürich

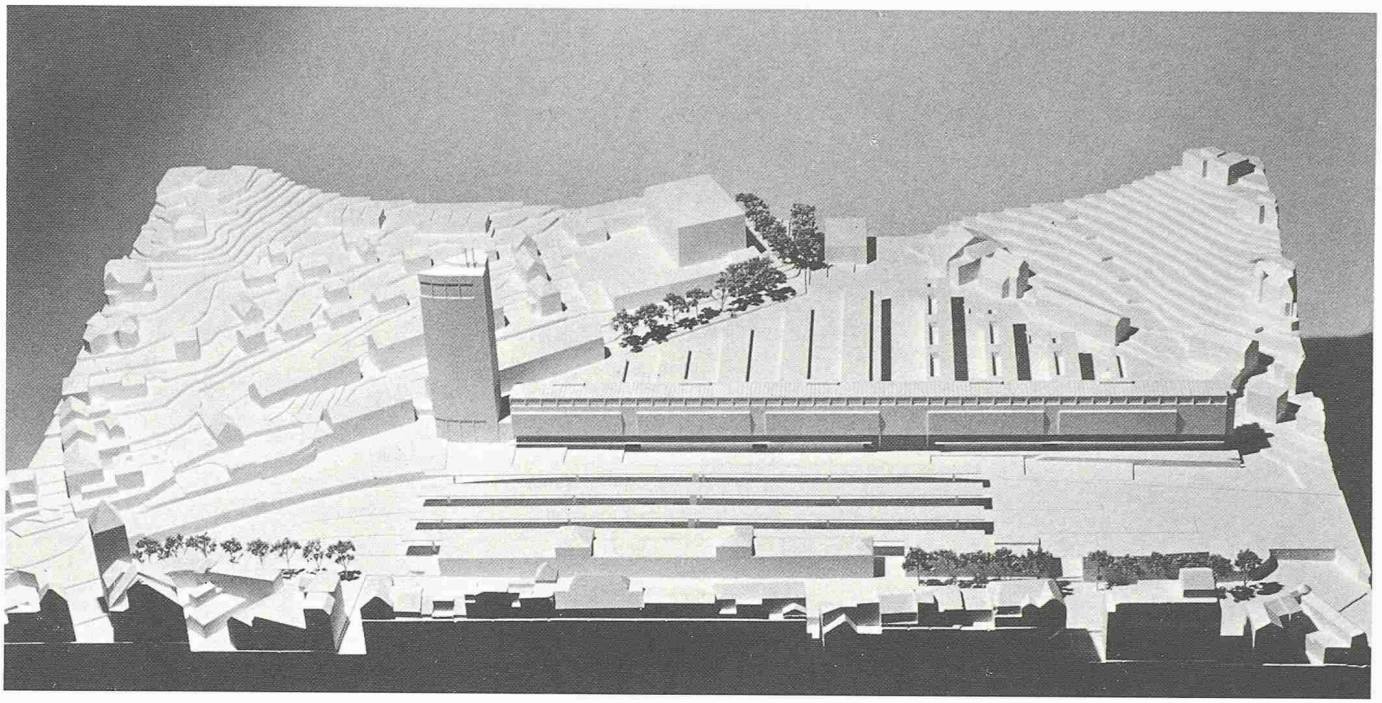
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

