

**Zeitschrift:** Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 22 (1968)

**Heft:** 6: Flächentragwerke und Seilnetzkonstruktionen = Constructions en surfaces porteuses et en réseaux de câbles = Light-weight surface and cable net structures

**Artikel:** Wettbewerb städtische Bus- und Tramhaltestelle : Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zur Triennale in Madrid

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-333291>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Wettbewerb Städtische Bus- und Tram- haltestelle

Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zur  
Triennale in Mailand

Vorschläge für moderne städtische Bus- und Tramhaltestellen hatte ein Wettbewerb zum Inhalt, zu dem der Rat für Formgebung zusammen mit der Stadt Ludwigshafen und der BASF zehn deutsche Entwurferteams geladen hatte.

Das Ergebnis dieses Wettbewerbes liegt nun in Form von Fotografien vor.

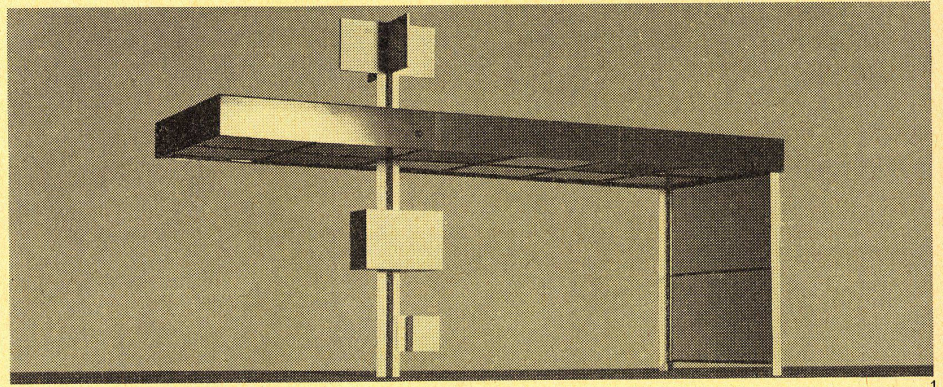
Leider können die Fotos nur eine sehr oberflächliche Information über die eingesandten Arbeiten vermitteln. Fast allen Arbeiten lagen sorgfältige Untersuchungen und Überlegungen zugrunde sowie eingehende Beschreibungen der durch die jeweilige Konstruktion gegebenen Variationsmöglichkeiten. Die Jury, die eine der Arbeiten für die Triennale auszuwählen hatte, entschied sich nach eingehender Erörterung für den Vorschlag der interdisziplinären Arbeitsgruppe Bushaltestelle an der Hochschule für Gestaltung Ulm.

Dieser Entscheid wurde von folgendem Preisgericht getroffen:

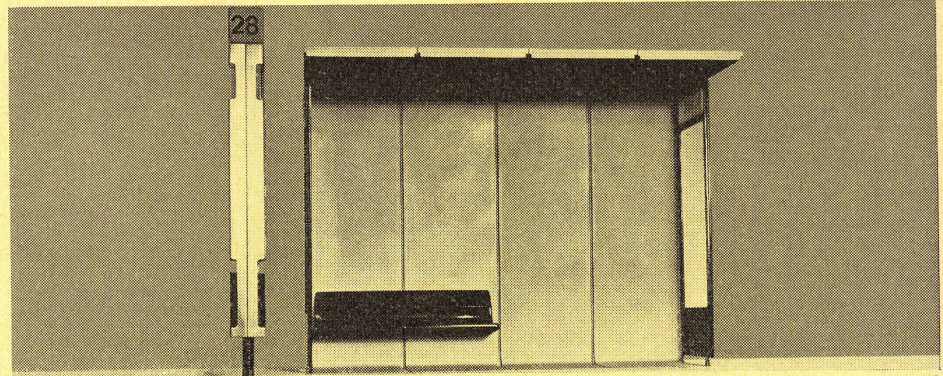
Dr. Ulrich Conrads, Berlin  
Min.-Dirigent Dierksmeier, Deutsche Bundesbahn, Frankfurt  
Wend Fischer, Direktor »Die Neue Sammlung«, München  
Baudirektor Haisch, BASF, Ludwigshafen  
Prof. Herbert Hirche, Präsident des VDID, Stuttgart  
Dipl.-Ing. Wendel Rolli, Robert Bosch GmbH, Stuttgart  
Prof. Walter Rossow, Universität Stuttgart  
Anton Stankowski, Grafiker, Stuttgart  
Oberbaudirektor Ziegler, Stadtverwaltung Ludwigshafen

Auf der Ausstellung »Gestaltung im öffentlichen Leben« in Essen werden alle eingesandten Arbeiten mit den eingehenden Erläuterungen gezeigt.

