Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **97 (1979)**

Heft 29

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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

werden, sondern indem auch auf die im Felsbau oftmals notwendigen Messungen eingegangen und ihre Umsetzung zum Nutzen des ganzen Bauwerks beschrieben wird. Mit diesem Hintergrund kann auch der Besuch des Kongresses vom 2. bis 8. Sept. 1979 in Montreux empfohlen werden.
P. Fritz, Institut für Strassen-, Eisenbahn- und Felsbau, ETHZ

Rutschungen und ihre Sanierungen

Von *Christian Veder*, Graz. 231 Seiten, 116 Abbildungen. Springer-Verlag, Wien 1979. Preis: 78 DM.

Dieses Buch hat sich die Aufgabe gestellt, dem Tiefbauingenieur, der mit einer Rutschung konfrontiert ist, einerseits eine praktische Hilfe anzubieten, andererseits ihm die physikalischen Grundlagen und die wissenschaftliche Erklärung der Rutschungsphänomene auf ihrem heutigen Stand nahezubringen.
Über die Methode der Rutschungssanierung mittels Kurzschlussleiter, vom Verfasser entwickelt und in Deutschland und Italien patentiert, liegt eine Anzahl von Veröffentlichungen, vor welche hier ebenfalls herangezogen werden.

Wärmeleitung

Von *U. Girgull, H. Sandner*. 170 Seiten, 49 Abbildungen, 21 Tabellen. Springer-Verlag, Berlin Heidelberg New York, 1979. Preis: geheftet 36 DM.

Wärmeleitung als ein Grundphänomen der Wärmeübertragung spielt bei vielen technischen, biologischen und geologischen Vorgängen eine entscheidende Rolle. In diesem Buch wird die Wärmeleitung in etwa jenem Umfang behandelt, der dem Pensum unserer Hochschulen entspricht. Der Stoff ist nach den Teilgebieten geordnet, vom einfachen zum komplizierten fortschreitend, also etwa stationär und nichtstationär, ein- und mehrdimensional. Damit läßt sich jedes Problem der Praxis leicht einordnen. Für jedes Teilgebiet sind die bewährten Lösungsmethoden angegeben, zu denen auch Näherungsmethoden sowie graphische und experimentelle Verfahren gehören. Rechenbeispiele zeigen die praktische Verwendung der mitgeteilten Lösungsfunktionen und machen zugleich den breiten Anwendungsbereich der Wärmeleitung deutlich.
Das Buch wendet sich sowohl an Studierende der natur- und ingenieurwissenschaftlichen Fachrichtungen als auch an Ingenieure der beruflichen Praxis. Das Internationale Einheitensystem ist konsequent angewendet. Dieses Buch führt die Tradition des bekannten Standardwerkes «Grundgesetze der Wärmeübertragung» von Gröber/Erk/Grigull fort und behandelt in moderner Form ein wichtiges Teilgebiet des dort dargestellten Stoffes. Weitere Bände sind geplant.
Inhaltsübersicht: Verzeichnis der Tabellen im Text, häufig verwendete Formelzeichen, einführende Bemerkungen, Transportkoeffizienten, stationäre eindimensionale Wärmeleitung, stationäre Wärmeleitung mit Wärmequellen, stationäre mehrdimensionale Wärmeleitung, nichtstationäre eindimensionale Wärmeleitung, Wärmeexplosionen, kontinuierliche Wärmequellen, wandernde Wärmequellen, nichtstationäre mehrdimensionale Wärmeleitung, nichtstationäre Wärmeleitung mit Phasenänderung, Anhang, Literatur, Sachverzeichnis.

Wettbewerbe

Neubau der Kantonsschule Frauenfeld

Das Baudepartement des Kantons Thurgau eröffnet einen öffentlichen Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Erweiterungsbau der Kantonsschule Frauenfeld. *Teilnahmeberechtigt* sind Architekten, die im Kanton Thurgau seit mindestens 1. Januar 1978 ihren Wohn- oder Geschäftssitz haben oder ein thurgauisches Bürgerrecht besitzen. Unselbständig erwerbende Fachleute und Studenten sind teilnahmeberechtigt, sofern sie seit mindestens 1. Januar 1978 ihren Wohnsitz im Kanton Thurgau haben und eine schriftliche Einwilligung ihres Arbeitgebers oder Lehrers vorlegen und dieser nicht am Wettbewerb teilnimmt. Bezüglich Teilnahme von Architekturfirmen gilt zur Präzisierung von Art. 27 der Kommentar des SIA vom 17. 8. 1977. *Fachpreisrichter* sind H. Leemann, Kantonsbaumeister, Frauenfeld, R. Bächtold, Rorschach, W. Hertig, Zürich, R. Guyer, Zürich, J. C. Steinegger (Ersatz) Zürich. Die *Preissumme* für sechs bis sieben Preise beträgt 60 000 Fr. Für Ankäufe stehen zusätzlich 10 000 Fr. zur Verfügung. *Aus dem Programm:* 14 Klassenzimmer für Sprachen, Mathematik, Geschichte und Wirtschaftswissenschaften, je zwei Unterrichtszimmer für Biologie und Chemie, Praktikumsräume, Sammlungen, Vorbereitungszimmer, je ein Klassenzimmer für Mädchenhandarbeit und Musikunterricht, 8 Musikübungszimmer, Büros für Schulverwaltung, Lehrerzimmer, Mehrzwecksaal für 350 Personen.
Die *Wettbewerbsunterlagen* können bis zum *14. September 1979* beim Hochbauamt des Kantons Thurgau, Verwaltungsgebäude Promenade, 8500 Frauenfeld, angefordert werden. Diese werden nach Einzahlung einer Hinterlage von 200 Fr. auf PC Konto 85-72, Kantonale Finanzverwaltung Thurgau, Frauenfeld, mit Vermerk «Wettbewerb», Rubrik 5000.700.11, den Bewerbern durch das Hochbauamt zugestellt. Das Wettbewerbsprogramm kann zur Einsicht kostenlos beim kantonalen Hochbauamt bezogen werden. *Termine:* Fragestellung bis 31. August, Ablieferung der Entwürfe bis 12. November, der Modelle bis 26. November 1979.

Altersheim Uettligen

(1979, Heft 4, Seite 60) In diesem Projektwettbewerb wurden zwanzig Entwürfe beurteilt. Neun Entwürfe mussten von der Preisteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Rang, 1. Preis (9000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Jakob A. Itten Hinterkappelen

2. Rang, 2. Preis (7000 Fr.): R. Linsi, Halen, Stuckishaus

3. Rang, 3. Preis (6500 Fr.): Alois Egger, Halen, Stuckishaus

4. Rang, 4. Preis (6000 Fr.): O. Furrer, Bern; Mitarbeiter: B. Furrer, M. Burkhard, U. Gilgen, P. Schenker

5. Rang, 1. Ankauf (2000 Fr.): R. M. Jaunet, Bern

6. Rang, 2. Ankauf (2000 Fr.): Peter Treu, Wahlendorf

7. Rang, 5. Preis (4000 Fr.): Tobias Indermühle, Stuckishaus

8. Rang, 6. Preis (2500 Fr.): Urs und Sonja Grandjean, Halen, Stuckishaus

9. Rang, 3. Ankauf (1000 Fr.).: Dieter Barben, Herrenschwand

Fachpreisrichter waren R. Hebeisen, Bern, F. Meister, Bern, O. Moser, Bern, H.-Chr. Müller, Burgdorf, Fr. Rutishauser, Stadtbaumeister, Bern. Die Ausstellung der Projekte findet bis zum 22. Juli im Singsaal der Sekundarschule in Uettligen statt.
Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag von 13 bis 17 Uhr, Montag bis Freitag von 18 bis 21 Uhr.

Oberstufenzentrum Entlebuch.