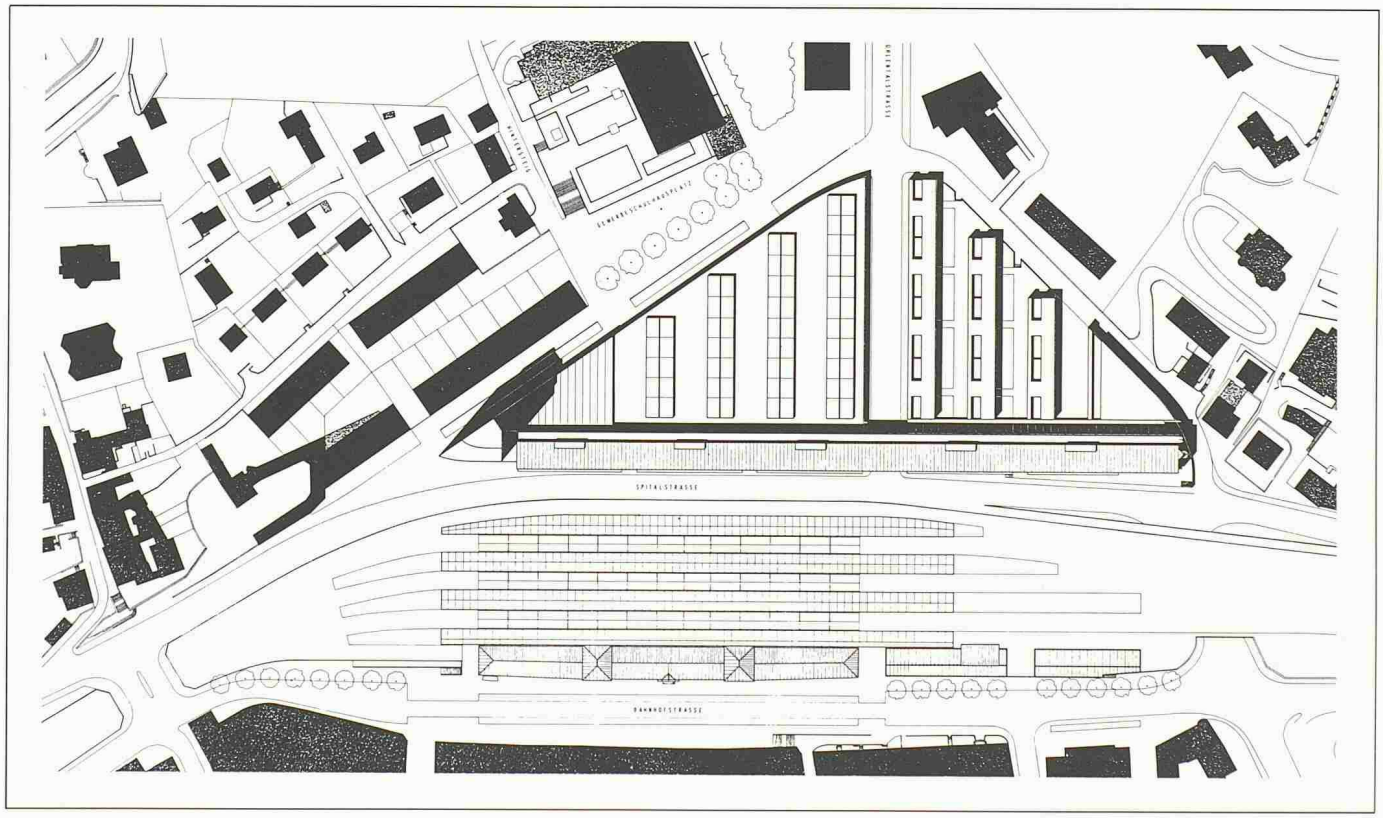
Das Projekt ist gekennzeichnet durch seine Interpretation zur Topographie am Eingang zum Mühlental. Die zeichenhafte Grossform basiert auf einem Verbindungsbauwerk Mühlental-Bahnhofstrasse, flankiert von zwei Winkelbauten. Der Gleisüberbauung fehlt mit Sicherheit die wirtschaftliche Tragfähigkeit. Die Bauform erscheint an diesem Ort überdimensioniert.

Die Dienstleistungsbetriebe PTT und AMAG haben sich der vorgeschlagenen Grossform unterzuordnen. Die im Gegensatz zum Zentrum der Überbauung bescheiden und rücksichtsvoll wirkenden Ergänzungsbauten beidseits des bestehenden Aufnahmegebäudes an der Bahnhofstrasse sind gut gelöst.

Das Verkehrskonzept ist klar gelöst. Der aufwendige Bushof ist den Verhältnissen nicht angemessen. Die über die verkehrsberuhigte Strasse am Fusse der Steig vorgeschlagene Erschliessung des Postregionalzentrums ist betrieblich problematisch. Trotz einseitiger Ausrichtung des Bushofes auf die Unterführung Löwengässchen erreicht der Verfasser eine gute Fusswegverbindung zum Bahnhof. Der innere Betriebsablauf des Postregionalzentrums ist gewährleistet. Die Verbindungen zum Bus- und Bahnhof sind zweckmässig. Der Standort Gewerbehof Nord auf dem Diana/AMAG-Areal bedingt für den Betrieb der AMAG eine bauliche Etappierung. Die innerbetriebliche Organisation ist gut gewährleistet.

Das Projekt verfolgt eine interessante Grundidee, welche auf eine zeichenhafte städtebauliche Akzentsetzung hinausläuft. Das Verkehrskonzept ist grosszügig aber auch aufwendig gestaltet. Innerbetrieblich vermag das Projekt zu befriedigen.





