Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 40

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

Wettbewerb Hauptbahnhof Zürich, Projekt Südwest

Einleitung

Die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich (RVZ), damals bestehend aus Vertretern des Regierungsrates des Kantons Zürich, des Stadtrates von Zürich und der Geschäftsleitung SBB, eröffnete im September 1969 einen gesamtschweizerischen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für einen Neubau des Hauptbahnhofes Zürich und die städtebauliche Gestaltung seiner Umgebung. Von den 57 eingereichten Entwürfen wurden in der Folge deren 11 prämiert und 8 angekauft.

Aufgrund der sich durch die Ereignisse der letzten Zeit ergebenden Sachlage (neue Lagebeurteilung, Abstimmungsergebnis U- und S-Bahn, Rezession, neue Wertschätzung des bestehenden Bahnhofgebäudes usw.) und auf Antrag des Arbeitsausschusses «Bahnhof-Neubau Zürich», der die Vorarbeiten seit 1966 begleitet hatte, eröffnete die Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr, der heute auch die Stadt Winterthur angehört, zusammen mit der PTT am 8. Februar 1978 unter den Preisträgern und den Verfassern der angekauften Projekte des Ideenwettbewerbs einen Projektwettbewerb auf Einladung.

Das Ergebnis des Projektwettbewerbes zeigte, dass keines der 18 eingereichten Projekte die Erwartungen in allen Teilen erfüllte. Obwohl gerade unter den Projekten der engeren Wahl, welche aus vorwiegend städtebaulichen Überlegungen zustande kam, am wenigsten Verstösse gegen die Programmbestimmungen zu verzeichnen waren, zeigte doch die grosse Zahl der von der Prämierung ausgeschlossenen Arbeiten eine gewisse Schwierigkeit bei der Bewältigung der Randbedingungen.

Gestützt auf diese Feststellung und auf die eingehende Beurteilung der Vorschläge stellte das Preisgericht einstimmig fest, dass kein Projekt ohne wesentliche Änderungen einen Auftrag für die Weiterbearbeitung rechtfertige. Aus diesem Grunde wurde der Behördendelegation und der PTT beantragt, die Verfasser der 5 prämierten bzw. angekauften Projekte innert Jahresfrist zur Überarbeitung ihrer Vorschläge einzuladen. Das Ziel dieses Verfahrens war die Auswahl eines endgültigen Projektes.

Der Arbeitsausschuss «Bahnhof-Neubau Zürich» unterzog die Aufgabenstellung in drei Arbeitsgruppen einer sorgfältigen Überprüfung. Das Ergebnis dieser eingehenden Beratungen im Verlauf des Jahres 1979 führte zu einem neuen Programm, in welchem dank erweitertem Perimeter und Nutzungsreduktionen die Probleme bezüglich Baumassen entschärft sind. Ausserdem wird mit einem Näherrücken an die Sihl die Attraktivität einer Gleisüberbauung verbessert. Die wichtigsten Änderungen sind:

- erweiterter Perimeter
- Nutzungsreduktionen
- grössere Freiheit in der Nutzungsanordnung
- vorläufig keine Busstandplätze