In diesem Wettbewerb auf Einladung wurden neun Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

Schulanlagen

1. Preis (4000 Fr.): Theo Baumeler, Wolhusen, Willi Bühlmann, Entlebuch; Mitarbeiter: Benno Baumeler

2. Preis (3500 Fr.): Paul Gassner und Peter Ziegler, Luzern; Peter Schönenberger

3. Preis (2000 Fr.): O. Furter und A. Henggeler, Luzern; Mitarbeiter: Th. Marti und B. Steiger

4. Preis (1500 Fr.): Kurt J. Stalder, Luzern; Mitarbeiter: Bruno Scheuner, Herbert Mäder

5. Preis (1000 Fr.): Walter Imbach, Luzern; Mitarbeiter: J. Hadorn, P. G. Mazzetta, R. Püntener

Turnanlagen

1. Preis (1400 Fr.): Ettore Cerutti, Rothenburg; Mitarbeiter: H. Räber

2. Preis (1000 Fr.): Theo Baumeler, Wolhusen, Willi Bühlmann, Entlebuch; Mitarbeiter: Benno Baumeler

3. Preis (800 Fr.): O. Furter und A. Henggeler, Luzern; Mitarbeiter: Th. Marti und B. Steiger

4. Preis (700 Fr.): Erwin Limacher, Hubert Aregger, Malters

5. Preis (600 Fr.): Walter Imbach, Luzern; Mitarbeiter: J. Hadorn, P. G. Mazzetta, R. Püntener

6. Preis (500 Fr.): Paul Gassner und Peter Ziegler, Luzern; Peter Schönenberger

Jeder Teilnehmer erhielt ausserdem eine feste Entschädigung von 2000 Fr. Das Preisgericht empfiehlt, je die Verfasser der beiden erstprämiierten Entwürfe mit der Überarbeitung ihrer Projekte zu beauftragen. Fachpreisrichter waren Roland Mozatti, Luzern; Beat von Segesser, Kantonsbaumeister, Luzern; Ernst Vifian, Schwarzenburg: Karl Wicker, Meggen. Die Ausstellung ist geschlossen.

Kirchgemeindehaus Titthof in Chur.

Im Oktober 1978 veranstaltete die Titthofstiftung in Chur einen Projektwettbewerb für ein Kirchgemeindehaus unter sechs eingeladenen Architekten. Im März 1979 empfahl das Preisgericht, die Entwürfe der Architekten Carl F. Spinas, Chur, sowie Häusler und Cathomen, Chur, überarbeiten zu lassen. Nach Abschluss dieser Überarbeitung beantragt nun das Preisgericht, das Projekt der Architekten Häusler und Cathomen ausführen zu lassen.

Wettbewerb Bahnhofgebiet Luzern

Allgemeines

Die Bestrebungen zu einer Neuplanung der bahn- und postbetrieblichen Anlagen im Bahnhofgebiet Luzern begannen schon vor dem Bahnhofbrand vom Februar 1971. Sie wurden durch diesen aber besonders dringlich und fanden ihren ersten Niederschlag im Ideenwettbewerb, den die Behördendelegation «Bahnhofgebiet Luzern» bestehend aus SBB, PTT, Kanton und Stadt Luzern im Jahre 1975 unter allen Schweizerischen Fachleuten ausschrieb. Im Juni 1976 beurteilte das Preisgericht 118 Projekte, von denen es 12 prämiierte und 9 zum Ankauf vorschlug. In seinem Bericht (solange Vorrat noch bei der Kreisdirektion II in Luzern beziehbar) wies es u.a. auf die im Ideenwettbewerb verborgenen Zielkonflikte zwischen zum Teil widersprüchlichen Anforderungen hin, wie

- Wunsch nach offenen Fussgängerplätzen – Anforderungen des Strassenverkehrs
- Wunsch nach flüssigem Verkehrssystem – Respekt vor Stadtbild und natürlicher Landschaft
- Wunsch nach Verdichtung – Vorbehalt gegen Hochhäuser und Gebäudemassierungen überhaupt.

Das Preisgericht empfahl den Veranstaltern, «als Vorbereitung für eine Weiterbearbeitung die Randbedingungen aufgrund der Ergebnisse des Ideenwettbewerbes ... nochmals eingehend zu prüfen...». Überdies empfahl die Jury, «nach Vornahme dieser zusätzlichen Abklärungen die weitere Projektierung in einem wettbewerbsartigen Verfahren durchzuführen, zu welchem die Verfasser der prämiierten und angekauften Projekte einzuladen wären...». Den Empfehlungen des Preisgerichtes folgend, wurden im Herbst 1976 die Arbeiten in drei Ausschüssen aufgenommen, in welchen alle Partner vertreten waren, mit dem Ziel, das gesamte Wettbewerbsprogramm zu überarbeiten. Zudem wurden mit verschiedenen Stellen Gespräche geführt, so mit Vertretern der eidgenössischen und kantonalen Denkmalpflege- und Heimatschutzgremien. Auf deren Empfehlung wurde im April 1977 eine Alternativstudie in Auftrag gegeben, in welcher die Möglichkeit einer Erfüllung des technisch-betrieblichen Programmes unter integraler Wiederherstellung oder teilweiser Wiederverwendung des alten Bahnhofgebäudes geprüft wurde. Da die Erhaltung resp. der Wiederaufbau des Aufnahmegebäudes und seine Anpassung an neue Bedürfnisse, insbesondere an die seeseitig zu verlängernden Perronanlagen, mit grossen betrieblichen Nachteilen und ganz erheblichen Mehrkosten (Gleisanlagen) verbunden ist, kommt nur ein Neubau in Frage. Die Vertreter der Denkmalpflege und des Heimatschutzes haben sich dieser Schlussfolgerung angeschlossen.

Gemäss den Anträgen des Preisgerichtes lud die Behördendelegation im Spätherbst 1977 alle Verfasser der im Ideenwettbewerb 1976 prämiierten und angekauften Projekte zur Weiterbearbeitung ein, nachdem sie ihnen am 17. November in einem Seminar Gelegenheit zum Gedankenaustausch mit einer Delegation der Veranstalter und des Preisgerichtes gegeben hatte.

Die Überzeugung, dass die Durchführung eines Projektwettbewerbes mit allen 21 Teilnehmern einen unverhältnismässig hohen Aufwand seitens der Projektverfasser bedeutet hätte, führte zum Entschluss, die neue Projektierungsphase als 2-stufigen Wettbewerb gemäss Ordnung SIA 152 Artikel 7 abzuwickeln. Dabei wurde die erste Stufe aufgrund eines vereinfachten Raumprogrammes und mit reduzierten Anforderungen bezüglich der einzureichenden Unterlagen durchgeführt. Diese 1. Stufe hatte zum Ziel, realistische Gesamtkonzepte zu finden, welche als Grundlage für die 2. Stufe dienen konnten. In die zweite Stufe sollten drei bis sechs Projekte gelangen. Die beiden Stufen erhielten die Namen «Wettbewerb 1/78» und «Wettbewerb 2/78».

Zur Aufgabe des zweistufigen Projektwettbewerbes

1. Stufe

Der Bahnhof Luzern befindet sich in einem städtebaulich und landschaftlich ausserordentlich wichtigen und empfindlichen Bereich und in einer der schönsten Lagen der Stadt. Er liegt in der Kontaktzone zwischen Innenstadt und See, zwischen Geschäftsviertel und Erholungsraum. Der Bahnhofbereich ist damit nicht nur Umschlagplatz und Verkehrsanlage, sondern auch städtebauliches Zentrum. Hier bietet sich die Möglichkeit, einen Kristallisationspunkt geschäftlichen und kulturellen Lebens wie auch einen Treffpunkt für Einheimische und Fremde neu zu schaffen. Die Bedeutung des Fremdenverkehrs in Luzern verleiht dem Bahnhof und seiner Umgebung einen sehr hohen Stellenwert im Stadtorganismus. Das Konzept der baulichen Anlagen und ihre gestalterische Einordnung sollen diesen vielfältigen Aufgaben gerecht werden. Eine spätere städtebauliche Entwicklung über den bestehenden Gleisfeldern soll offen bleiben. In städtebaulicher Beziehung liegen die Hauptprobleme in der Schaffung eines neuen, funktionsfähigen Bahnhofbereiches, in der Eingliederung der neuen Gebäudegruppen in das Stadt- und Landschaftsbild und in der Überwindung der städtebaulichen Isolierung des Kunsthauses wie auch des ganzen Tribschengebietes.