6. Preis (10 000 Fr.): **Markus Friedli,** Schaffhausen; Verkehr: **Eugen H. Jud,** Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt zeichnet sich aus durch eine konsequente Lösung mit einem massiven Zeilenbau längs der Spitalstrasse als Rückgrat der Überbauung. Der allzu formale Abschluss mit dem eigenwilligen Hochhaus und der Massstab der Hauszeile entlang der Spitalstrasse sprengen die örtlichen Verhältnisse. Die Nutzungsverteilung ist logisch aufgebaut und in beinahe übertriebener Konsequenz angeordnet. Die Verwendung der Hochhausgeschosse ist in der vorgeschlagenen Form fragwürdig. Der Anbau an das SBB-Aufnahmegebäude in Form des bestehenden Hausflügels der 50er Jahre ist problematisch. Das Angebot von Wohnraum wird in der vorgeschlagenen Situation positiv beurteilt. Die Erlebnisebene für Fussgänger wirkt trotz interssanter Ansätze in weiten Teilen ereignislos.

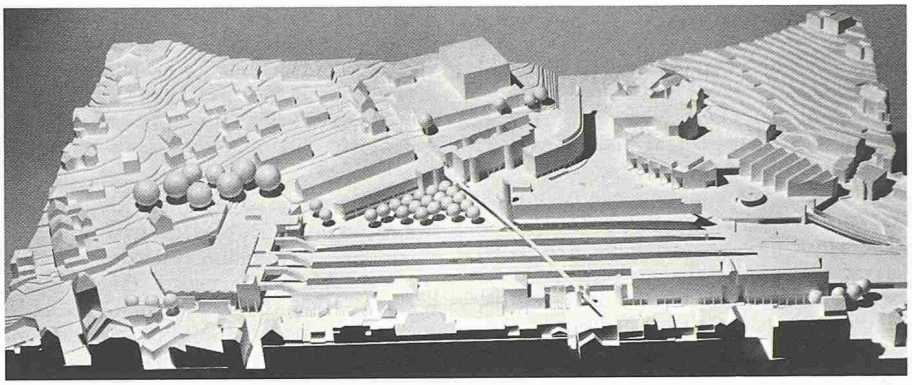
Die vorgeschlagene Verkehrslösung wird als klares, funktionsfähiges Konzept beurteilt. Die netzartige Organisation erlaubt sowohl im Grob- als auch im Feinerschliessungsbereich eine saubere Trennung der Verkehrsteilnehmer. Der ebenerdige, jedoch vollständig überbaute Bushof, sowie die darunter liegende P + R-Anlage liegen exzentrisch und sind ungenügend an die SBB-Perronanlagen angeschlossen. Die entlang der Bahnhofstrasse vorgeschlagene kommerzielle Nutzung kann befriedigen.

Das Postregionalzentrum als Teil des Gesamtkubus' wird durch die übrigen Nutzungsbereiche eingeengt. Das innerbetriebliche Konzept ist nicht in allen Teilen gut gelöst. Eine Verbindung zum Bahnhof fehlt. Der Standort für den Betrieb der AMAG auf dem Areal Diana/AMAG ist für eine reibungslose Umsiedlung ungünstig.

Das Projekt ist sehr sorgfältig ausgearbeitet und auf einer konsequenten Idee aufgebaut. Der Massstab ist an diesem Ort zu gross angesetzt.

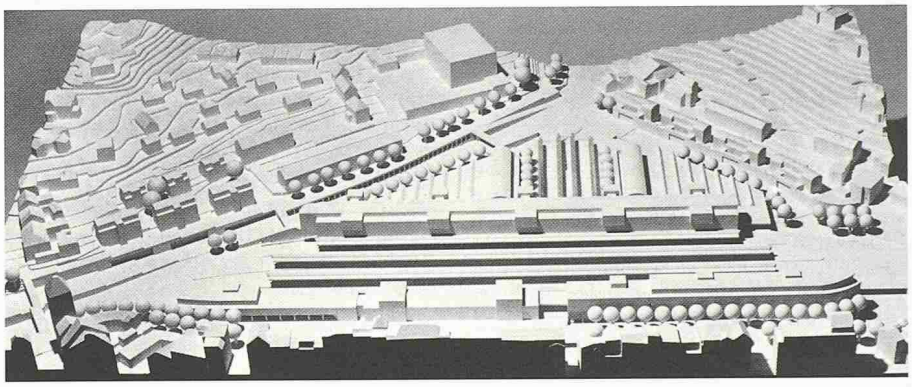
3. Rundgang: **Christian Deggeller** und **Markus Anderegg,** Schaffhausen; Verkehr: **René Blum,** Schaffhausen;

Für viele Einzelprobleme bietet das Projekt gute Lösungen an. Die Gesamtwirkung dagegen ist unbefriedigend, obwohl durch eine differenzierte Gestaltung der Aussenräume ein Beitrag erfolgt. Die Verkehrsführung mit der teilweise unterirdischen Spange ist aufwendig, führt jedoch zu einer klaren Trennung von Durchgangs- und Erschliessungsverkehr. Die Anordnung des Bushofes über den Gleisen bei der Obertorkreuzung ist interessant, die Umsetzung aber kaum möglich.