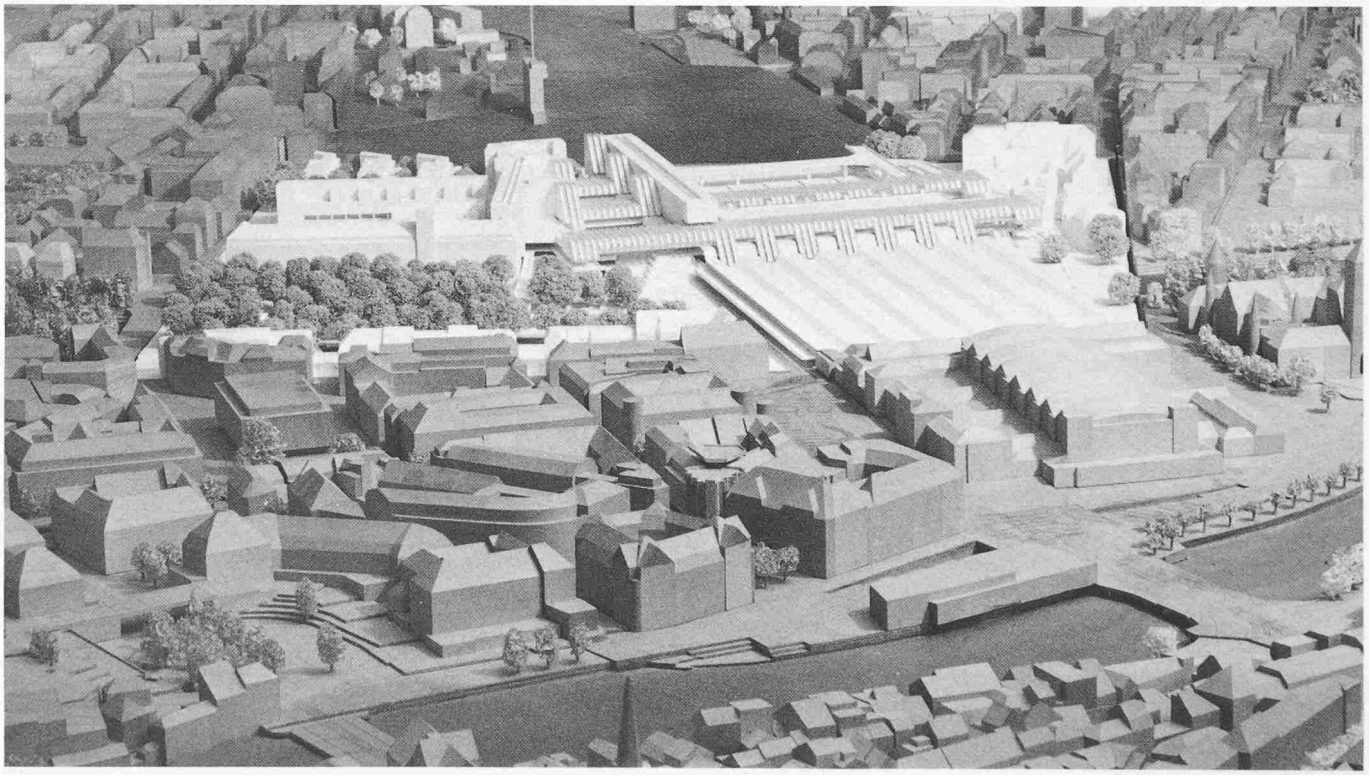
Aus dem Programm

Aufgabe

Zwischen der Perronanlage des Zürcher Hauptbahnhofes und der Sihlpost ist ein Dienstleistungszentrum zu projektieren. Nördlich davon ist über den Gleis- bzw. Perronanlagen eine mehrgeschossige Parkierungsanlage anzuordnen. An der Nordseite des Parkdecks sind Räumlichkeiten für die Speisewagengesellschaft vorzusehen. Im Bereiche der Parkdecks können, zur Belebung der Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen, in kleinerem Umfange Flächen für Dienstleistungen angeordnet werden.

Projektierungsgebiet

Das engere Projektierungsgebiet wird verbindlich begrenzt durch die Kasernenstras-



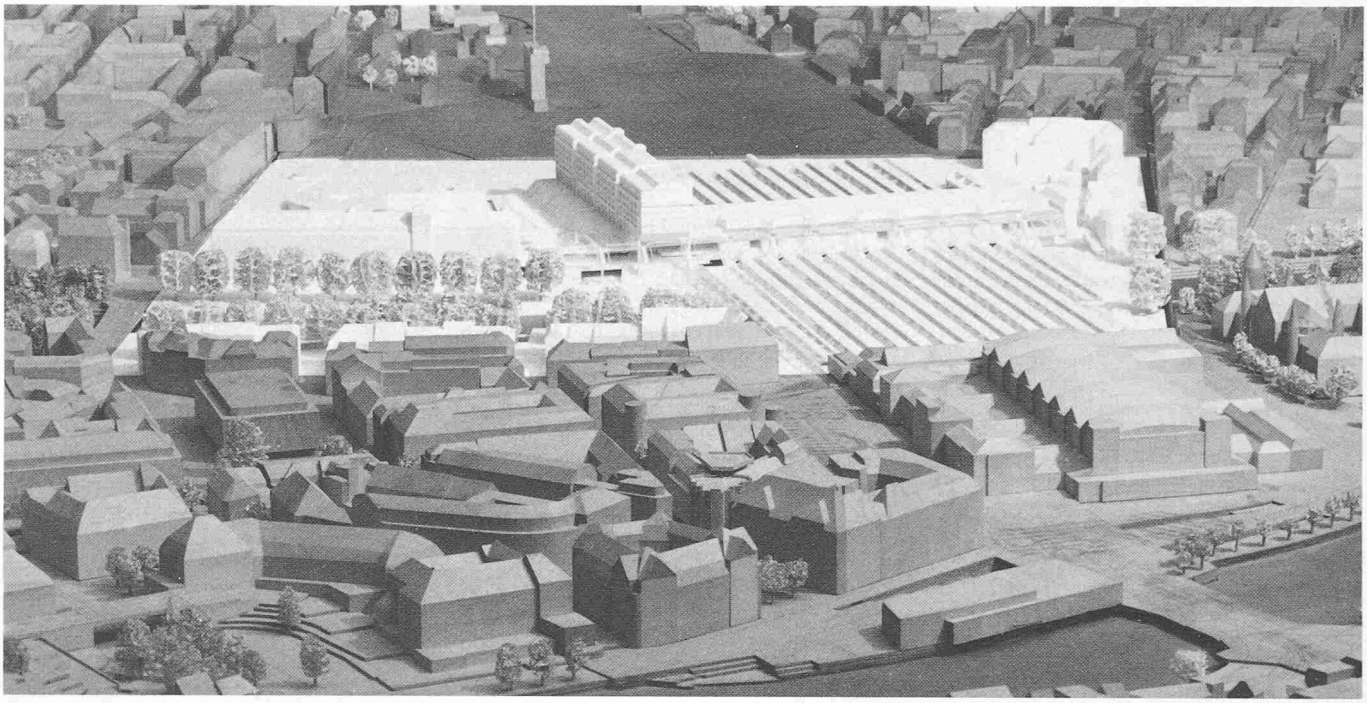
Architektengemeinschaft **Ralph Bänziger, Claudia Bersin, Jakob Schilling,** Zürich; Statik: **Friedrich Preisig,** Zürich

