Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89 (1971)
Heft: 18

Wettbewerbe

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: 13.12.2025

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

HERAUSGEGEBEN VON DER VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT DER AKADEMISCHEN TECHNISCHEN VEREINE, 8021 ZÜRICH, POSTFACH 630

Ideenwettbewerb Neuüberbauung des Areals Hauptbahnhof Zürich

DK 656.21

Dieser schweizerische Ideenwettbewerb wurde von der *Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich (RVZ)* am 21. August 1969 (SBZ 1969, H. 40, S. 811) ausgeschrieben. Er ist am 25. November 1970 (SBZ 1970, H. 50, S. 1184) entschieden worden. In der Folge ist vorgesehen, einen beschränkten Projektwettbewerb unter einer Anzahl von Projektverfassern durchzuführen, deren Arbeiten im Ideenwettbewerb prämiiert oder angekauft wurden.

Der RVZ gehören an: Vertreter des Regierungsrates des Kantons Zürich, des Stadtrates von Zürich und der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Zur Aufgabe

Der gross angelegte Ideenwettbewerb sollte Vorschläge erbringen für einen Neubau des Hauptbahnhofes Zürich und für die städtebauliche Gestaltung seiner Umgebung. Mit diesen waren noch zahlreiche weitere Teilaufgaben verbunden.

*

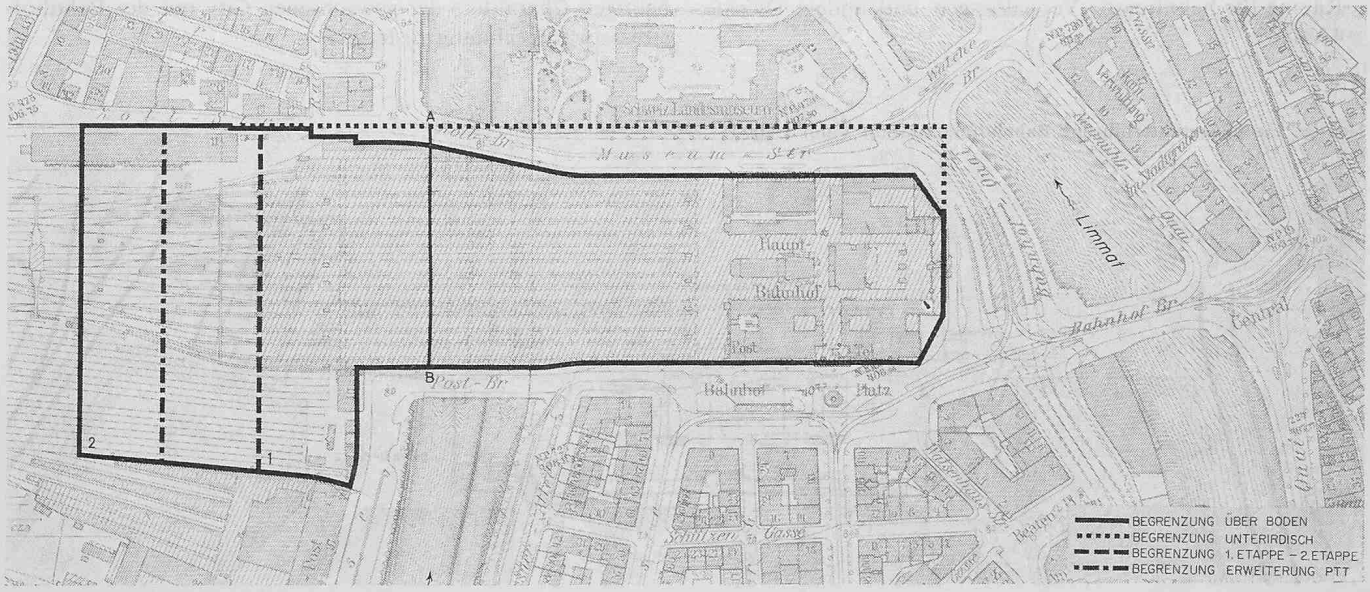
Das heutige Bahnhofgebäude ist ziemlich genau 100 Jahre alt.[1]) Während dieser Zeit ist die Planung für einen späteren Bahnhof-Neubau keineswegs stillgestanden. Vielmehr sind seit 1895 gegen 70 Projekte und Projektideen für neue Bahnhofanlagen als Kopf- und als Durchgangsbahnhof, am heutigen Standort oder an anderer Stelle weiter limmatabwärts ausgearbeitet und zum Teil auch publiziert worden. In sorgfältigem Abwägen aller Vor- und Nachteile haben sich Kanton, Stadt und SBB schon vor mehr als 15 Jahren dafür entschieden, auch einen neuen Bahnhof wiederum am Standort des alten zu errichten. Aus diesem Entscheid ergab sich die Begrenzung des zu überbauenden Areals auf das bestehende Aufnahmegebäude, die Perronhalle und einen Teil der Gleisanlagen des Vorbahnhofes. Weitere Einschränkungen mussten den Wettbewerbsteilnehmern wegen des Konzeptes für den Ausbau der Zürcher Bahnanlagen, der Lage der Expressstrasse im Sihlraum, der Fussgängerunterführung unter dem Bahnhofplatz und der projektierten U-Bahn- und S-Bahnstationen beidseits des Bahnhofes auferlegt werden.

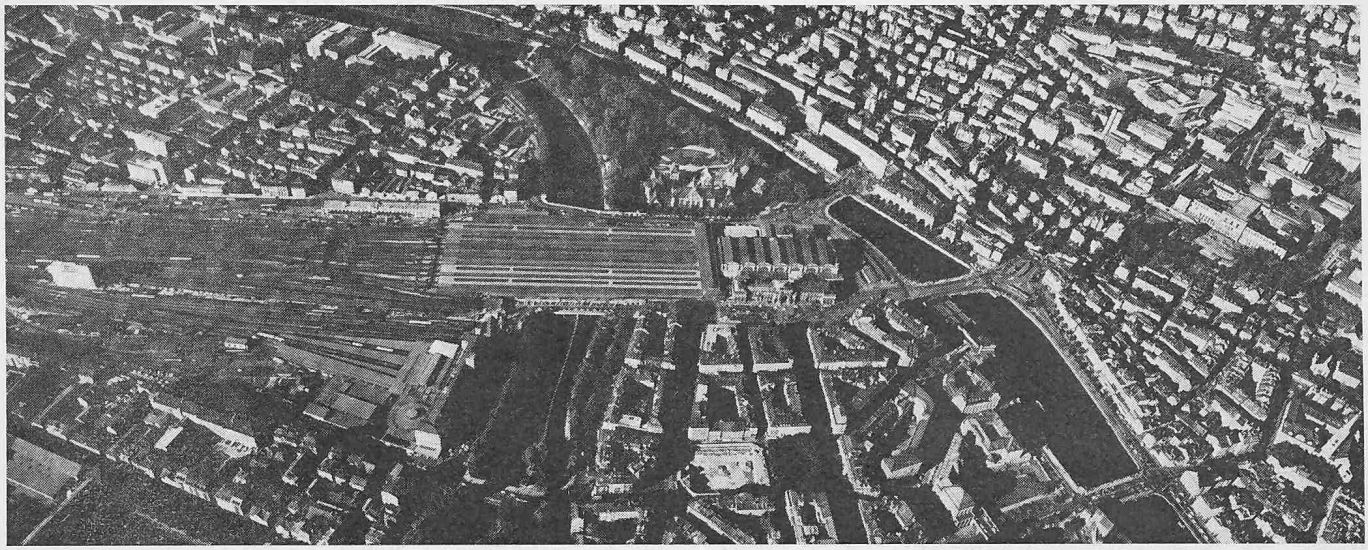
Anlass für den vorliegenden Ideenwettbewerb gab einmal die Tatsache, dass der Hauptbahnhof Zürich bis zur obersten Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausgenützt ist. Ein Ausbau der Gleisanlagen ist unumgänglich, wenn die SBB die ihnen im Raume Zürich zugedachten vermehrten Aufgaben im Regionalverkehr sowie den weiter steigenden Fernverkehr bewältigen wollen. Dieser Aufbau ist aber nur unter der Verwendung der zweiten Ebene (Bahnhof unter der Museumstrasse) möglich und soll gleichzeitig eine Verlängerung der Hallengleise bringen. Hinzu kommt, dass der Hauptbahnhof Zürich sehr wertvollen Boden der Stadt belegt, der wenn immer möglich besser kommerziell genutzt werden sollte, als dies heute der Fall ist.

1965 haben Kanton und Stadt Zürich zusammen mit den SBB einen «Arbeitsausschuss Bahnhof-Neubau Zürich» ins Leben gerufen, der die Grundlagen für den vorliegenden Wettbewerb zu erarbeiten hatte und nach der Gründung der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich dieser angegliedert wurde. Die mit der Ausarbeitung der Vorstudien betrauten Architekten *Philipp Bridel* und *Werner Frey* hatten dabei im wesentlichen die gleichen Punkte zu berücksichtigen, die auch für die Wettbewerbsteilnehmer galten. Teile dieser Vorstudien wurden daher den Teilnehmern als Unterlage überlassen.

[1]) Der erste Zürcher Bahnhof ist von Gustav Albert Wegmann 1847 vollendet worden. 1861 wurde ein Wettbewerb für den Neubau des Bahnhofes unter den vier bekanntesten Architekten Zürichs (darunter auch Prof. Gottfried Semper) ergebnislos veranstaltet. Der ehemalige Stadtbaumeister *J.F. Wanner* reichte 1862 der Nord-Ost-Bahn ein eigenes Projekt ein. 1865 wurde der zweite Bahnhofbau begonnen. Schon 1896 wurde die Anlage vergrössert. In den Dreissigerjahren ist der Hauptbahnhof Zürich nochmals erweitert worden (neue Perronhalle, Einbauten).

Arealplan mit dem bestehenden Hauptbahnhofgebäude 1:5000





Flugbild des Bahnhofareals mit Sihl (links) und Limmat (rechts) und deren Zusammenfluss, dazwischen Platzspitz-Anlage und Landesmuseum, (Photo Swissair)

Programme

Ausser dem Wettbewerbsprogramm wurden den Teilnehmern drei gesonderte *Raumprogramme* abgegeben. Diese enthielten zu den verschiedenen Bauteilen numerische Angaben und Raumgrundflächen (ohne Verkehrsflächen für Treppen, Gänge, Hallen usw.). Zudem waren diesen Teilprogrammen Funktionsbeschriebe, Hinweise für die Projektierung und einzelne Bemerkungen zu entnehmen.

Für das *SBB-Aufnahmegebäude* erfolgten weitergehende Angaben, als dies in einem Ideenwettbewerb sonst üblich ist. Wohl deswegen, weil in diesem Bereich der bisherige Bestand teils zu berücksichtigen war und die bahnbetrieblichen Anforderungen konkret vorlagen.

Für die Räume der SBB waren auch Lage – beziehungsweise Verbindungsangaben enthalten. Zusammengefasst ergaben sich für die Funktionsbereiche im Aufnahmegebäude folgende Netto-Grundflächen:

Bahnhofbetriebsräume (Leitung und Administration) 4200 m²
Verkehrsdienst (Betriebsräume im Dienste der Reisenden) 5720 m²
Räume für Dienstpersonal 4630 m²
Räume für den Reisenden (einschliesslich Bahnhofrestaurationsbetriebe, Kinos usw.) 16470 m²
Räume für bahnfremde Verwaltungen und andere Dienste 4700 m²
Technischer Unterhaltsdienst und Anlagen 2200 m²
Insgesamt rund 38000 m²

Für den *Stadt-Terminus der Swissair* waren für die Wartezone, Check-in-Zone, Gepäckzone rund 5000 m² zu planen.

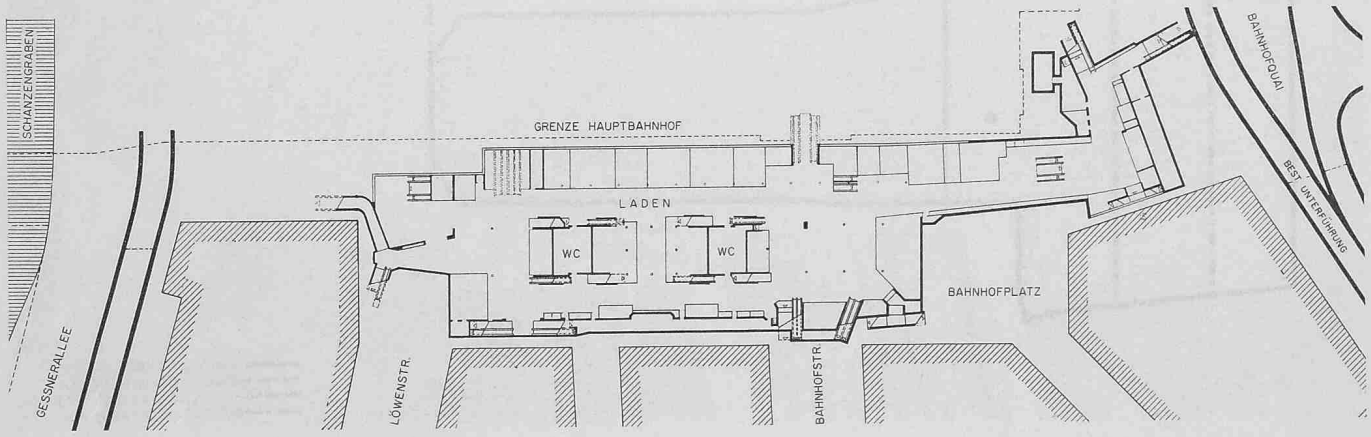
Spezielle Angaben erfolgten auch für den *Regionalbus-Terminus* und das *Grossparkhaus* mit 4000 Plätzen, wobei in den Spitzenstunden 2000 Fahrzeuge in der Lastrichtung und 800 in der Gegenrichtung angenommen wurden.

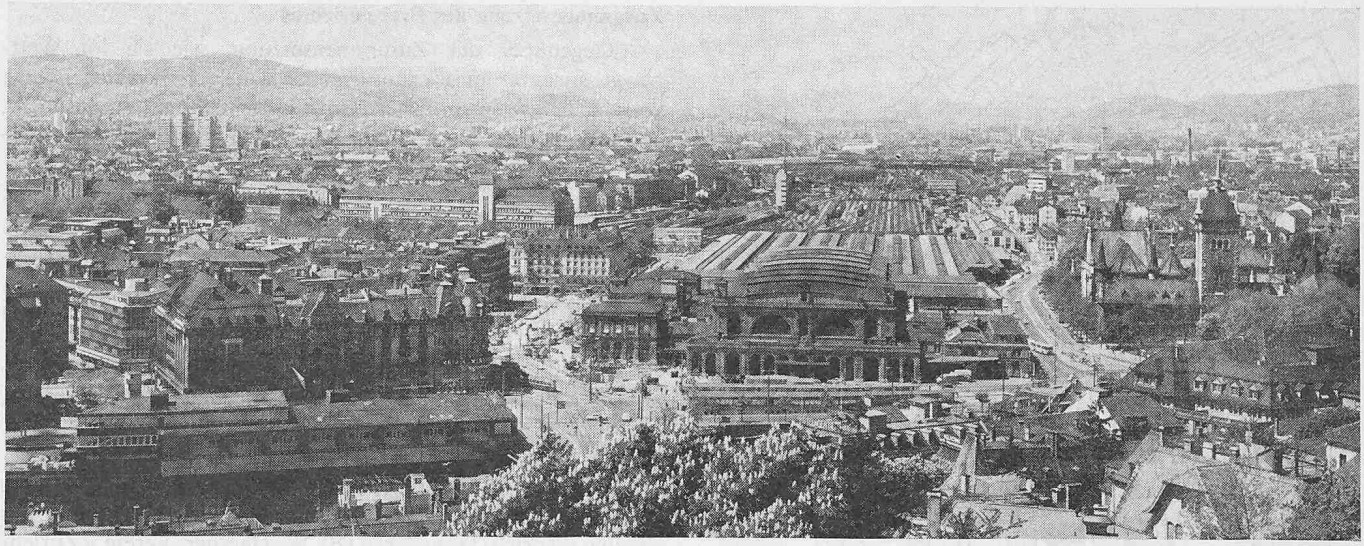
Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm und den Raumprogrammen

Städtebauliche Aspekte

Die städtebauliche Eingliederung der neuen Gebäudegruppe des Hauptbahnhofes war eine wichtige Aufgabe des Wettbewerbes. Da der im Stadtzentrum liegende Bahnhof unvermeidlicherweise einen Riegel bildet, galt es umsomehr, durch den Neubau auf andere Weise gute Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtgebieten herzustellen. Der kommenden Erweiterung der City westlich der Sihl, der Gesamterneuerung des Sihlraumgebietes und der Erhaltung des heutigen Charakters der gewachsenen City mit der Bahnhofstrasse war Rechnung zu tragen.