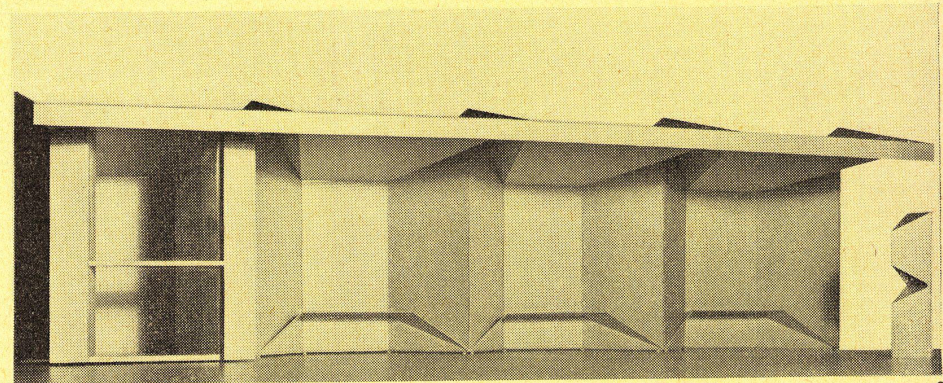
Den 1. Preis, dotiert mit 9000 DM, erhielt ein interdisziplinäres Team der Hochschule für Gestaltung, und zwar K. Gröbli, H. Lindinger, J. C. Ludi, C. Schnaidt, R. Schärer, M. Weiß. Der preisgekrönte Ulmer Entwurf wird, in Originalgröße ausgeführt, zugleich der Hauptbeitrag der Deutschen Bundesrepublik auf der Triennale in Mailand sein.