Der Wettbewerb umfasste folgende Objekte:

- Personenbahnhof
- Schnellgutbahnhof (nur 1. Wettbewerbsstufe)
- Postbetriebsgebäude
- Busstation
- Bahnhofplatz
- Verkaufsläden
- Hotel
- Büros

Das Wettbewerbsareal wurde begrenzt durch:

- Seeufer
- Zentralstrasse inklusive
- Perronsüdende
- Gleisgruppe E inklusive

Als fixe Elemente waren zu betrachten:

- Tiefgarage (Rampen können allenfalls verlegt werden)
- Busstation im Bereich der drahtgebundenen Busse
- Fussgängerunterführung (Erweiterung möglich)
- Sperrung des Fahrverkehrs auf dem Kunsthausvorgelände und Unterbindung des Individualverkehrs in der Robert-Zünd-Strasse und der Frohburg-Strasse im Endzustand
- Kunsthaus mit Freitreppe und Wagenbachbrunnen
- Gleisanlagen
- Dienstgebäude West

Als geschützte Objekte waren zu berücksichtigen und einzubeziehen

- Fresko von Maurice Barraud, unter Denkmalschutz mit RRB vom Januar 1972
- Figurengruppe von Richard Kissling, unter Denkmalschutz mit RRB vom August 1973
- Der Baumbestand war soweit als möglich zu erhalten. Das Fresko von Barraud wie auch die Figurengruppe von Kissling sollten nach Möglichkeit in das neue Bahnhofprojekt integriert werden.

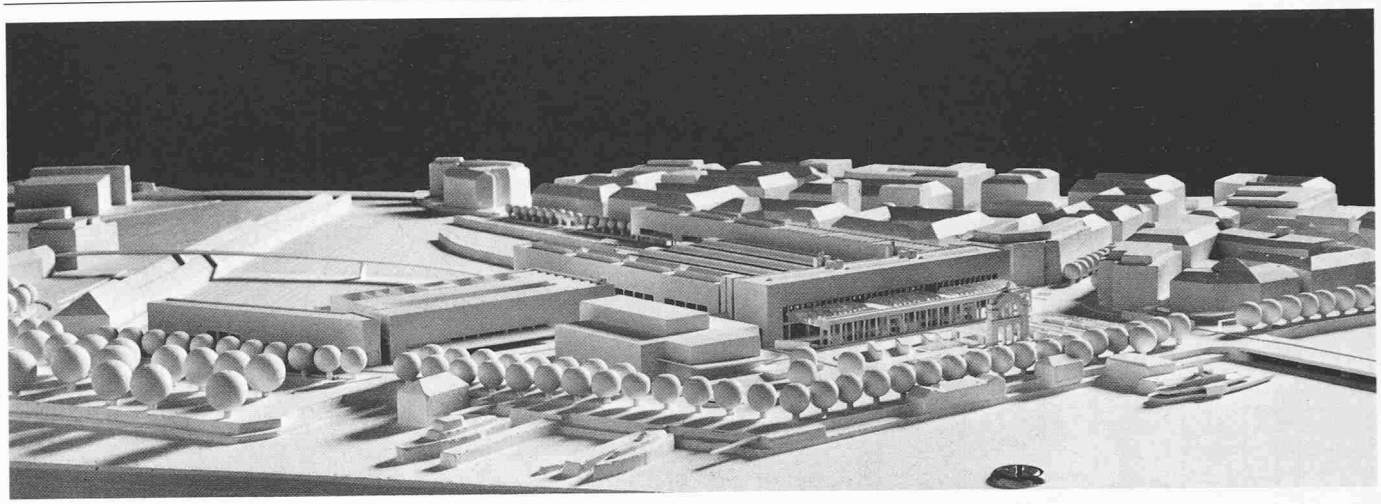
Die grundlegenden Widersprüche, welche bei der Beurteilung des Ideenwettbewerbes erkannt worden waren, führten in den Programmen des Wettbewerbes 1/78–2/78 zu Kompromissen, welche notwendig waren, um realisierbare Gesamtkonzepte zu ermöglichen. Die entsprechenden Vorgaben waren dort präziser und einengender, wo sich im Ideenwettbewerb die Zielkonflikte am schwerwiegendsten ausgewirkt hatten: bei der Verkehrslösung am Bahnhofplatz, bei der Abrenzung des Wettbewerbsgebietes und bei den Gebäudehöhen. Weitergehende Gleichsüberbauungen wurden für diesen Wettbewerb ausgeklammert und das Raumprogramm in verschiedenen Punkten reduziert.

2. Stufe

Für alle ausgewählten Projekte wurde die Einzelkritik erweitert im Sinne von Projektierungshinweisen für die 2. Stufe. Ausserdem formulierte das Preisgericht folgende generelle Hinweise zur architektonischen Gestaltung:

Äussere Erscheinung: Gegen das Seebecken (Fernsicht) soll der Bahnhof als ruhig und geschlossen wirkendes Bauwerk zwischen Kunsthaus und Hauptpost erscheinen. Seine Silhouette und Fassade im Stadtbild erfordern besondere Sorgfalt. Vom Bahnhofplatz her betrachtet (Nahsicht) sind plastische Belebung und Transparenz erwünscht. Der Einblick in die Perronhalle soll möglich sein. Der Bahnhofplatz selbst muss trotz seiner verschiedenen Funktionen geordnet angelegt sein, wobei ein plastischer Blickfang für den Fussgänger als Orientierung und als Massstab dienen kann. Allfällige Neubauten längs der Zentralstrasse sollen im Massstab des bestehenden Quartiers gehalten werden. Neubauten am Inseli-Quai sind bestimmend für die weitere Entwicklung dieses Stadtteils. Die Neubauten an der Robert-Zünd-Strasse und Frohburgstrasse sollen für das Kunsthaus einen unaufdringlichen und massvollen Hintergrund abgeben.

Innerer Aufbau: Die Perronhalle soll entsprechend ihrer Funktion als Hauptelement



Modellaufnahme von Osten. Im Vordergrund das Kunsthaus

eines Bahnhofes gestaltet werden. Die Bahnhofhalle muss eine möglichst gute optische Beziehung zum Bahngeschehen haben. Gleiches gilt soweit möglich auch für die Restaurationsbetriebe. Der Durchblick zum Bahnhofplatz ist für den ankommenden Reisenden als erster Eindruck wichtig. Eine gewisse Grosszügigkeit im räumlichen Ablauf ist nötig, um dem Benützer ein menschlich annehmbares Erlebnis und eine gute Orientierung zu ermöglichen. Dabei soll eine dem Bahnbetrieb entsprechende Disziplin in der Gestaltung eingehalten werden. Besonders in Luzern sollte ein Bahnhof-Hotel Ausblick auf Stadt, See oder Berge gewähren. Lärmimmissionen sind besonders zu berücksichtigen.

Konstruktiver Aufbau: Das Konstruktionsprinzip soll möglichst einfach und klar sein. Die Wahl der Materialien und Gestaltungsmittel wird sich auf die Bau- und Unterhaltskosten auswirken, weshalb in dieser Beziehung Mass zu halten ist, ohne dabei die architektonische Gestaltung zu vernachlässigen. Gebäudehöhen: Grundsätzlich sind die Angaben zur ersten Stufe immer noch gültig: «Die Gebäudehöhe wird für die Bereiche Bahnhofplatz und Inseli-Quai auf ca. 18,0 m beschränkt. Örtliche Überschreitungen dieser Höhe (analog Beispiel alte Bahnhofkuppel) sind möglich. Für die rückwärtigen Bereiche gilt grundsätzlich eine Gebäudehöhe von 18,5 m und eine Firsthöhe von 26 m».