Heutige Fussgängerunterführung Bahnhofplatz (Shop Ville) 1:2000





Hauptbahnhof-Ostfassade (Limmatseite), links Bahnhofplatz, dahinter Sihlpost und Kaserne; rechts Museumstrasse mit Landesmuseum. Im Vordergrund links das ehemalige Globus-Provisorium an der Bahnhofbrücke (worin sich heute ein Teil der Abt. für Architektur ETHZ befindet

Bahntechnische Gegebenheiten

Das neue Aufnahmegebäude sollte einen integrierenden Teil der ganzen Bahnhofüberbauung bilden. Die Betriebsräume im Dienste der Reisenden waren in enger Beziehung zu den Zügen, zu den städtischen Fussgängerzentren und den Anlagen des öffentlichen und privaten Verkehrs zu disponieren.

Mit der geplanten neuen Zürichberglinie von Dübendorf und Dietlikon nach Stadelhofen sowie der unterirdischen Einführung dieser Linie zusammen mit der rechtsufrigen Seelinie in den künftigen Bahnhof Museumstrasse wird der Hauptbahnhof wesentlich entlastet. Die bestehenden Perronanlagen werden daher genügen; sie durften nicht verbreitert werden. Nur anstelle des vorhandenen Gleises 9 konnte der heute dort noch fehlende Gepäck-Perron vorgesehen werden. Dagegen waren die Hallengeleise um 45 m Richtung Limmat zu verlängern und der Bahnhof Museumstrasse war gut mit den übrigen Anlagen des Hauptbahnhofes, der städtischen Fussgängerebene und den übrigen Verkehrseinrichtungen (U-Bahn, Regionalbus, Taxi usw.) zu verbinden.

Öffentlicher Verkehr

Die U-Bahn-Haltestelle unter der Fussgängerebene am Bahnhofplatz und der S-Bahnhof Museumstrasse der SBB waren unveränderliche Projektgrundlagen. Für den Regionalbusbetrieb und die Swissairbusse waren Terminals vorzusehen und gut mit den übrigen Anlagen des Bahnhofes sowie verkehrstechnisch mit der Expressstrasse zu verbinden. Für die Swissair war ausserdem ein Pick-up-Point im Untergeschoss zu disponieren, der bei Inbetriebnahme der U-Bahnlinie Kloten-Hauptbahnhof die Aufgaben des Swissair-Busterminals zu übernehmen hat.

Privater Verkehr

Es war ein Grossparkhaus mit 4000 Plätzen zu projektieren, dessen Zu- und Wegfahrten in alle drei Richtungen, zur N 1 und N 3, zu den Expressstrassen und zum Lokalstrassennetz vorzusehen waren. Es war darauf zu achten, dass schon in der ersten Bauetappe ein voll funktionsfähiges Parkhaus mit möglichst vielen Parkplätzen gebaut werden kann. Die zu berücksichtigenden Strassenanlagen entsprechen dem Entwurf des Stadtplanungsamtes der Stadt Zürich vom Januar 1966. Für Taxi und private Vorfahrten waren ausreichend Parkplätze verlangt, wobei die Wahl der Zufahrten unter einigen vorgegebenen Varianten erfolgen konnte.

Fussgängerverkehr

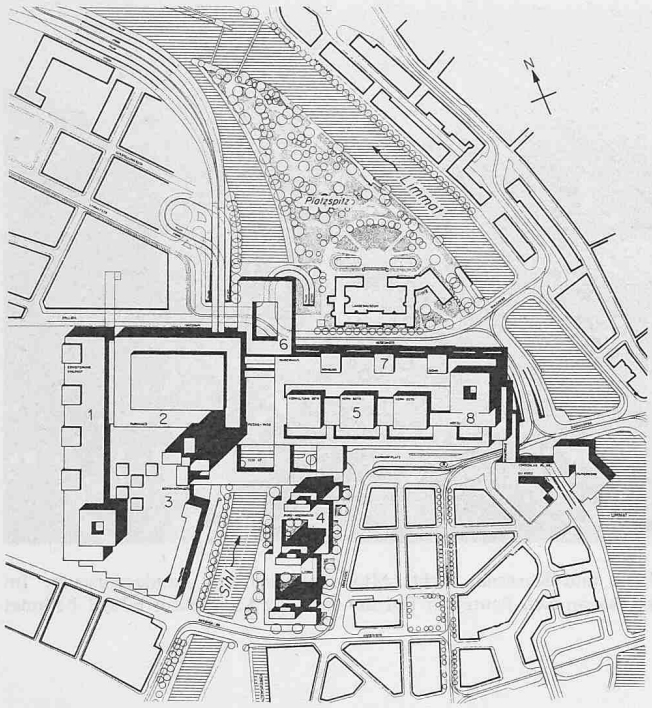
Grundsätzlich waren Bahnreisende und Fussgänger, die mit den Zügen nichts zu tun haben, auseinanderzuhalten. Die beiden Fussgängerströme sollten sich im unmittelbaren Bereich der Perronzugänge nicht vermischen. Die Bahnreisenden waren auf möglichst direktem Weg von den weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Perrons einerseits, zu den wichtigsten Räumen für das reisende Publikum (Billetschalter usw.) anderseits zu führen. Für Passanten und Besucher des Neubaukomplexes sollten attraktive, direkte Verbindungen hergestellt werden.

Zusätzliche bauliche Ausnützung der Renditenobjekte privatwirtschaftlicher Betriebe

Ausser den von SBB, Swissair, Regionalbus, Grossparkhaus und für die Sihlposterweiterung benötigten Räumen und Flächen war eine zusätzliche Ausnützung des Areals durch renditentragende Bauten aus wirtschaftlichen Gründen von grösster Bedeutung. Die bauliche Ausnützung auf dem Areal zwischen Sihl und Limmat konnte mit insgesamt bis 180000 m² Bruttogeschossfläche (Erdgeschoss und Obergeschosse) projektiert werden. Auf dem westlich der Sihl liegenden Areal konnten Bauten mit einer Bruttogeschossfläche bis 190000 m² angenommen werden. Eine teilweise Verlagerung der genannten Bruttogeschossfläche vom östlichen auf das westliche Areal war möglich, während in umgekehrter Richtung keine Verschiebung vorgenommen werden durfte.

Der Wettbewerb sollte Klarheit schaffen, ob die aus wirtschaftlichen Gründen erwünschte hohe Ausnützung städtebaulich zu verantworten ist.

Es wurde den Bewerbern freigestellt, im Ideenwettbewerb eigene Vorschläge für Art und Grösse der bahnfremden, nicht durch ein Raumprogramm fixierten Betrieb vorzulegen. Als Hinweis diente lediglich, dass ausser rein vom Renditenstandpunkt aus interessanten Objekten, wie zum Beispiel Büroräumen, der Aufgabe entsprechend auch gewisse Dienstleistungsbetriebe wie Hotel, Läden usw. in Betracht gezogen werden sollten.



Vorprojektstudie 1:10 000 der Architekten *Philipp Bridel* und *Werner Frey*, Zürich.

Legende: 1 Erweiterung Sihlpost, 2 Parkhaus, 3 Bürohochhaus, 4 Bürohochhäuser, 5 Verwaltung, Betrieb, 6 Warenhaus, 7 Wohnungen, 8 Motel

Das historische Aufnahmegebäude

Die bestehenden Teile des Aufnahmegebäudes, insbesondere der Trakt längs des Bahnhofplatzes, sind nach Auffassung der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege von kunsthistorischer Bedeutung. Es war den Wettbewerbsteilnehmern freigestellt, das Gebäude als Ganzes oder Teile daraus in ihr Projekt einzubeziehen oder auf eine Berücksichtigung vorhandener Bauteile des heutigen Bahnhofes ganz zu verzichten. Die wirtschaftlichen Ausnützungsmöglichkeiten eines Neubaues durften gegebenenfalls durch eine Integrierung historischer Teile nicht beeinträchtigt werden.

Zusammensetzung des Preisgerichtes

Gegenüber der Zusammensetzung, wie sie im Wettbewerbsprogramm bekannt gegeben wurde, haben sich infolge verschiedener persönlicher Umstände mehrere Änderungen ergeben. Bei der Beurteilung setzte sich das Preisgericht wie folgt zusammen [(P) = Preisrichter, (S) = Stellvertreter]:

Dr. h.c. O. Wichser, Präsident der Generaldirektion SBB (Vorsitzender), Generaldirektor SBB Dr. K. Wellinger (P), Regierungsräte A. Günthard, Baudirektor (P) und Prof. H. Künzi, Volkswirtschaftsdirektor (S), Stadträte E. Frech, Vorstand Bauamt II (P) und Dr. H. Burkhardt, Vorstand Bauamt I (S);

Architekten: F. Brugger, Lausanne (P), Prof. A. Camenzind, Zürich (P), Prof. Karl Schwanzer, Wien (P), W. Stücheli, Zürich (P), H.R. Suter, Basel (P), Ph. Bridel, Zürich (S), W. Frey, Zürich (S);

Vertreter der zürcherischen Wirtschaft: Dr. R. Lang, Generaldirektor der Schweiz. Kreditanstalt, Präsident des Vereins «Zürich-Transport» (P), W. Haefner, Verein «Zürich-Transport» (P);

Behördenfachvertreter: Arbeitsausschuss Bahnhof-Neubau Zürich: Dr. M. Strauss, Dir. SBB Kreis III (P); SBB: Obering. M. Portmann, Bern (P), Prof. J.W. Huber, Architekt, Bern (P), M. Fehr, Architekt, Zürich; Kanton Zürich: Kantonsbaumeister B. Witschi, Kantonsingenieur H. Stüssi (P); Stadt Zürich: Stadtbaumeister A. Wasserfallen (P), G. Sidler, Chef Stadtplanungsamt (S), Stadtingenieur J. Bernath (P).

Als *Experten* wirkten mit: Prof. Dr. P. Hofer, Zürich/Bern, Dozent für Geschichte des Städtebaus und allgemeine Denkmalpflege, Dir. I. Lack, Leiter des Bauwesens der Swissair, Zürich, H. Zachmann, Architekt, PTT, Bern, Dr. G. Beuret, Betriebsabteilung SBB, Zürich, Dr. W. Latscha, Direktor VBZ, Zürich, Dr. R. Zürcher, Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Zürich.

*

Sekretariat: Dr. *H. Süss,* Direktion SBB, Zürich, Dr. *P. Wespi,* Sekretär der Behördendelegation für den Regionalverkehr, Zürich.

Photos: Peter Grünert, Zürich.

Bemerkung: Die Beurteilungen durch das Preisgericht sind teilweise etwas gekürzt wiedergegeben.

1. Preis (40 000 Fr.), Nr. 31, Verfasser: Max Ziegler, Zürich; Mitarbeiter Djordje Stefanovic, Ernst Vogt

Beurteilung durch das Preisgericht

Das sehr sorgfältig studierte und klar zur Darstellung gebrachte Projekt lässt den entschlossenen Willen durchblicken, im kubischen Aufbau den Massstab der gewachsenen Stadt zu wahren. Durch die Wahl eines polygonalen Grundrisssystems hat sich der Verfasser eine schwere Aufgabe gestellt, ist aber gerade dadurch, sowohl im Äusseren wie im Innern, zu anerkennenswerten gestalterischen Vorschlägen gelangt.

Der Gedanke zur räumlichen Fassung des Bahnhofplatzes kann gefallen, und auch im Bereich des Kopfendes gegen die Limmat sowie auf Seite des Landesmuseums zeigt der Entwurf Einfühlung und Rücksichtnahme auf bestehende Gegebenheiten der Umgebung. Im Gesamt-Stadtmodell wirkt das Hotelhochhaus trotz seiner relativ geringen Grundfläche noch etwas zu hoch.

Die Zäsur im Bereich des Sihlraumes, in Form einer schön gestalteten Fussgängerplatte mit geschickter Verbindung zum Platzspitz, ist zu begrüssen.

Die auch in den Parkhäusern westlich der Sihl konsequent durchgeführte, polygonale Grundrissstruktur ergibt zwar eine etwas aufwendigere, aber im Gegensatz zu bekannten, nüchternen Anlagen interessante Gestaltung, die namentlich im Äusseren in Erscheinung tritt. Ein bedeutender Pluspunkt des Entwurfes liegt in der angestrebten Übersichtlichkeit in allen Fussgängerbereichen, wie auch in der wohlstudierten betrieblichen Organisation:

Das bestehende Basement unter dem Bahnhofplatz wird in sinnfälliger Weise zu einer grosszügigen, schön gestalteten Transitebene erweitert, die in übersichtlicher Anordnung alle wichtigsten, dem Bahnkunden dienenden Lokalitäten und Installationen aufweist; zu beachten ist die klare Ringführung des Passanten und die zweckmässige Erschliessung von allen Seiten.

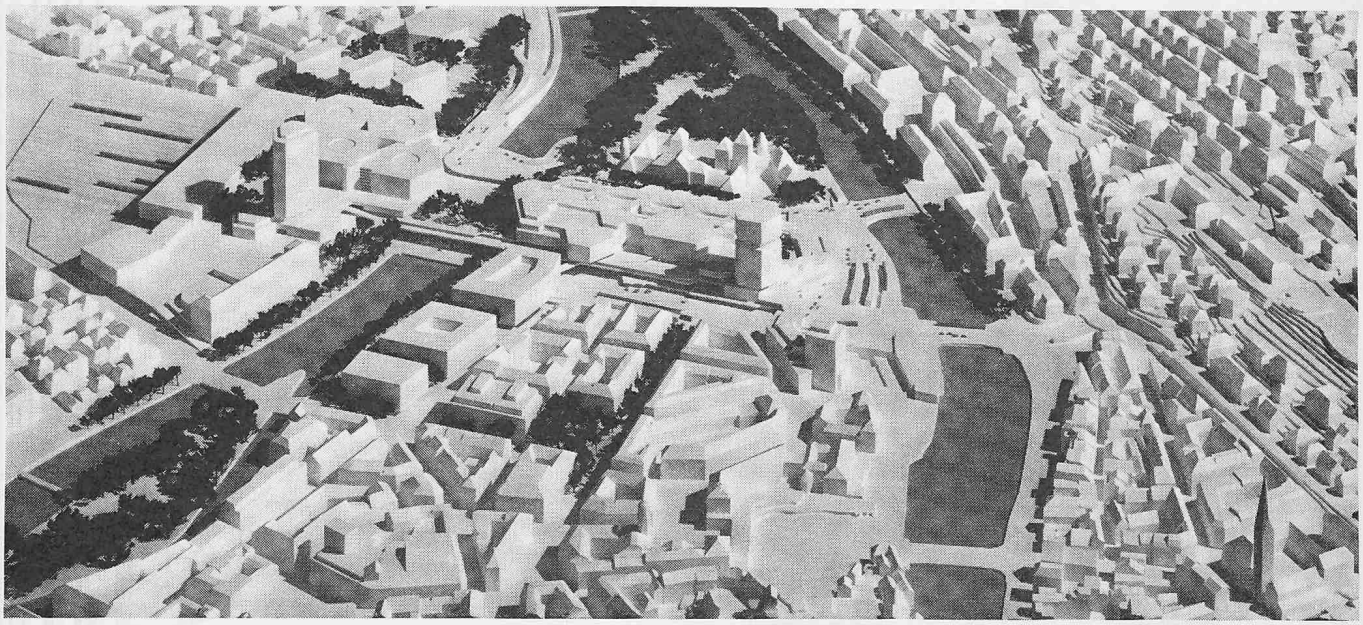
Die weiträumige Bahnhofhalle auf Höhe der Gleise liegt in ansprechender optischer Verbindung zum geschilderten Basement und nimmt in zweckmässiger Weise zweiseitig Anschluss zur Taxivor- und -abfahrt.

Die Lage des Air-Terminals im 1. Obergeschoss mit Vorfahrt der Busse auf einer darüber liegenden Galerie kann als guter Vorschlag gewertet werden; die Anlage ist im gesamten aber etwas aufwendig. Der Swissair-Treffpunkt im Basement liegt an geeigneter Stelle.