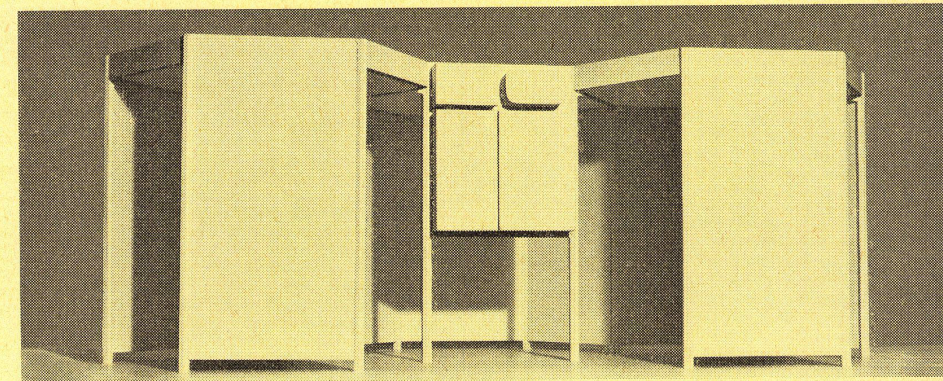
1



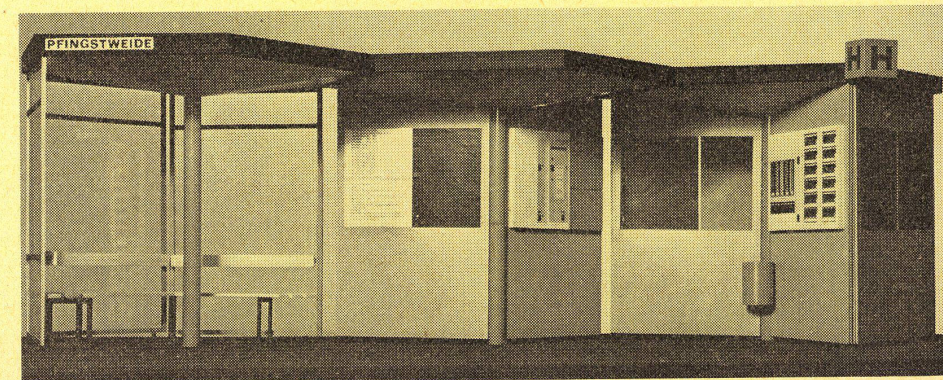
2



3



4



5

1  
Fridtjof F. Schliephacke und Mitarbeiter, Berlin.

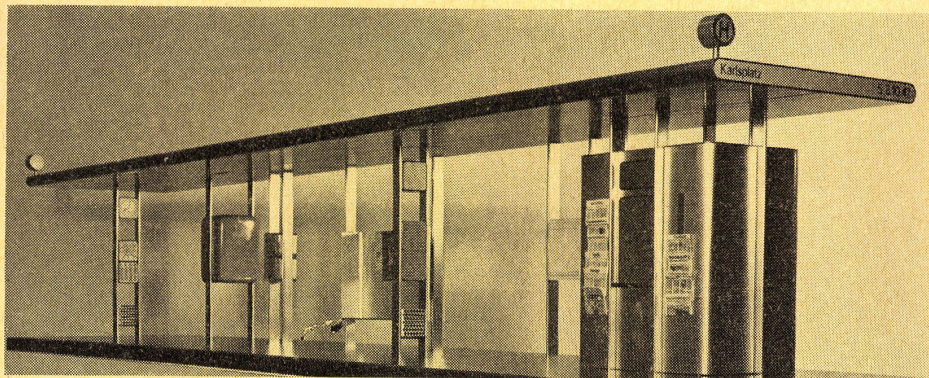
2  
Arbeitsgemeinschaft Werkkunstschule Wuppertal  
Odo Klose, Ulrich Reif, Fritz Niggemann, Will Sensen.

3  
Peter C. von Seidlein und Uwe Kiessler, München.

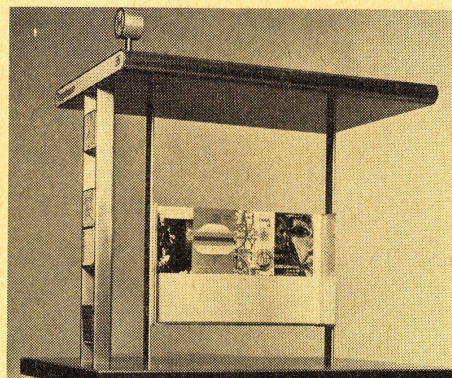
4  
Günter Ferdinand Ris, Oberpleis, und Herbert Selldorf,  
Köln.