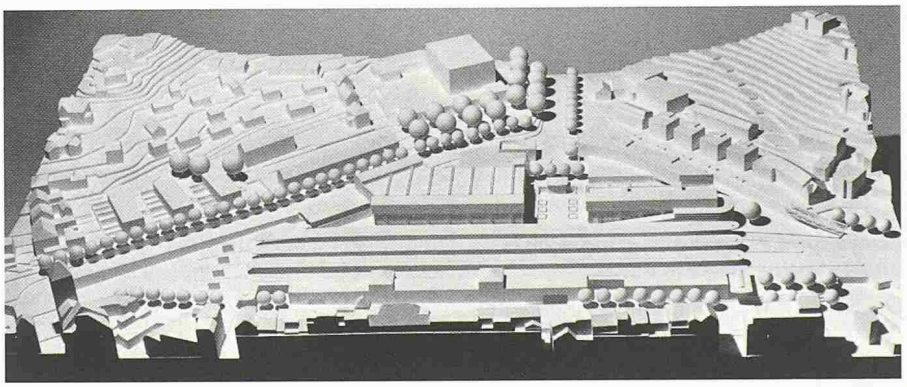
3. Rundgang: **Peter Germann** und **Georg Stulz,** Zürich; Mitarbeiter: **Jan Noordtzij, Sven Stuz, Claudia Gujan;** Verkehr: **F. Preisig AG,** Zürich, **E. Rohner und H. Dümel**

Das Projekt geht von einem einfachen städtebaulichen Konzept aus. Der problematische Zeilenbau über dem Zusatzgleis bewirkt einen kompakten Abschluss der Überbauung. Die Transparenz, welche im Erdgeschoss gewährleistet ist, wirkt lediglich im Nahbereich positiv. Das Volumen des Zeilenbaues bildet für die hintenliegenden Entwicklungsgebiete eine überdimensionierte Kulisse. Die Verkehrslösung ermöglicht eine gute Erschliessung der Nutzflächen.



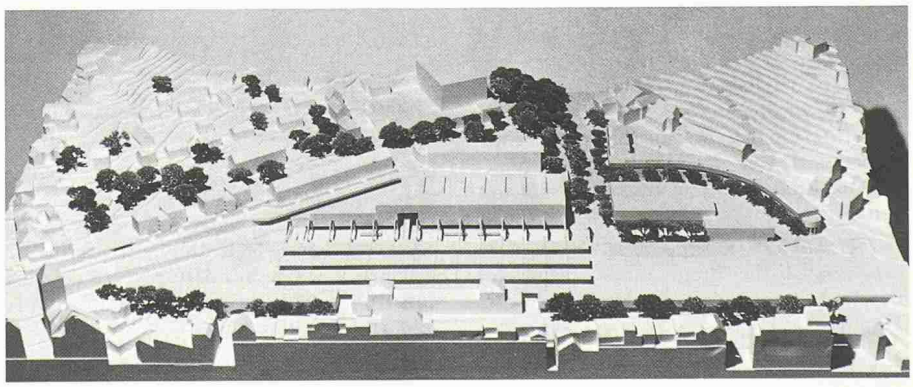
3. Rundgang: **R. Günther** AG, Basel; Partner: **M. Billerbeck;** Verkehr: **P. Baumann,** Basel

Das Projekt zeigt im betrieblichen Bereich eine gute Lösung auf. Eine klare städtebauliche Idee ist schwer erkennbar. Die Verkehrslösung weist gute Anschlüsse zwischen den einzelnen Verkehrsebenen und -teilnehmern auf. Interessant ist die Aufweitung der bestehenden Löwengässchenunterführung, die eine attraktive durchgehende Fussgängerverbindung zu allen Bereichen schafft. Die Erstellung des PTT-Gebäudes setzt den vorgängigen Bau des Bushofes voraus.