Lage und betriebliche Disponierung der Regionalbusstation lassen eine reibungslose Verkehrsabwicklung erwarten.

Die Durchdringung von Betriebsräumen mit fremd vermietbaren Lokalitäten wurde wohl überlegt. Die Plazierung der Hauptrestaurants und auch des Hotels am Kopfende des Bahnhofes wird der Bedeutung dieser Gastlokalitäten gerecht.

Das grosse Angebot von Autoparkplätzen, untergeschossig, östlich der Sihl, dient hauptsächlich Benützern mit kürzeren Parkzeiten und liegt im Interesse des Grossteils der Bahnhofbesucher.



Modell von Süden

Folge und Wechsel der Publikumsräume (Hallen, Passagen, Galerien) sind gut studiert und lassen den Besuch des Bahnhofes zu einem Erlebnis werden.

Im architektonischen und kubischen Aufbau steht der Entwurf im Einklang mit dem gewählten Grundrisssystem; äussere und innere Gestaltung entsprechen sich.

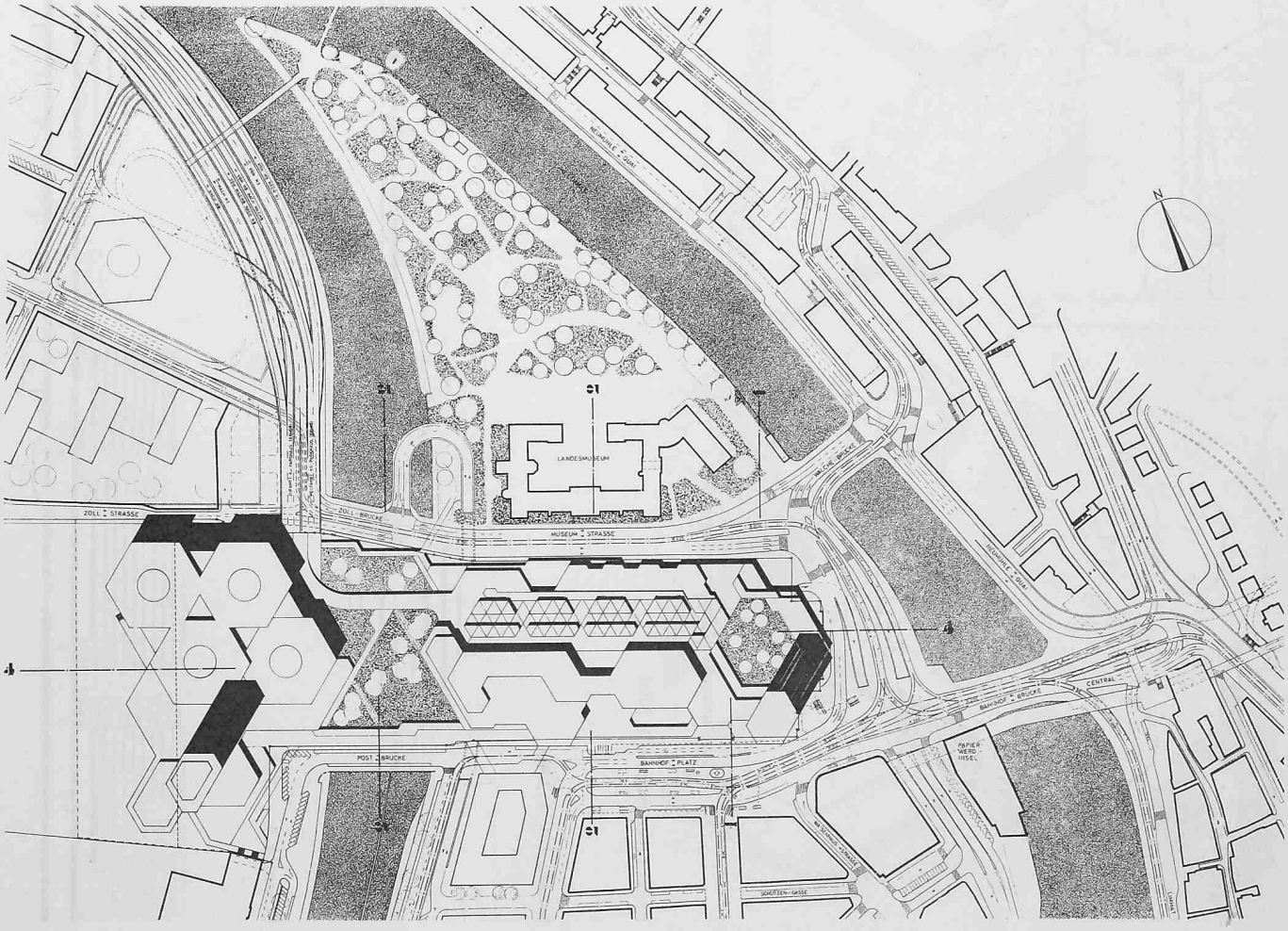
Das Projekt zeigt einen durchgehenden Gestaltungswillen, setzt aber in der zu erwartenden, sich über viele Jahre erstreckenden Realisierungsphase einen generellen Richtplan voraus.

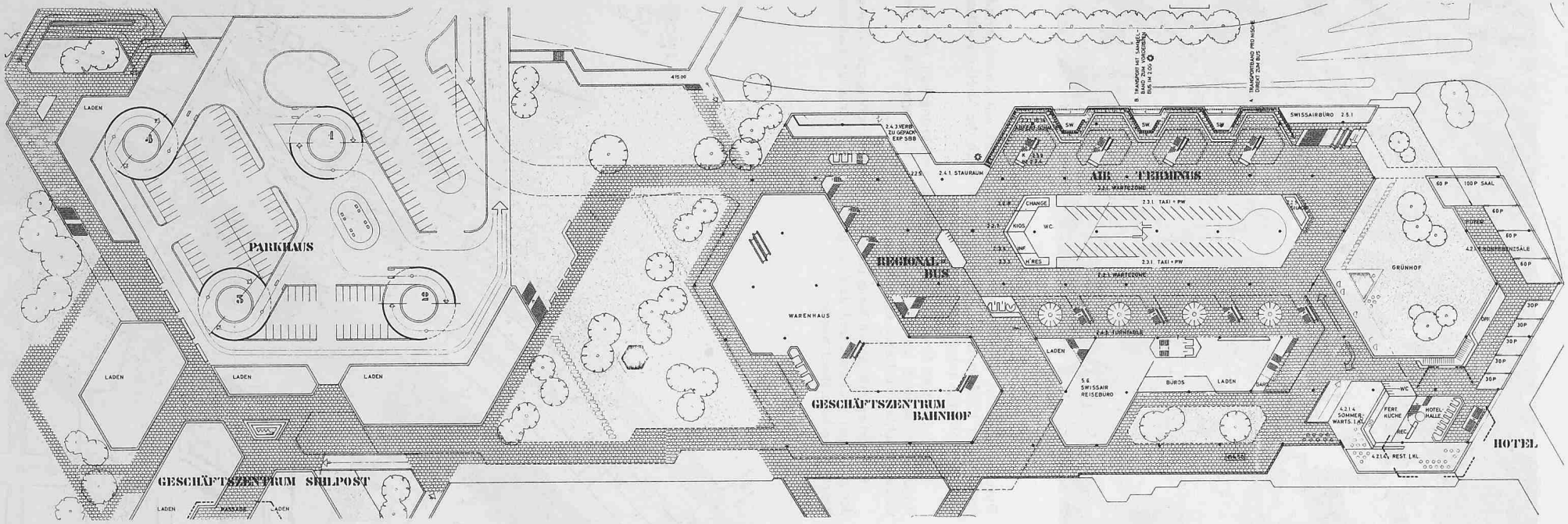
Die Grosszügigkeit der Gesamtanlage, die geräumigen Hallen und Durchgänge gehen, was noch zu prüfen wäre, teilweise auf Kosten fremd vermietbarer Flächen, doch werden gerade dadurch die Mietlokalitäten teilweise sinnfällig aufgewertet.

In der äusseren Erschliessung und Verkehrsführung hält sich das Projekt weitgehend an die Vorschläge der Unterlage 4.4.1; der Grundvorschlag wird aber sorgfältig integriert.

Die vorliegende Arbeit bietet einen wertvollen Vorschlag zur Lösung der gestellten Probleme und darf als gute Grundlage zu einer weiteren Bearbeitung bezeichnet werden.

