

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **107 (1989)**

Heft 39

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

Bei der Nachfrageseite (Ingenieur, Zimmermann) besteht der Anreiz in einem verbesserten Preis-Leistungs-Verhältnis, d.h., entweder muss das Holz bei gleichen zulässigen Spannungen billiger werden, entsprechend der erwähnten Variante b), oder es ist bei gleichem (oder höherem) Preis auch die zulässige Beanspruchung höher.

Im Hinblick auf die apparative Erfassung der beiden Indikatorgrößen Dichte/E-Modul und Astigkeit sind auch die methodischen bzw. verfahrenstechnischen Randbedingungen zu analysieren. Aufgrund der bislang vorliegenden Erfahrungen kann nicht davon ausge-

gangen werden, dass die beiden Indikatorgrößen zum selben Zeitpunkt ermittelt werden. So bietet sich die Messung von Dichte/E-Modul am Rundholz an, während eine Erfassung der Astigkeit am Schnittholz sinnvoller erscheint.

Ein approximatives Anforderungsprofil für apparative Sortierhilfen kann aus der Sicht der Verarbeitungspraxis stichwortartig wie folgt festgelegt werden:

- zuverlässig, betriebssicher
- einigermaßen genau
- einfach zu handhaben und zu bedienen
- handlich (klein, leicht)

- robust, unempfindlich auf Feuchte- und Temperaturschwankungen sowie Schmutz und Staub
- preisgünstig.

In den nächsten Teilen der Artikelserie wird die Eignung verschiedener Verfahren unter dem Blickwinkel dieser Anforderungen zu untersuchen sein.

Adresse des Verfassers: U. Meierhofer, Abt. Holz der EMPA Dübendorf; K. Richter.

Der erste Teil dieses Beitrages wurde in Heft 27-28/1988, der zweite Teil in Heft 7/1989 veröffentlicht.

Area della stazione FFS a Lugano, concorso in due fasi

Ente banditore del concorso sono le FFS, le PTT e la Città di Lugano, in collaborazione con il Cantone Ticino quale consulente-osservatore. La Città di Lugano si è assunta il compito organizzativo e di coordinamento.

Il concorso era aperto ai professionisti che al momento dell'iscrizione al concorso erano iscritti all'Ordine degli Ingegneri e Architetti del Cantone Ticino (OTIA), ramo architettura, con domicilio fiscale dal 1° gennaio 1986 nel cantone Ticino. Hanno potuto inoltre partecipare al concorso quegli architetti attinenti del Cantone Ticino che, pur non essendo iscritti all'OTIA perchè domiciliati fuori Cantone, possiedono i requisiti professionali che ne permettono l'iscrizione. A partecipare al concorso sono stati invitati i seguenti studi di architettura: Brera-Böcklin, Ginevra; Atelier COOPLAN, Bienne; Gachet-Mestelan, Losanna; Jean Gérard Giorla, Sierre; Vincent Mangeat, Nyon; Pierre-Alain Renaud, Ginevra; Büro ARB, Berna; Diener-Diener, Basilea; Ernst Gisell, Zurigo; Herzog-de Meuron, Basilea; Quarella-Quarella, San Gallo; Pierre Zoelly, Zollikon; Peter Zumthor, Haldenstein.

Viene messa a disposizione della Giuria la somma di 400 000 franchi.

Nella seconda fase del concorso sono stati ammessi 11 progetti, su 27 consegnati nella prima fase.

1° premio (31 000 fr.): Antonio Antorini e Aurelio Galfetti, Lugano

2° premio (29 000 fr.): Flora Ruchat-Roncati, Zurigo, Dolf Schnebli, Zurigo, Isidor Ryser, Zurigo, Stefan Häuselmann, Baden

3° premio (20 000 fr.): Mario Campi e Franco Pessina, Lugano; coll.: Benedikt Graf, Beat Rothen, Justin Rüssli, Oliver Strässle

4° premio (10 000 fr.): Tita Carloni, Rovio;

Roberto Nicoli, Carona; Flavio Moro, Arbedo; Diego Generelli, Tegna

5° premio (6500 fr.): Rudy Hunziker, Tesserete

6° premio (5500 fr.): Henri Mollet, Jean-Pierre Bechtel, Eric Fahrner, Rolf Weber, Biel; coll.: Christina Moldovan, Peter Müller; cons. ing. Balzari e Schudel

7° premio (4500 fr.): Marco Krähenbühl, Giovanni Galfetti, Ivo Trümpy, Riva San Vitale; coll.: Andrea Bassi, Aurelio Bianchini, Mario Canevascini, Germano Carboniero, Cristina Göckel, Ariella Materni; cons. Giorgio Galfetti

8° premio (3500 fr.): Luca Ortellì, Milano IT

1° acquisto (10 000 fr.): Peter Zumthor, Haldenstein; coll.: Jürg Conzett, Andreas

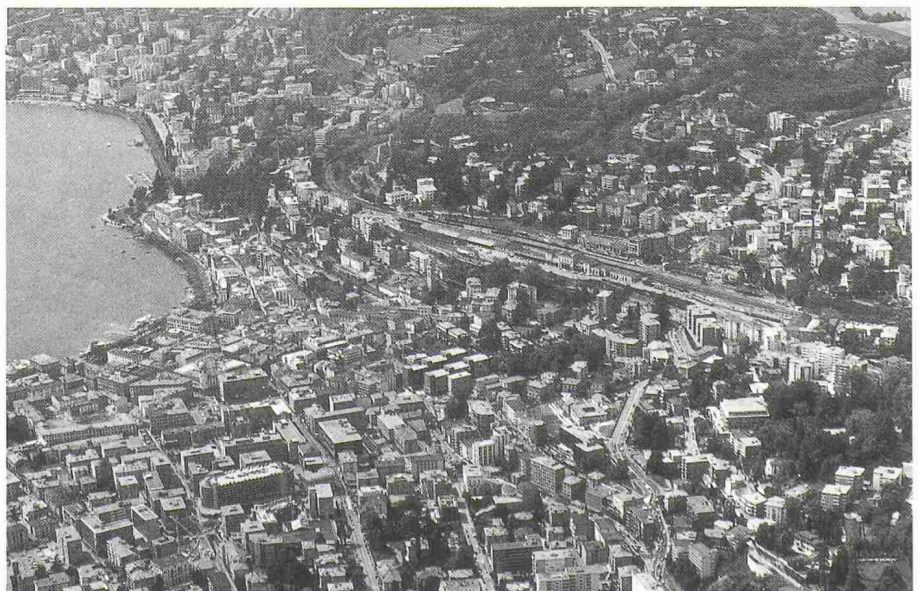
Hagmann, Dieter Jüngling, Reto Schaufelbühl; cons. ing. Peter Hartmann

2° acquisto (5000 fr.): Giampiero Camponovo, Breganzona; coll.: Carlo Ceccolini, Luca Gazzaniga, Lorenzo Denti

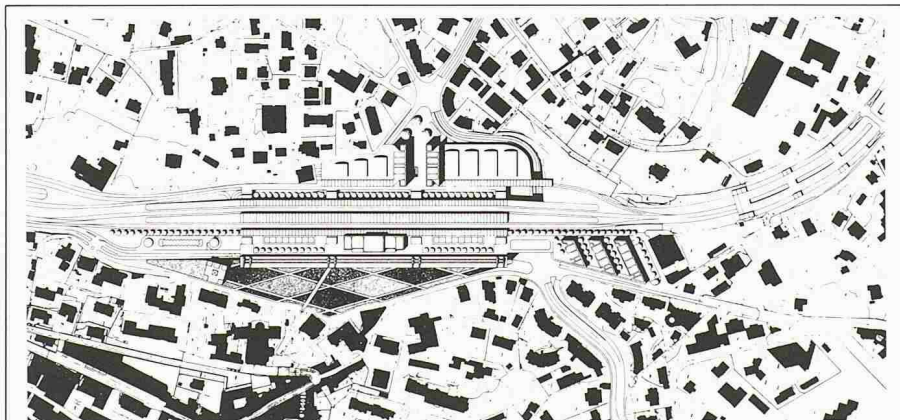
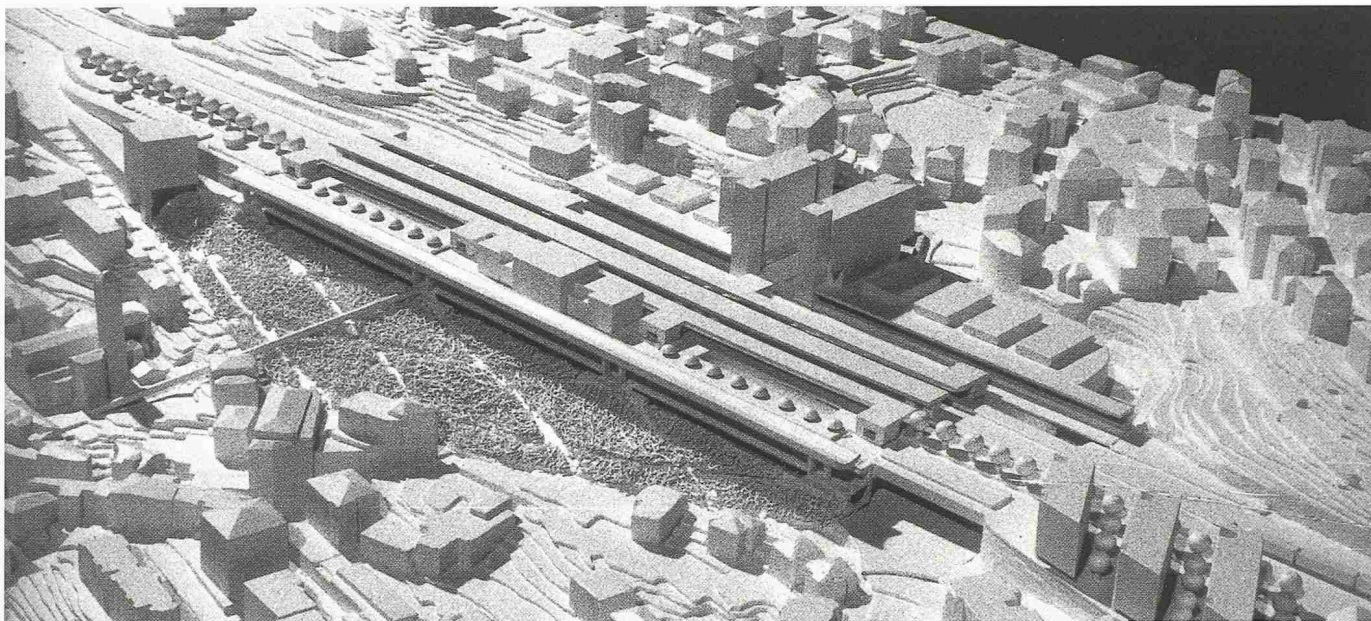
La giuria ha deciso di raccomandare agli enti banditori la rielaborazione dei progetti 1° e 2° premio.