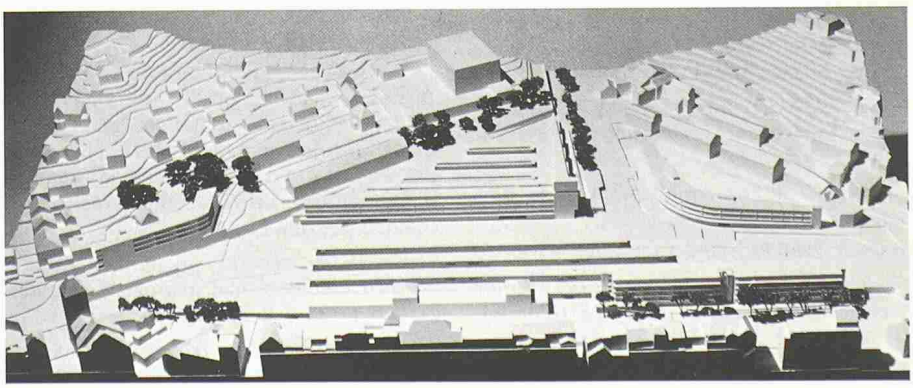
3. Rundgang: **H. P. Oechsli** und **M. Kögl,** Schaffhausen; Verkehr: **A. Aegerter** und Dr. **D. Bosshardt** AG, Basel, **R. Egloff**

Das Projekt weist interessante städtebauliche Ansätze auf, wirkt aber in seinem kubischen Aufbau unsicher. Die hintere Erschliessungsspange mit ihren teilweise überdeckten, teilweise halboffenen Abschnitten zeigt eine Unbestimmtheit in der Formgebung. Das Verkehrskonzept ist gut. Innerbetrieblich vermag das Projekt nicht zu genügen.



3. Rundgang: **Markus Schaefle, Barbara Petri-Schaefle,** Zürich; Verkehr: **H. Hasler,** Meilen;

Das Projekt zeigt in Einzelbereichen interessante Bauformen. Obwohl der Wille zu einer starken formalen Durchbildung feststellbar ist, wirken einzelne Elemente allzu modisch. Die Aussenräume wirken ungestaltet. Der Verfasser übernimmt das bestehende Verkehrskonzept. Die Plazierung des Bushofes auf dem Dach des Postgebäudes führt zu grossen Höhendifferenzen. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind zuwenig koordiniert. Für die PTT ist ein funktionell richtiger Ablauf kaum möglich.



Fortsetzung von Seite 252

heute konkreten Bedürfnisse von SBB, PTT, öffentlichem Verkehr und weiteren Interessenten zu berücksichtigen. Hauptaufgabe war die Festlegung des städtbaulich vertretbaren Bauvolumens sowie eine zweckmässige Erschliessung. Auf eine gute Anbindung an die Altstadt und die angrenzenden Quartiere wurde grosser Wert gelegt. Die Standortvorteile des öffentlichen Verkehrs waren bewusst zu nutzen. Da ein Endzustand der Überbauung gefordert wurde, war das Aufzeigen einer etappenweisen Realisierung von grosser Bedeutung.

Aufgabenstellung

SBB: Die Entwicklung des Bahnhofgebäudes in ein Dienstleistungszentrum war anzustreben. Dabei war das Aufnahmegebäude in seiner dominierenden Stellung und ursprünglichen Schönheit wieder zur Geltung zu bringen. Für einen optimalen Bahnbetrieb mussten 2 zusätzliche, ferner längere und höhere Perronkanten berücksichtigt werden. Zusätzlich waren 120 Park- and Railplätze für Bahnpendler anzubieten.

PTT: Die PTT-Betriebe planen ein neues Postregionalzentrum mit Gleisanschluss. Gefordert wurden gute Verbindungen zum öffentlichen Regionalverkehr und gute Zufahrtsmöglichkeiten für Aufgeber und Abholer. Das Programm umfasste insgesamt 10 000 m² BGF.

Bushof: Verlangt wurde ein attraktiver Bushof, wenn möglich überdeckt und mit einem eigentlichen Aufnahmegebäude versehen für ASS-, DB- und Postbusse. Eine gute Anbindung an die Altstadt, SBB und VBSch war Bedingung. Die Bahnhofstrasse war dem öffentlichen Verkehr vorzubehalten.

Gewerbehof Nord AMAG: Das AMAG-Betriebsgebäude war wenn möglich auf dem AMAG- sowie Diana-Areal unterzubringen, mit einem Nutzflächenangebot von insgesamt 5100 m². Dazu war auf demselben Areal ein Parkhaus mit ca. 300 Parkplätzen in direkter Verbindung zum Löwengässchen mitzuberücksichtigen.