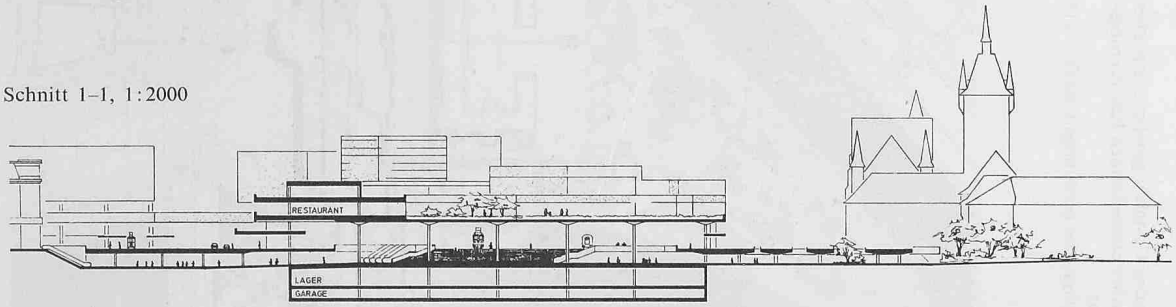
Situation 1:5000



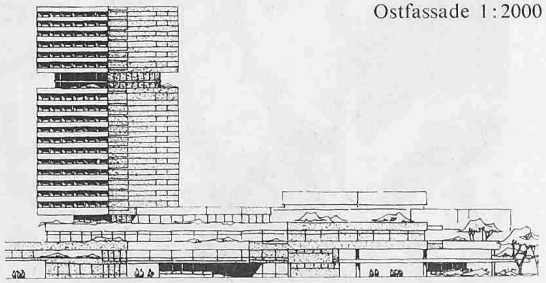


Erstes Obergeschoss 1:2000

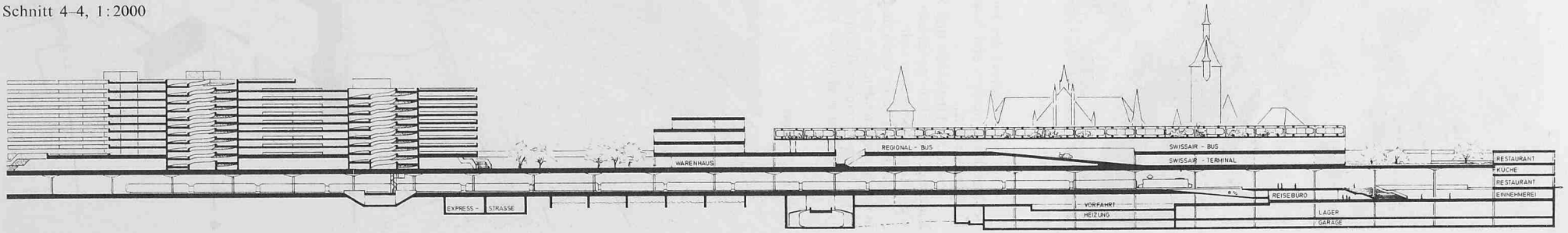
Schnitt 1–1, 1:2000

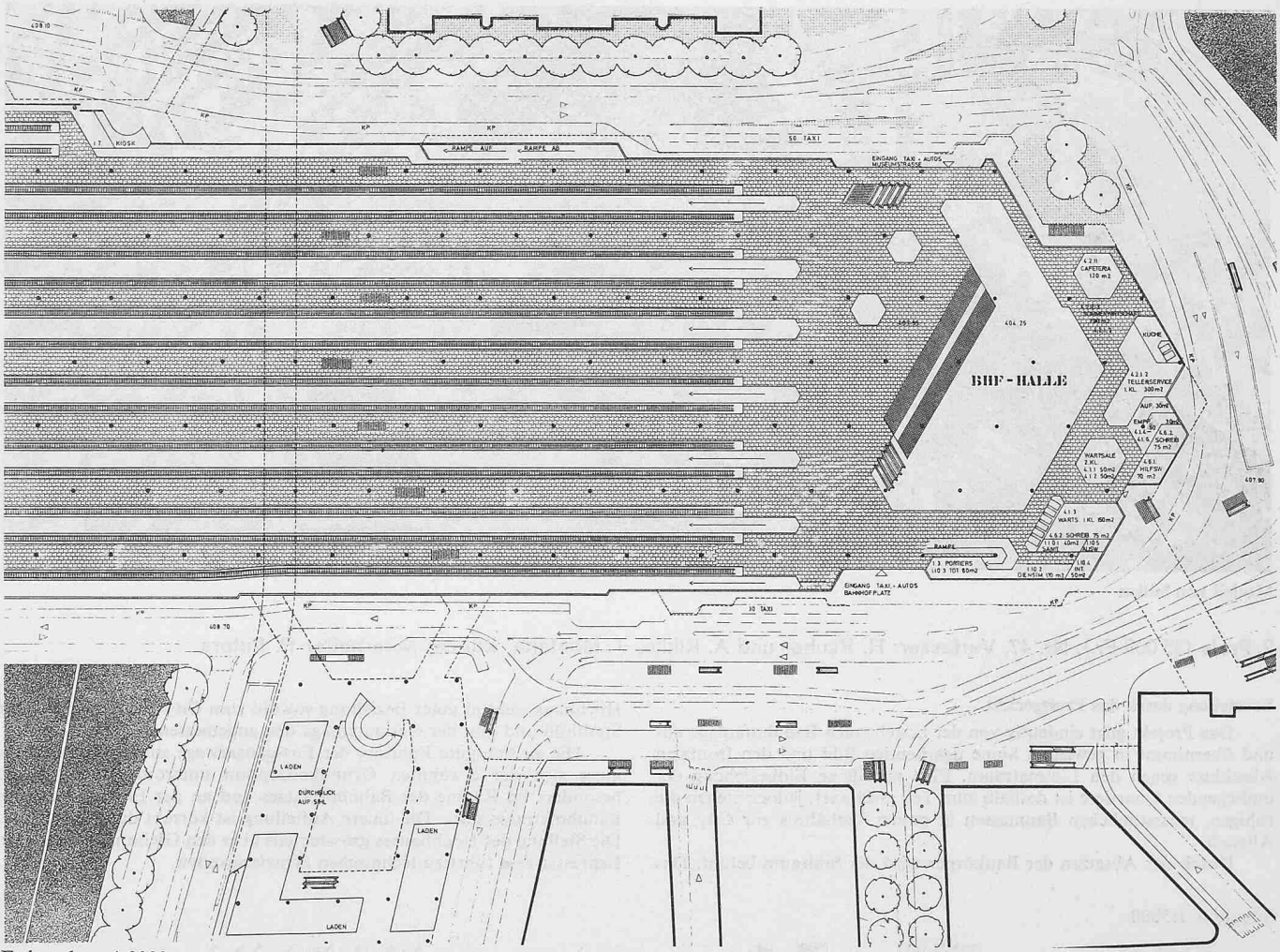


Ostfassade 1:2000



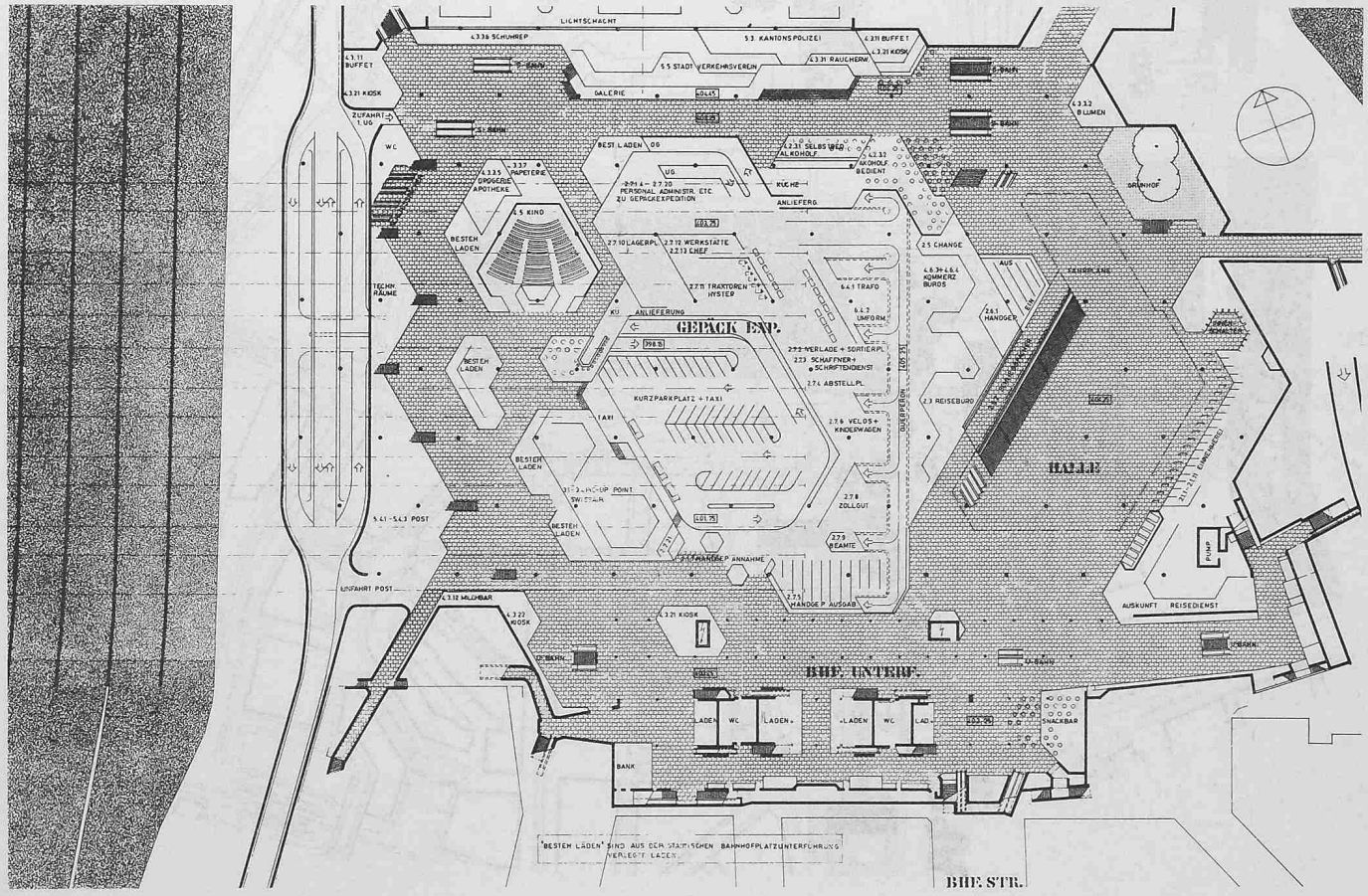
Schnitt 4–4, 1:2000

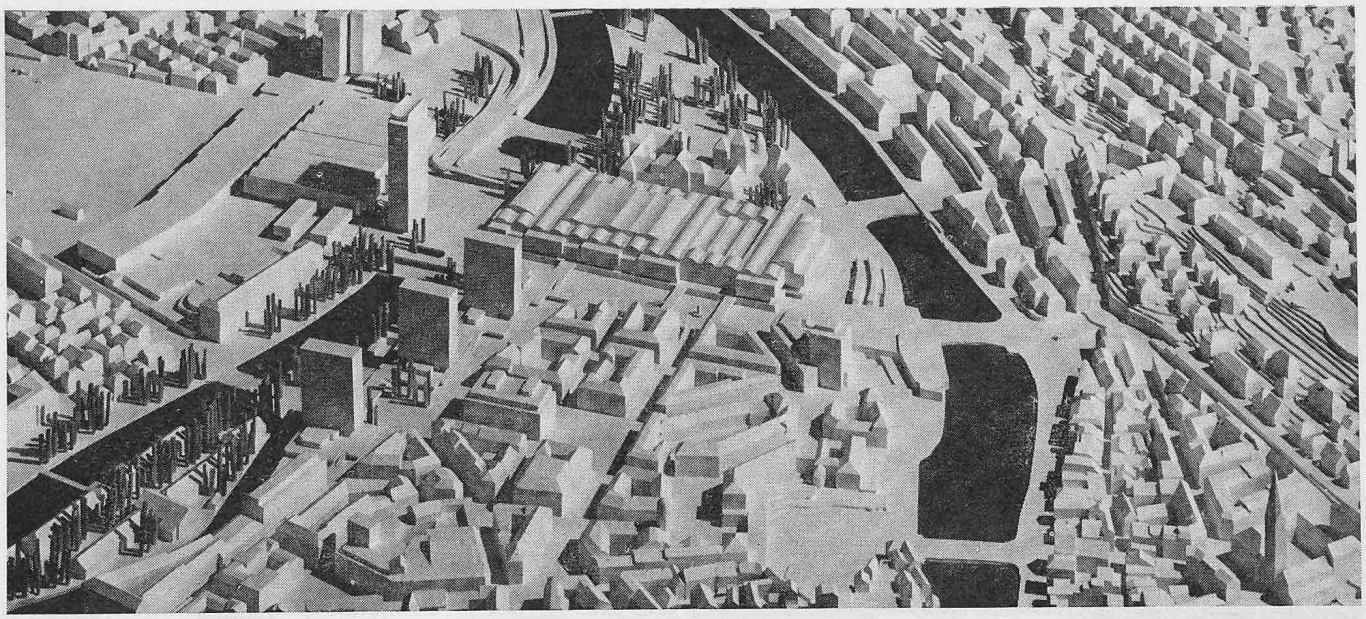




Erdgeschoss 1:2000

Erstes Untergeschoss 1:2000





Modell von Süden

2. Preis (35 000 Fr.), Nr. 47, Verfasser: H. Rauber und A. Riklin, J. Montalta, Zürich; Mitarbeiter P. Putora

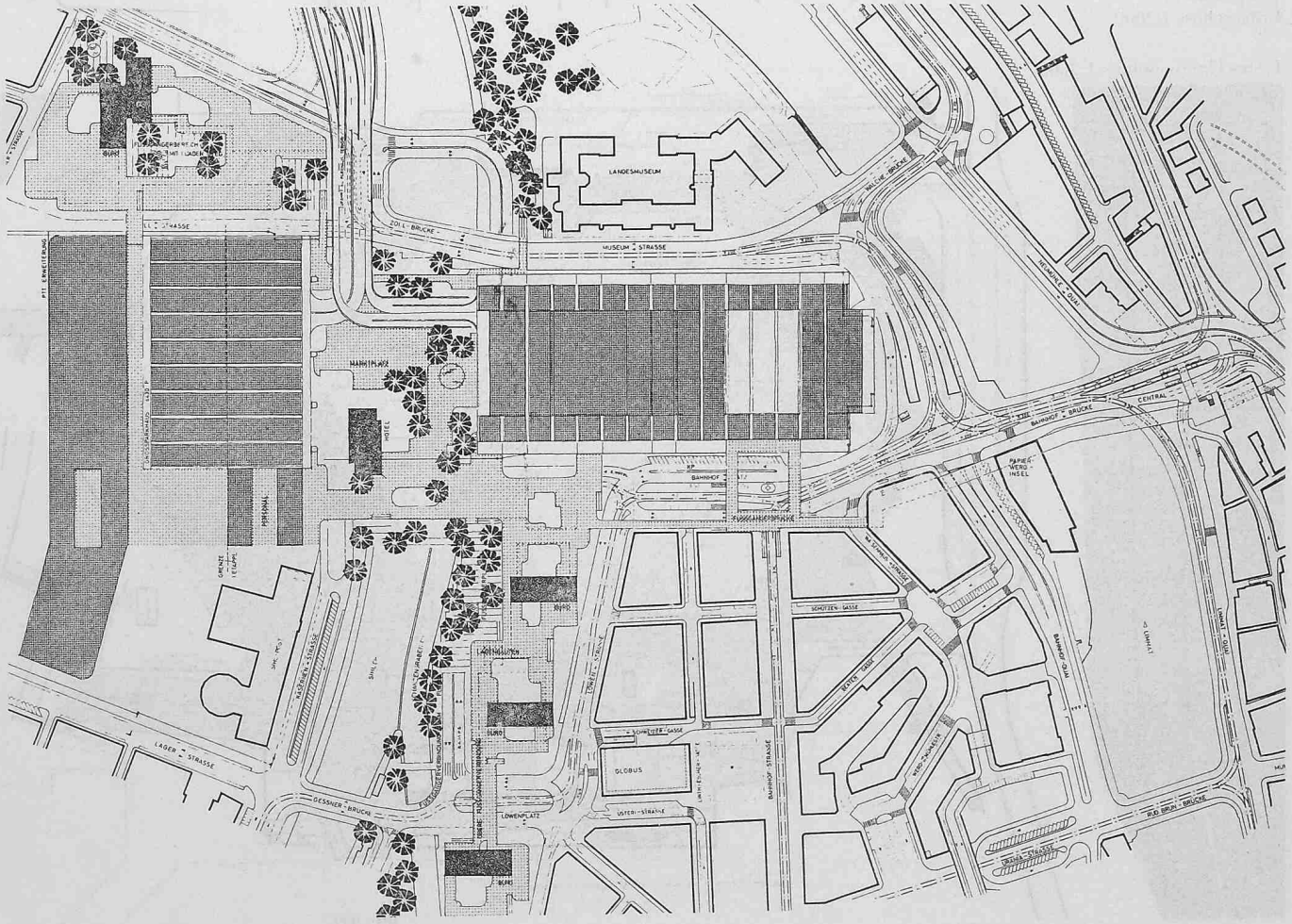
Beurteilung durch das Preisgericht

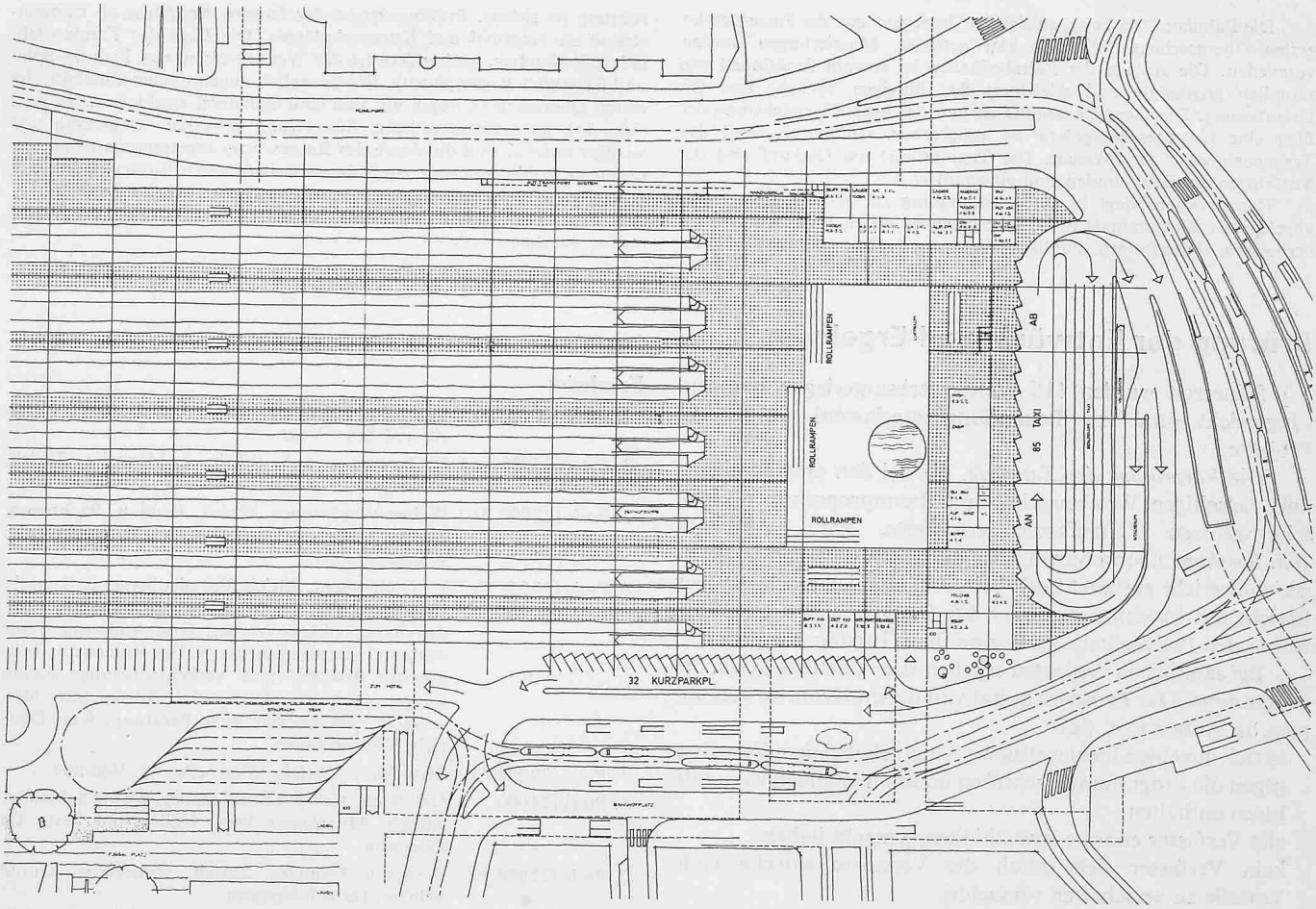
Das Projekt geht eindeutig von der bestehenden Bahnhofanlage aus und übernimmt in gewissem Sinne das heutige Bild und den frontalen Abschluss gegen den Limmatraum. Eine räumliche Einbeziehung der umliegenden Quartiere ist deshalb zum Teil erschwert, jedoch stehen die ruhigen, massstäblichen Baumassen in gutem Verhältnis zur City und Altstadt.

Durch das Absetzen der Baukörper wird der Sihlraum betont. Das Hochhaus steht in guter Beziehung sowohl zum Cityraum als auch zum Stadtbild und gibt der Gesamtanlage den angemessenen Akzent.

Die an sich gute Führung der Fussgängerwege zum Ladengeschoss muss sich der erwähnten Grundkonzeption unterordnen und wirkt besonders im Raume des Bahnhofplatzes und an der Einmündung der Bahnhofstrasse starr. Die innere Aufteilung ist korrekt durchgearbeitet. Die Stellung des Hochhauses grösstenteils über den Gleisanlagen und der Expressstrasse führt zu technischen Schwierigkeiten.

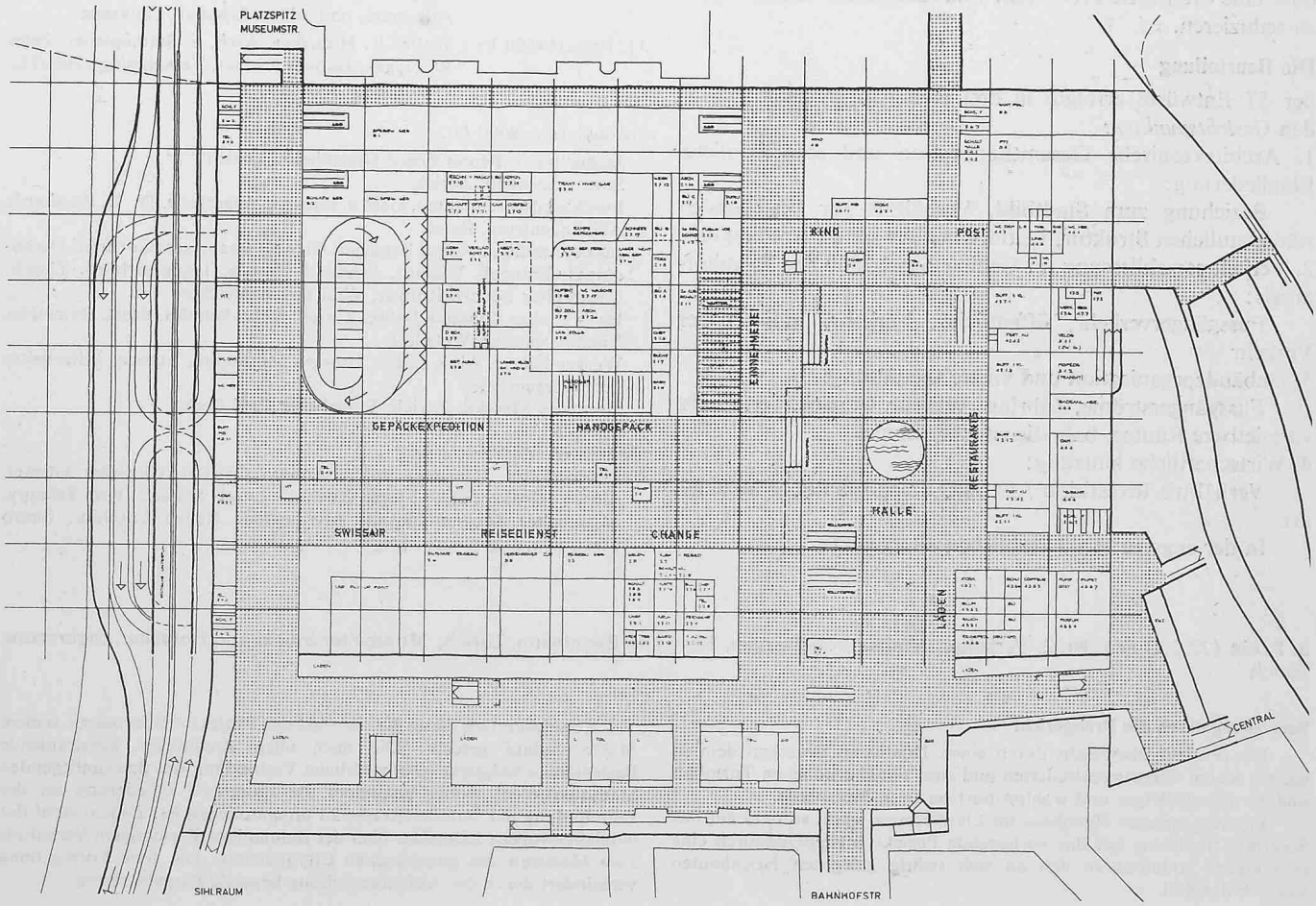
Situation 1:5000





Erdgeschoss 1:2000

Erstes Untergeschoss (Transitgeschoss) 1:2000



Die Bahnbenützer bewegen sich im Untergeschoss, die Passanten im ersten Obergeschoss, sind also klar getrennt. Massierungen werden vermieden. Die Anlage der Bahnhofhallen ist sowohl funktionell wie räumlich grosszügig und erleichtert den flüssigen Verkehr und die Orientierung. Die Gepäckannahme ist gut, der innere Gepäcktransport über eine Untergeschossgalerie ist annehmbar. Unklar erscheint das Transportsystem zur Swissair. Die Taxivorfahrt am Ostkopf und die Vorfahrten der Bahnkunden sind einwandfrei.