Der Entwurf wurde vom Preisgericht zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt nimmt in seinem durchgehend ausgewogenen Massstab angenehm Rücksicht auf die Stadtstruktur, ohne dabei die wohldurchdachte Grundidee einer vielseitigen Öffnung und Durchdringung zu vernachlässigen. So wird die Überbrückung zwischen Sihlraum und dem Kreis 5 architektonisch kräftig unterstrichen, wobei die südliche Verlängerung gegen die Sihlpost als einladendes Tor über einer platzartigen Eingangspartie betrachtet werden kann. Von hier wird zudem eine lebendige, über drei verschiedene Innenhöfe führende Verbindung zur Lagerstrasse und zum Langstrassenquartier geschaffen und damit die Möglichkeit für eine weitere organische Planung auch in dieser Richtung aufgezeigt. Auch andere Vorschläge sind interessant, so vor allem die Anordnung des Wohnquartiers gegen die Lagerstrasse oder der Übergang zum rechten Sihlufer und zum Schanzengraben. Hingegen ist die Gestaltung des Bereiches zwischen Sihlpost und Eingangstor nicht gelöst. Im Gesamten zeichnet sich das Projekt durch seine einfache, bestimmte Haltung aus.

Bei der Gleisüberbauung führt der gewählte Montagevorgang wie auch die Art der Pfahlfundationen zu bahnbetrieblich nicht tragbaren Erschwernissen. Für die Realisierbarkeit wären daher erhebliche Modifikationen an der Tragkonstruktion und am Bauvorgang unerlässlich. Die wirtschaftlichen Vergleichsbetrachtungen zeigen ein sehr günstiges Bild. In den Plänen sind interessante zusätzliche Nutzflächen speziell bei den Bürobauten ausgewiesen. Diesen ist besondere Bedeutung zuzumessen, da sie innerhalb der vorgeschlagenen Kuben, die eine bescheidene Bauhöhe aufweisen, verwirklicht werden können.