Giuria: P. Schaaf, ing., Direttore di circ. II, Lucerna; U. Huber, arch., capo fabbricati DG, Berna; O. Caprez, Direttore servizi post. DG PTT, Berna; Ch. Kunz, arch., capo divisione, edil. GD PTT, Berna; G. Giudici, arch., Sindaco, Lugano, (Presidente); B. Bonaglia, ing., municipale, Lugano; L. Benevolo, arch., Brescia; U. Brunoni, arch., Ginevra; G. Durisch, arch., Riva San Vitale; E. Ostinelli, arch., Vacallo; A. Pini, arch. Atelier 5, Berna; L. Vacchini, arch., Locarno. Supplenti: W. Felber, arch. SIA, caposezione fabbricati, DC Lugano; L. Casellini, Direttore circ. post., Bellinzona; F. Emme-

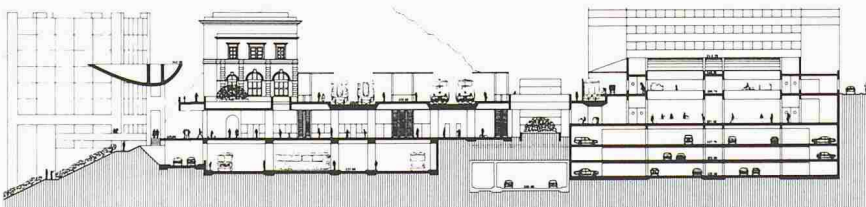
segue p. 1056



Lugano, area della stazione FFS (Comet)



Situazione

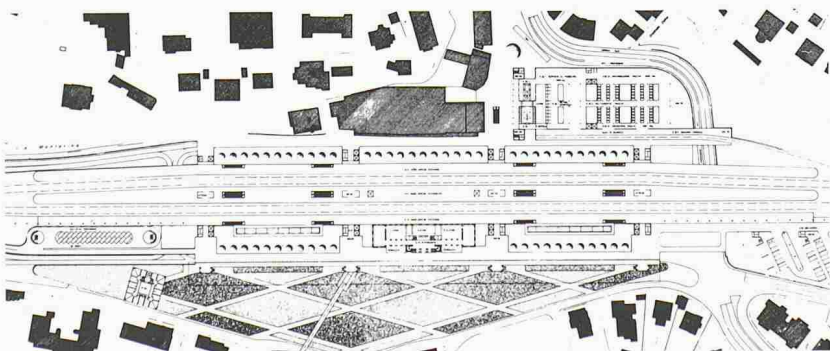


Sezione trasversale

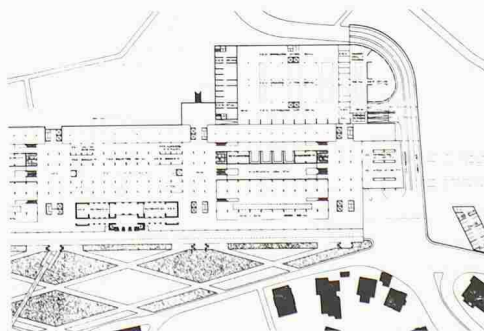
1° premio (31 000 fr.): Antonio Antorini e Aurelio Galfetti, Lugano

La qualità del progetto risiede nella volontà di lasciare libero da nuove costruzioni l'affaccio verso la città, con il Fabbricato viaggiatori esistente quale elemento rappresentativo della stazione stessa. Tale immagine è rafforzata da una lunga pensilina, che viene a qualificare lo spazio pubblico sottostante, posto davanti all'ampia vetrata del nuovo centro viaggiatori, posto a livello -1. Al viaggiatore in arrivo si propone quindi una stazione aperta verso la città e il panorama del golfo.

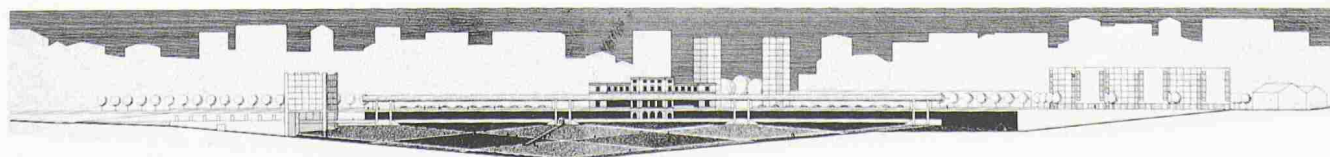
I contenuti funzionali a carattere privato o semiprivato richiesti dal bando di concorso vengono relazionati ai quartieri circostanti. A questa chiarezza d'impostazione fa riscontro un grande spazio sotterraneo destinato al Centro viaggiatori e negozi, che malgrado l'ampia vetrata verso il lago e le prese di luce verso Besso non presenta momenti spaziali qualificanti al suo interno. Perplesità suscita inoltre l'onere di scavo sotto binari che la soluzione comporta e che andrebbe verificato nella sua fattibilità ed economicità rispetto ai vantaggi che offre. La pensilina posta sopra la vetrata del Centro viaggiatori è un elemento qualificante il progetto, e forma lo spazio di transizione tra interno ed esterno, tra area di vendita e paesaggio. Destano comunque preoccupazioni le dimensioni della stessa. Il progetto ha il merito quindi di proporre una soluzione radicale, di estrema chiarezza.



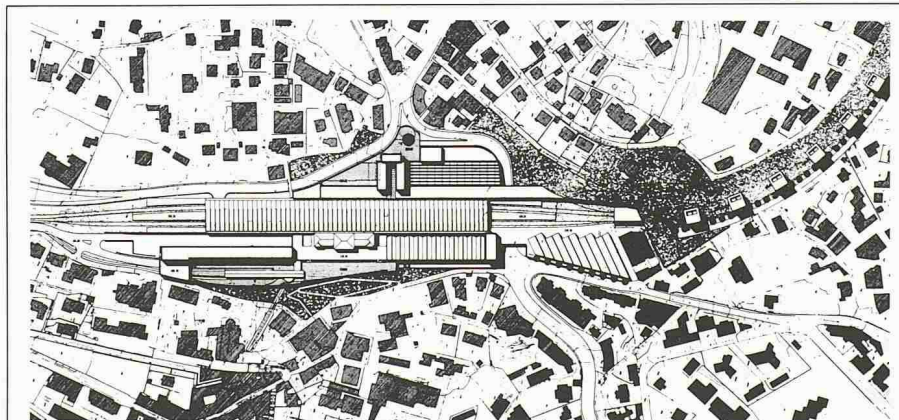
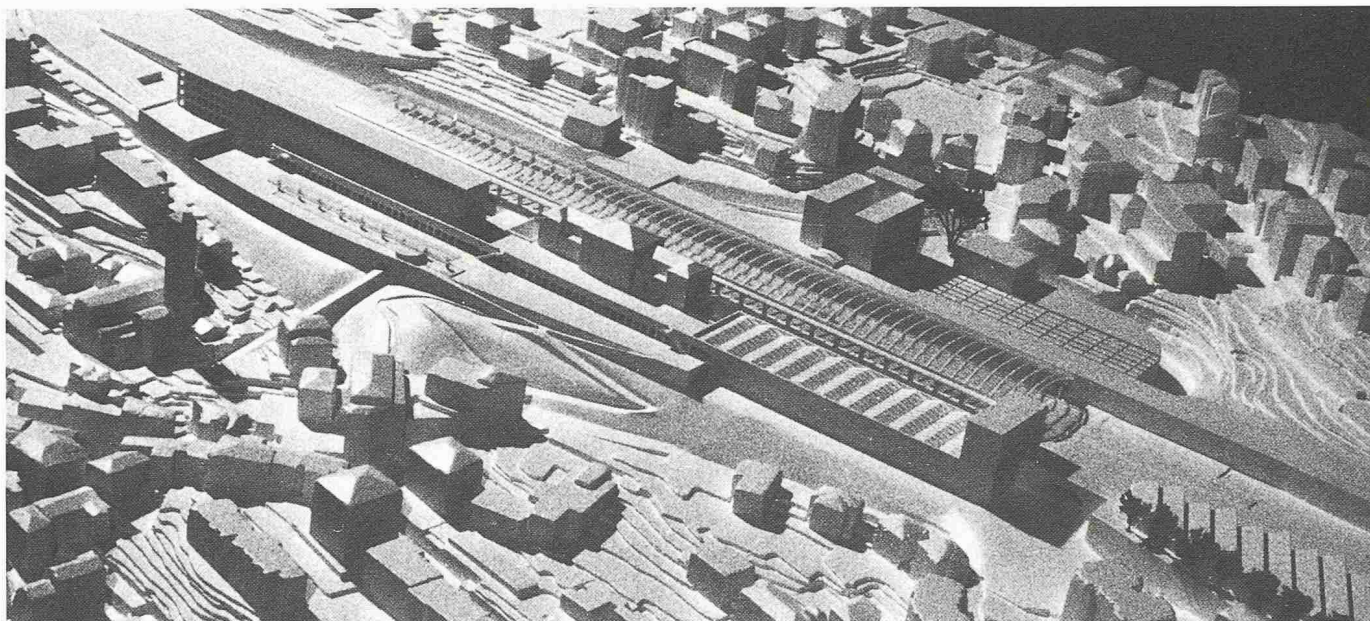
Livello binari



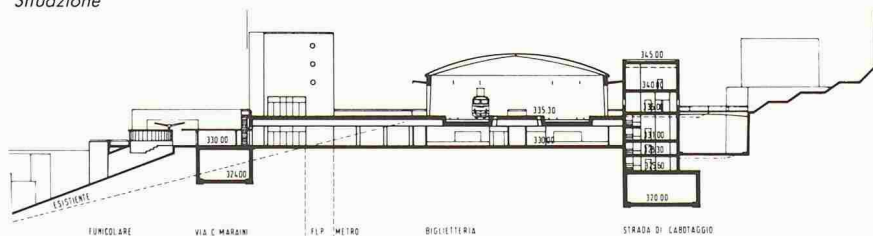
Livello -1



Prospetto verso il lago



Situazione

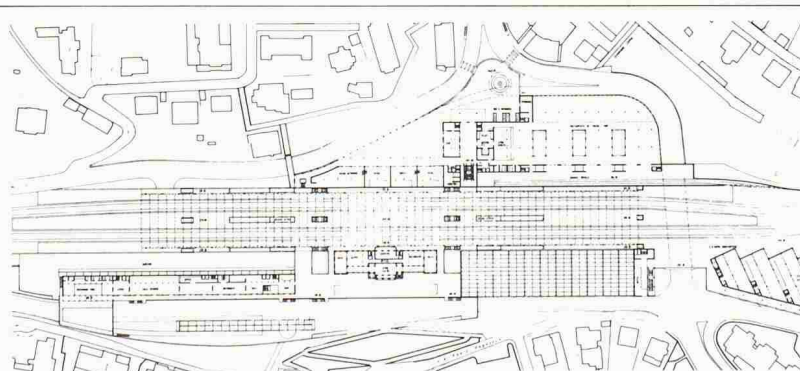


Sezione trasversale

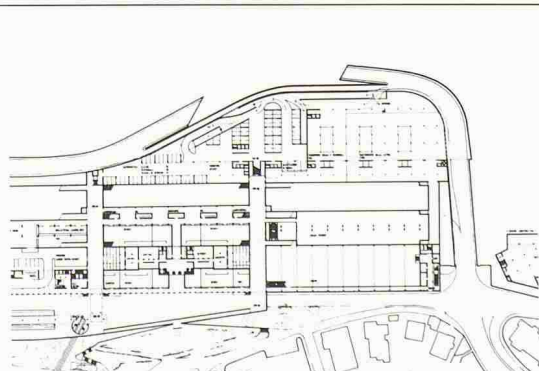
2° premio (29 000 fr.): Flora Ruchat-Roncati, Zurigo, Dolf Schnebli, Zurigo, Isidor Ryser, Zurigo, St. Häuselmann, Baden

La soluzione proposta si fonda sulla formazione di due zoccoli articolati tra loro, che vengono a costituire l'immagine della nuova stazione verso la città. Lo zoccolo superiore, che regge al suo centro l'attuale Fabbricato viaggiatori, si conclude in modo convincente verso nord con il volume della stazione dei bus, sormontata da una vetrata. Lo zoccolo inferiore, posto a livello -1, costituisce un balcone aperto sulla città e diviene un luogo plurifunzionale nel quale convergono la ferrovia FLP e la funicolare. Questo zoccolo si conclude a sud con l'edificio dell'albergo, che si propone quale struttura semi-pubblica.