Das Parkhaus liegt in guter Verbindung zur Expressstrasse. Die abgelegenen Busterminals im 3. Obergeschoss wären noch teilweise zu verbessern (Kreuzungen Publikum/Fahrzeuge). Die innere Verkehrsführung ist richtig. Prüfenswert ist der äussere Anschluss ab Limmatstrasse zu Terminal und Kurzparkplätzen. Die Lage der Tramabstellanlage ist fraglich, und zudem ist der Wendekreis zu eng. Pick-up-Point und Reisebüro liegen günstig. Die beweglich angeordneten Geschäfte im ersten Obergeschoss liegen gut und sind einladend erschlossen. Es lässt sich eine gute wirtschaftliche Ausnützung erwarten. Ungünstig und weniger nutzbar sind die durch das Busgeschoss abgetrennten Kongressräume im 4. Obergeschoss. Auch die wirtschaftliche Ausnützung der im 2. Obergeschoss vorgeschlagenen Ausstellungsflächen scheint fraglich.

Gesamthaft ist das Projekt in einer massvollen Haltung korrekt und sauber durchgearbeitet.

Prüfung der Entwürfe und Ergebnis

Seinerzeit wurden 116 Wettbewerbsunterlagen bezogen. Eingereicht (und zur Beurteilung zugelassen) wurden 57 Projekte.

Die *Vorprüfung der Entwürfe,* die bei den umfangreichen und vielseitigen Wettbewerbs- und Raumprogrammen einen sehr grossen Zeitaufwand erforderte, hatte Architekt *Joh. Bosshard* übernommen, (der auch den illustrierten Preisgerichtsbericht gestaltet hat). Sein umfangreicher schriftlicher Bericht mit Modell-Fotos über das Ergebnis der Vorprüfung wurde den Preisrichtern zu Beginn ihrer Tagung übergeben.

Bei sämtlichen Projekten ergaben sich Verstösse gegen die Programme. Das Preisgericht hat von diesen Kenntnis genommen. In Anbetracht, dass

es sich um einen Ideenwettbewerb handelt, bei dem Verstösse gegen die Programmvorschriften unter Umständen wertvolle Ideen enthalten,

alle Verfasser enorme Investitionen gemacht haben,

kein Verfasser sich durch die Verstösse entscheidende Vorteile zu verschaffen versuchte,

hat das Preisgericht sich dafür entschieden, alle Verstösse zu tolerieren. Dabei lässt es aber die Möglichkeit offen, Projekte mit grösseren Verstössen in der Beurteilung zurückzusetzen oder eine eventuelle Preis- oder Ankaufssumme entsprechend zu reduzieren.

Die Beurteilung

der 57 Entwürfe erfolgte in drei Rundgängen nach folgenden *Gesichtspunkten:*

1. Architektonische Gesamtkonzeption und städtebauliche Eingliederung:

Beziehung zum Stadtbild, Verhältnis zur bestehenden städtebaulichen Struktur, Leitidee des Projektes, Architektur

2. Verkehrserschliessung im Gebiete ausserhalb des Bahnhofareals:

Fussgängerverkehr, öffentlicher Verkehr, individueller Verkehr

3. Gebäudeorganisation und innere Gestaltung:

Fussgängerströme, Zubringerverkehr, Gepäck, Terminals, vermietbare Räume, bahndienstliche Räume

4. Wirtschaftliche Nutzung:

Verhältnis Investition / Ertrag, Erschliessung, Nutzungsart

In der engsten Wahl verblieben 18 Projekte.

Ergebnis:

1. Preis (40000 Fr.) Max Ziegler, Zürich, Mitarbeiter Djordje Stefanovic und Ernst Vogt
2. Preis (35000 Fr.) H. Rauber und A. Riklin, J. Montalta, Zürich, Mitarbeiter P. Putora
3. Preis (32000 Fr.) Walter Vogelsanger, Zürich, Hohl u. Bachmann, Zürich, Mitarbeiter Ingenieurbüro E. Stucki u. H. Hofacker, Zürich
4. Preis (30000 Fr.) W. Gantenbein, Zürich, Brandenberger u. Ruosch, Ingenieure, Zürich, Mitarbeiter Architektur: André Stein, Niklaus Amsler, Gret Anderegg, Peter Astfalck, Gottfried Bölsterli, Urs Rüfenacht; Mitarbeiter Betriebs- und Verkehrsplanung: Anton Lagger, Demetrios Papristides, Adrian Bär; Mitarbeiter Verkehrstechnische Beratung: Karl Dietrich, Konrad Meier
5. Preis (29000 Fr.) Theo Hotz, Zürich, Mitarbeiter W. Wäschle
6. Preis (24000 Fr.) Ueli Roth, Haward Mud, Planer, Walter Schindler, Zürich, Mitarbeiter Peter Keller und Fritz De Quervain
7. Preis (22000 Fr.) Farner u. Grunder, Zürich, Mitarbeiter Arnold Winzer, Hans Kohmann
8. Preis (20000 Fr.) Ruedi Fraefel, Spreitenbach
9. Preis (18000 Fr.) Peter Weber, Wald ZH
10. Preis (16000 Fr.) Jörg Affentranger, Ing., Basel, Peter Bachmann, Ing., Basel, Nicolas Hosch, Basel, Andreas Bruns, Arlesheim, und Albert Schaller, Lausanne
11. Preis (14000 Fr.) Walter R. Hunziker, Arch. u. Städteplaner, Peter W. Gygax, Jacques Richter, Verkehrsing., Henri L. Perrin, Ing., Zürich

Ankäufe zu je 9000 Fr.:

Jacqueline u. Benno Fosco-Oppenheim, Zürich
Stutz u. Schliep, Zürich
Burckhardt Architekten, Gass u. Boos, A. Aegerter u. Dr. O. Bosshardt AG, Ingenieure, Basel
Jakob Schilling, Ralph Bänziger, Claudia Baenziger, Gottfried Derendinger, François Veillard, Friedrich Preisig, Ingenieurbüro, Zürich, Mitarbeiter Eduard Rohner, Willi Bleichenbacher
Hans Dreher, Johanna Lohse, Zürich, Klaus Schuldt, Basel, Demetrios Yannakopoulos, Wetzikon
Werner Felber, Alois Linke, Giorgio Morandini, Luzern, Mitarbeiter Peter Siegenthaler
Hermann Massler, Zürich, Mitarbeiter Paul Beck

Ankauf zu 7000 Fr.:

Mario Botta, Giovanni Buzzi, Aurelio Galfetti, Christina Göckel, Marco Krähenbühl, Flora Ruchat, Luigi Snozzi, Ivo Trümpy, Mitarbeiter Silvano Caccia, Architekten; Renzo Lucchini, Pietro Martinelli, Ingenieure; Lugano-Pregassona

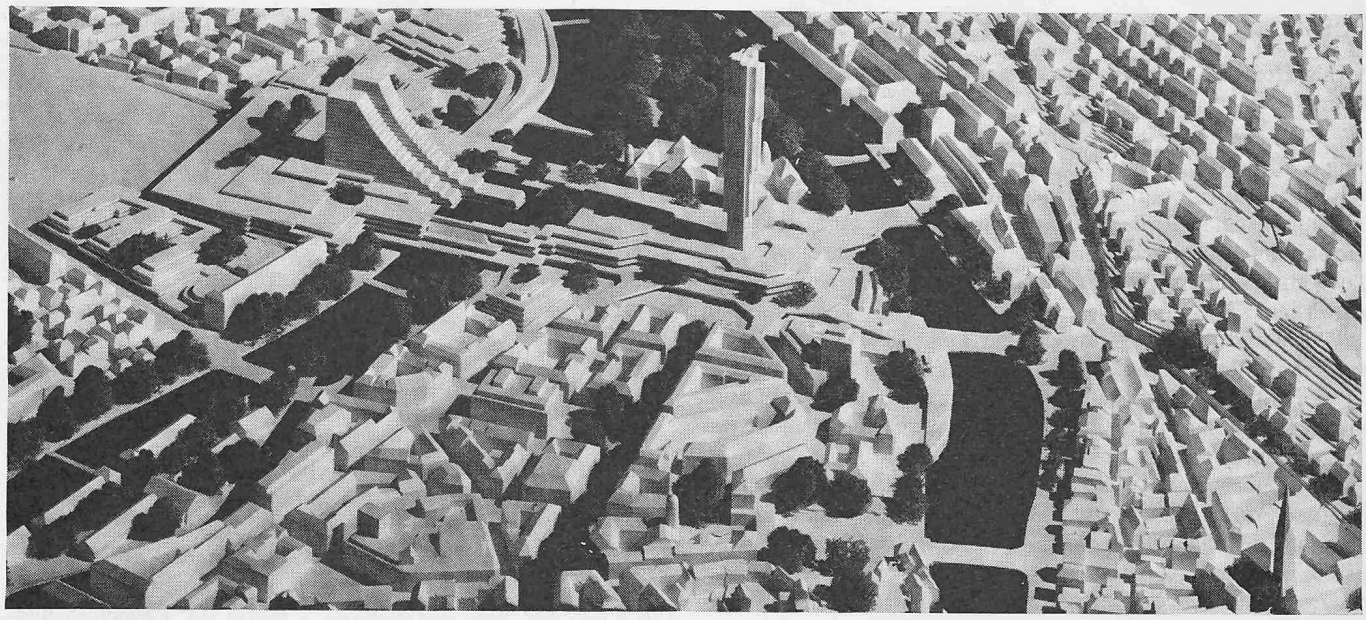
3. Preis (32000 Fr.), Nr. 2, Verfasser: Walter Vogelsanger, Hohl und Bachmann, Zürich; Mitarbeiter Stucki und Hofacker, Ingenieure, Zürich

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Projekt überrascht durch einen Dualismus zwischen dem in diesem Raum überdimensionierten und zum Fanal erhobenen Turmbau und der feingliedrigen und wohlproportionierten Basisplatte.

Ein ausgeprägtes Hochhaus im Limmatraum wirkt störend auf das Stadtbild. In Bezug auf das vorliegende Projekt entsteht dadurch eine erzwungene Axialität zu den an sich richtig gelegenen Hochbauten westlich der Sihl.

Abgesehen von dieser Kritik wird das Projekt «Uferlinien» seinem Motto vollauf gerecht. Die nach allen Richtungen ausstrahlende Basisplatte ermöglicht eine natürliche Verbindung mit den umliegenden Stadtquartieren, wobei besonders die räumliche Gliederung an der Einmündung der Bahnhofstrasse zu unterstreichen ist. Zudem steht der wohlabgewogene Längsbau über der Bahnanlage in richtigem Verhältnis zum Massstab des gewachsenen Cityquartiers. Die freie Formgebung vermindert die in der Aufgabenstellung liegende Riegelwirkung.



Modell aus Süden

Das den Sihlraum begrenzende Hochhaus kann als massgebender Baukörper für die Planung der zukünftigen Quartiere gelten. Hingegen wird seine durch die erwähnte Axialität bedingte Lage über den Gleisen zu technisch kaum lösbaren Schwierigkeiten führen.

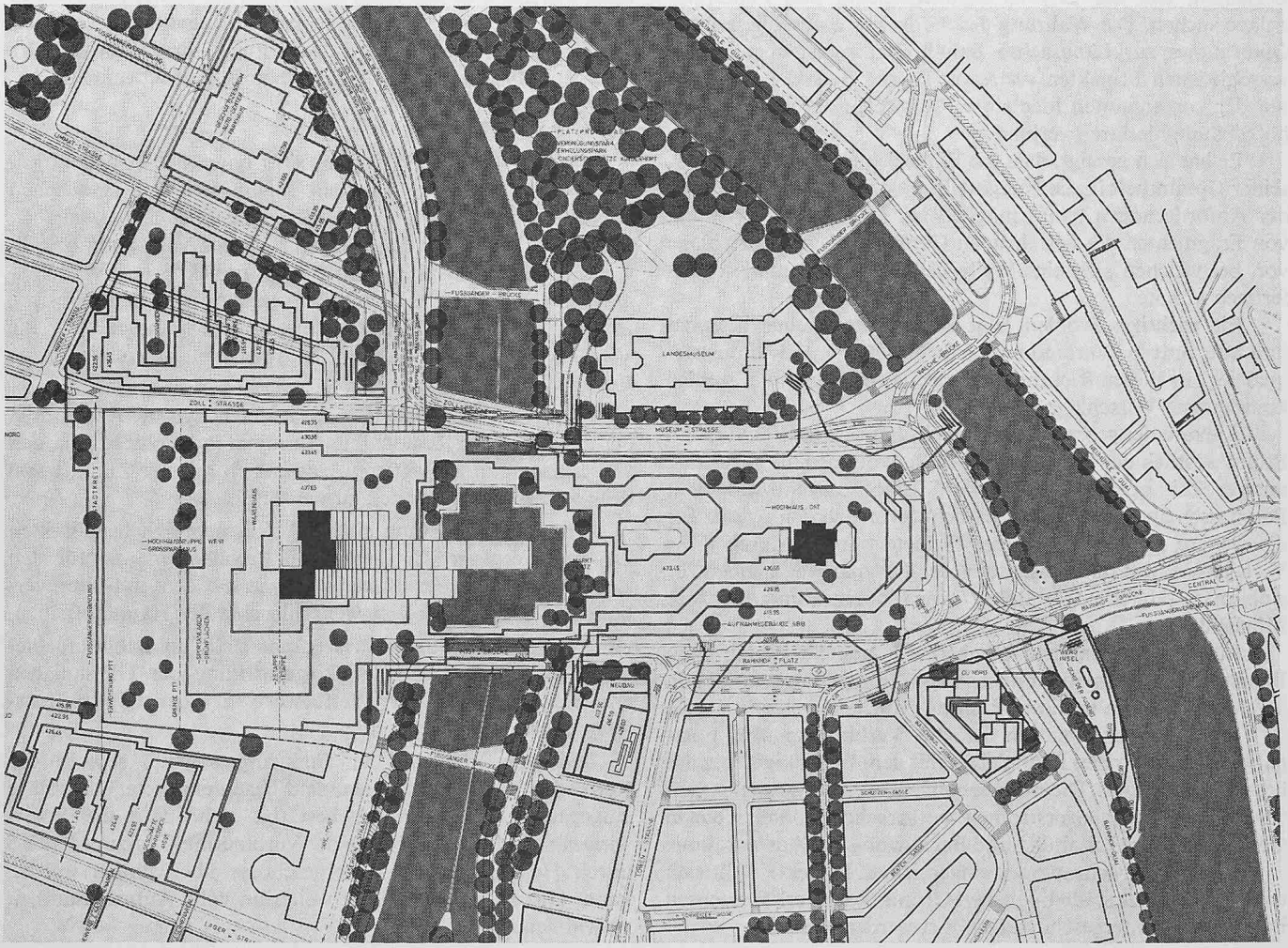
Die Bahnhofhallen sind gut organisiert und wohlproportioniert. Ihre freie Anlage gewährt eine flüssige und angenehme Führung des Reisendenstroms. Leider werden die Hallen durch die Präsenz des Turmsockels stark beeinträchtigt. Aus dem gleichen Grunde sind auch die Vertikalverbindungen knapp bemessen...