Weitere Nutzflächen: Das städtebauliche Gesamtkonzept hatte neben den erwähnten Nutzungszuweisungen folgende Flächen zu berücksichtigen:

- Gewerbeflächen ca. 3000 m²
- Dienstleistungsflächen ca. 10 000 m²
- Wohnflächen mit separater Erschliessung ca. 8000 m²
- Parkraum für die ergänzenden Nutzungen

Der Standortvorteil für kommerzielle Flächen musste – um dem Problem der Wohnraumverdrängung in der Altstadt entgegenwirken zu können – genutzt werden. Die zentrale Lage und die Nähe zum öffentlichen Verkehr bieten auch für Wohnungen einen attraktiven Standort. Ein angemessener Wohnanteil war deshalb zu berücksichtigen.

Verkehrseinrichtungen: Die Spitalstrasse musste als neue Westtangente und als Erschliessung des neuen Dienstleistungszentrums, als Zufahrt zum Mühlental und zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs infolge der Verkehrsumlagerung Bahnhofstrasse, ausgebaut werden. Der Leistungsnachweis war zu erbringen.

Die Fussgängerverbindungen hatten Attraktivität und Rollstuhlgängigkeit aufzuweisen.

Auf den wichtigsten Verkehrsverbindungen waren Radwege mit mindestens 500 Veloabstellplätzen gefordert.

Weiter waren zu berücksichtigen: Auf der Bahnhofstrasse Bushaltestelle VBSch, Taxistand mit 6–8 Plätzen, Kurzparkierer SBB mit rund 12 Parkplätzen und die Vorfahrt SBB und PTT. *B.O.*

Wettbewerbe

Alters- und Pflegeheim «Lindenhof» an der Socinstrasse in Basel

Die Stiftung Willy und Carola «Zollikofer-Altersheim» veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für ein Altersheim an der Socinstrasse in Basel. Teilnahmeberechtigt waren alle Architekten, die in den Kantonen Basel-Stadt oder Baselland seit mindestens dem 1. Januar 1986 Wohn- oder Geschäftssitz haben oder heimatberechtigt sind. Es wurden 36 Projekte beurteilt. Fünf Entwürfe mussten wegen schwerwiegender Verletzung von Programmbestimmungen von der Preisverteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (18 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Esther Brogli und Daniel Müller, Basel; Mitarbeiterin: Rosmarie Schwarz-Thomet

2. Preis (12 000 Fr.): Fierz & Baader, Basel: Mitarbeiter: Luca Selva

3. Preis (11 000 Fr.): Schwarz & Gutmann, Basel: Mitarbeiter: Marie-Louise Müller, Martin Pfister, Bruno Walser

4. Preis (5000 Fr.): R. Meyer, F. Schmidlin, Basel; Mitarbeiter: J. Henrich, S. Meyer, R. Schildknecht

5. Preis (2000 Fr.): Architeam 4, H. R. Engler, H. P. Christen, Basel

6. Preis (2000 Fr.): David Schwartz, Basel

7. Rang: Löw, Dörr, Buser, Basel; verantwortlich: Volker Dörr, Roderick Galantay; Mitarbeiterin: Jacqueline Ruesch

Fachpreisrichter waren E. Bürgin, M. Bruderer, K. Steib, M. Alder, P. Berger, C. Fingerhuth, Kantonsbaumeister, alle Basel, A. Roost, Bern/Basel, E. Steinegger, Architektin, Binningen, Ersatz.

Die Ausstellung der Projekte findet bis zum 21. Februar im Klinikum 1 des Kantonsspitals, Spitalstrasse 21, 5. Stock, statt. Sie ist täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet.

Sistemazione zona Rodenchen, Comune di Sonvico TI

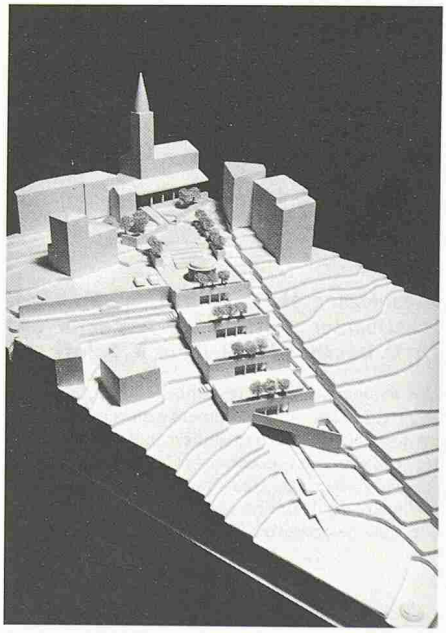
Il Comune di Sonvico, a bandito un concorso di progetto per la sistemazione della area di PR A.P./E.P. sita in zona Rodenchen. Il concorso era aperto agli architetti, iscritti all'OTIA, al momento dell'apertura del concorso (7.8. 1987) devono soddisfare inoltre uno dei seguenti requisiti:

- attinenti di Sonvico o
- domiciliati nel distretto di Lugano o
- con sede dell'ufficio nel distretto di Lugano almeno dal 1.1. 1987.