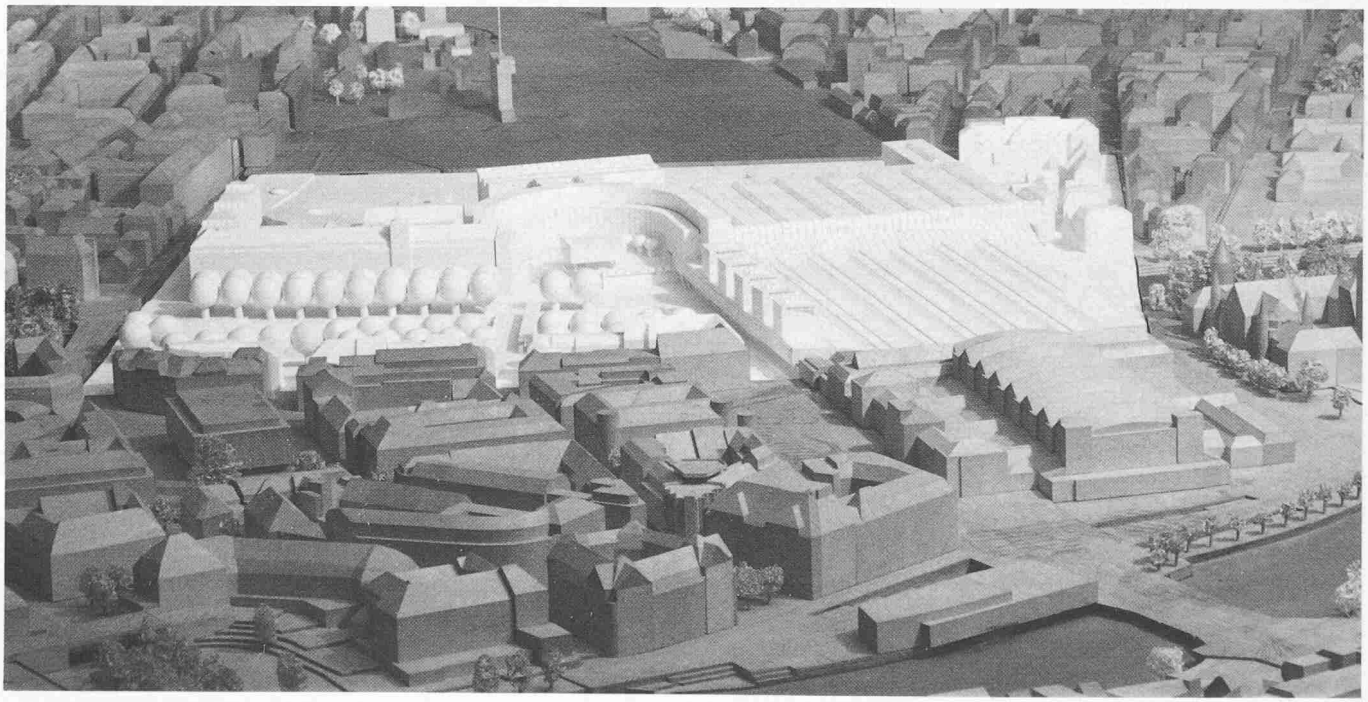


Walter Schindler, Zürich, **Ueli Roth,** Zürich; Statik: Prof. Dr. **H. Hugi,** Zürich; **Walter Ruprecht** und **Peter Osterwalder,** Zürich; Akustik Bauphysik: **Bernhard Braune,** Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Die Verfasser wollen folgende städtebauliche Ziele erreichen: Der Bahnhofplatz soll eine neue Perspektive und eine - allerdings weit entfernte - räumliche Begrenzung erhalten. Der Reiterkomplex über den Gleisen soll die unter der Perronhalle «verlorengegangene» Sihl im Luftraum durch entsprechende räumliche Definition wieder in Erscheinung treten und gleichzeitig die Verbindung der Stadtkreise 4 und 5 einladend sichtbar werden lassen. Dabei soll folgerichtig der Sihlraum im Bereich Postbrücke eine Aufwertung erfahren. Die Verschiebung des immer noch mächtigen Hauptkörpers nach Nord-Osten und die attraktive Gestaltung der Überbrückung zum Stadtkreis 5 geben dem Projekt städtebauliche Qualitäten. Der zwischen Sihlpost und Dienstleistungszentrum entstehende Bereich wird aber kaum mehr als ein «Zwischen-Raum».

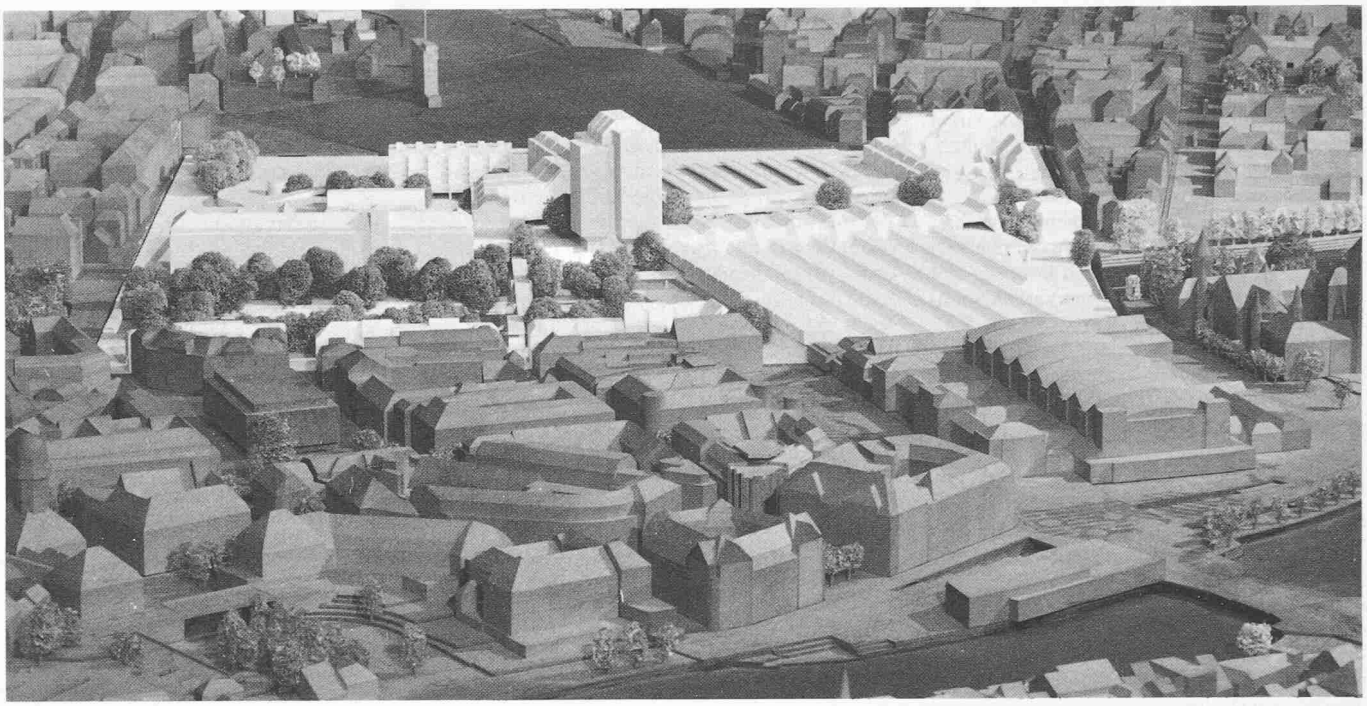
Bezüglich dem geforderten Busdeck wird als interessanter Beitrag zusätzlich ein provisorisches Zwischendeck vorgeschlagen. Die Erschliessung der Parkierungsanlage ist auf eine verschränkte Rampenlösung auf der Seite Zollstrasse ausgerichtet.
Die Qualität der angebotenen Räume ist befriedigend.
Statisch müssten über das vorgeschlagene neuartige Fundationssystem mit Injektionen in Gleisnähe Nachweise zur tatsächlichen Realisierbarkeit beigebracht werden. Die Fundationen im Bereich des zukünftigen Bahnhofes Museumstrasse sind technisch zwar machbar, jedoch aufwendig.