5  
Dietrich Oestreich und Hubert Zimmermann, Seeheim.

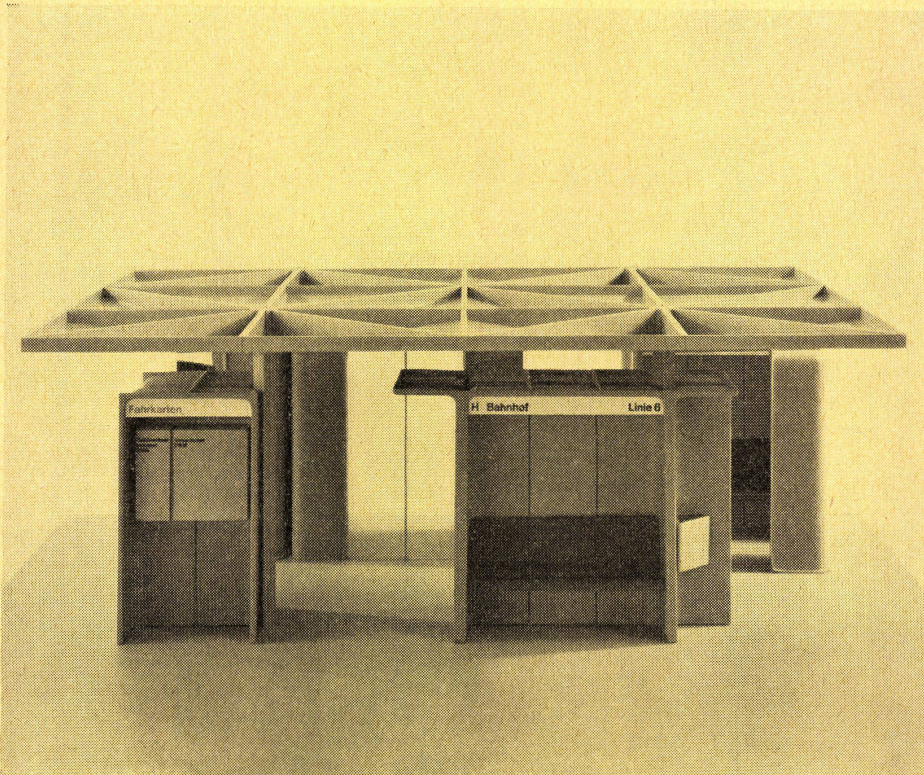




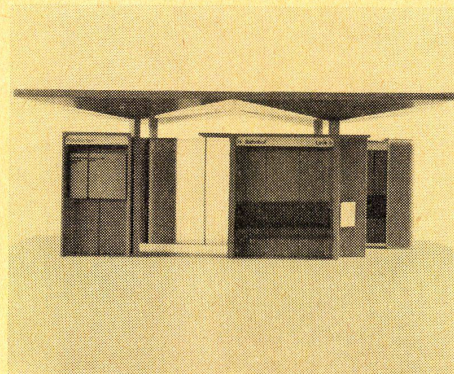
6



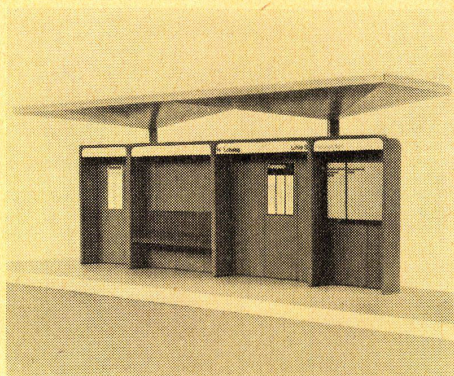
7



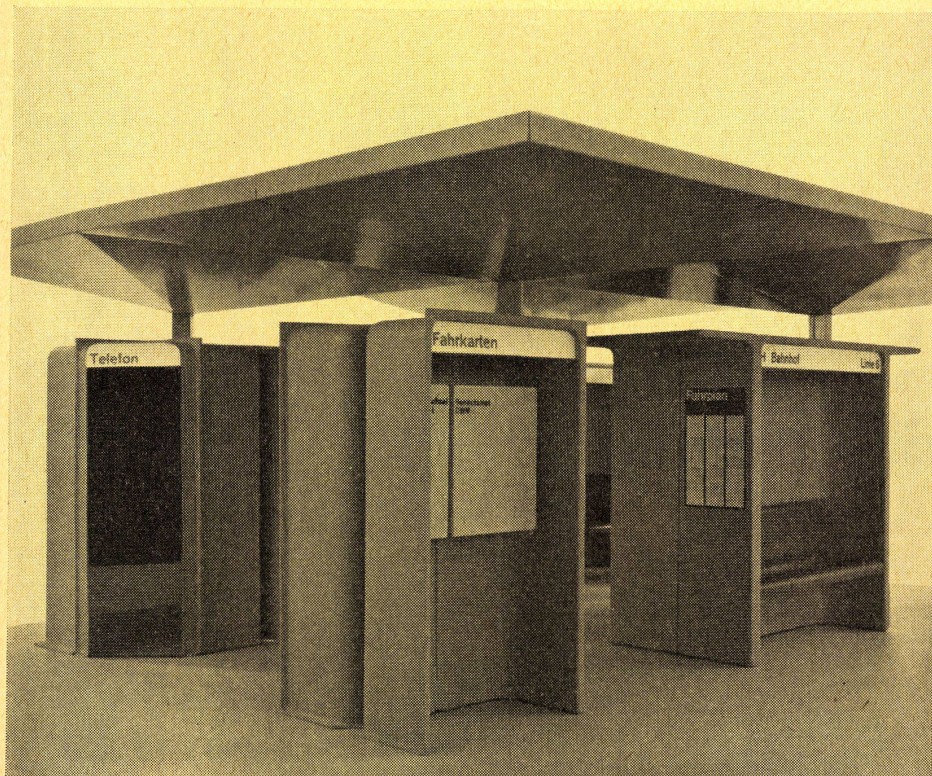
8



9



10



11

6, 7  
Otl Aicher, Ulm.