***

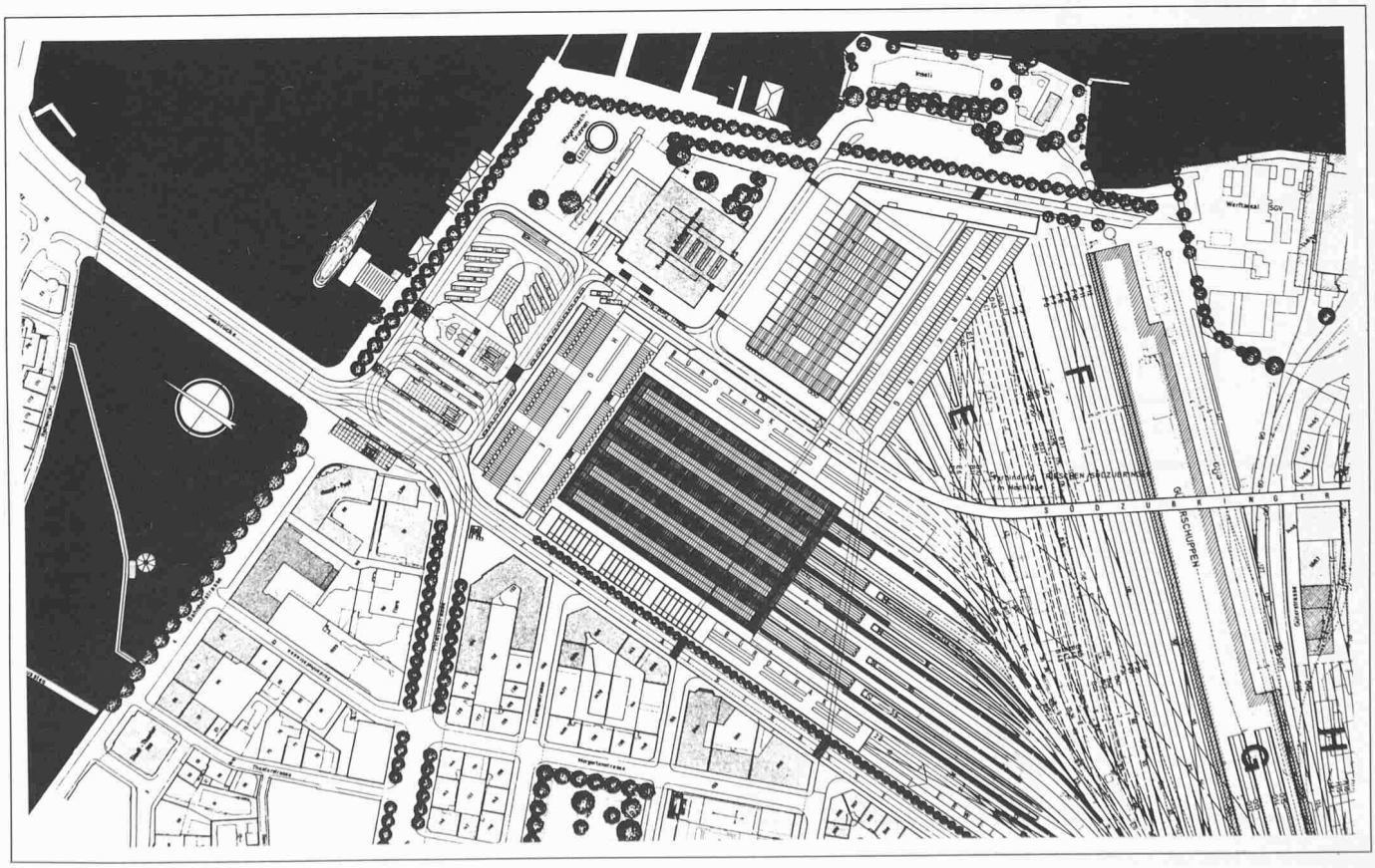
Beiträge zu diesem Wettbewerb wurden bisher in folgenden Heften veröffentlicht: 25/1975, S. 402 (Ankündigung Ideenwettbewerb); 26/1976, S. 376 (Ergebnis); 28/29/1976, S. 433; 48/1976, S. 731 (Modellaufnahmen der prämiierten Entwürfe); 51/52/1977, S. 944 (Ankündigung Zweistufen-Wettbewerb); 26/1978, S. 527 (Zwischenbericht), 19/1979, S. 333 (Ergebnis 2. Stufe)

1. Preis (12 000 Fr.): **Hans-Peter Ammann** und **Peter Baumann,** Luzern/Zug; Mitarbeiter: **Marianne Burkhalter, Karin Gallati, Edy Imhof, Bruno Portmann, Peter Stiner;** beratende Ingenieure: **Plüss** und **Meyer,** Luzern; **Werffeli** und **Winkler,** Effretikon/Sarnen

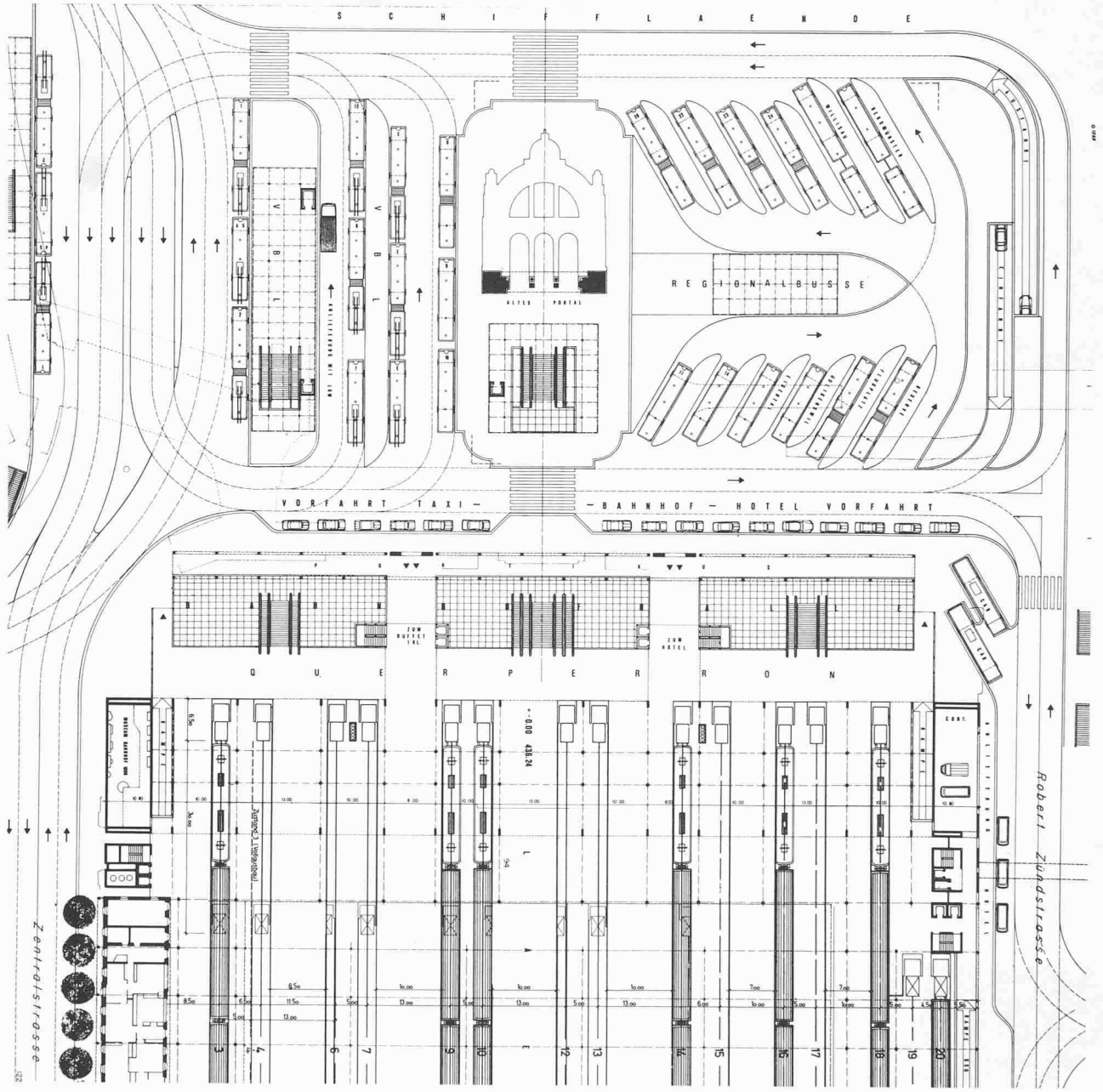
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Städtebau und Architektur