Theo Hotz AG, Architekten und Planer, Zürich; Bearbeiter: **Theo Hotz;** Mitarbeiter: **Heinz Moser;** Statik; Prof. **H. Hauri,** Zürich, **H. R. Fietz AG,** Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Dieses Projekt, das durch seine Kohärenz hervorsticht, ist eine Entwicklung des Projektes 1978 vom Baukörperlichen zum Räumlichen: Die Idee einer Akzentbildung ist im neuen Projekt wieder aufgenommen worden, wobei die Hauptbedeutung nicht auf dem zu bauenden Objekt liegt, sondern in der Neubildung von städtischem Raum. Der Bahnhof mit den vorgesehenen Anbauten soll zusammen mit der Sihlpost und ihrer Erweiterung Richtung Lagerstrasse einen Riegel zwischen Bahnhofstrasse-Quartier und Sihlraum einerseits und den Stadtkreisen 4 und 5 anderseits bilden. Was jenseits dieses Riegels entsteheen wird oder vorhanden ist, tritt erst an zweite Stelle und die nicht näher bestimmte Entwicklung soll abhängig von einer späteren Nutzung Gestalt finden. Im Rahmen dieses Konzeptes bedeuten die jetzt vorgeschlagenen Bauten einen Abschluss in der Entwicklung des städtischen Raumes südlich des Bahnhofes. Allerdings wirkt der vorgeschlagene Riegel der gewünschten intensiveren Verbindung der Kreise 4, 5 und 1 entgegen. Die durch dieses starke Projekt vertretene städtebauliche Idee findet keinen entsprechenden Ausdruck in der Gestaltung des halbrunden Platzes.
Die funktionellen Anforderungen werden bei diesem Projekt teilweise dem architektonischen Konzept untergeordnet. Für die Gleisüberbauung bietet das Projekt eine konstruktiv und in bezug auf den Bauvorgang im Gleisbereich gute Lösung, die nach gewissen geringfügigen Modifikationen allen bahnbetrieblichen Randbedingungen bestmöglich Rechnung zu tragen vermag.