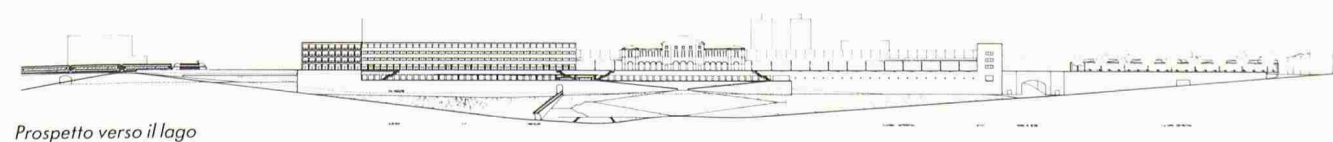
La giuria apprezza la composizione per parti e le dinamiche spaziali e funzionali che essa sottintende. Perplesità vengono tuttavia formulate rispetto alla volumetria dell'albergo, che appare eccessiva, gerarchicamente troppo importante, non significativa la funzione del luogo. Il muro di sostegno dello zoccolo inferiore appare eccessivamente avanzato, specie rispetto al terrapieno e all'abitato sottostante. La giuria apprezza la qualità spaziale della stazione dei bus, anche se formula riserve sul rapporto tra la copertura vetrata e il piano a quota dei binari. Il Centro viaggiatori delle FFS è ben situato.



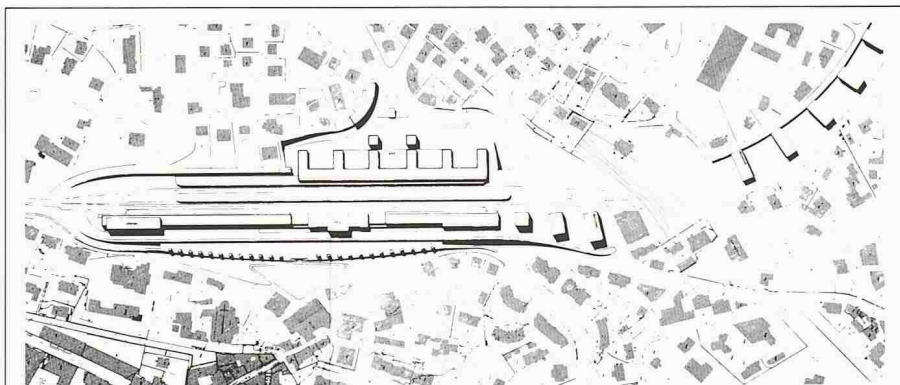
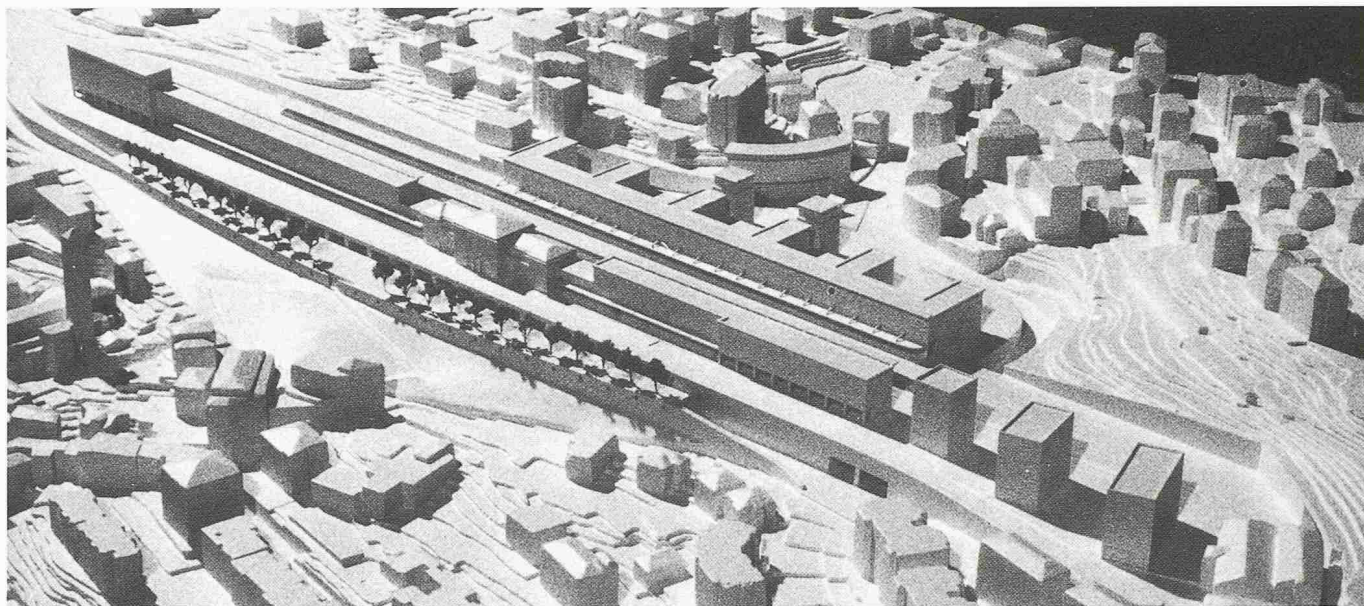
Livello binari



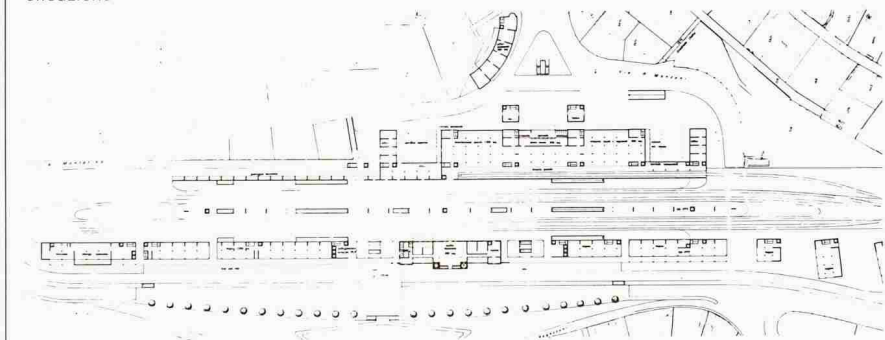
Livello -1



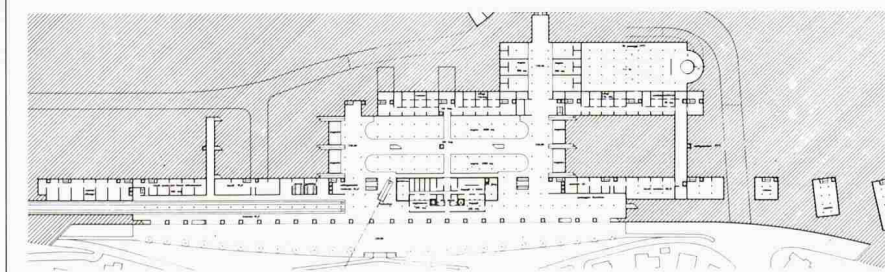
Prospetto verso il lago



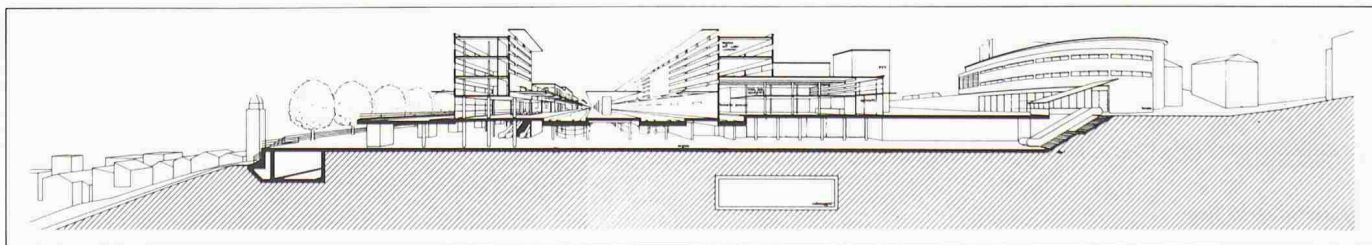
Situazione



Livello binari



Livello -1



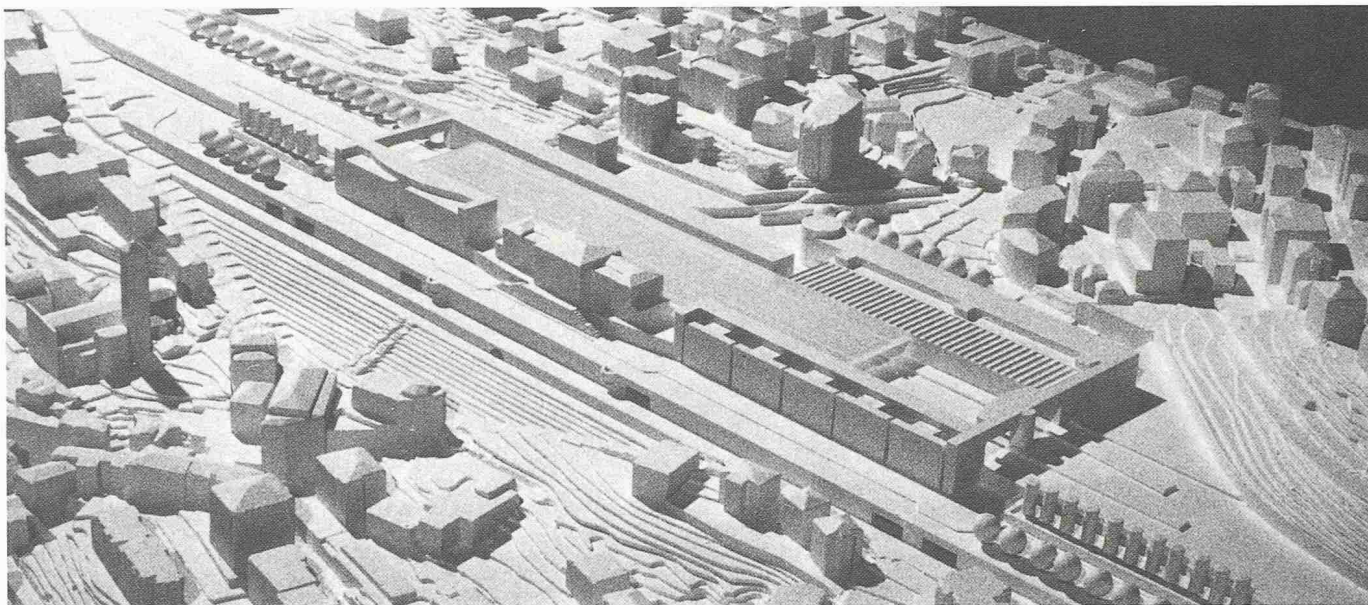
3° premio (20 000 fr.): **Mario Campi** e **Franco Pessina**, Lugano; coll. **B. Graf**, **B. Rothen**, **J. Rüssli**, **O. Strässle**

Il progetto evidenzia con chiarezza le tre principali componenti del tema architettonico dato: quella della scarpata con il relativo zoccolo a sostegno del Fabbricato viaggiatori, quella del fronte verso la città, e quella della facciata verso il quartiere di Besso. All'interno di tale lettura viene apprezzata in particolar modo l'articolazione delle due terrazze aperte verso la città, quella superiore quale luogo di traffico di servizio in funzione del viaggiatore (taxi, kiss and ride), quella inferiore quale spazio d'incontro e plurifunzionale.

Meno convincente la giuria ritiene essere la proposta relativa al fronte edificato. Anche se formulato con attenzione, non ne viene condivisa la scelta di fondo, in particolare di rappresentare l'immagine della nuova stazione con degli edifici a carattere privato e di eccessiva lunghezza.

Il fronte verso Besso ha innegabili qualità architettoniche. Il nuovo edificio postale, così come proposto, non può tuttavia essere realizzato senza inficiare la funzionalità di quello esistente.