8-11  
Modellaufnahmen des erstplazierten Projektes der Arbeitsgruppe Bushaltestelle der HfG (Karl Gröbli, Herbert Lindinger, Jean-Claude Ludi, Claude Schnaidt, Richard Schärer, Michael Weiss).

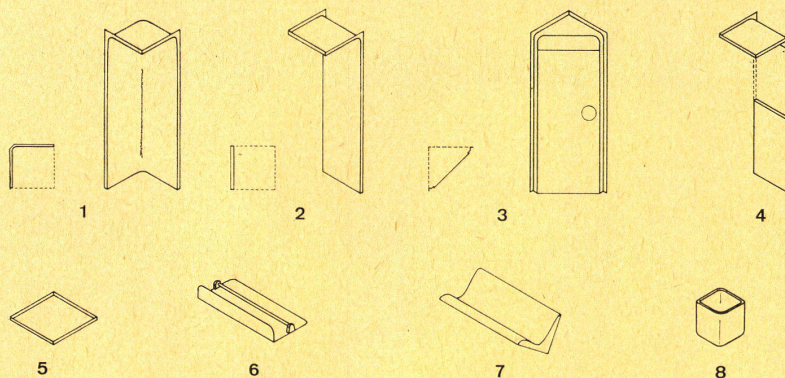
12  
Katalog der Elemente.

- 1 Eckelement
- 2 Zwischenelement
- 3 Türelement
- 4 Sonderelement Kioskausgabe
- 5 Abdeckungsplatte
- 6 Lichtkasten
- 7 Sitzbank
- 8 Abfallkorb

13  
Kombinationen der Dachelemente.

14  
Liste der Komponenten.





Bei dem vorliegenden Konzept eines flexiblen Bausystems für Bushaltestellen wurde ein Prinzip zugrunde gelegt, das – ausgehend von der erwünschten Variabilität und der einfachen Montage – zwei voneinander unabhängige Baustrukturen mit verschiedenen Funktionen vorsieht:

### 1. Überdachung

Als System beliebig addierbarer Grundelemente, deren Verband die Funktion des Schutzdaches und der Entwässerung übernimmt.

Jede Stütze kann 1–4 Elemente tragen.

Im Vierer-Verband um eine Stütze gruppiert, bilden die Elemente einen Parasol.

#### Vorzüge

- freie Anordnung des Dachgrundrisses
- geringe Anzahl von Stützen
- Entwässerung durch die Stützen
- überkragendes Dach möglich (keine Stützen am vorderen Rand der Überdachung, wo sie den Fußgängerverkehr beeinträchtigen würden)
- Beschränkung auf zwei Elementklassen:
  - 1 Stütze als Vierkantprofil aus nichtrostendem Stahl
  - 2 Dachelemente aus GFK, eingefärbt
- keine Wartung erforderlich
- leichte Reinigung
- handelsübliche Verbindungselemente (Schrauben)