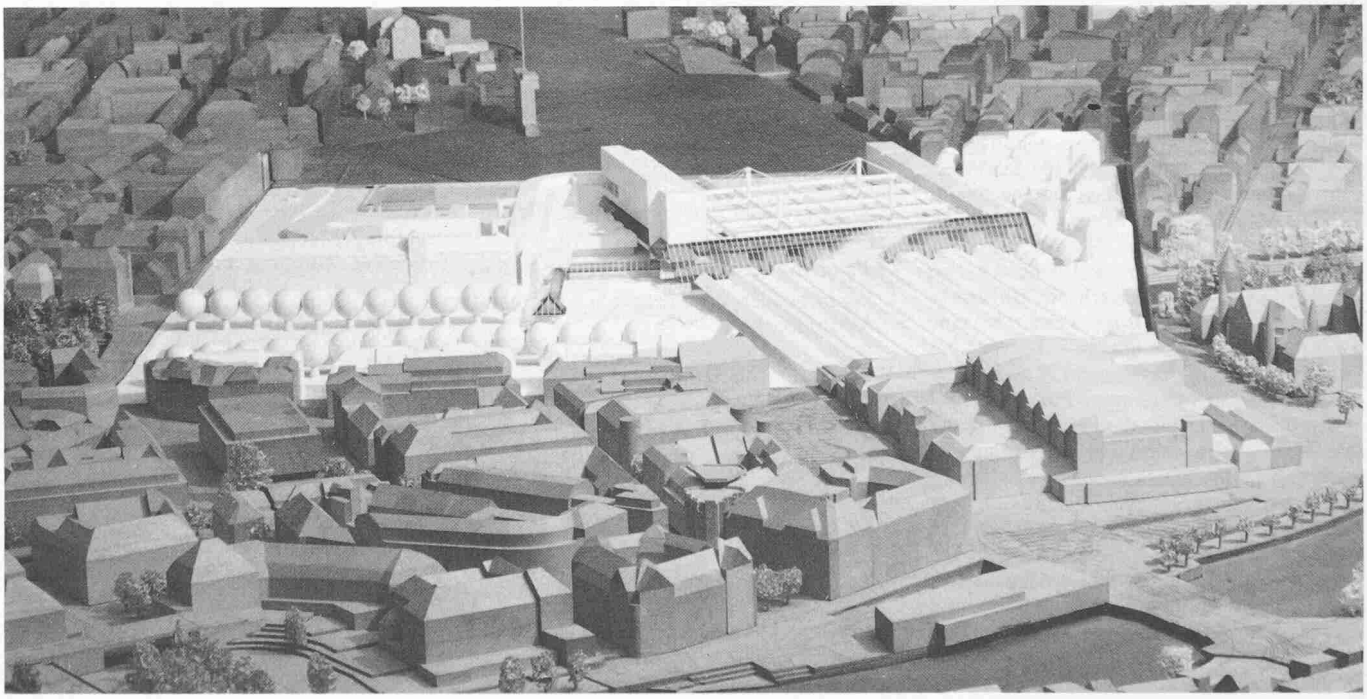


Helmut Rauber, Alfons Riklin, Jakob Montalta, Zürich, Verkehrs- und Bauingenieur: **Schubiger AG,** Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Im Zuge der Überarbeitung wurde das aus zwei Hochhauskomplexen bestehende Projekt redimensioniert. Der städtebauliche Akzent wurde zwar beibehalten, aber auf ein einziges Hochhaus konzentriert. Die neue baukörperliche Gestaltung entwickelte sich damit von einer einheitlichen plastischen Gruppe zu einer Addition von einzelnen, formal unterschiedlichen Baukörpern. Der dominierende Baukörper erscheint, obwohl an einem städtebaulich sinnvollen Ort, in seiner kubischen Gestaltung wenig überzeugend.
Die Hauptebene (öffentliche Zone, Restaurant, Läden) liegt mit etwa 8,5 m über Strassenniveau relativ ungünstig. Der freistehende Wohntrakt ist gut orientiert. Hingegen sind die Räume auf der Gleisseite dem Lärm ausgesetzt. Die Erschliessung von der Zollstrasse und von der Lagerstrasse ist in der Gleisüberbauung gut integriert. Die dem Fussgänger angebotenen weiträumigen Beziehungen wirken grosszügig, sind aber überdimensioniert. Als Konsequenz der zu reichlich bemessenen Fussgängerzonen ergibt sich eine Benachteiligung der funktionellen Beziehungen und eine Beeinträchtigung der Auffindbarkeit. Die erwünschte Flexibilität ist gewährleistet. Allgemein ist die Raumqualität befriedigend.

Bei der Gleisüberbauung werden die Vorteile des gewählten Taktschiebeverfahrens quer zum Gleis durch zu viele Hilfsstützen vermindert; im übrigen handelt es sich um eine bautechnisch gute Lösung.



Projektierungsgemeinschaft **Burckhardt** und Partner, Zürich, **Gass** und **Hafner,** Basel; Ingenieurbüro: **Aegerter und Bosshardt AG,** Basel

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Der Entwurf wurde in wesentlichen Teilen vorteilhaft weiterentwickelt: Die Beziehung zwischen dem Dienstleistungszentrum und dem Stadtkreis 5 wird durch eine räumlich interessante, grosszügige Querhalle hergestellt. Das Tragwerk der Gleisüberbauung ist massstäblich wesentlich weniger demonstrativ gestaltet als im bisherigen Projekt.

Trotz dieser Verbesserungen vermag das Projekt in städtebaulich/architektonischer Hinsicht nicht zu überzeugen. Der Hauptbaukörper tritt im Stadtbild stark in Erscheinung. Der konische Raum zwischen den Bürogebäuden wirkt nicht einladend und verschiedene Anschlüsse an Hauptkörper sind ungelöst. Der gerundete Abschluss in nordwestlicher Richtung kann als Auftakt zur Bahnhofeinfahrt interessant sein.

Die Verbindung zwischen Kreis 4 und 5 ist in übersichtlicher Anordnung sichergestellt, allerdings verbunden mit einem grossen Aufwand an Bauvolumen. Die Qualität der angebotenen Räume befriedigt nur zum Teil. Eine flexible Nutzung ist möglich. Die Anordnung der wichtigsten Zugänge zu den Baukörpern ist teilweise unbestimmt.

Das statische System ist interessant. Die Aufnahme der grossen Pylonkräfte führt allerdings zu nicht unerheblichen fundationstechnischen Problemen. Im Bahnbetrieb ist die geringe Zahl von nur vier Stützen als Vorteil hervorzuheben.

se, die Sihlpost und deren Perron Q, durch eine etwa 115 m westlich der Perronhalle parallel zu deren Westfront verlaufende gerade Linie durch die Zollstrasse und die Sihlexpress-Strasse; es kann ausserdem einen Streifen entlang der Postbrücke enthalten, wobei in Obergeschossen auch der Trottoirraum beansprucht werden darf.
Das weitere Projektierungsgebiet umfasst auch den Sihlraum, wo neue Fussgängerverbindungen vorgesehen werden können, und den Bereich der Zollstrasse für Verkehrsbauten. Ferner können auf dem Areal der Sihlpost, unter Berücksichtigung des Vorprojektes der PTT, Anregungen für zusätzliche spätere Nutzungen (ausserhalb des Raumprogrammes) gemacht werden.