Si apprezza l'organizzazione del Centro viaggiatori, nonché i relativi collegamenti con i marciapiedi dei treni. Malgrado l'esiguità di alcuni spazi si giudica interessante la proposta di integrare la funicolare e la ferrovia FLP, al fine di ottenere un'utilizzazione dinamica e convincente di tale spazio pedonale.



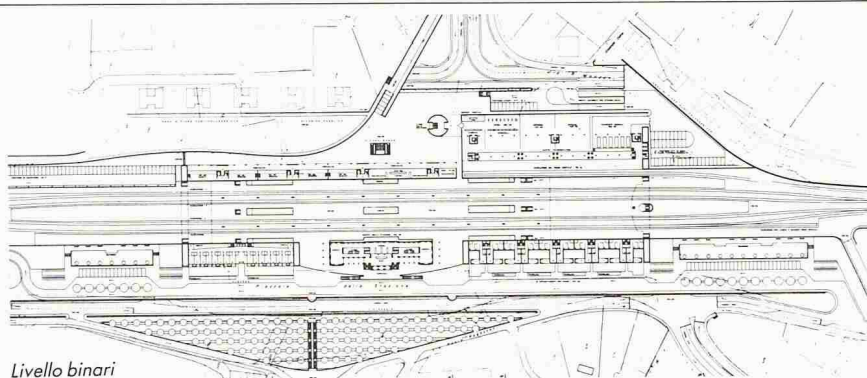
4° premio (10 000 fr.): **Tita Carloni**, Rovio; **Roberto Nicoli**, Carona; **Flavio Moro**, Arbedo; **Diego Generelli**, Tegna

La giuria apprezza l'intenzione progettuale di contenere i volumi in un disegno compatto, determinando un'edificazione fuori terra ridotta. Questa scelta è sottolineata dai due portali d'ingresso dei treni. La formulazione progettuale risulta tuttavia incoerente, sia perché le pensiline sopra i binari sono troppo corte, sia perché la lunghezza dell'edificio non corrisponde a quella dei convogli ferroviari.

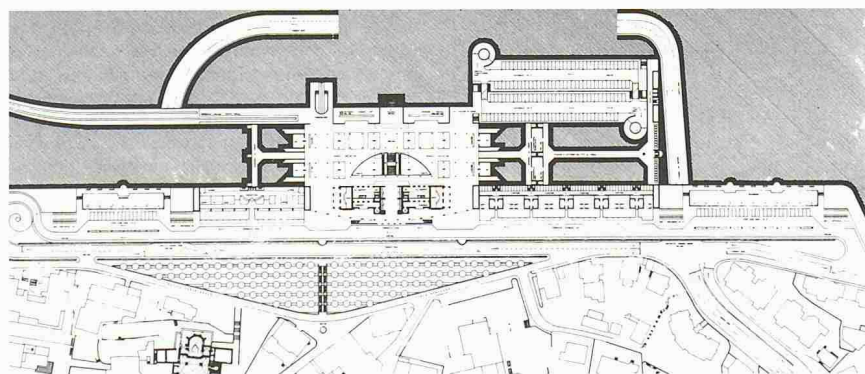
La volumetria e i fronti verso la città e verso Besso hanno indubie qualità formali, ben proporzionate verso il contesto. Questa qualità non è però riscontrabile negli spazi sotterranei, eccessivamente dilatati e privi di luce naturale, che penalizzano il pedone.

Comunque il Centro viaggiatori è funzionalmente ben risolto, con collegamenti positivi con la ferrovia FLP, la funicolare e gli altri mezzi di trasporto pubblici. Tuttavia le proposte di dettaglio non convincono, specie per quanto concerne l'ubicazione della funicolare e della ferrovia FLP. Irrisolti sono i collegamenti con i taxi, i posteggi kiss and ride e park and ride.

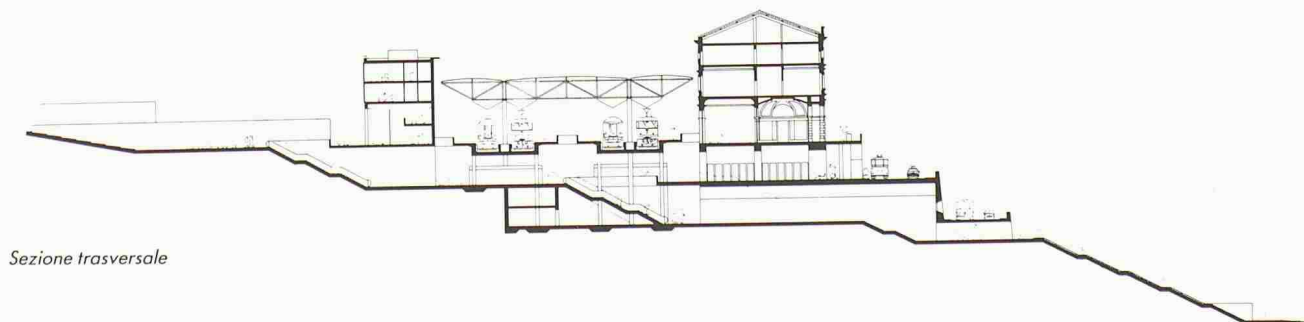
Per l'edificio postale si apprezza la conformazione volumetrica complessiva.



Livello binari

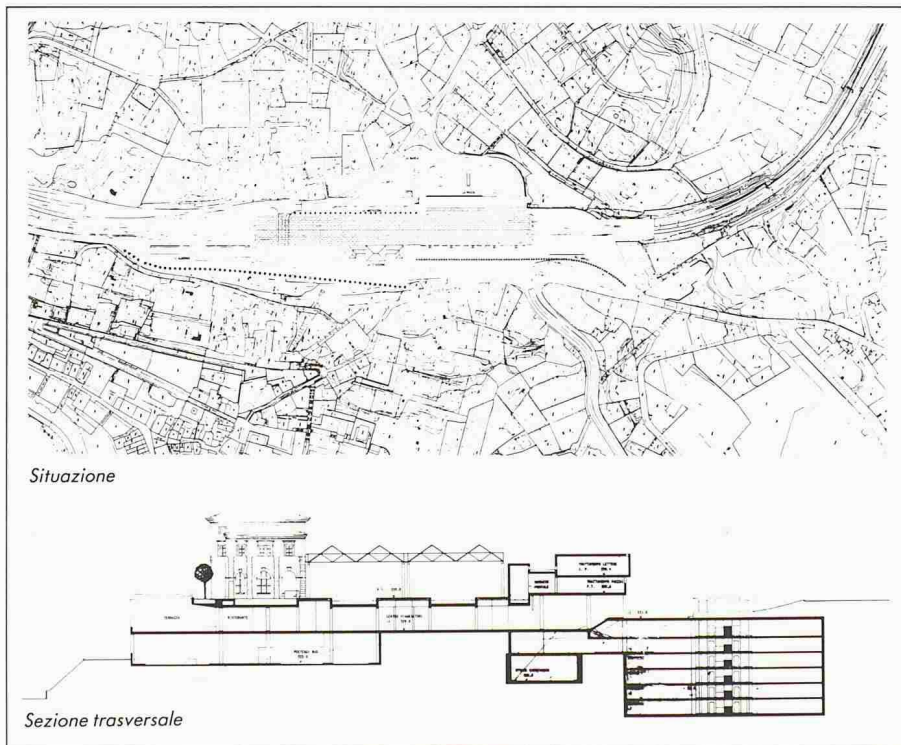
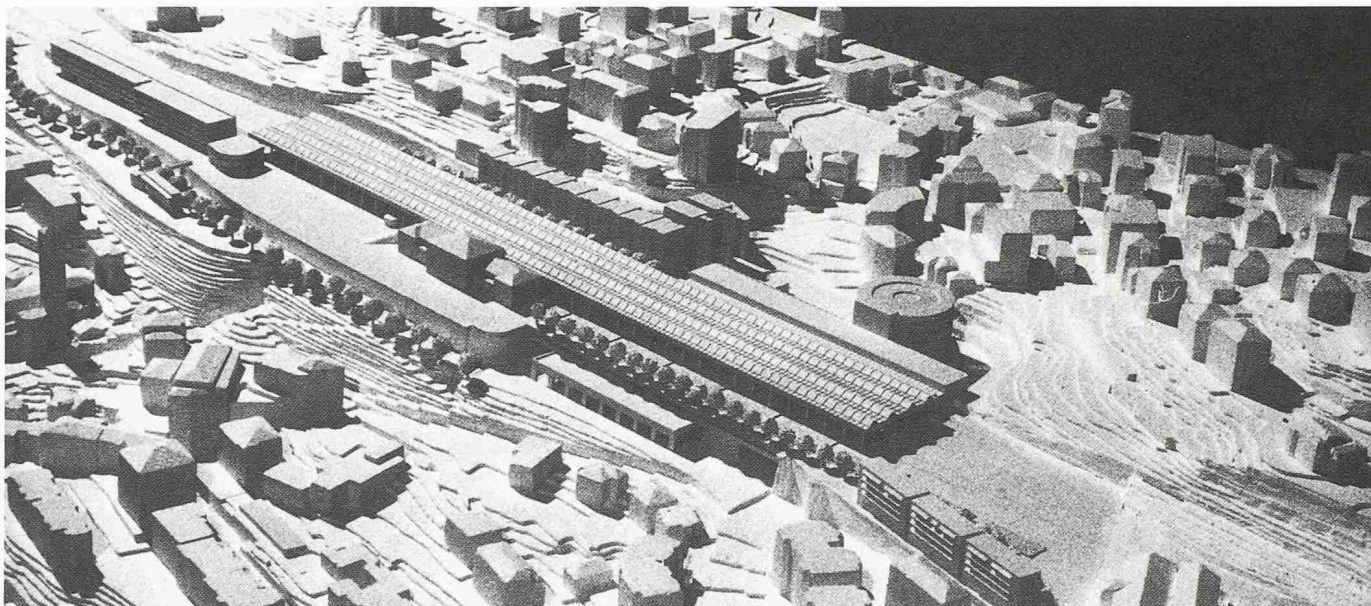