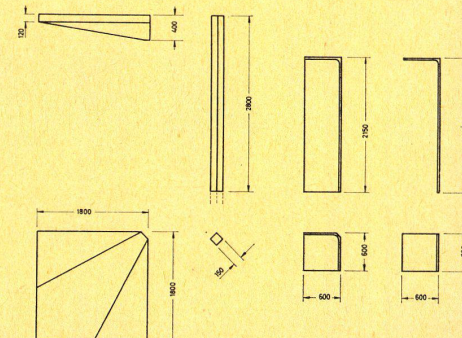
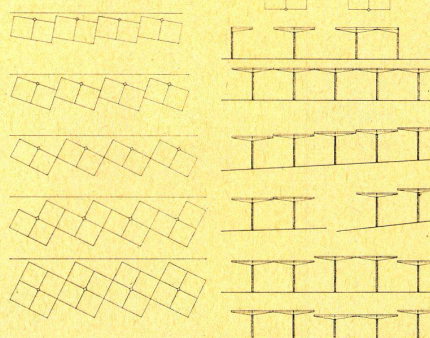
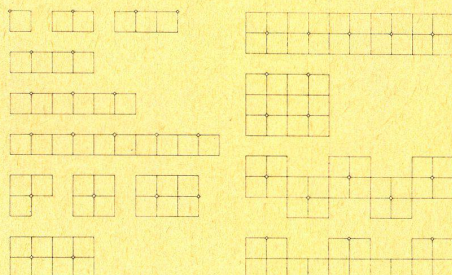
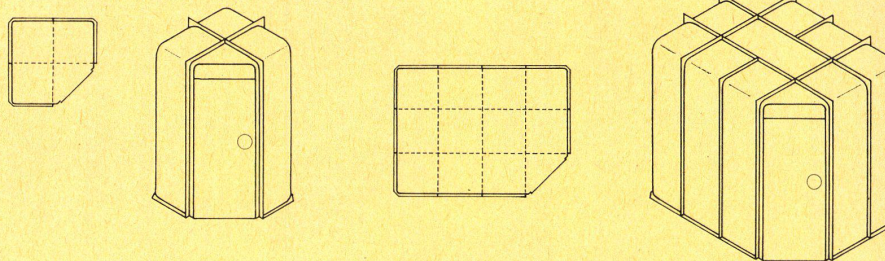
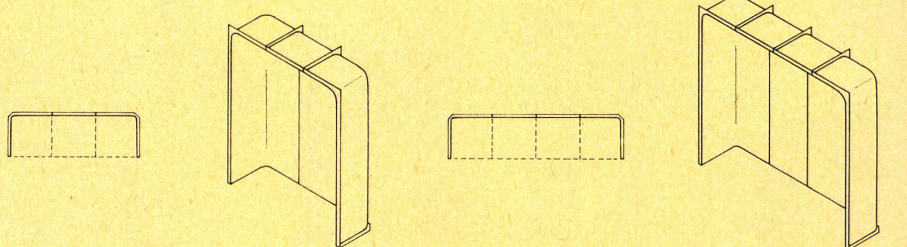
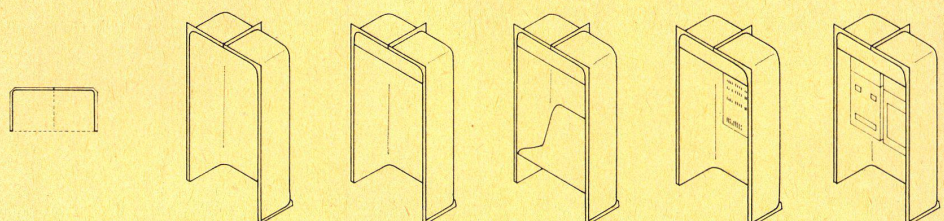
### 2. Gehäuse

Als System beliebig addierbarer Gehäuseelemente, deren Verband als Schutzwand bzw. geschlossener Raum sowie als Träger von Einrichtungsobjekten fungiert.

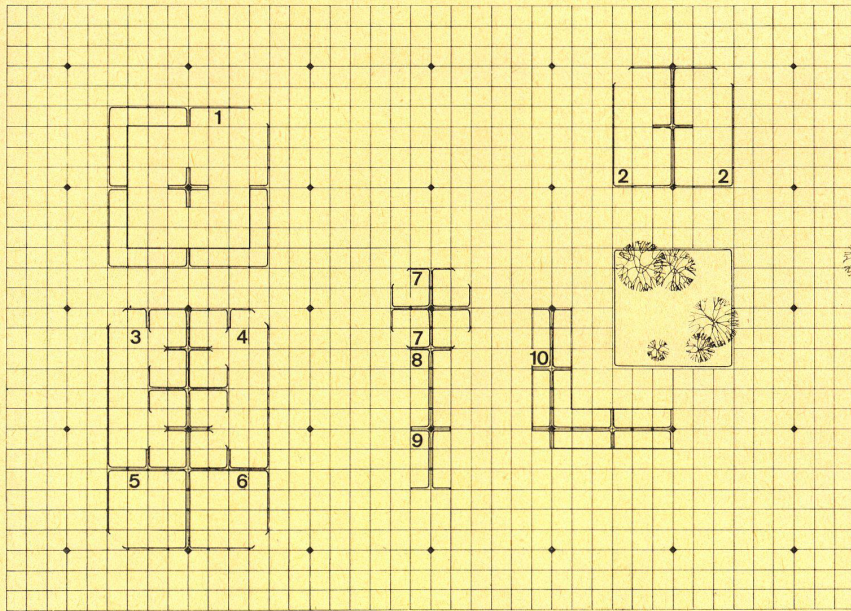
Bei entsprechender Kombination der Elemente ergeben sich offene, halboffene und geschlossene Räume. Beheizte Räume können mit einer transparenten GFK-Überdeckung geschlossen werden. Zur Erhellung der Räume mit Tageslicht werden lichtdurchlässige Gehäuseelemente eingesetzt.