La giuria era composta come segue: On. Pino Bignasca, sindaco, presidente, On. Mirko Soldati, municipale, arch. Benedetto Antonini, Bellinzona, arch. Luca Bellinelli, Lugano, arch. Giorgio Giudici, Lugano; supplenti: On. Battista Ghirlanda, municipale, arch. Claudio Negrini, Lugano.

Sono stati consegnati lo progetti. La giuria a deciso di escludere quattro progetti dal giudizio e un progetto della graduatoria finale.

1° premio (10 000 Fr.): Alvaro Bühring, Lugano



2° premio (4000 Fr.): Luciano Caneva, Barbengo

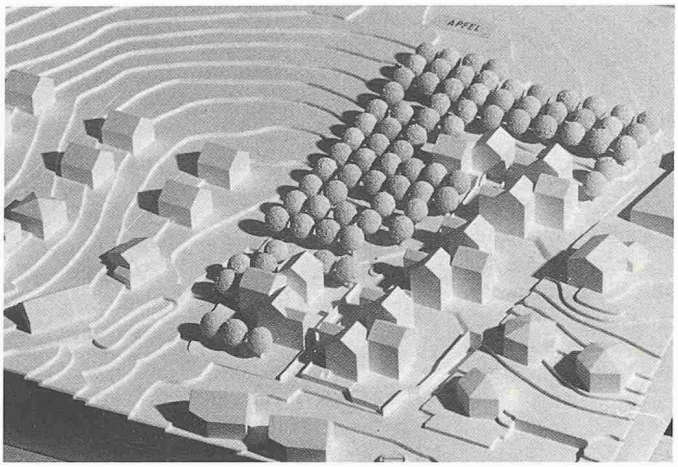
3° premio (3500 Fr.): Antonio Bassi, Giovanni Gherra, Dario Galimberti Viganello

La Giuria raccomando al Municipio l'attribuzione del mandato all'autore del progetto 1° premio.

Gemeindehaus Liestal BL

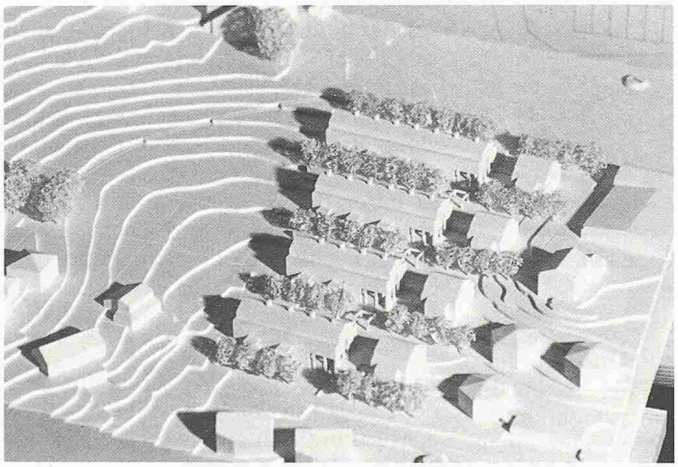
Die Stadt Liestal veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für den Neubau eines Gemeindehauses. Teilnahmeberechtigt waren alle Architekten, die in Liestal seit mindestens dem 1. Januar 1986 Wohn- oder Geschäftssitz haben. Zusätzlich wurden

Überbauung Spittelhofareal, Biel-Benken BL. Das Ergebnis dieses Projektwettbewerbes wurde in Heft 5/1988 auf Seite 129 veröffentlicht (Die Modellaufnahmen wurden in Heft 7 durch ein Missgeschick mit falschen Bildlegenden versehen.)