Livello -1



Sezione trasversale

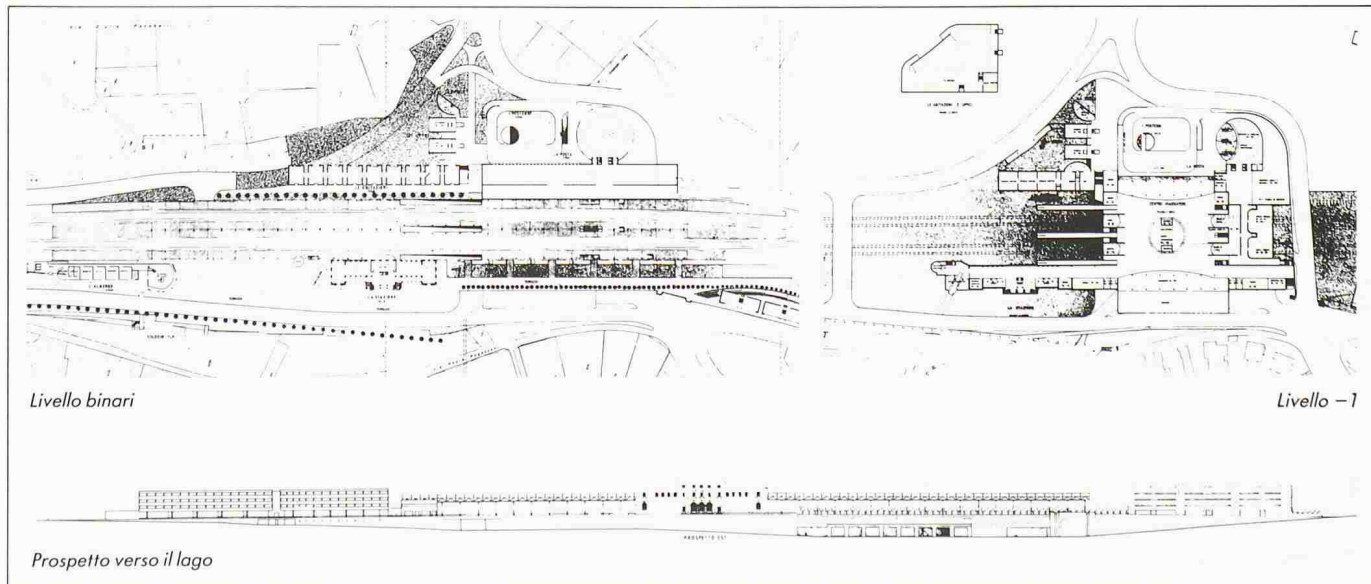
Prospetto verso il lago

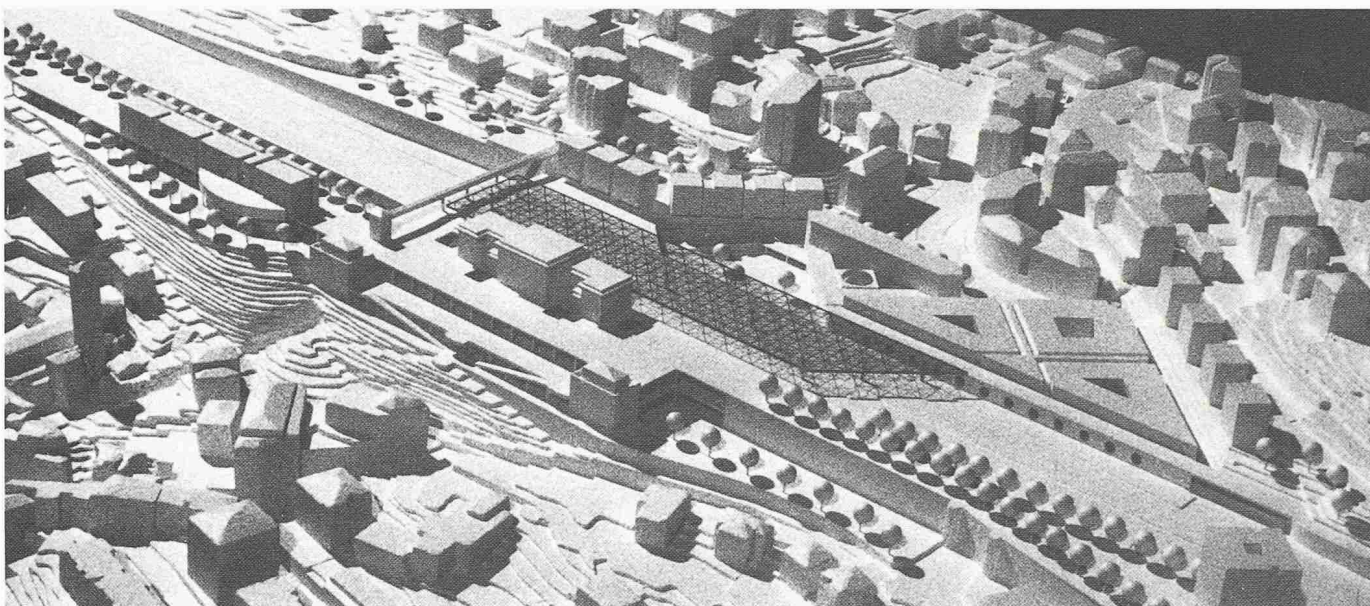


5° premio (6500 fr.): **Rudy Hunziker**, Tesserete

Il progetto vuole risolvere il problema della nuova stazione senza alterare la situazione topografica esistente. Ciò facendo propone la nuova stazione a livello -1 a nord di quella esistente, quale aggancio dello spazio a contratto con il quartiere di Besso. Ciò comporta uno spostamento dell'asse della stazione con notevoli problemi a livello della circolazione e dei collegamenti pedonali. La proposta di creare una stazione aperta verso la città non è sostenuta da una immagine sufficientemente qualificata e da oggetti architettonici validi. Poco convincente è l'ubicazione delle abitazioni a monte dei binari, nonché dell'albergo.

Il piazzale della stazione, spogliato delle sue funzioni odierne, diventa elemento non più dimensionato nel rapporto con le caratteristiche della stazione stessa. La dichiarata volontà di risolvere il programma con un intervento minimale, pur se interessante, nel caso specifico non riesce a proporre soluzioni valide e rispondenti agli obiettivi formulati. Le esigenze funzionali delle FFS e il Centro viaggiatori vengono giudicati positivamente. L'edificio postale a forma rotonda presenta irrisolte proposte funzionali. Si apprezzano le indicazioni funzionali relative agli uffici all'albergo.

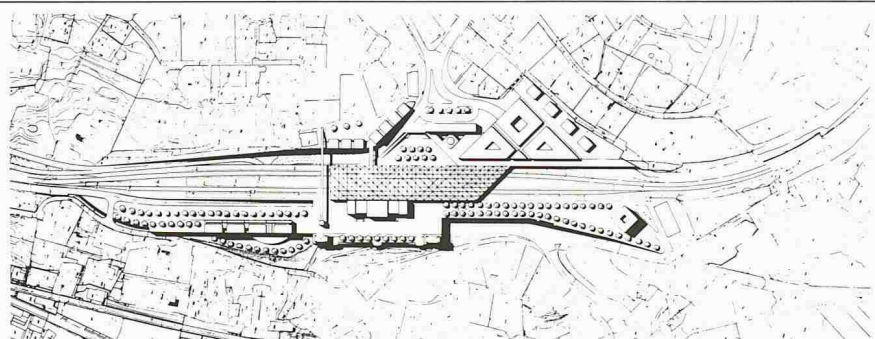




6° premio (5500 fr.): **Henri Mollet, Jean-Pierre Bechtel, Eric Fahrner, Rolf Weber, Biel**; coll.: **Ch. Moldovan, P. Müller**; cons. ing. **Balzari e Schudel**

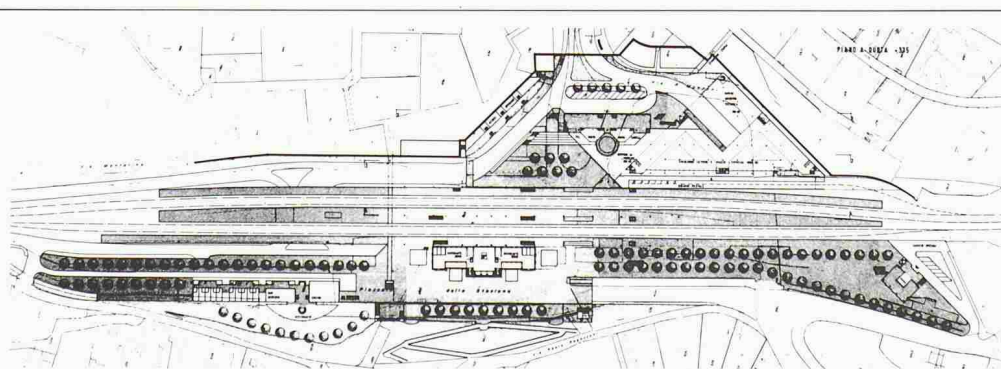
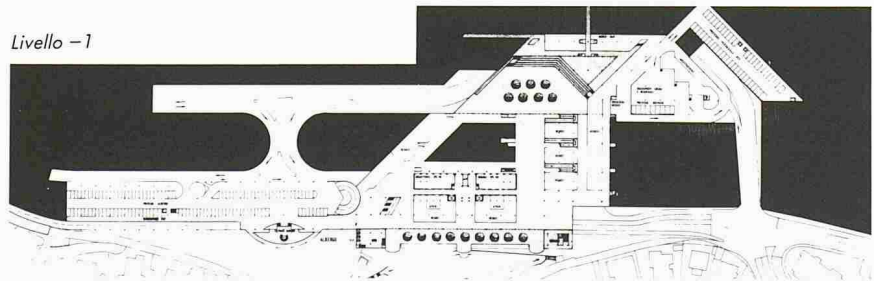
Il progetto propone una soluzione che dal punto di vista urbanistico la giuria ritiene interessante, caratterizzata dalla volontà di non creare un nuovo fronte costruito verso la città, ma di affidarne unicamente all'attuale fabbricato l'immagine della stazione. Una soluzione perseguita inoltre con coerenza nel collegare gli altri contenuti funzionali, come l'albergo, gli uffici, le abitazioni, alla struttura urbana dei quartieri attigui. Purtroppo questa soluzione non appare sorretta da proposte architettoniche convincenti, specie nell'opzione di ridurre l'immagine della stazione unicamente alla sua parte centrale. Le due torri di collegamenti verticali, il piazzale della stazione, la tettoia di copertura ai binari si preoccupano infatti solo di tale immagine, e costituiscono una rinuncia a proposte formali e funzionali per le zone adiacenti.

Verso il quartiere di Besso il progetto si articola in due piazze. Se la proposta relativa alla prima piazza appare convincente, lo stesso non può dirsi per la seconda, imprecisa nei suoi limiti, come nel lato sud costituito dagli edifici abitativi, o verso nord nel fronte obliquo della posta.