Das Parkhaus ist richtig, im Expressstrassenbereich, vorgesehen. Die äusseren Verkehrsanschlüsse entsprechen den Bedingungen vollauf.

Das Ladengeschoss mit freier Aufteilung verspricht eine angemessene Nutzung, um so mehr als die Führung der Zugänge eine intensive Durchflutung erwarten lässt. Unwirtschaftlich dürfte das Turmhaus sein wegen teilweise kleinen Stockwerkflächen.

Dank der zweckmässig geführten Zufahrten und Eingänge zum 4. Obergeschoss kann eine gute Ausnutzung des Geschäftshauses gewährleistet werden. In dieser Lage erscheint die Nachfrage für Wohnungen beschränkt. Im ganzen ist das lebendige Projekt gut organisiert und durchgearbeitet, abgesehen von der in jeder Hinsicht belastenden Turmidee.

Situation 1:5000



Schlussfolgerungen des Preisgerichtes

Architektonische Gesamtkonzeption und städtebauliche Eingliederung

Grundgedanke des Ideenwettbewerbes ist die Umwandlung des Zürcher Hauptbahnhofareals in einen neuen Stadtteil von bedeutendem städtebaulichem Anspruch und Gewicht. Die umfangreichen Anforderungen des Wettbewerbes werfen architektonische, betriebliche und verkehrstechnische Probleme auf, die vom Bahnhofgebiet ausgehend, sich auf die ganze Stadt auswirken.

City und Altstadt, zum grossen Teil einheitlich angelegt, werden an Bereiche neuer Dimensionen jeder Art grenzen.

Es gilt, die beiden Gebiete so zu gestalten, zu nutzen und zu verbinden, dass sie sich gegenseitig und massstäblich weder stören noch nachteilig konkurrenzieren.

Die Überbauung des Zürcher Bahnhofquartiers zwischen Limmat und Sihl im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ist räumlich definiert durch die Nord-Süd-Achse der Bahnhofstrasse und deren Abschluss durch den Querraum des Bahnhofplatzes. Beide Elemente bilden zusammen mit dem monumentalen Querbau des Hauptbahnhofes das T-förmige Schema dieser städtebaulichen Anlage. Der Bahnhofplatz steht in enger Beziehung mit den wichtigen Verkehrsachsen, die über die Brücken der Limmat und der Sihl führen.

Ein zentrales Problem der Projektierung lag für die Verfasser im Entscheid, die Nord-Süd-Struktur der Stadt weiterzuführen oder die Ost-West-Richtung zu betonen. In dieser Hinsicht sind verschiedene Grundauffassungen in den Projekten vertreten. Unter den Vorschlägen mit einer räumlichen oder optischen Verlängerung der Bahnhofstrasse betrachtet die Jury als interessante Beiträge jene Entwürfe, die in Form einer Durchdringung des Bahnhofgebäudes eine Beziehung von der City zu Landesmuseum und Platzspitzanlage suchen. Die Wahrung des T-förmigen, abschliessenden Querraumes zur Längsachse Bahnhofstrasse ist ebenfalls in verschiedenen Projekten vertreten. Dieser Gedanke lässt sich mit der vorgenannten Idee einer Raumfolge durch das Bahnhofgebäude hindurch verbinden.

Es hat sich gezeigt, dass die Einbeziehung des Altbaues in seiner Gesamtheit in die Neugestaltung ohne Beeinträchtigung der Anforderungen kaum möglich ist. Für die Einbeziehung von Fragmenten des bestehenden Gebäudes liegen Vorschläge vor, bei welchen sich eine Weiterbearbeitung allenfalls rechtfertigen könnte.

Ein wichtiges Problem liegt im Erfordernis einer besseren und attraktiven Verbindung zwischen City und Industriequartier. In dieser Richtung hat der Wettbewerb nur wenige konsequente Vorschläge gebracht.

Anhand des grossen Stadtmodells hat sich gezeigt, dass im Raum westlich der Sihl mit grossen Bauvolumen als Ausdruck unserer Zeit operiert werden darf. Eine Konzentration von Baumassen an der Sihl und westlich davon soll den Ansatz für die weitere Entwicklung dieser Gebiete werden; durch diese Verlagerung der Baumassen von der Limmat weg bleiben für eine massstäbliche Gestaltung des Limmatraumes reichere Möglichkeiten.

In engerem Rahmen gesehen, ist eine Beziehung vom Bahnhof zum Limmatufer anzustreben. Einige Projekte weisen auf Möglichkeiten in dieser Richtung hin.

Ein weiteres Anliegen ist die Verbindung der Fussgängerebene über den Bahngleisen mit dem Fussgängernetz der bestehenden Stadt. Diese Beziehungen, welche zwanglos den natürlichen Fussgängerströmen entsprechen sollten, bieten Gelegenheit zur Gestaltung und Begrenzung der Aussenräume.

Bei der Betrachtung der eingereichten Projekte stellt sich die Frage, ob aus städtebaulichen Gründen die Verkehrsachsen im Sihlraum untergeschossig geführt werden könnten.

In Bezug auf die Ausnutzung haben eine Reihe von Projekten den Nachweis erbracht, dass die im Programm angegebenen Nutzungsziffern städtebaulich verantwortet werden können.

Im Blick auf das Gesamtergebnis dieses anspruchsvollen und problemreichen Wettbewerbes würdigt das Preisgericht die Fülle und Qualität der in den Projekten entwickelten städtebaulichen und architektonischen Ideen.

Gebäudeorganisation und innere Gestaltung

Der Ideenwettbewerb bestätigt, dass eine zweckmässige Organisation und ein guter innerer Aufbau der Betriebsgeschosse unter Wahrung der feststehenden technischen und betrieblichen Grundlagen und der gestellten Anforderungen (zum Beispiel Verlängerung der Gleise um 45 m nach Osten) möglich ist. Hierzu ist allerdings eine Erweiterung der heutigen Fussgängerebene unter dem Bahnhofplatz notwendig. Wenn sie den Bereich bis zur Museumstrasse und maximal bis zum Ostufer der Sihl umfasst, lassen sich die nötigen Raumgruppen sinnvoll unterbringen. Gleichzeitig können für Reisende – Einzelreisende und Abonnenten – sowie für Passanten ausreichend dimensionierte, übersichtliche Wege und Plätze ausgeschieden und unerwünschte Massierungen am Kopfperron im Erdgeschoss vermieden werden.

Zur raschen Entleerung der schmalen Perrons ist eine Unterführung westlich der Sihl notwendig. Hingegen haben an die Perrons angeschlossene Vertikalverbindungen in die Obergeschosse Einengungen zur Folge und sind deshalb abzulehnen. Aus diesem Grunde sind auch Vorschläge, welche Einnehmerei, Gepäck usw. in Form eines Reiterbahnhofes über den Gleisen vorsehen, nicht zu verwirklichen.

Kommerziell genutzte Obergeschosse können von der Bahn aus nur über den Kopfbau und in der zweiten Bauetappe allenfalls noch von den westlichen Perronenden her erreicht werden. Daher ist der strassenseitigen Erschliessung der Obergeschosse besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Verkehrserschliessung

Im Wettbewerbsprogramm sind unter den Anweisungen für die Projektierung für den regionalen und städtischen Verkehr gemäss dem Stand der Planung eingehende Angaben mit einem Dispositiv den Teilnehmern zur Verfügung gestellt worden (Situationsplan 1:1000 mit projektierten Verkehrsanlagen). Die Mehrzahl der Teilnehmer hat das Dispositiv, zum Teil mit kleinen Abweichungen, übernommen. Für die VBZ-Haltestelle am Bahnhofquai ergaben sich einige neue Vorschläge.

Das Resultat des Wettbewerbes zeigt, dass die Anweisung, den Swissair- und Regionalbus-Terminal in Hochlage über den Gleisanlagen zu projektieren, zusammen mit der Zufahrt von der Expressstrasse aus neu zu überprüfen ist.

Die Gewährleistung einer allseitigen, möglichst direkten Zu- und Wegfahrt für Taxis und Privatwagen und für den Zubringerdienst zum Bahnhof sowie zu den mit ihm verbundenen Objekten bleibt weiterhin eine der Hauptaufgaben.

Der private Durchfahrtsverkehr stellt im Bahnhofgebiet wegen der Flüsse und der Riegelwirkung der Gleisanlagen erhebliche Probleme. Der Wettbewerb hat dazu einige prüfenswerte Anregungen gebracht.

Für die Führung der Fussgängerströme, sowohl der Reisenden wie der Passanten, sind beachtenswerte Vorschläge eingegangen. Insbesondere bestätigt sich, dass die Sperrwirkung der Bahnanlagen in der Verbindung City zum Kreis 5 durch Heranziehen der Obergeschosse überwunden werden kann. Dieser Möglichkeit ist weiterhin volle Aufmerksamkeit zu widmen.

Wirtschaftlichkeit

Das Preisgericht hat sich eingehend mit dem Problem der wirtschaftlichen Nutzung aller Flächen, die nicht durch die Verkehrsträger beansprucht werden müssen, auseinandergesetzt.

Um die voraussichtlich sehr hohen Kosten für den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes auffangen zu können, müssen zusätzliche privatwirtschaftlich nutzbare Flächen geschaffen werden. Als Idealziel ist für die SBB eine Grundrente anzustreben, welche die Finanzierung der bahnbetrieblichen Anlagen gestattet. Im Zuge der weiteren Bearbeitung muss eine eingehende und gründliche Untersuchung über dem im einzelnen zu erwartenden Ertrag in Funktion zu den mutmasslichen Investitionen durchgeführt werden.

Wohl mit dem besten Ertrag ist bei grossen zusammenhängenden Nutzflächen, die im 1. Obergeschoss unmittelbar über der Gleisanlage vor allem im Ostteil angeordnet werden, zu rechnen. Ein Einkaufs-Zentrum in dieser Lage dürfte nicht nur wirtschaftlich günstiges Resultat gewährleisten, sondern es würde zudem ganz allgemein eine zusätzliche Belebung der City bringen. Eine solche Verkaufsebene setzt selbstverständlich ausgezeichnete allseitige Verbindungen zu den Verkehrsmitteln und Fussgängerachsen voraus.

Zusätzlich zu den Verkaufsflächen kommen unter Berücksichtigung der Lage sowie der denkbaren Ertragsintensität auch anspruchsvolle Büroräume und ein Hotel in Frage, die in hohen Bauten konzentriert werden können. Inwieweit an sich unwirtschaftliche Kongressräume eingefügt werden sollen, wäre vor allem durch die Stadt Zürich zu beurteilen. Eine ausgedehnte Nutzung zu Wohnzwecken ist nicht anzustreben. Im übrigen ist die richtige Verteilung und Gewichtung der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten näher zu prüfen.

Bei der Disposition der verschiedenen Nutzflächen und Nutzungen muss auf die Möglichkeit etappenweiser Ausführung Rücksicht genommen werden, um eine ertragslose Blockierung von bedeutenden Mitteln während langer Zeit soweit als immer möglich zu vermeiden.

Es ist zu erwarten, dass grossflächige, mehrgeschossige, unterirdische Parkierungsanlagen unter Perron- und Gleisanlagen, die während der ganzen Bauzeit im Betrieb stehen müssen, in Anbetracht der zu erwartenden grossen baulichen Schwierigkeiten nicht so kostengünstig erstellt werden können, dass ein angemessener Ertrag erwartet werden darf. Ob sie jedoch aus städtebaulichen oder organisatorischen Gründen trotzdem in Tieflage zu erstellen sind, ist abzuwägen. Bei dieser Sachlage drängen sich ebenfalls eingehende Untersuchungen über die Rentabilität oberirdisch angeordneter Parkierungsflächen auf.

Zusammenfassend sei festgehalten, dass generell für die Rentabilität einer städtebaulich und architektonisch vertretbaren Lösung nicht die absolute Zahl der nutzbaren Quadratmeter entscheidet, sondern dass letzlich ein optimales Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen massgebend sein wird.

Das Preisgericht empfiehlt den auslobenden Behörden, aufgrund der vorliegenden Anregungen und Ideen eingehende Untersuchungen durchführen zu lassen, die eine konkretere Grundlage für die weitere Bearbeitung bilden können.

Dank des Veranstalters

Der Ideenwettbewerb hat von allen Bewerbern ein ganz ungewöhnliches Mass an Arbeit verlangt; die sehr komplexe Aufgabe wurde mit grossem Einsatz und ernsthaftem Bemühen bearbeitet.

Viele Projekte weisen denn auch ein hohes Niveau auf oder bringen in Einzelfragen interessante und prüfenswerte Ideen.

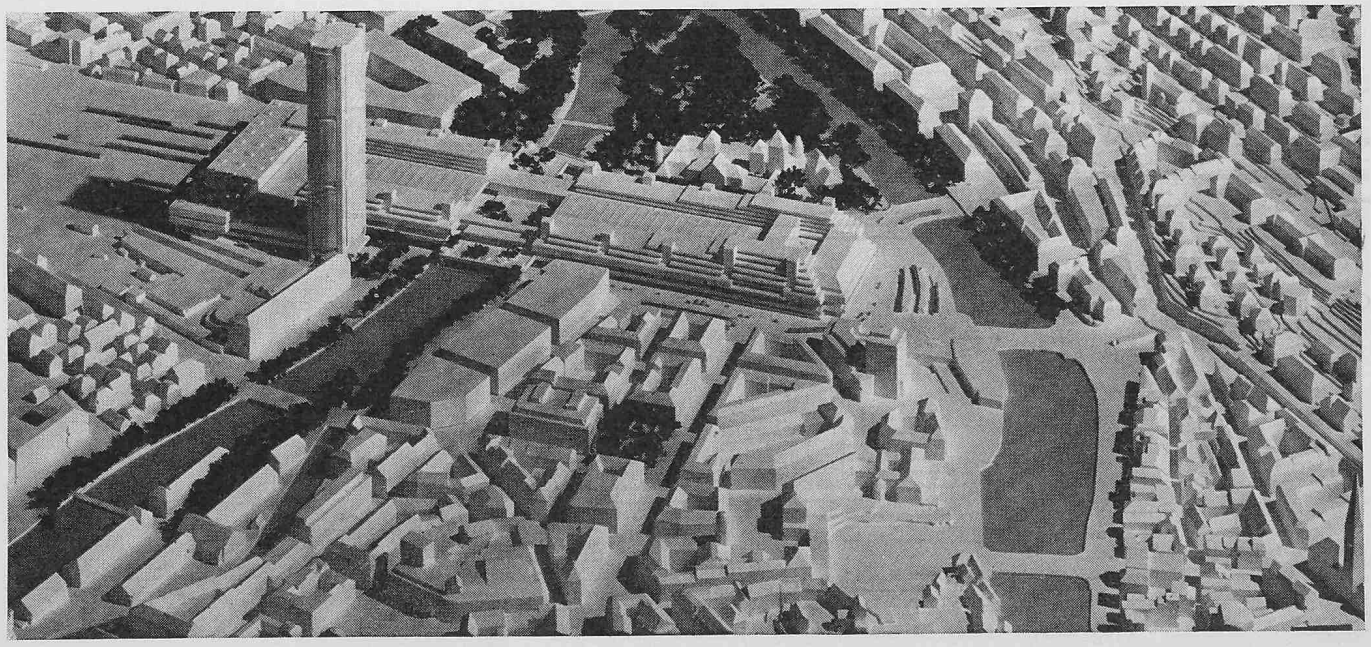
Die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürichs dankt allen Teilnehmern herzlich für ihre grosse Leistung.