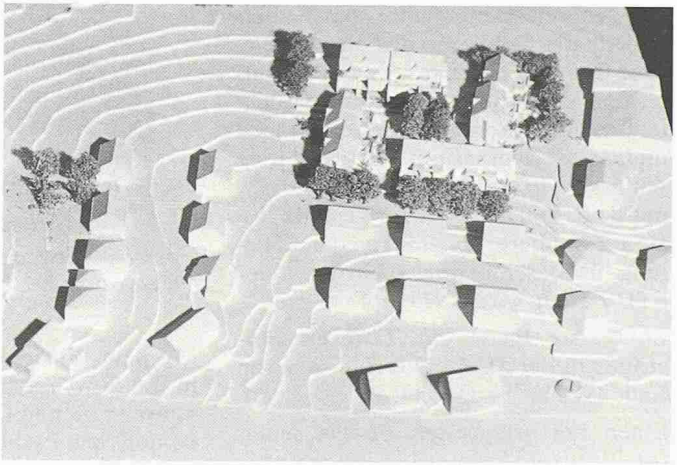


1. Preis (12 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): **Thomas Bally AG,** Basel; Mitarbeiterin: **Ursula Wisniewska**

2. Preis (8000 Fr.): **Walter Kern,** Oberwil



3. Preis (6500 Fr.): **Hans Ruedi Bühler,** Bottmingen; Mitarbeiter: **Michele Scoob, Remy Riezler**



4. Preis (5500 Fr.): **Peter Gschwind,** Therwil

zwei auswärtige Architekten zur Teilnahme eingeladen. Es wurden 11 Projekte beurteilt. Drei Entwürfe mussten wegen schwerwiegender Verletzungen von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (11 000 Fr.): mit Antrag zur Weiterbearbeitung: Otto+Partner AG, Liestal; R.G. Otto, P. Müller, A. Ruegg, J.D. Geier

2. Preis (8000 Fr.): Siegenthaler+Scherer, Liestal; Mitarbeiter: Daniel Siegenthaler

3. Preis (7000 Fr.): Ernst und Dieter Cueni, Liestal

4. Preis (3000 Fr.): P. Günthert und Partner, Liestal

Ankauf (2000 Fr.): Claude Imhoof, Basel; Mitarbeiter: Beat Musy, Rudolf Gutbrod

Ankauf (2000 Fr.): Markus Schwob, Bubendorf; Mitarbeiter: Christoph Sutter, Stefan Bauer, Thomas Schwob, Hanspeter Buser

Ankauf (2000 Fr.): Hans Stöckli, Liestal

Ankauf (2000 Fr.) Mangold+Erb, Frenkendorf

Fachpreisrichter waren Robert Häfelfinger, Sissach; Rudolf Meyer, Basel; Theodor Meyer, Muttenz; Daniel Reist, Basel. Die Projektausstellung in der alten Turnhalle der Schulanlage Rotacker dauert noch bis zum 20. Februar. Öffnungszeiten: Donnerstag und Freitag von 10 bis 12 und von 16 bis 18 Uhr, am Samstag von 9 bis 12 und von 14 bis 17 Uhr.

Third Interior Design International Awards

"To encourage the highest standards of design excellence" is the stated objective of the third Interior Design International Awards. The Awards are sponsored and organised by AGB Exhibitions Ltd on the occasion of the 1989 Interior Design International exhibition, at Earls Court Exhibition Centre, London. AGB's biennial award of a cash prize of £ 10 000 will be given to the designer worldwide of the winning project completed during 1988. The IDIA is one of the richest prizes for an award in interior design anywhere in the world. Past award winners were *Edward Cullinan* of Edward Cullinan Architects, London, for the renovation of the Parish Church of St. Mary's, Barnes, England, and *Emilio Ambasz* of Emilio Ambasz Design Group, New York, for his design for the Financial Guaranty Insurance Offices, New York.

There will be four categories of Awards: *retail interiors, office interiors, leisure interiors and public interiors.* The winner of each category will receive a trophy, and be shortlisted for the AGB/IDI Award of £ 10 000. The overall prize will be awarded by the Jury to the best interior. The project can be an entirely new concept or a refurbished interior.

Chairman of the international *Jury* is *Kenneth Grange* CBE, President of the Chartered Society of Designers.

Entries are welcomed from professional interior designers and architects worldwide. Closing date for entries is *Friday 13 January 1989.* The Awards conform to the rules as laid down by both IFI and ICSID. The presentation of the 1989 Awards will be made at the IDI Charity Ball at the Royal Garden Hotel, London, on Monday 15 May 1989.

Enquiries should be addressed to Audrey Reading, IDIA Secretariat, Audit House, Field End Road, Eastcote, Ruislip, Middlesex HA4 9LT, U. K. Tel. 01/868 44 99.