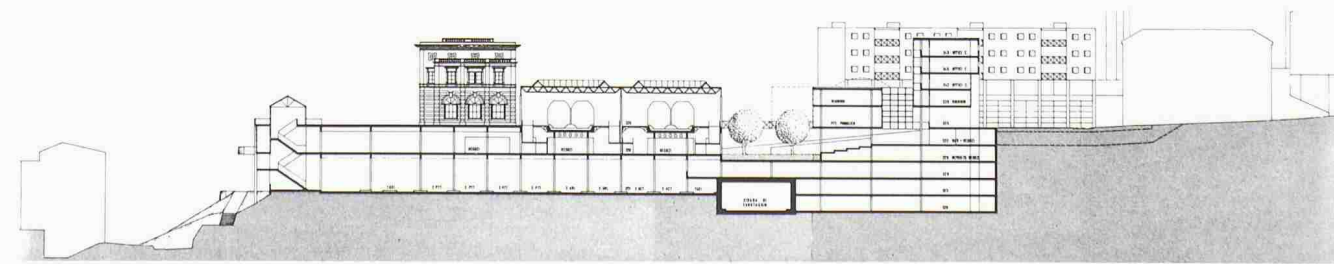
Situazione

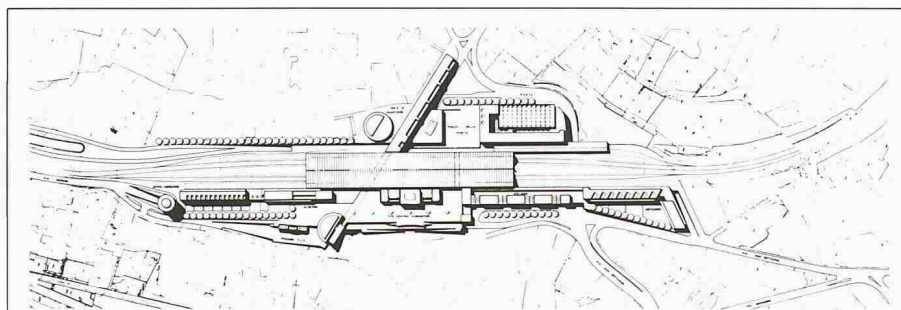
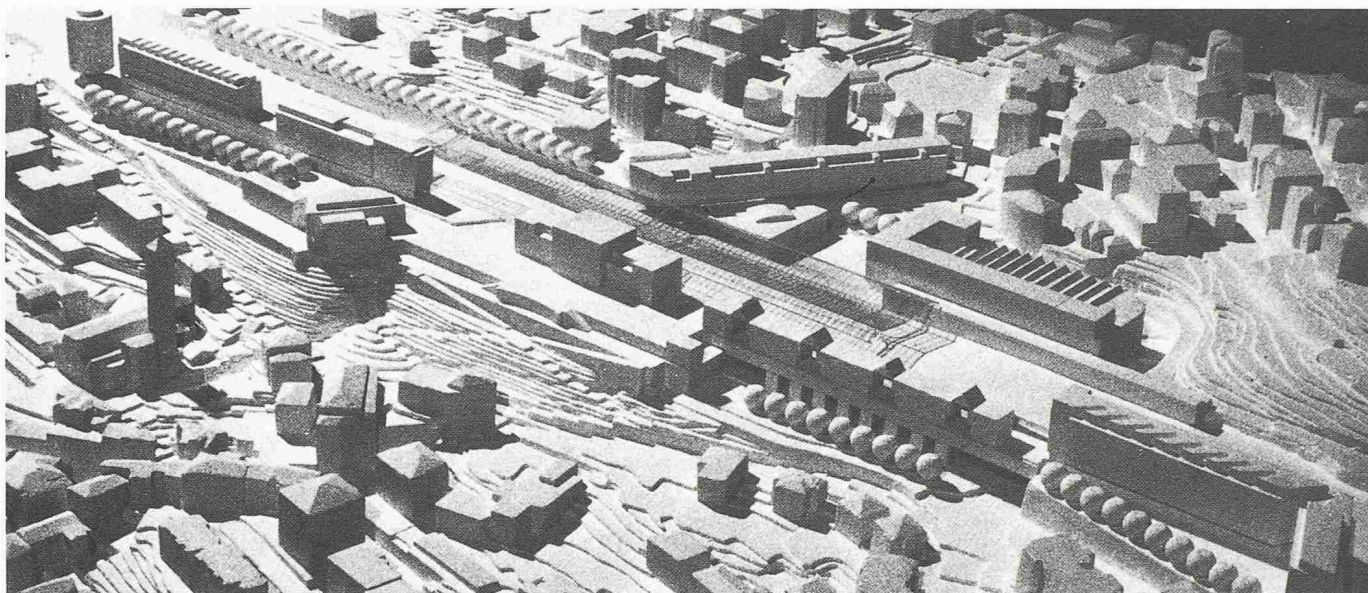
Livello -1



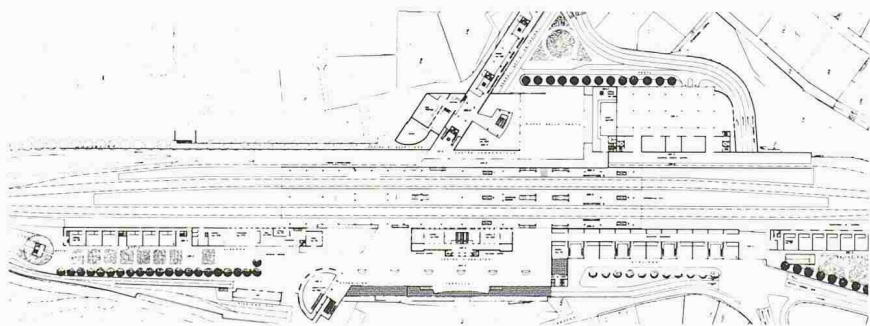
Livello binari

Sezione trasversale

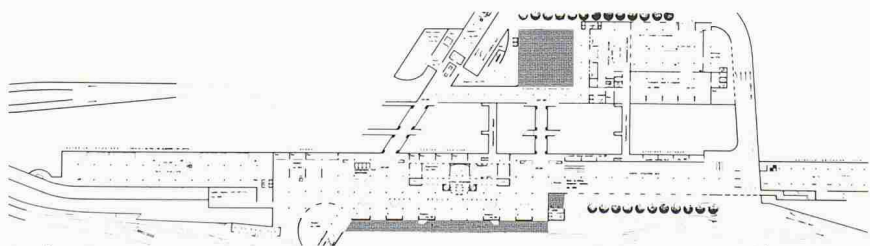




Situazione



Livello binari



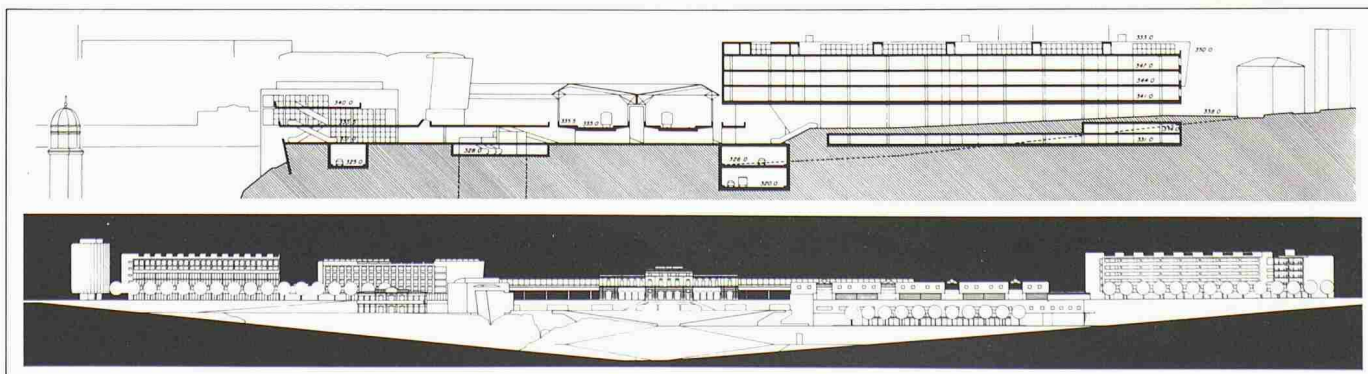
Livello -1

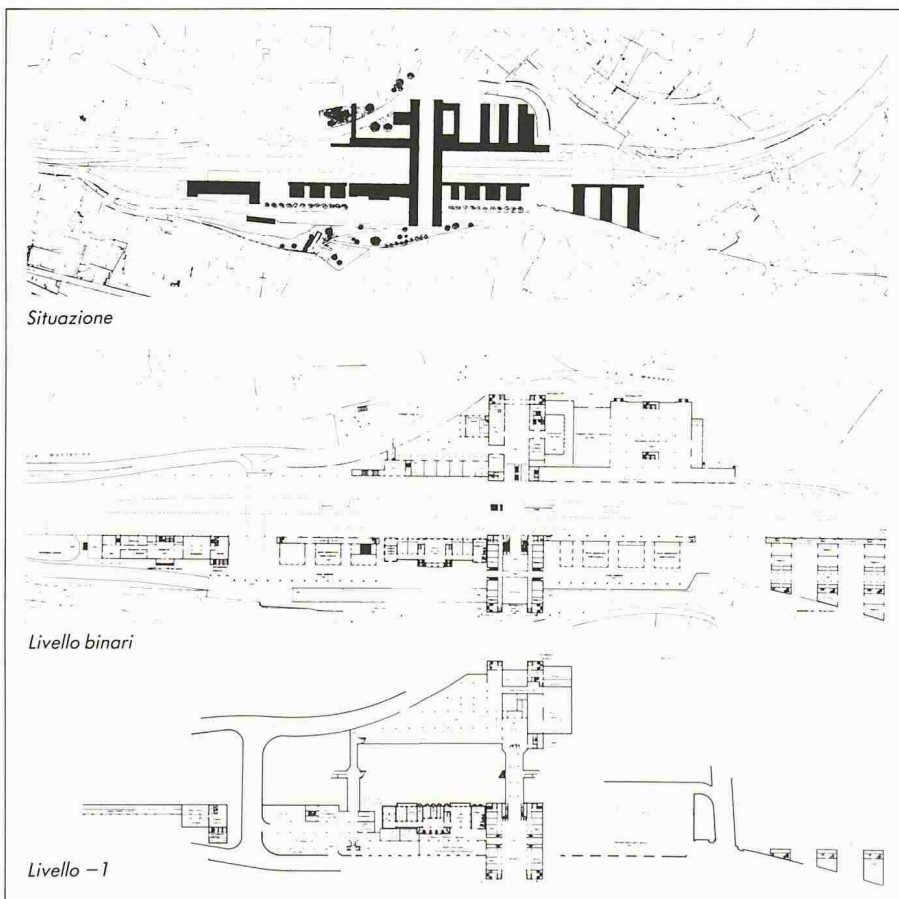
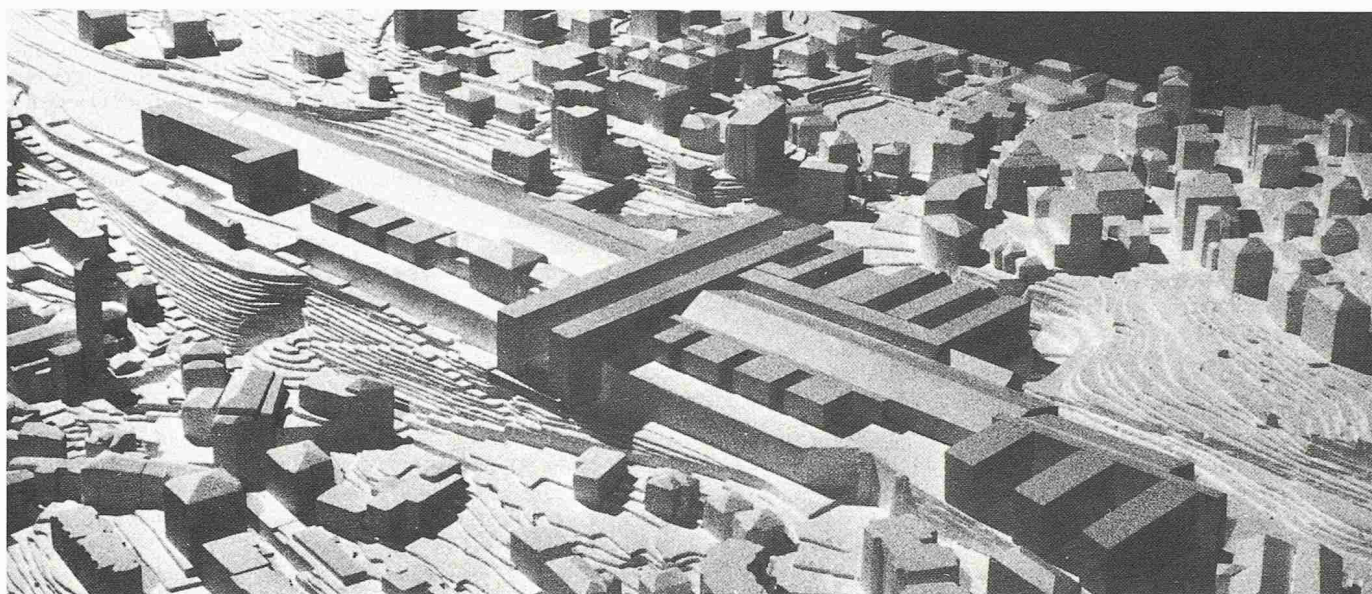
7° premio (4500 fr.): **Marco Krähenbühl, Giovanni Galfetti, Ivo Trümpy**, Riva San Vitale; coll.: **A. Bassi, A. Bianchini, M. Canevascini, G. Carboniero, C. Göckel, A. Materni**; cons. **G. Galfetti**

Il progetto propone verso la città un nuovo fronte edificato, lungo complessivamente 560 metri, profondo 10 metri, che costituisce insieme con il nuovo edificio postale posto a monte una duplice quinta all'interno della quale scorrono i treni. A queste intenzioni progettuali non corrispondono tuttavia delle proposte architettoniche convincenti. L'edificazione episodica verso la città appare eccessivamente frammentaria, priva di una maglia compositiva unitaria, e non riesce a «sostenere» la lunghezza dell'intero fronte.