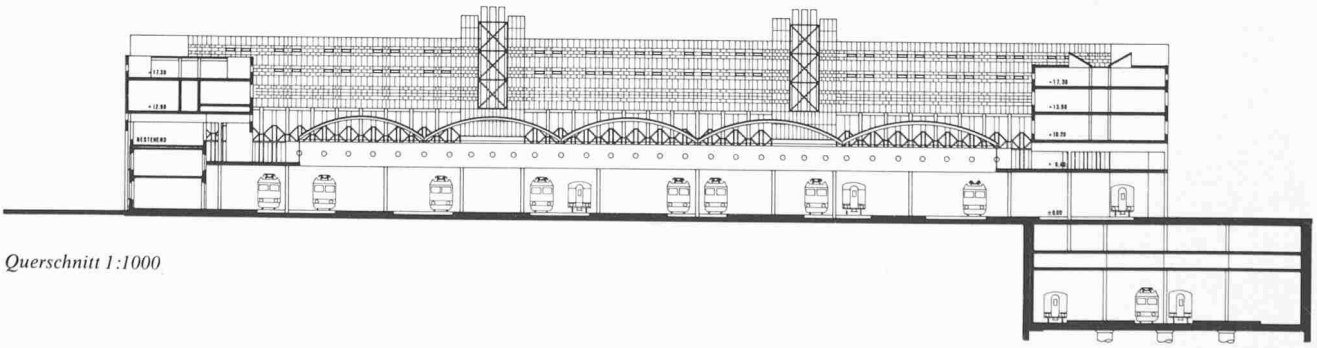
Wie schon in der ersten Stufe zeigt das Bahnhofgebäude im Konzept eine klare Umgrenzung der Gleisanlagen, wirkt aus der Fernsicht als Ganzheit und tritt durch die unterschiedlichen Bauhöhen der 3 Bauprismen auf die jeweilig anschliessende Nachbarschaft ein. Auch der klare bauliche Abschluss des Postgebäudes am Inseliquai durch einen vorgelagerten einfachen Baukörper ist beibehalten. Die neue Anforderung nach Verwendung der bestehenden Gleisüberdachung hat die Durchführung der tragenden Idee des ursprünglichen Projektes erschwert. Die in der ersten Stufe spürbare Durchdringung der Hauptfront mit der Perronhalle, welche die Gleisanlagen vom Bahnhofplatz



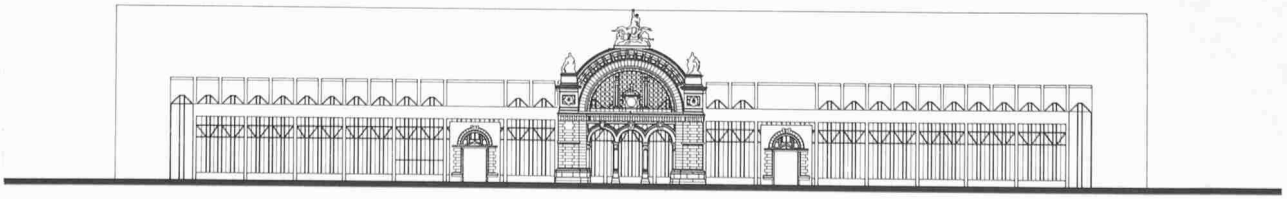
Lageplan 1:4500



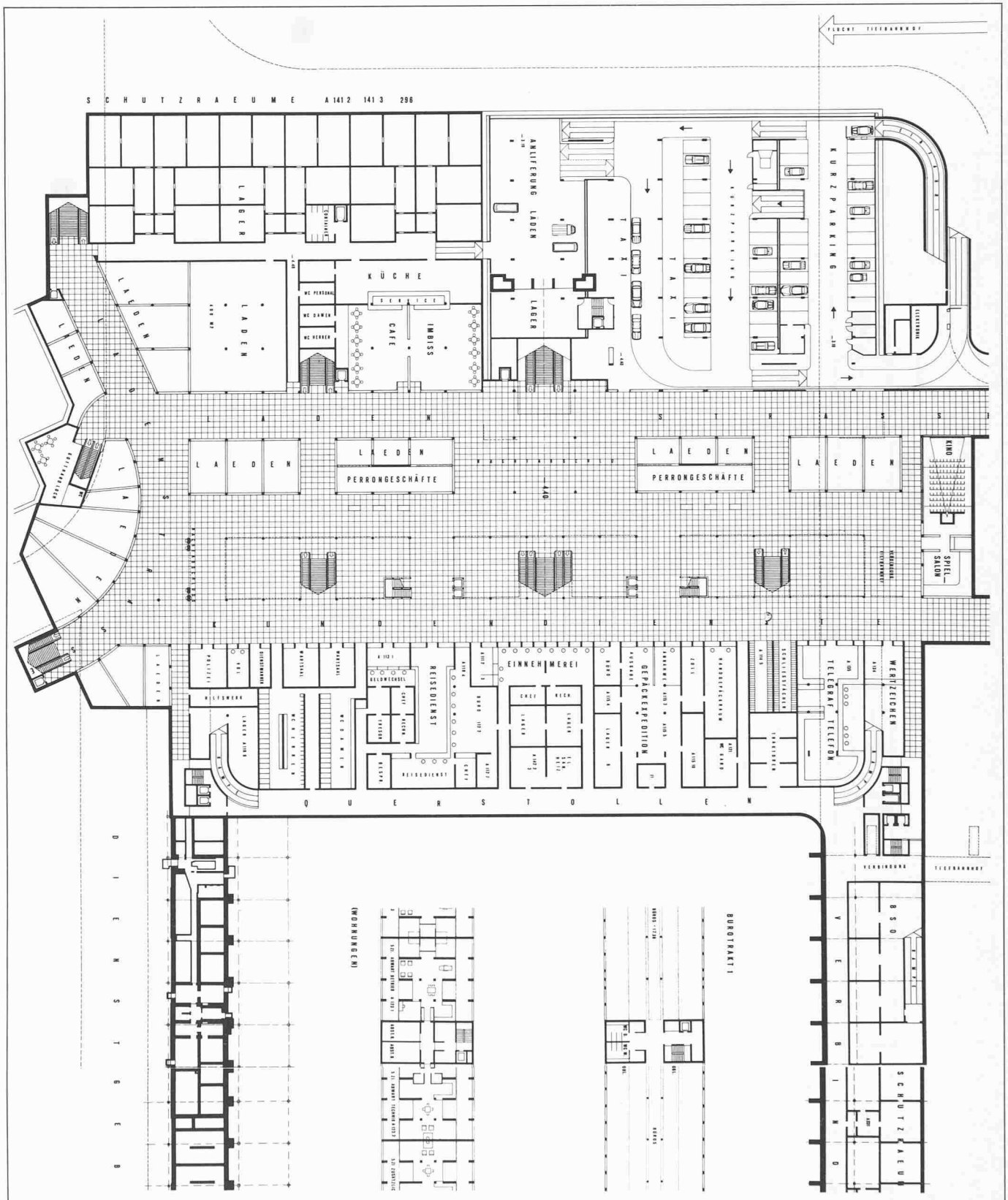
Grundriss Erdgeschoss ±0,00 = 436,24/1:1000