4. Preis (30 000 Fr.), Nr. 33, Verfasser: Werner Gantenbein; Brandenberger u. Ruosch, Ingenieure, Zürich; Mitarbeiter Architektur: André Stein, Niklaus Amsler, Gret Anderegg, Peter Astfalck, Gottfried Bölsterli, Urs Rüfenacht; Betriebs- und Verkehrsplanung: Anton Lagger, Demetrios Papristides, Adrian Bär; Verkehrstechnische Beratung: Karl Dietrich, Konrad Meier

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Projekt ist charakterisiert durch den grosszügig gegliederten Hauptbau, der die städtebaulichen Beziehungen zur Umgebung berücksichtigt, und den 180 m hohen Büroturm. Dieser Akzent westlich der Sihl ist sowohl auf die angestrebten Raum- und Platzbildungen als auch auf die Fernwirkung richtig situiert, jedoch in seinem Ausdruck nicht befriedigend.

Modell aus Süden



Situation 1:5000

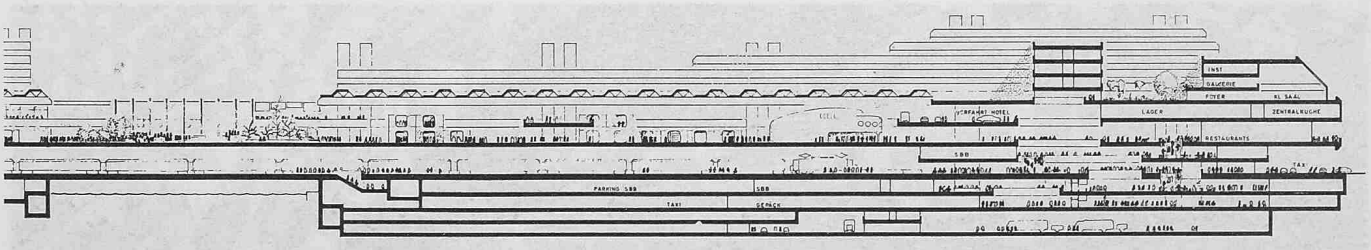
Die architektonische Gestaltung ist zu formalistisch. Hervorzuheben sind die schöne Verbindung von Sihlraum und Platzspitz, die visuelle Betonung der Bahnhofstrassenachse und die kubische Überleitung zur Limmat.

Die konsequente Tieflegung der Sihlexpressstrasse, der Parkflächen und aller Rampensysteme ermöglicht eine hervorragende, jedoch kostspielige Gesamtlösung mit Erweiterung der Grünflächen im Anschluss an den Platzspitzpark.

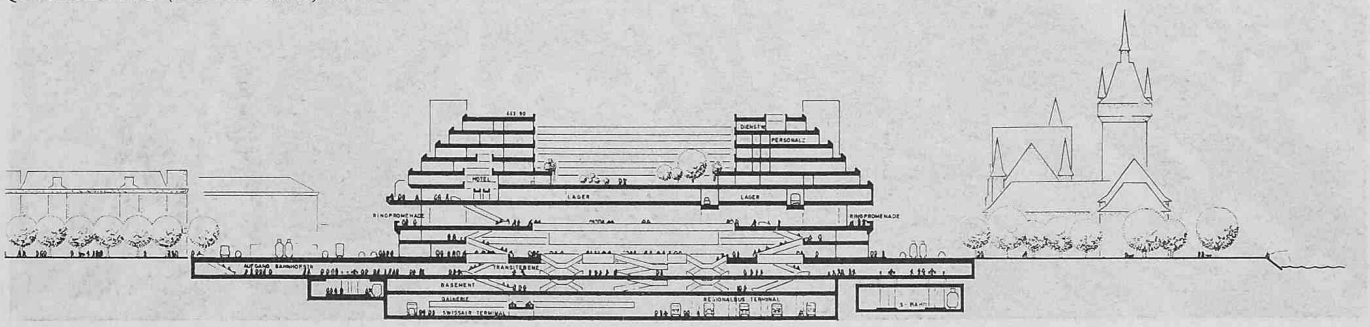
Die Terrassenlösungen mit der vertikalen Gliederung durch die Treppen- und Liftelemente gestalten das grosse Volumen; sie sind auch klarer Ausdruck der Gebäudenutzungen.

Die Betriebsanlagen sind auf das Erdgeschoss und vier Untergeschosse aufgeteilt und verkehrsgünstig an das Strassensystem angeschlossen. Die Niveautrennung der Gepäckhalle von der Transitebene sowie die Lage des Swissair-Terminals und der Regionalbusse im 3. Untergeschoss sind betrieblich mit Nachteilen verbunden. Durch diese

Längsschnitt 1:2000



Querschnitt N–S (Bahnhofstrasse) 1:2000

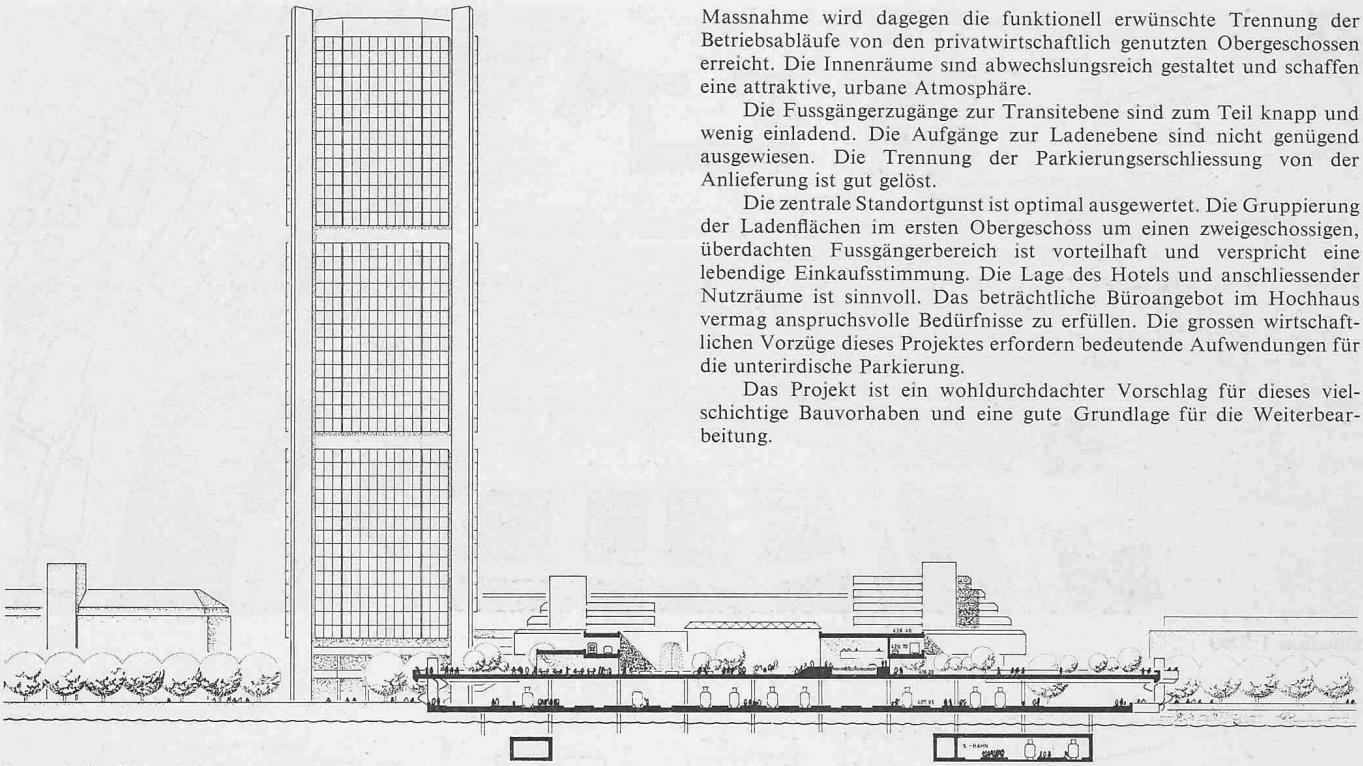


Massnahme wird dagegen die funktionell erwünschte Trennung der Betriebsabläufe von den privatwirtschaftlich genutzten Obergeschossen erreicht. Die Innenräume sind abwechslungsreich gestaltet und schaffen eine attraktive, urbane Atmosphäre.

Die Fussgängerzugänge zur Transitebene sind zum Teil knapp und wenig einladend. Die Aufgänge zur Ladenebene sind nicht genügend ausgewiesen. Die Trennung der Parkierungserschliessung von der Anlieferung ist gut gelöst.

Die zentrale Standortgunst ist optimal ausgewertet. Die Gruppierung der Ladenflächen im ersten Obergeschoss um einen zweigeschossigen, überdachten Fussgängerbereich ist vorteilhaft und verspricht eine lebendige Einkaufsstimmung. Die Lage des Hotels und anschliessender Nutzräume ist sinnvoll. Das beträchtliche Büroangebot im Hochhaus vermag anspruchsvolle Bedürfnisse zu erfüllen. Die grossen wirtschaftlichen Vorzüge dieses Projektes erfordern bedeutende Aufwendungen für die unterirdische Parkierung.

Das Projekt ist ein wohldurchdachter Vorschlag für dieses vielschichtige Bauvorhaben und eine gute Grundlage für die Weiterbearbeitung.



Querschnitt Sihl 1:2000

5. Preis (29 000 Fr.), Nr. 30, Verfasser: Theo Hotz, Zürich; Mitarbeiter W. Wäschle

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Projekt zeichnet sich aus durch ein absichtliches Vermeiden jeglicher nutzbringenden Überbauung der Geleise und den konsequent durchgeführten Vorschlag einer eindeutig als Bahnhofanlage in Erscheinung tretenden Gesamtkonzeption. Die Ausmasse des langen Flachbaues stehen in gutem Verhältnis zum Cityquartier und zum Landesmuseum. Zudem wird durch die freie Gestaltung der Kopfhalle eine schöne räumliche Beziehung zum Limmatraum geschaffen. Hingegen bleibt in der Gesamtanlage durch die lang gezogenen Perrondächer und das Fehlen einer flüssigen oberirdischen Verbindung zum Industriequartier die Riegelwirkung des Kopfbahnhofes erhalten.

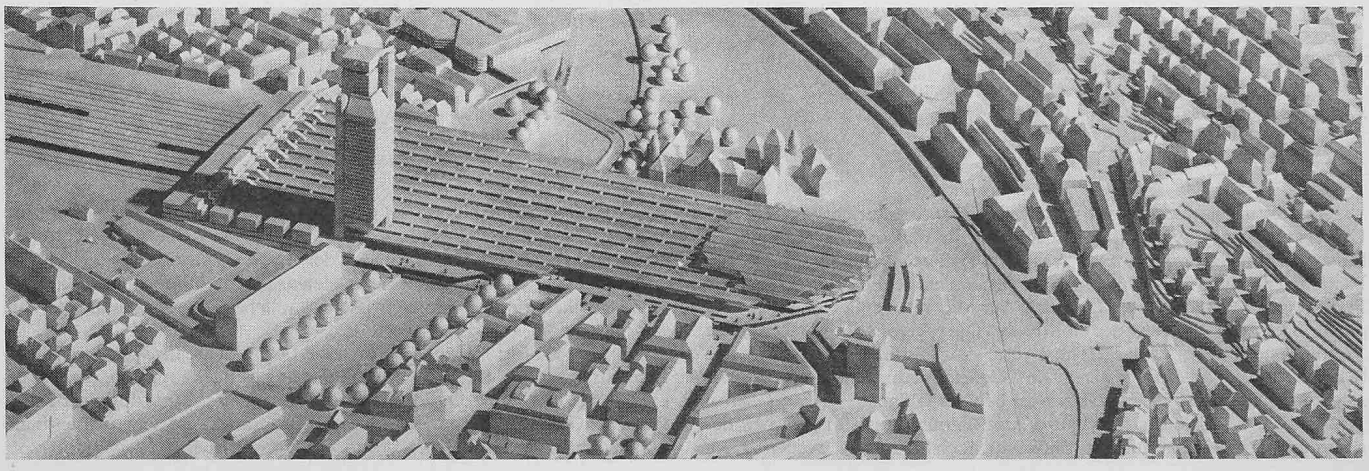
Das Hochhaus steht städtebaulich richtig und wirkt trotz seiner Ausmasse nicht störend auf das Gesamtbild der Stadt. Zudem tritt es zu der grossen, horizontalen Ausdehnung der Gesamtanlage in ein gutes Verhältnis.

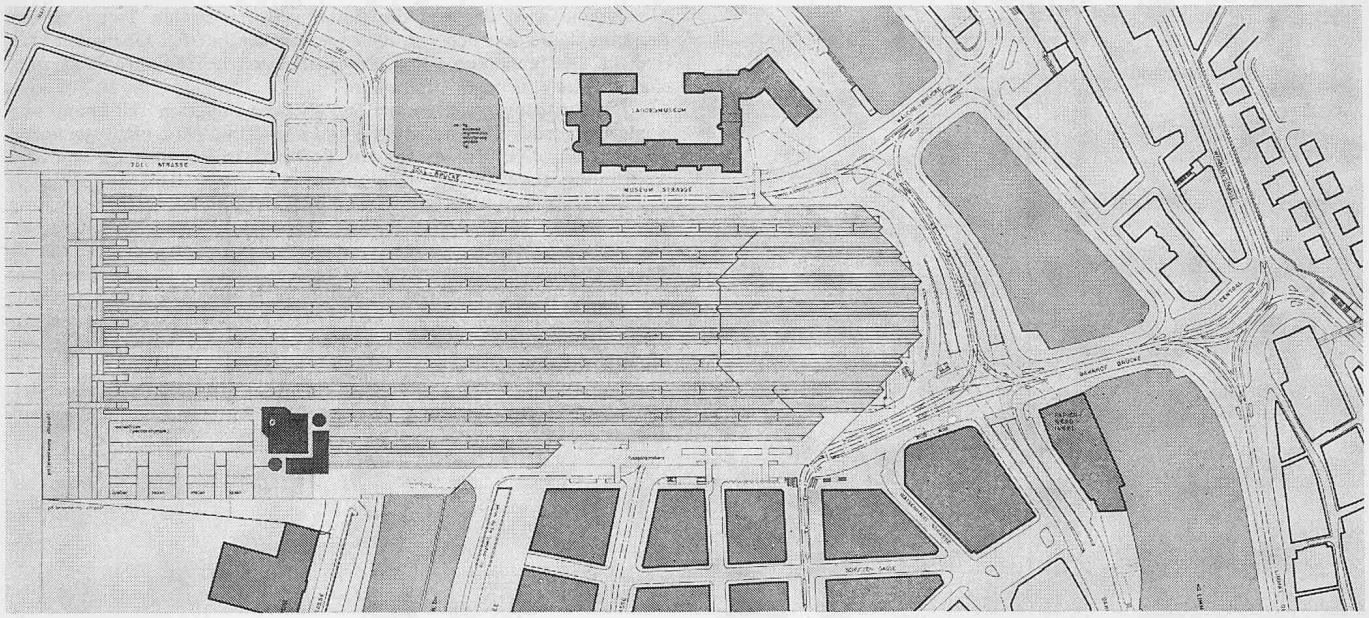
Um diese einfache Gestaltung konsequent durchzuführen, wird jedoch rund die Hälfte des Parkhauses an den Sihlquai verlegt und auf einen beträchtlichen Teil der zwischen Limmat und Sihl möglichen oberirdischen Nutzung verzichtet. Dafür wird eine intensivere Ausnützung des Untergrundes vorgeschlagen.

Die Sorge um gute Betriebsbedingungen, verbunden mit wirtschaftlichen Überlegungen, führen durchwegs zu einer Lösung mit wenig aufwendigen Überbauten, welche das Gleichgewicht zu den höheren Kosten der Unterbauten bringen sollen.