Ulteriore tema progettuale è l'inserimento di un corpo volumetrico obliquo quale elemento di continuità tra Besso e la zona a valle della stazione, con una piazza quadrata definita dall'edificio delle PTT a conclusione del quartiere stesso. La giuria ritiene che tale duplice scelta sia contraddittoria: l'incontro tra il corpo obliquo, di per sé dinamico, con quello statico della piazza è irrisolto, con problematiche proposte funzionali e spazi di collegamento. D'altronde il volume obliquo chiude arbitrariamente il quartiere abitato posto a monte, con spazi residui irrisolti.

Sezione trasversale
Prospetto verso il lago



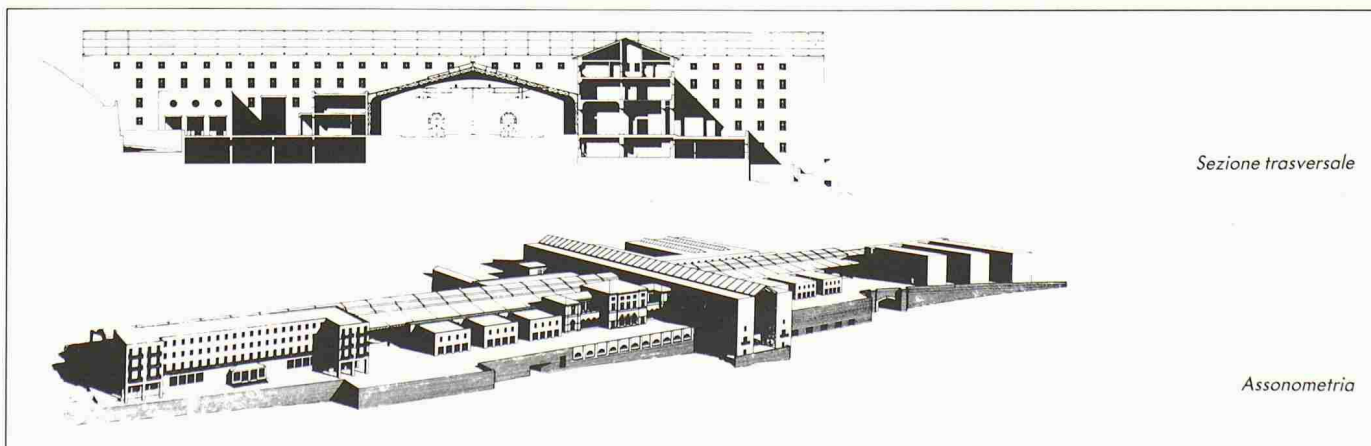


8° premio (3500 fr.): Luca Ortelli, Milano IT

Il progetto si qualifica per un edificio a galleria, posto a ponte dei binari, quale contatto fisico e visuale tra il quartiere di Besso e la città. Esso tuttavia, malgrado innegabili qualità spaziali interne, delude sia per i suoi agganci terminali con il tessuto urbano, sia per i momenti conflittuali interni, come quello acustico, derivanti dal voler abbinare il dominio pedonale di passaggio con il traffico ferroviario.

Globalmente, pur nella apprezzata riunione frammentata del collage urbano, la stazione, tema principale, risulta secondaria e casuale nell'immagine complessiva e nelle sue funzioni.

Per quanto concerne i contenuti funzionali, la giuria apprezza la proposta di ridurre l'intervento sotto i binari al minimo indispensabile, nonché di porre il Centro viaggiatori delle FFS quale collegamento tra lo spazio della galleria e l'arrivo della funicolare e della ferrovia FLP, con tuttavia un'eccessiva distanza tra la consegna bagagli e i treni. Si apprezzano inoltre le relazioni tra tali spazi comuni e i marciapiedi, la stazione dei mezzi pubblici, i taxi e i parcheggi kiss and ride. Il centro postale non è risolto in modo convincente.



negger, capo pianif. Servizi post. DG PTT, Berna; HZ. Dürr, Direttore Servizi post. DG PTT, Berna; P. Fröh, ing., Lugano; M. Pessi, Direttore FLP, Ponte Tresa; P. Fumagalli, arch., Lugano.

Tema del concorso

La stazione ferroviaria di Lugano costituisce un'importante area interna alla città, collocata tra il quartiere di Besso e quello del Centro. Gli interventi necessari per ristrutturare gli attuali contenuti delle FFS e delle PTT offrono l'occasione per affidare a quest'area altri ruoli funzionali oltre a quelli esistenti, nonché per qualificare diversamente le relazioni urbane con i quartieri limitrofi.

Definire il futuro ruolo dell'area della stazione rispetto alla città significa anche ristrutturare il traffico veicolare pubblico e privato che vi transita. I mezzi di trasporto delle FFS, della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, i filobus e gli autobus comunali e regionali, alcune linee autopostali, la funicolare verso il

centro città richiedono adeguate strutture di ricezione e razionali collegamenti tra loro. Il traffico veicolare privato a sua volta richiede radicali interventi per garantirne la viabilità e le possibilità di parcheggio.

È allo scopo di giungere alla formulazione di un principio pianificatorio globale – che possa poi tradursi in Piano Particolareggiato – e alla progettazione delle singole strutture delle FFS, delle PTT e dei nuovi contenuti previsti, che la Città di Lugano, le FFS, le PTT – in collaborazione con il Cantone Ticino quale consulente osservatore – hanno deciso di bandire nell'aprile del 1987 questo concorso di architettura in due fasi.

È volontà dell'Ente banditore realizzare progressivamente – dall'inizio degli anni '90 – le opere descritte nel programma di concorso, con priorità per le strutture FFS, per gli edifici delle PTT e per le strutture relative al traffico, per giungere a metà degli anni '90 al termine di una prima tappa costruttiva.

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 1500 Fr. Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, die Verfasser der zwei erstangierten Entwürfe zu einer Überarbeitung einzuladen. Fachpreisrichter waren: Ernst Bechstein, Burgdorf, Niklaus Hans, Bolligen, Heinz Kurth, Burgdorf, Hans-Christian Müller, Burgdorf, Ersatz.

Überbauung im Dorfkern Neuendorf SO

Die Einwohner- und Bürgergemeinde Neuendorf SO veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für eine Überbauung im Dorfkern (Gemeindeverwaltung, Werkhof, Alterswohnungen, Jugendraum). Es wurden 17 Projekte beurteilt. Ein Projekt musste nachträglich ausgeschieden werden, da die Verfasser nicht teilnahmeberechtigt waren. Ergebnis:

1. Preis (12 000 Fr.): mit Antrag zur Weiterbearbeitung: Martin Frei und Peter Hammer, Balsthal

2. Preis (7000 Fr.): Erhard Roggo, Olten

3. Preis (4000 Fr.): Studer + Nünlist, Oberbuchsitzen

4. Preis (1000 Fr.): Rhiner + Hochuli, Dulliken/Olten

Fachpreisrichter waren Jacques Aeschmann, Olten, Heinrich Schachenmann, Küttigkofen, Emil Zurmühle, Oensingen, Dr. Georg Karlen, Denkmalpfleger, Ersatz.

Areal Lagerhäuser, Vadianstrasse, St. Gallen

Der Stadtrat von St. Gallen veranstaltete unter zehn eingeladenen Architekten einen Projektwettbewerb für die Verlegung der Stadtpolizei in die Lagerhäuser an der Vadianstrasse und die städtebauliche Neuformulierung des zugehörigen Gesamtareals. Es wurden neun Projekte beurteilt. Drei Entwürfe mussten wegen schwerwiegender Verletzung von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (27 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Heinz Tesar, Wien; Mitarbeiter: W. Herzig, N. Dietrich, G. Damiani

2. Preis (13 000 Fr.): Pierre Merz, Paris; freier Mitarbeiter: Felix Schmuckli

3. Preis (11 000 Fr.): Danzeisen + Voser + Forrer, St. Gallen; Projektbearbeitung: H. Ley, W.D. Kunath; Mitarbeiter: A. Ledergerber, D. Kleger, R. Lüttin

4. Preis (10 000 Fr.): Von Euw, Hauser, Peter und Prim, St. Gallen

Ankauf (19 000 Fr.): Diener + Diener, Basel; Projektverfasser: M. Blatter, R. Diener, J. Erb, D. Righetti

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 5000 Fr. Fachpreisrichter waren Prof. L. Snozzi, Locarno, Prof. B. Huber, Zürich, M.C. Béatrix, Zürich/Biel, U. Schweizer, Bern, Ersatz, F. Eberhard, Stadtbaumeister, St. Gallen, M. Hirt, Leiter Projektierung HBA. Die übrigen Projekte stammen von K. Hidber, St. Gallen, Architektengemeinschaft Szypura/Niedermann, St. Gallen, Chr. Simmler, D. Königer, St. Gallen, M. Dudler, Frankfurt.

Wettbewerbe

Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Baden AG

Die Kreisdirektion III und die Stadt Baden veranstalteten einen öffentlichen Projektwettbewerb für ein Gesamtkonzept Bahnhof Baden. Teilnahmeberechtigt waren alle im Kanton Aargau heimatberechtigten oder seit dem 1. Januar 1988 mit Wohn- oder Geschäftssitz ansässigen Architekten. Zusätzlich wurden sechs auswärtige Büros zur Teilnahme eingeladen. Es wurden 23 Projekte eingereicht. Ein Entwurf musste von der Beurteilung, ein weiterer von der Preisverteilung ausgeschieden werden. Ergebnis:

1. Preis (18 000 Fr.): Daniele Marques, Bruno Zurkirchen, Luzern; Mitarbeiter: Roberto Thüring, Marcel Mach; beratender Verkehrsplaner: Bruno Albrecht, Luzern

2. Preis (16 000 Fr.): Obrist + Partner, St. Moritz, und Richard Brosi, Chur; Mitarbeit: Robert Obrist, Richard Brosi, Robert Ackert, Kurt Gahler, Peter Göldi, Martin Hornburg; Spezialisten: Heinz Schmid, Verkehr, Rainer Metzger, Rechtsanwalt, Franz Minikus, Ingenieur

3. Preis (13 500 Fr.): Peter Stutz + Markus Bolt, Winterthur; Mitarbeiter: Ursula Hohn; Verkehrsplaner: Paul Widmer, Frauenfeld

4. Preis (11 000 Fr.): FAP Kirchdorf; Robert Frei, Urs Maisenhölder, Stefan Frei, Raphael Frei, Dieter Loos; Verkehrsplaner: KSL Untersiggenthal, Niklaus Vögeli

5. Preis (10 000 Fr.): Rolf Stirnemann, Zürich; Verkehrsplaner: Peter Stirnemann, Zürich

6. Preis (6000 Fr.): Walter Meier, Andreas Kern, Baden-Dättwil; Mitarbeiter: Peter Huser, Luigi Vivolo, Pascal Baer

7. Preis (5000 Fr.): René Stooß, Brugg; Mitarbeiter: Beat Zehnder; Beratung: Frohmuth Gerheuser, Brugg; Verkehrsplaner: Robert Enz, Ingenieur; Büro J. van Dijk, Zürich

8. Preis (4000 Fr.): Walter Zschokke, Wien; Mitarbeiter: Hans Michl, Maria Kantner, Anna Detzlhofer, Gerhard Riedling, Ursula

Weissenberger; Beratung: Felix Kuhn, Aarau; Verkehrsplaner: Dr. Werner Rosinak, Wien

Ankauf (11 000 Fr.): Metron AG, Windisch; Verfasser: Jan Hlavica; Verkehrsplaner: Hannes Müller; Mitarbeiter: Hansruedi Henz, Moreno Piccolotto, Hans Rusterholz

Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, die Verfasser der fünf erstangierten Entwürfe sowie den Verfasser des angekauften Projektes zu einer Überarbeitung einzuladen. Fachpreisrichter waren H. Wanner, Stadtplaner, Baden, M. Vogt, Chef Hochbau, SBB Kreisdirektion III, Zürich, Prof. H. Brändli, ETH Zürich, J. Aeschmann, Olten, A. Roost, Bern, Prof. J. Schader, Zürich, M. Spühler, Zürich. Das Preisgericht beschloss, angesichts des Schwierigkeitsgrades der Aufgabe den Verfassern aller nicht prämierten oder nicht angekauften Projekten eine Entschädigung von je 2000 Fr. als Anerkennung für ihre Beiträge zur generellen Klärung der Problemstellung auszurichten.