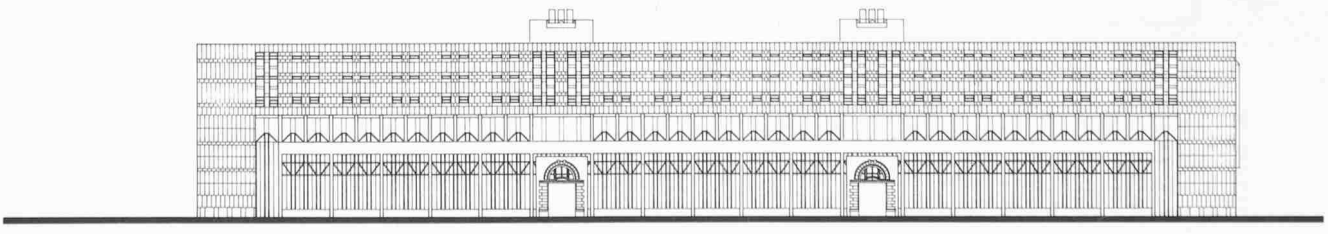
Querschnitt 1:1000



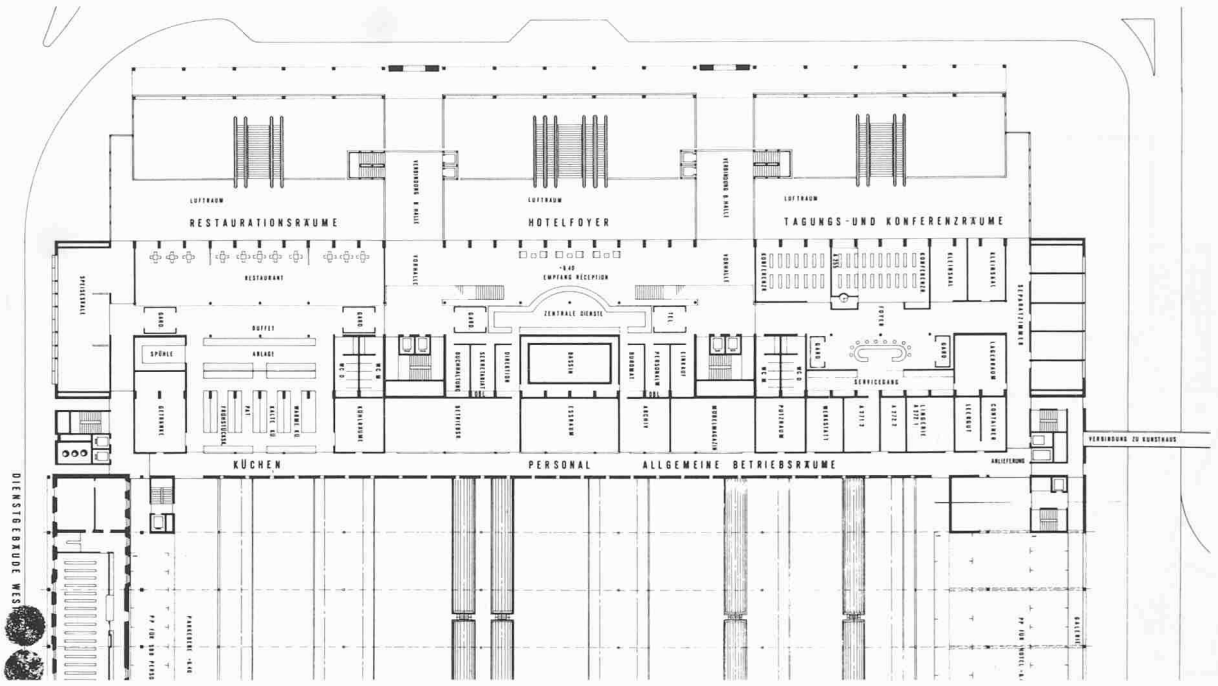
Fassade Bahnhofplatz 1:1000



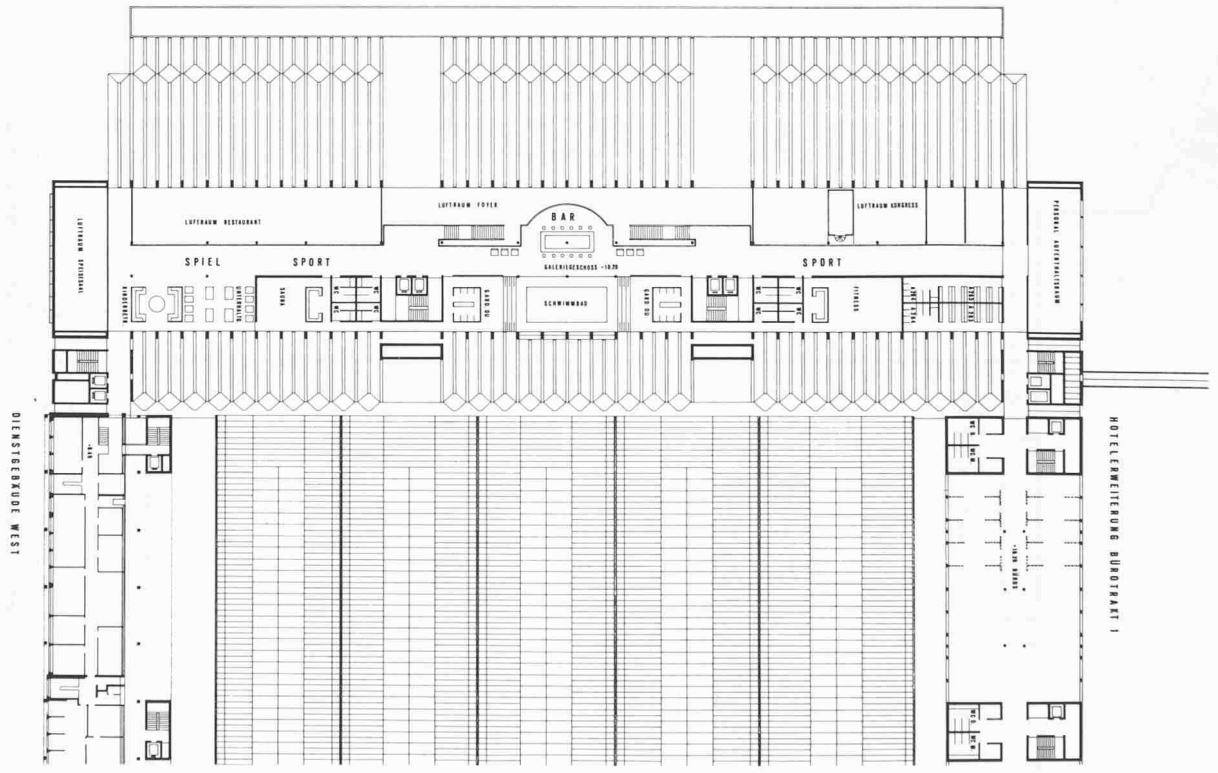
Grundriss Untergeschoss –4,40/1:1000, Obergeschosse