Städtebauliche Situation

Das geplante Bauvorhaben ist geeignet, zum Bindeglied zwischen den Stadtteilen beidseits der Bahnanlagen zu werden. Ausserdem steht der vorgesehene Komplex dank seiner Lage städtebaulich in Beziehung zum Bahnhofplatz, zum Sihlraum und zum Gleisfeld, was für diese Bauten eine gewisse Masse rechtfertigt. Versuche am grossen Stadtmodell sowie Überlegungen am Citymodell haben indessen gezeigt, dass am vorgesehenen Standort bei einem «freistehenden» Hochhaus – d.h. ohne die enorme Baumasse des früher projektierten Bahnhofes – bezüglich Gebäudehöhe die «Reizschwelle» über Erwarten rasch erreicht ist. Aus diesem Grunde ist auch die Geschossfläche gegenüber dem Wettbewerb 1978 reduziert. Auf die Festlegung einer maximalen Gebäudehöhe wird verzichtet, da sie zu wenig aussagekräftig ist.

Motorisierter Strassenverkehr

Die Zahl der oberirdischen Parkstände für Kurz- und Langparkierer soll etwa 600 Plätze umfassen. Diese sind in einer mehrgeschossigen Parkierungsanlage über der Gleis- bzw. Perronanlage anzuordnen. Dabei ist das unterste Geschoss so zu konstruieren, dass es bei Bedarf auch für Busse befahrbar sein kann, ohne dass an eine eigentliche Busstation gedacht ist. Die Parkierungsanlage ist auf der Nordseite an das städtische Strassennetz anzuschliessen, wo die Zu- und Wegfahrt durch die Zollstrasse und über Rampen erfolgt. Ferner ist eine zweispurige Verbindung vom Parkdeck über den Postbahnhof hinweg zur Lagerstrasse vorzusehen (Auffahrtsrampe Parkdeck Sihlpost), damit einerseits die Erschliessung der Gleisüberbauung sowohl von Norden als auch von Süden her möglich ist (für Personenwagen und gegebenenfalls Busse), und dass anderseits für besondere Verkehrsbedürfnisse (Polizei, Feuerwehr, Post evtl. Taxen und Anlieferung zum Dienstleistungszentrum) eine durchgehende Verbindung zwischen der Zollstrasse und der Lagerstrasse entsteht.
Im Gebiet nördlich der Bahnanlagen ist der Sihlquai als Achse für den Individualverkehr vorgesehen, die Limmatstrasse als öffentliche Verkehrsachse.
Die heutige Führung des Individualverkehrs im Bereich des Hauptbahnhofs bleibt erhalten.

Fussgängerverbindungen

Attraktive Fussgängerverbindungen sind zwischen Kasernenstrasse/Dienstleistungszentrum, Parkierungsanlage und Zollstrasse vorzusehen. Erwünscht ist ferner eine Verbindung aus dem Raume Schweizergasse/Schützengasse über die Sihl. Bei der Anordnung der Vertikalverbindungen zwischen der Parkierungsanlage und den einzelnen Perrons ist dem Karren- und Publikumsverkehr Rechnung zu tragen. Der Personendurchgang unter den Perronanlagen (Unterführung West) ist durch die Aufgänge zu den Perrons aufgewertet worden, womit eine direkte Verbindung zwischen den Zügen und dem vorgesehenen Gebäudekomplex besteht. Eine Verlängerung des Durchgangs in Richtung «Süden» ist anzustreben, wobei zwar der parallel dazu verlaufende Posttunnel einen Ausgang nach Westen verunmöglicht. Des weiteren sieht die Stadt Zürich vor, den Durchgang unter der Zollstrasse hindurch auf die andere Strassenseite zu führen.

Etappen

Es ist nicht ausgeschlossen, dass das gesamte Bauvorhaben gleichzeitig realisiert werden kann. Trotzdem ist es aber erwünscht, dass allenfalls auch die Realisierung einzelner Etappen möglich ist. Aus diesem Grunde ist das Dienstleistungszentrum in zwei Baukomplexe (A und B) zu unterteilen.