#### Vorzüge

- freie Anordnung der Gehäuse-Einheiten unter der Überdachung, unabhängig von der Struktur des Daches
- einfachste Montage und Demontage durch Verschrauben der Gehäuse-Elemente untereinander bzw. am Boden
- Toleranz-, Dichtungs- und Verbindungsprobleme zwischen Dach und Wand (Gehäuse) entfallen
- einfache nachträgliche Variier- und Nachrüstbarkeit der Einrichtungen sowie des Ausrüstungsinventars unter gegebenem Dachgrundriß
- zusätzliche Trägerstruktur für die Einrichtungsobjekte (Bänke, Automaten, Beleuchtung, Heizung, Informationsflächen usw.) erübrigt sich





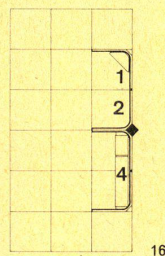


15  
Großpavillon, Grundriß 1:200.

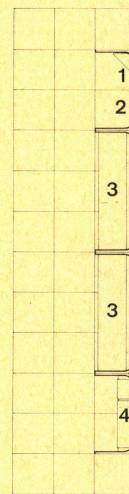
- 1 Wartehalle
- 2 Kiosk
- 3 Sanitärraum Herren
- 4 Sanitärraum Damen
- 5 Materialraum
- 6 Raum für Fahrpersonal
- 7 Telefon
- 8 Postautomaten
- 9 Automaten
- 10 Sitzbänke

16  
Minimallösungen, Bus oder Tramhaltestelle, Grundriß 1:100.

- 1 Papierkorb
- 2 Fahrplan
- 3 Sitzbank
- 4 Automaten



16



15

- niedrige Herstellungskosten durch einfache Formwerkzeuge und Beschränkung auf zwei Elementenklassen:
- 1a ECKELEMENT aus GFK, eingefärbt
- 1b Türelement als reduziertes ECKELEMENT aus GFK, eingefärbt (2schalig)
- 2 Zwischenelemente aus GFK, eingefärbt oder lichtdurchlässig
- beschädigte Elemente einzeln auswechselbar
- keine Wartung erforderlich
- leichte Reinigung durch glatte Oberflächen
- billiger Transport zum Montageort durch Stapelbarkeit und geringes Gewicht der Elemente

Zur Erreichung weitgehendster Wartungsfreiheit der Haltestellen wurden für das Bausystem Werkstoffe gewählt, die auf Grund ihrer Korrosionsbeständigkeit keinen periodisch anfallenden Schutzanstrich bedürfen. Neben rostfreiem Stahl wurde ausschließlich GFK verwendet. Die Einfärbung dieses Materials erübrigt außerdem einen nachträglichen Farbanstrich.