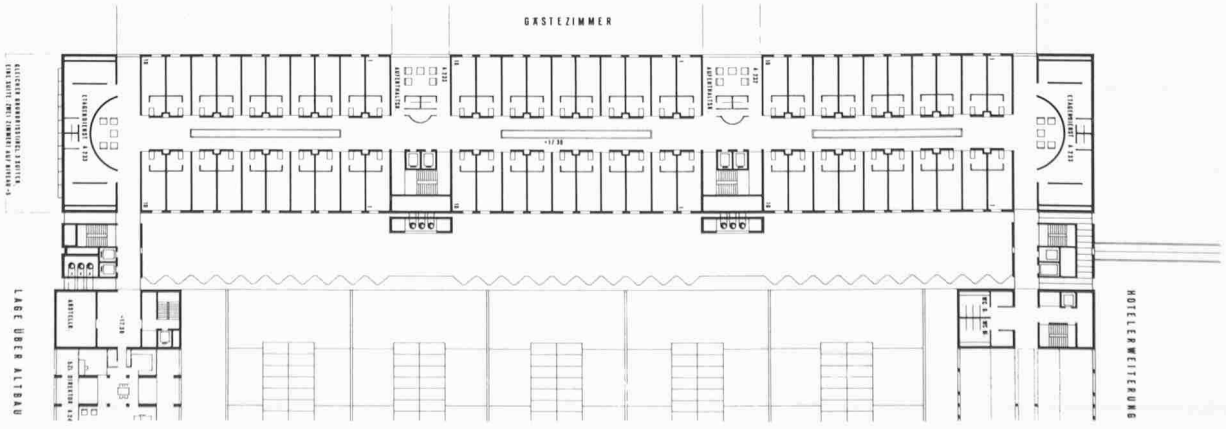
Fassade Bahnhofplatz 1:1000



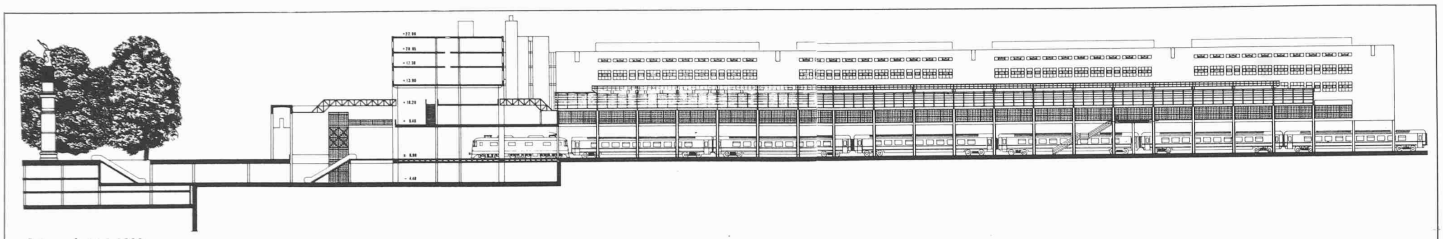
Grundriss Obergeschoss +6,40/1:1000



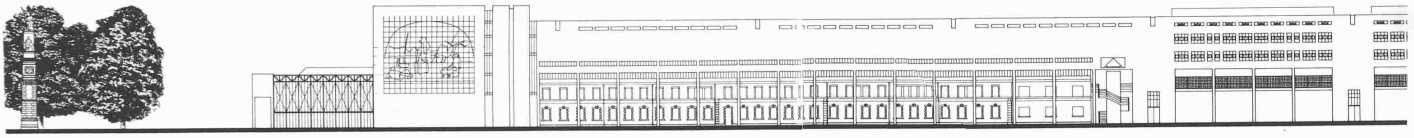
Grundriss Obergeschoss +10,20/1:1000



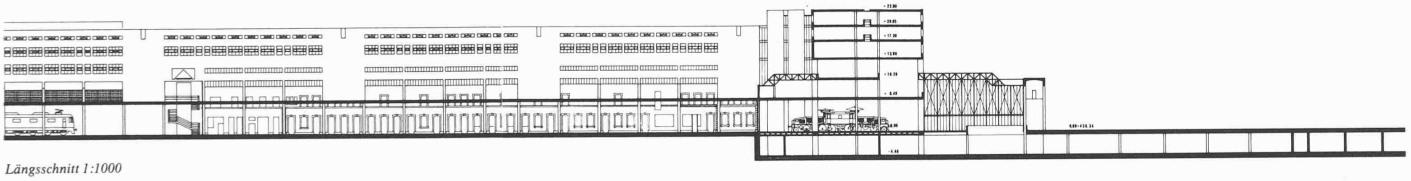
Grundriss Obergeschoss +17,30/1:1000



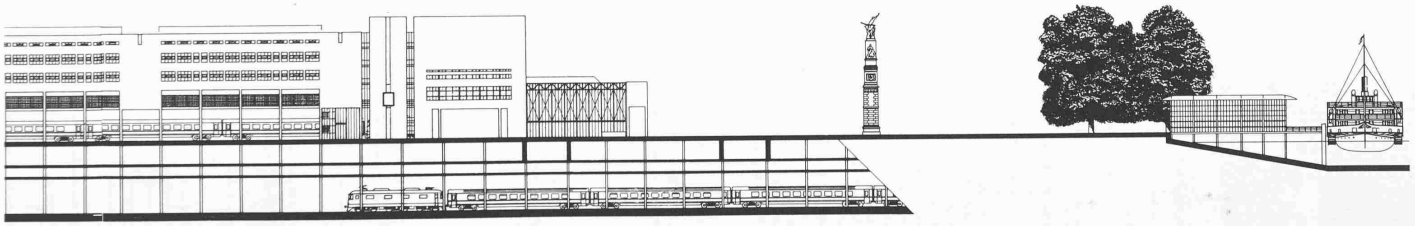
Längsschnitt 1:1000



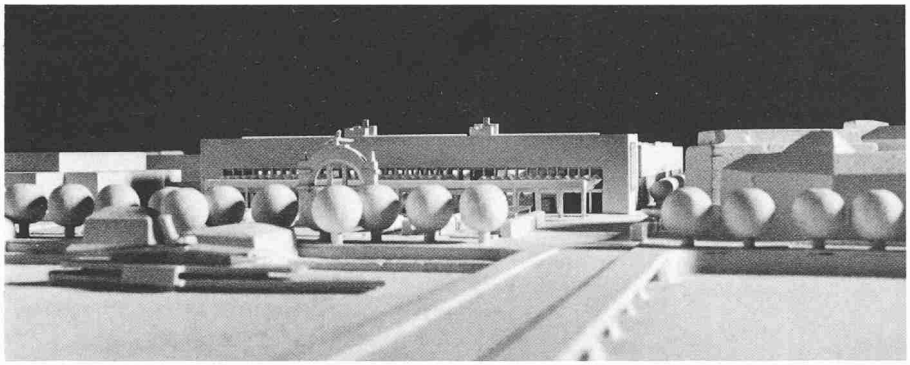
Ansicht von Westen 1:1000, Zentralstrasse



Längsschnitt 1:1000



Ansicht von Osten 1:1000, Robert-Zündstrasse



Modellaufnahme von Norden

her ablesbar machte, ist nun aufgegeben. Was sich damals als einladende Geste präsentierte, ist durch Vorbauen eines massiven Porticus verlorengegangen. Diese Idee ist zwar räumlich noch artikuliert, hat jedoch durch die Unterbrechung der ursprünglich durchgehenden Dachfläche von der Gleisüberdachung zum Vorbau an Grosszügigkeit und Stärke verloren. Dies zeigt sich am deutlichsten im Längsschnitt, wo die neue, tiefer liegende und unterbrochene Glasüberdachung keine Einheit mehr bildet mit der alten Halle und damit die optische Anknüpfung der Gleisanlagen an den Bahnhofplatz verwischt.