Mehrzwecksaal in Koppigen BE

Die Einwohnergemeinde Koppigen veranstaltete einen Projektwettbewerb unter 10 eingeladenen Architekten für einen Mehrzwecksaal mit Bühne. Ein Architekt hat eine Woche vor dem Abgabetermin die Wettbewerbsunterlagen zurückgeschickt trotz vorgängiger schriftlicher Zusage. Das Preisgericht «nimmt mit Befremden» von dieser Sachlage Kenntnis. Es wurden neun Projekte beurteilt. Ein Entwurf musste wegen Verletzung von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Rang, 1. Preis (5000 Fr.): Hans R. Bader, Wangen a.Aare

2. Rang, 2. Preis (4000 Fr.): R. Enggist, Utzendorf; Mitarbeiter: W. König

3. Rang (nicht prämiert): H. + K. Moser AG; Mitarbeiter: E. Steffen

4. Rang, 3. Preis (2500 Fr.): Brugger + Jaber, Bern

Erweiterung Schulanlage Wilen, Freienbach SZ

Der Gemeinderat von Freienbach veranstaltete einen Projektwettbewerb unter fünf eingeladenen Architekten. Zwei Entwürfe mussten wegen Verletzung von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (6000 Fr., mit Antrag zu Weiterbearbeitung): Josef und Werner Kälin, Wilen
2. Preis (2500 Fr.): Rolf Leuzinger, Pfäffikon
3. Preis (2000 Fr.): Mario Facchin, Bäch
1. Ankauf (4000 Fr.): Ernst Mettler, Freienbach
2. Ankauf (3500 Fr.): Kurmann + Heiniger, Pfäffikon

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 2500 Fr. Fachpreisrichter waren Fritz Schwarz, Zürich, Roland Leu, Feldmeilen, Martin Spühler, Zürich, Bruno Hiestand, Wilen.

Erweiterung des Schulzentrums Tellenmatt, Stans

Die Schulgemeinde Stans veranstaltet einen öffentlichen Projektwettbewerb nach Art. 6 und 9 der Ordnung 152 SIA/1972 zur Gewinnung von Entwürfen für die Erweiterung des Schulzentrums Tellenmatt auf dem Grundstück Nr. 196 in Stans. *Teilnahmeberechtigt* sind Architekten mit Wohn- oder Geschäftssitz seit mindestens dem 1. Januar 1987 im Kanton Nidwalden. *Fachpreisrichter* sind: A. Ammann, Luzern, E. Schmid, Luzern, H. Käppeli, Luzern, R. Mozzatti, Luzern. Dem Preisgericht stehen 55 000 Fr. für sechs bis sieben Preise sowie für Ankäufe zur Verfügung.

Das *Wettbewerbsprogramm* kann beim Schulsekretariat Stans, Schulhaus Tellenmatt I, Stans, vom Freitag, dem 29. September 1989, bis Mittwoch, dem 11. Oktober 1989, während der Bürozeit gegen Hinterlage eines Depotgeldes von 200 Fr. bezogen werden. Ablieferungstermin: Donnerstag, 15. März 1990.

Überbauung «ehemaliges Bahnareal» in Weesen-Amden SG

Der Gemeinderat Weesen und der Sekundarschulrat Weesen-Amden veranstalten gemeinsam einen Projektwettbewerb für Neubauten der Politischen Gemeinde und für den Neubau einer Sekundarschule sowie einer Mehrzweckhalle. Ferner werden Ideen erwartet für einen Überbauungsvorschlag für Wohn- und Gewerbebauten auf dem «ehemaligen Bahnareal» und «Rosengarten». *Teilnahmeberechtigt* sind Architekten, die seit dem 1. Jan. 1989 ihren Wohn- oder Geschäftssitz in den Bezirken Gaster, See, Sargans oder Werdenberg haben. *Teilnahmeberechtigt* sind auch die in diesen Gebieten heimatberechtigten Architekten mit Wohn- oder Geschäftssitz seit dem 1. Januar 1989 in den Kantonen St. Gallen, Glarus, Schwyz und Zürich. Es wird ausdrücklich auf die Art. 27 und 28 der Ordnung für Architekturwettbewerbe SIA 152 sowie auf den Kommentar zu Art. 27 aufmerksam gemacht. Zusätzlich werden zehn auswärtige Architekten zur Teilnahme eingeladen. Für *Preise und Ankäufe* stehen dem Preisgericht insge-

samt 80 000 Fr. zur Verfügung. *Fachpreisrichter* sind: A.E. Bamert, Kantonsbaumeister, St. Gallen, R. Bächtold, Rorschach, A. Amsler, Winterthur, H. Bischoff, St. Margrethen, Ersatz. *Aus dem Programm*: Sekundarschule mit 6 Klassenzimmern und Nebenräumen, Schulküche, Hauswartwohnung, Bibliothek, Turnhalle mit Bühnenanbau, Militärküche, Feuerwehrdepot, Zivilschutzanlagen, Erweiterung für 4 Klassenzimmer; Vorschlag Wohn- und Gewerbebauten im Ideenperimeter. Das *Programm* kann kostenlos ab 2. Oktober auf der Gemeindekanzlei Weesen bezogen werden. Die *Unterlagen* können gegen Hinterlage von 300 Fr. ebenfalls ab 2. Oktober (Montag bis Freitag 8 bis 12 Uhr und 14 bis 17 Uhr) am selben Ort bezogen werden. *Termine*: Fragestellung bis 1. Dezember 1989, Ablieferung der Entwürfe bis 16. März, der Modelle bis 6. April 1990.

Aménagement d'un cheminement piéton et création d'une passerelle sur le Rhône, Sion

Ce concours est organisé par la Municipalité de Sion, en accord avec le Dpt des Travaux Publics de l'Etat du Valais et d'entente avec les CFF. L'adresse de l'organisateur est: Municipalité de Sion, Service de l'Edilité, 23, rue de Lausanne, 1950 Sion.

Il s'agit d'un concours de projets, au sens de l'article 6 du règlement SIA 152 et de l'article 5 du règlement SIA 153.

Au sens des articles respectivement 54 et 41 des règlements cités, le maître de l'ouvrage attribuera un mandat pour la poursuite des études.

Jury: Charles-André Meyer, architecte de la Ville, Sion; Roland Beylouné, ingénieur, Epalinges; Philippe-Henri Bovy, ingénieur, professeur à l'EPFL, Lausanne; Pierre Cagna, architecte, Sion; Georges Descombes, architecte, professeur à l'EAUG, Genève; Gabriel Magnin, ingénieur cantonal, Sion; Hans Meier, architecte, Sion; Alphonse Sidler, ingénieur de la Ville, Sion.

Le concours est ouvert aux associations mixtes d'architectes et d'ingénieurs dont l'un des partenaires au moins est domicilié en Valais, avant le 1er janvier 1989, et figure sur la «liste 1989 des bureaux d'ingénieurs, d'architectes et autres bureaux d'études inscrits au registre professionnel conformément à l'arrêté du Conseil d'Etat du 7 juillet 1982». Les associations s'inscriront par écrit à l'adresse de l'organisateur, dès la publication du concours, jusqu'au 31 octobre 1989. Le versement d'un dépôt de 300 Fr. sera fait sur le CCP 19-151-3, caisse communale, Sion.

Une somme de 90 000 Fr. est mise à disposition du jury pour l'attribution de 5 à 6 prix et pour d'éventuels achats. Les questions relatives au concours seront adressées, jusqu'au 1er décembre 1989, à l'adresse de l'organisateur. Les projets seront envoyés à l'organisateur jusqu'au 26 février 1990.

Neue Linthbrücke Grinau

Die Kantone Schwyz und St. Gallen veranstalteten einen Projektwettbewerb für den Neubau der Linthbrücke Grinau. Es wurden drei Ingenieurgesellschaften zum Wettbewerb eingeladen, welche je ein Projekt eingereicht haben. Ergebnis:

1. Rang Ingenieurgesellschaft: H.H. Salzenbach + Partner, Wildhaus; A. Marty, Lachen
2. Rang Ingenieurgesellschaft: Frei + Krauer AG, Rapperswil; P. Meier, Lachen
3. Rang Ingenieurgesellschaft: Haas + Partner AG, Jona; F. Bigler AG, Schwyz

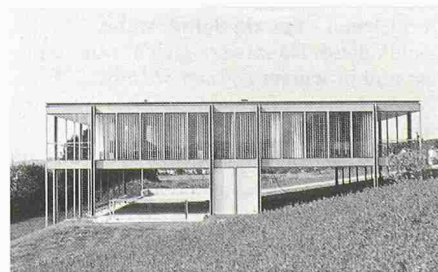
Die erstrangierte Ingenieurgesellschaft wurde mit der Weiterbearbeitung des Projektes beauftragt. Fachexperten waren D. Pfister, Kantonsingenieur, St. Gallen, K. Annen, Kantonsingenieur, Schwyz, N. Letta, kant. Brückeningenieur, St. Gallen, P. Wolf, Schwyz.

Ausstellungen

Form und Aesthetik

Eine Ausstellung im Museum für Gestaltung, Zürich (bis 2. Oktober)

Der 1924 geborene Fritz Haller ist der herausragendste Vertreter einer Architekturrichtung, die von seinem Geburtsort Solothurn aus internationale Geltung erlangt hat. Er demonstriert mit seinen Bauwerken ein konsequentes *Systemdenken*, das auf eine wirkliche Industrialisierung des Bauens gerichtet ist. Das System erlaubt – innerhalb eines Moduls – immer wieder Um- und Neubauten. In dieser Flexibilität darf man manches von Hallers humaner Gedankenwelt sehen, nämlich den Glauben, dass der Mensch fähig sei, auf Neues zuzugehen – und dass der Architekt für den jeweils erreichten Freiheitsgrad die entsprechende Struktur bereitzustellen habe. Fritz Haller sieht seine Forschung nicht als Lösung, sondern als mögliches Glied in einer Kette. «Die Bedeutung der ganzen Arbeit ist nicht grösser als diejenige eines schmalen Pfades in einem riesigen Wald unerforschter Möglichkeiten, von dem aus nicht übersehen werden kann, ob man auf ihm den besten Möglichkeiten begegnet ist.» Er selbst nennt seine Sicht in die Zukunft eine «kritische Utopie». Haller ist einer der wenigen bauenden Architekten, die die Notwendigkeit sehen, ihre Praxis theoretisch zu hinterfragen.



Stahlbausystem MINI, Wohnhaus Schärer

Hallers Schul-, Dienstleistungs-, Industrie- und Wohnbauten von kristalliner Schönheit bestehen aus vorgefertigten Elementen. Es sind sichtbare Bestandteile einer Utopie der Ordnung. Im Baukastensystem und in der distanzierten Eleganz seiner an Mies'sche Baukunst erinnernde Bauten liegt das Erfolgsgeheimnis dieses herausragenden Vertreters der «Jurasüdfussarchitektur». In Hallers Arbeit lebt einer der Hauptgedanken der Moderne, die Idee vom Transparenten, Leichten und Geordneten, fort; und damit