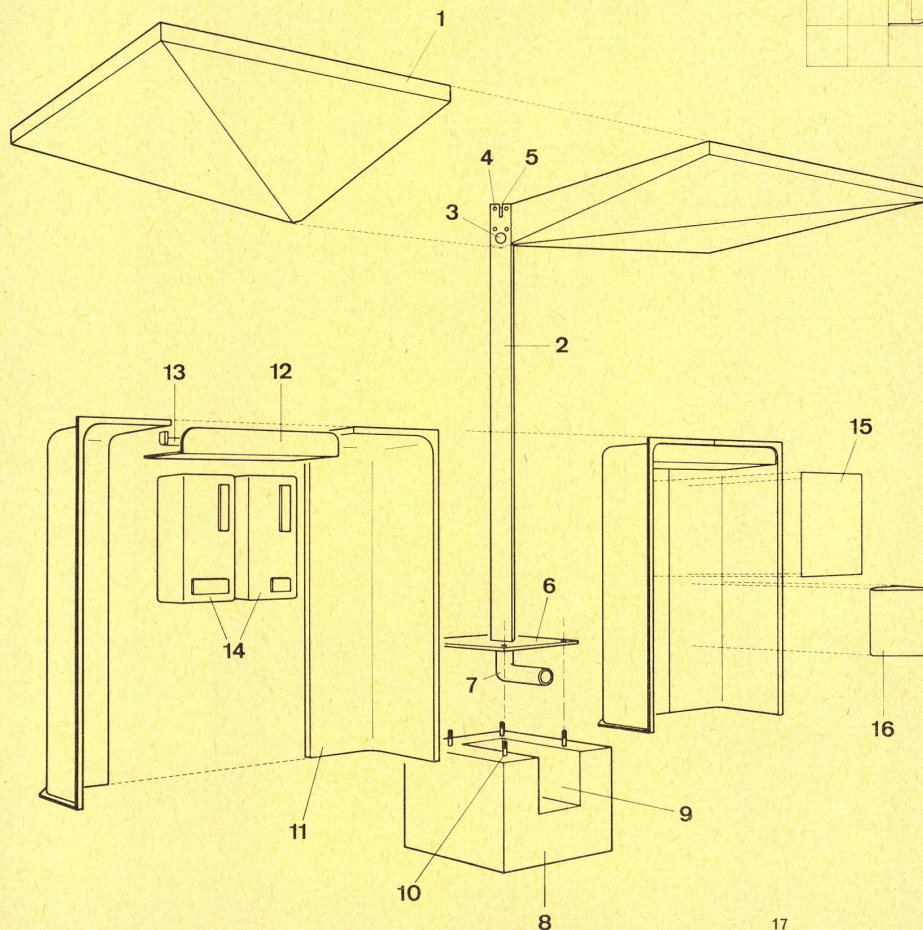
Um den Eigenschaften des Kunststoffes gerecht zu werden, wurden die Gehäuse- bzw. Dachelemente als Schalen bzw. Flächentragwerke ausgebildet.

17  
Explosionszeichnung.

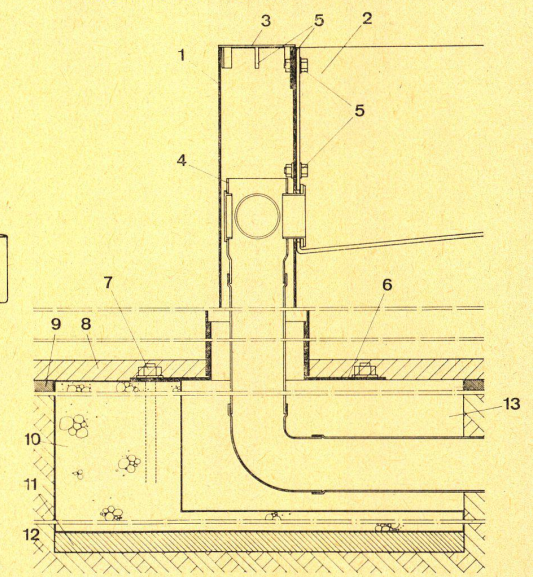
- 1 Dachelement GFK gepreßt
- 2 Edelstahlstütze 15/15
- 3 Öffnung für die Dachentwässerung
- 4 Bohrungen für die Dachelemente-Befestigung
- 5 Schlitz für die Dachelemente-Verankerung
- 6 Stahlbodenplatte an der Stütze angeschweißt
- 7 Entwässerungsschlauch
- 8 Vorgefertigtes Betonfundamentteil
- 9 Aussparung für Abfluß
- 10 Stützenbefestigung-Schrauben
- 11 Gehäuseelemente GFK gepreßt
- 12 Lichtkasten Plexiglas
- 13 Leuchtstofflampe
- 14 Automaten
- 15 Fahrplan
- 16 Papierkorb GFK gepreßt

18  
Detail der Dach- und Bodenbefestigung.

- 1 Edelstahlstütze 15/15
- 2 Dachelement GFK gepreßt
- 3 Abdeckplatte
- 4 Dachentwässerung
- 5 Dachbefestigung
- 6 Stahl-Bodenplatte an der Stütze angeschweißt
- 7 Stützenbefestigung
- 8 Fertigbodenübergang
- 9 Zementüberzug
- 10 Vorgefertigtes Betonfundamentteil
- 11 Sauberkeitsschnitt Sand
- 12 Erde
- 13 Aussparung für Abfluß



17



18