Beurteilung

Die Beurteilung der Vorschläge durch die Expertenkommission erfolgte nach folgenden Kriterien:

Städtebauliches Gesamtkonzept
- Leitidee des Projektes
- Baumassen und architektonische Gestaltung
- Einwirkung auf Stadtbild und Stadträume, im speziellen Bahnhofplatz, Sihlraum und Zollstrasse

Lage der Nutzungen (Büros, Läden, Restaurants, öffentliche Zonen und Wohnungen) hinsichtlich Aussicht, Besonnung, Lärm, Abgase.
Erschliessung und innere Verkehrsführung (privater und öffentlicher Verkehr, Fussgänger)
- Geometrie der Verkehrsanlagen
- Auswirkungen des Verkehrs auf die Umgebung

Gebäudeorganisation und innere Gestaltung
- Funktioneller und betrieblicher Ablauf, Auffindbarkeit
- Raumqualität
- Flexibilität/Variabilität
- Kommerzielle Nutzung

Wirtschaftlichkeit/Realisierbarkeit
- Bau in statischer und ausführungstechnischer Hinsicht (Bahnbetrieb)
- Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten
- Etappierung

Schlussbemerkungen und Empfehlungen

In der Auseinandersetzung mit der städtebaulichen Situation zeigen die Projekte verschiedene Interpretationsmöglichkeiten auf:
- Ausgesprochene Akzentbildungen durch grosse Bauvolumen, die z.T. durch betonte Höhenentwicklung primär auf Fernwirkung angelegt sind.
- Akzentbildung durch betonte Schaffung und Gestaltung eines urbanen Aussenraumes, wobei den Bauvolumen primär nur noch raumbegrenzende Funktionen zugewiesen werden (Projekt 4/2).
- Verzicht auf betonte Akzentsetzung, sei es durch die Form der Bauvolumen oder durch die Gestaltung der Aussenräume. Leitidee ist eine ungezwungene Einordnung in die bestehende Stadtstruktur, wobei die Bedeutung des Standortes ihren angemessenen Ausdruck im räumlich und erlebnismässig reichen Beziehungsnetz nach den verschiedensten Richtungen hin findet (Projekt 7/2).

Von den in den verschiedenen Projekten vorgetragenen möglichen städtebaulichen Konzepten zeigt der Vorschlag *Bänziger, Bersin, Schilling* (Projekt 7/2) die entwicklungsfähigste Lösung. Das Projekt Hotz (4/2) mit seinem ausgeprägten Gestaltungswillen hätte vom konzeptionellen Ansatz her eine Alternative darstellen können; es scheitert aber an seiner «Einseitigkeit», d.h. durch sein Negieren der städtebaulich bedeutsamen Bindeglied-Funktion zwischen den Stadtteilen.
Der Wettbewerb hat gezeigt, dass verschiedene Möglichkeiten bestehen, das Parkdeck über den Gleisen unter Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs zu bauen. Dennoch kann keines der beurteilten Ingenieurprojekte ohne Modifikation diese Bedingung erfüllen. Daher empfiehlt die Expertenkommission, bei der Überarbeitung und Realisierung der architektonisch-städtebaulich und ökonomisch im Vordergrund stehenden Lösung die aus den Detailkritiken ersichtlichen statischen und ausführungstechnischen Erkenntnisse zu beachten.
Die Expertenkommission empfiehlt der Behördendelegation das folgende weitere Vorgehen:
- Die SBB werden eingeladen, das gesamte Vorhaben auf der Basis des Projektes der Architekten Ralph Bänziger, Claudia Bersin und Jakob Schilling weiterzubearbeiten und zu realisieren.
- Kanton und Stadt Zürich werden eingeladen, die SBB bei diesem Vorhaben zu unterstützen.
- Die PTT werden eingeladen, den Ausbau der Sihlpost mit diesem Projekt zu koordinieren.

Preisrichter waren H.R. Wachter, Kreisdirektor KD III, Zürich; A. Siegrist, Regierungsrat, Zürich; E. Frech, Stadtrat, Zürich; G. Gresser, Kreispostdirektor, Zürich; M. Glättli, KD III, Zürich; U. Huber, Chef Hochbau GD, Bern; M. Vogt, Chef Hochbau KD III, Zürich; B. Schildknecht, GD, Bern; Dr. G. Beuret, KD III, Zürich; P. Schatt, Kantonsbaumeister, Zürich; H. Stüssi, Kantonsingenieur, Zürich; A. Wasserfallen, Stadtbaumeister, Zürich; G.B. Sidler, Chef Stadtplanungsamt, Zürich; Prof. R. Heierli, Stadtingenieur, Zürich; H. Zachmann, GD, Bern; J. Bernath, Zürich; F. Brugger, Lausanne; Prof. A. Camenzind, Zürich; A. Pini, Bern; Prof. J. Schader, Zürich; W. Stücheli, Zürich; H.R. Suter, Basel; C. Zuberbühler, Zürich.

***

Veröffentlichungen in der Schweizerischen Bauzeitung bzw. im Schweizer Ingenieur und Architekt zum *Ideenwettbewerb* 1969: Ausschreibung 1969/40/811, Ergebnis 1970/50/1184, 1971/18/429, 1971/19/457; *Projektwettbewerb Südwest:* Ausschreibung 1978/11/200, Ergebnis 1978/51/52/1017; 1979/5/71.