Demgegenüber sind die räumlichen Beziehungen vom Erdgeschoss zum Bahnhofplatz mit der Aufhebung der kritischen Engpässe und durch richtig proportionierte Öffnungen zur grosszügigen grundrisslichen Disposition verbessert worden. In der Hauptfassade zeigt sich die Schwierigkeit der Durchdringung von Bahnhofhalle und Gleisüberdachung in den Details, z.B. im Verhältnis von Baukörper und Gesamtöffnung sowie in der Form und Plazierung der einzelnen Fenster. Der Einbau von zwei Fenstern des alten Bahnhofs als Portale ist in der vorgeschlagenen Form als Collage fragwürdig. Das alte Hauptportal mit der Figurengruppe behält jedoch auf dem Bahnhofplatz seine Funktion als Zeichen und Orientierungshilfe.

Strassenverkehr

Der Bahnhofplatz ist wie in der Fassung der ersten Stufe durch die neue Verkehrslösung geordnet und auch für den Fussgänger attraktiv. Diese Lösung bringt in Abweichung zum Programm eine eigene Anordnung der Busse. Die Ein- und Ausfahrtsrampen der Tiefgarage werden in die Fortsetzung der Robert Zünd-Strasse verlegt. Dadurch ergeben sich für die Busbenützer ausgezeichnete Verhältnisse, betrieblich sind jedoch Modifikationen erforderlich. Die Anordnung von Taxiplätzen im EG und UG ist vorteilhaft, verlangt allerdings eine betriebliche Regelung. Die Car-Vorfahrt für das Hotel beeinträchtigt die Fussgängerverbindung zum Kunsthaus und zur Post.

Die Bürogebäude sind vom Benützer her optimal erschlossen. Für die Gebäude entlang der Zentralstrasse ist die Erschliessung über eine Brücke allerdings aufwendig. Die Einmündungen in die Rampen sind verkehrstechnisch unbefriedigend. Gesamthaft zeigt das Projekt eine gute Verkehrslösung.

Bahnbetrieb

Im Bereich der Gleisverlängerungen stehen die Stützen auf mehreren Perrons zu nahe der Gleisachse. Die Blockbildung und die Anordnung der kundendienstlichen Räumlichkeiten am Fussgängerstrom, jedoch in einer ruhigen Zone im Schattenbereich der Treppen, gefällt. Sämtliche inneren Fussgängerbeziehungen sind dank der grosszügigen Halle und der guten Anordnung der Treppen und Zugänge kurz, direkt und übersichtlich.

Postbetrieb

Das Projekt entspricht den postbetrieblichen Vorgaben und gewährleistet einen optimalen Betriebsablauf. Bemerkenswert ist die Anordnung der Kantine auf dem Dach und die damit gewonnene Betriebsfläche im 2. Obergeschoss. Die Anordnung der Parkgeschosse über dem Postbahnhof nimmt Rücksicht auf die natürliche Belichtung der Arbeitsräume.

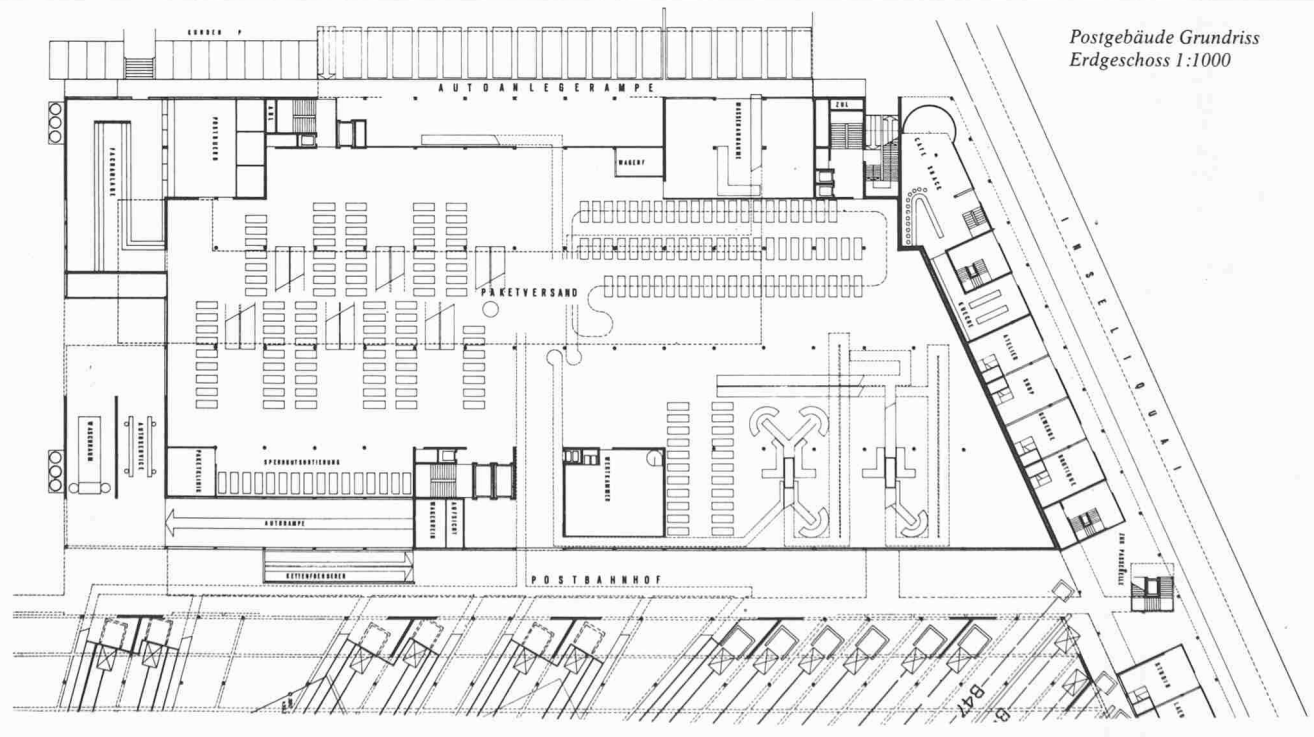
Kommerzielle Nutzung

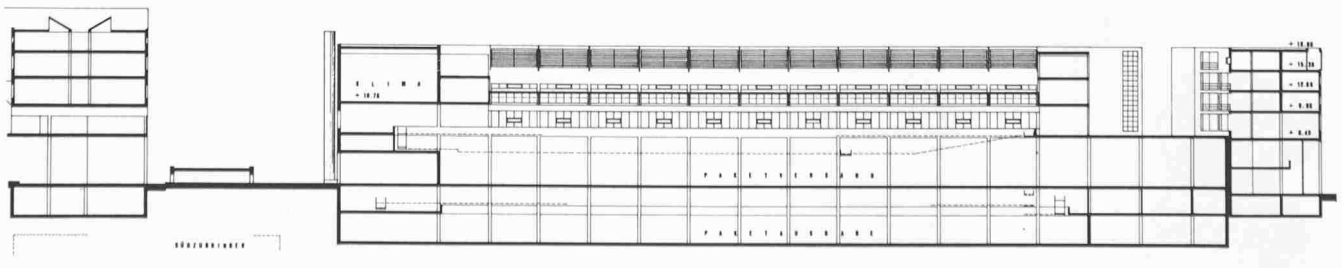
Im Bereich der kommerziellen Nutzungen sind die betrieblichen Beziehungen klar gelöst. Die Zugänglichkeit zu den verschiedenen Nutzungsebenen und Nutzungsbereichen ist für alle Besucher eindeutig definiert. Die diversen betrieblichen Funktionsblöcke wie Ladenzone, Gastgewerbe, Hotelempfang usw. sind mit Sorgfalt zu überschaubaren Einheiten gefügt.

Haustechnik/Statik

Die technische Ver- und Entsorgung ist gut gelöst. Die Anlagen der Haustechnik sind auf dem Niveau +3 günstig plaziert und über ausreichende Vertikalverbindungen erschlossen. Klar durchgeführt ist auch das statische System. Kleine Stützweiten führen zu geringen Deckenstärken und dadurch zu einer wirtschaftlichen Konstruktion.

Postgebäude Grundriss Erdgeschoss 1:1000





Längsschnitt Postbetriebsgebäude 1:1000