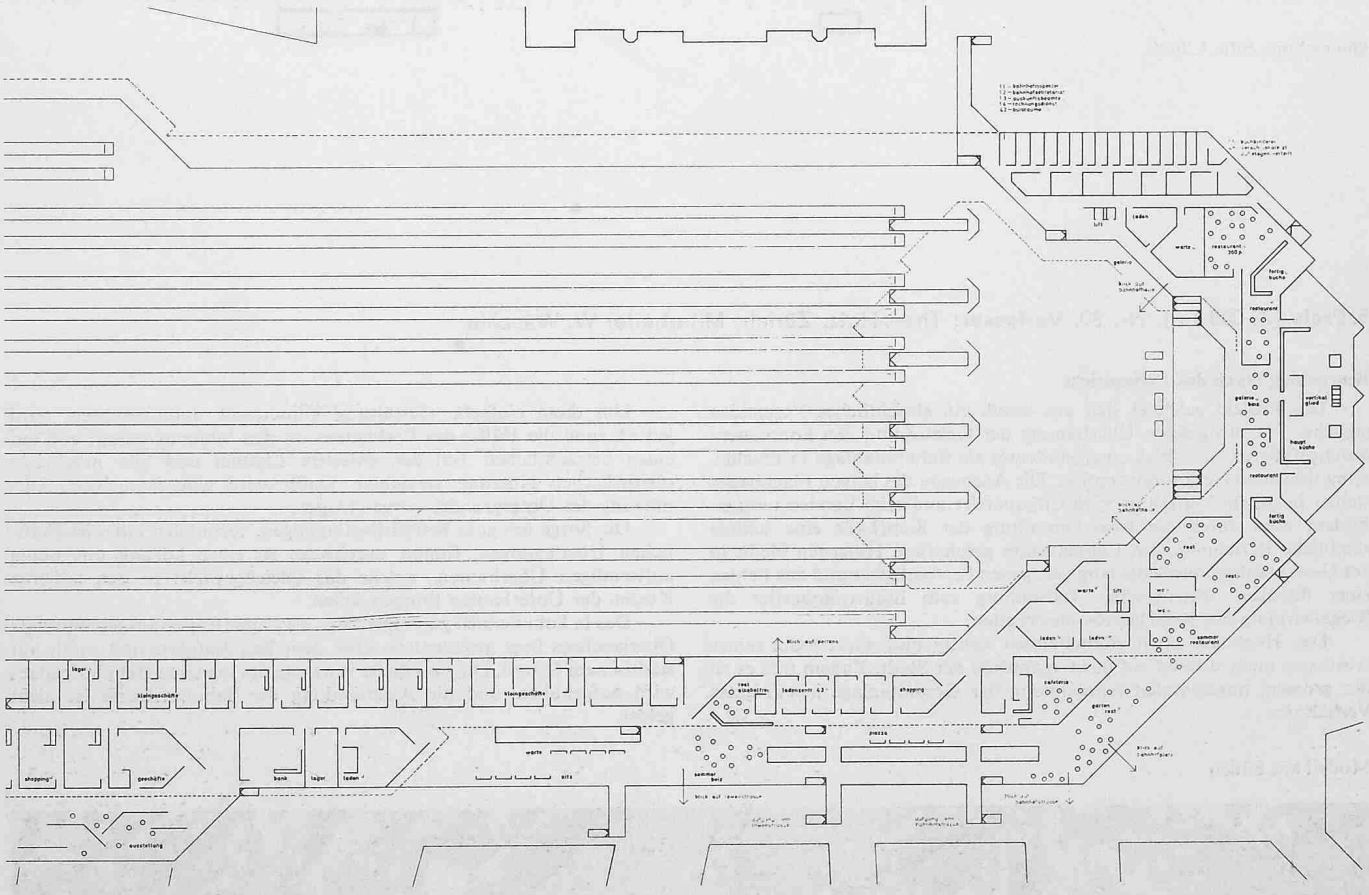
Das in kommerziell günstiger Lage als Ladenstrasse ausgebaute erste Obergeschoss liegt grösstenteils über dem Bahnhofplatz und somit auf städtischem Grund. Die räumliche Wirkung des heutigen Bahnhofplatzes wird aufgehoben, und die Ausmündung der Bahnhofstrasse ist nicht gelöst.

Modell aus Süden





Situation 1:5000



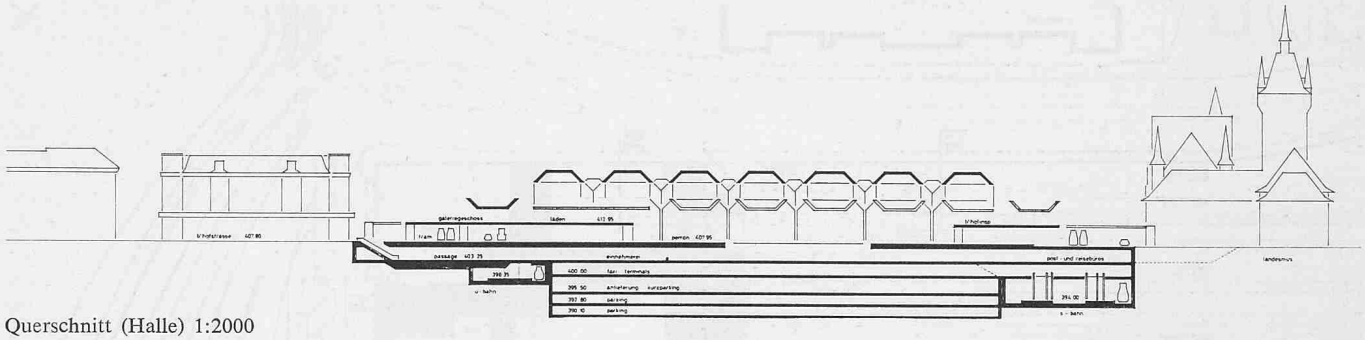
Erstes Obergeschoss 1:2000

Interessant ist die Konzentration aller Verkehrseinrichtungen in den Untergeschossen; sie erlaubt eine einfache Betriebsorganisation, ergibt kürzeste Publikumswege und vermeidet Überschneidungen mit den Passantenströmen im Obergeschoss. Besonders eindrucksvoll ist die Perronkopfhalle gestaltet. Nachteilig für die rasche Perronentleerung dürfte sich das Fehlen des mittleren Querperrons auswirken. Die Verbindungen zum Untergeschoss und zur S-Bahn sind eng. Die Schalterhalle ist gut organisiert. Die Gepäckannahme liegt richtig, der interne Gepäcktransport ist einfach zu bewerkstelligen.

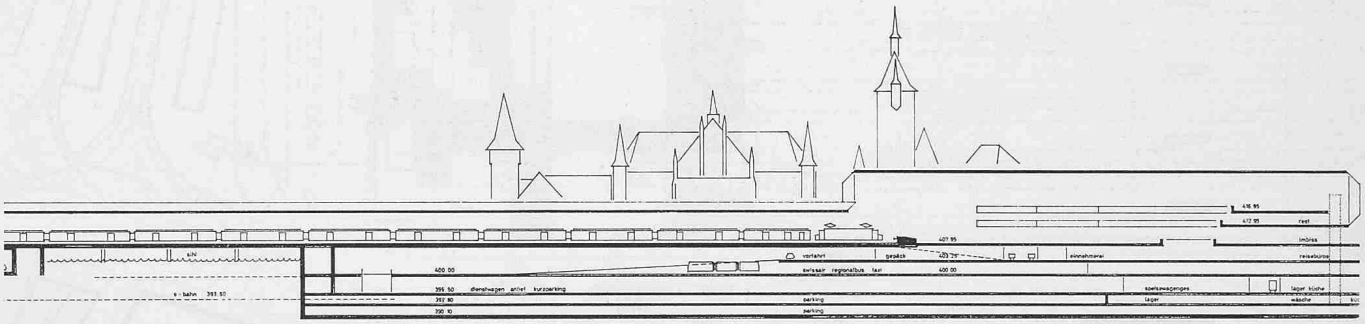
Der Vorschlag eines Parkhauses am Sihlquai muss im Rahmen der gesamten Parkhausplanung im Sihlraum noch überprüft werden. Dem Postgebäude über den Geleisen fehlt der unmittelbare Strassenanschluss.

Das Hochhaus ist durch seine zwei Treppentürme gut erschlossen und erlaubt eine flexible Ausnützung der Geschossflächen. Die wirtschaftlich interessanten Bauteile, wie Ladenstrasse und Hochhaus, können relativ frühzeitig und ohne grössere bauliche Schwierigkeiten erstellt werden.

Dieses Projekt schlägt eine extreme Lösung vor. Ihre wirtschaftliche Ebenbürtigkeit mit einer Gesamtüberbauung ist nachzuprüfen. Im ganzen handelt es sich um ein ideenreiches und konsequent durchgeführtes Projekt. Gegenüber dem Wettbewerbsprogramm ist eine wesentliche Unternutzung festzustellen.



Querschnitt (Halle) 1:2000



Längsschnitt (Halle) 1:2000

6. Preis (24 000 Fr.), Nr. 38, Verfasser: Ueli Roth, Haward Mud, Walter Schindler, Zürich; Mitarbeiter Peter Keller, Fritz De Quervain

Beurteilung durch das Preisgericht

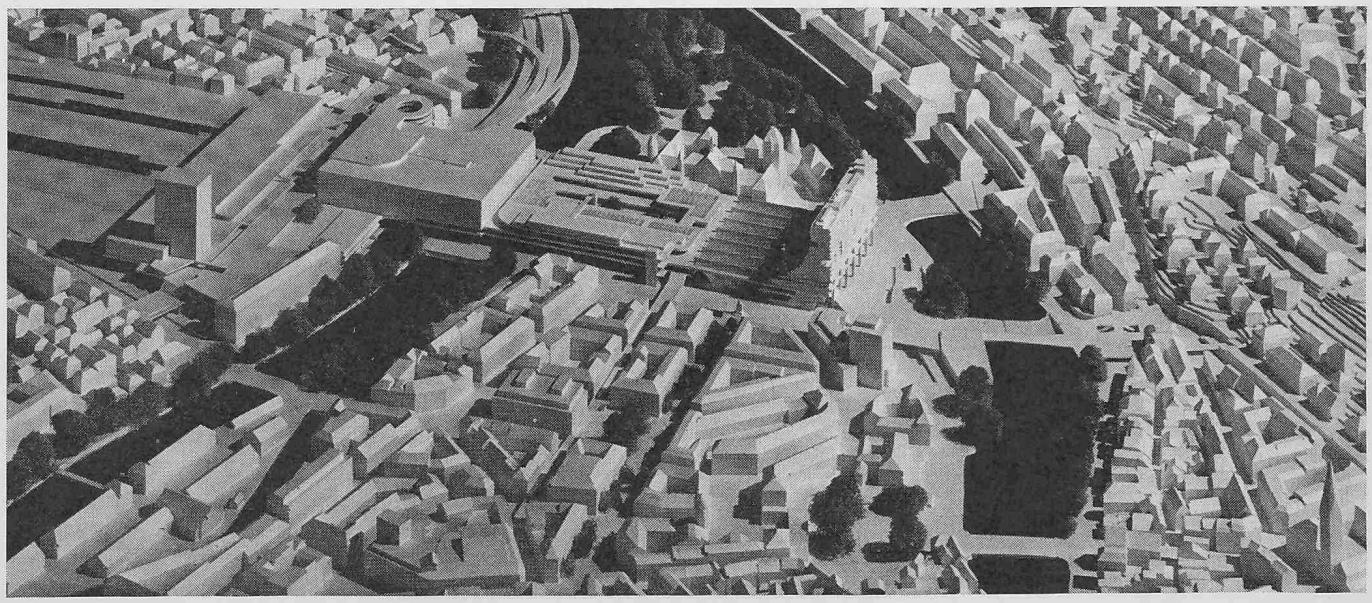
Der sorgfältig studierte und sauber dargestellte Entwurf zeigt verschiedene wertvolle Vorschläge, geht aber in seiner konsequenten Auslegung der grundsätzlichen Überlegungen, namentlich in städtebaulicher Hinsicht, zu weit.

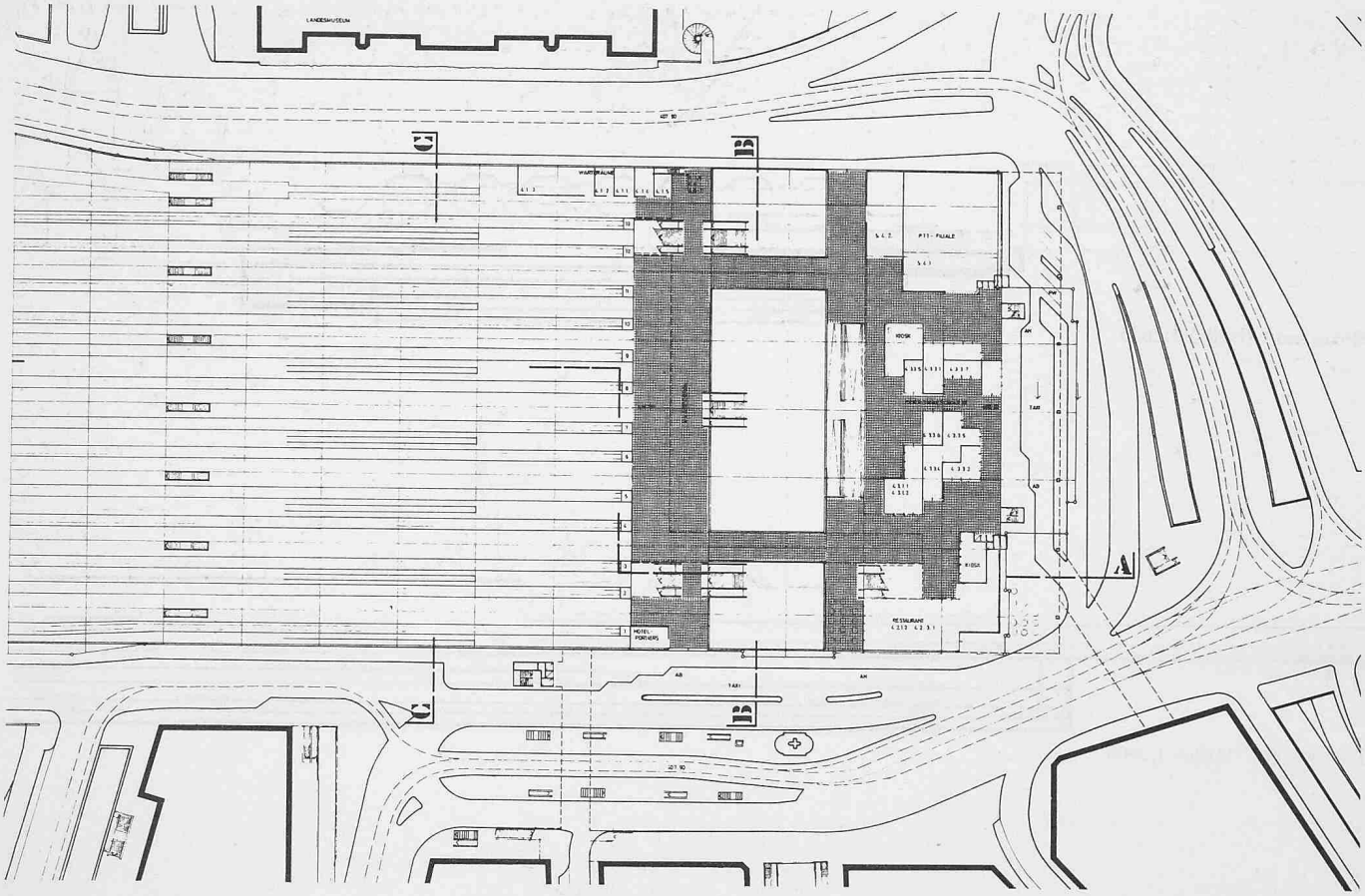
Die weiträumige Bahnhofhalle vermittelt in übersichtlicher Weise zwischen den einzelnen Geschossen und will durch ihre betont metropolitane Haltung den Besuch des Bahnhofes bewusst zu einem Erlebnis werden lassen. Diesem Streben entspricht auch die eigenständige Gesamthaltung des Entwurfes: der Verfasser hebt den Bahnhof aus seiner Umgebung heraus, will ihn als selbständiges Bauwerk wirken lassen und integriert ihn nicht in die angrenzende Stadt.

Umgekehrt werden bis anhin nicht existente Beziehungen in sehr begrüssenswerter Weise neu geschaffen: die grosse Zentralhalle erweitert den «Raum Bahnhofstrasse» und schafft eine direkte Verbindung ins heute schlecht erschlossene Gebiet Landesmuseum/Platzspitz. Diese Verbindung wird nicht nur optisch, sondern auch effektiv erreicht, indem in der Basement-Ebene ein breiter Durchgang mit grosszügigen Ausmündungen vorgeschlagen wird.

Im kubischen Aufbau muss der im Detail differenziert gestaltete Kopfbau (mit einer Höhe von 70 m auf über 120 m Länge) als zu wuchtig bezeichnet werden; auch das an sich gut organisierte Parkhaus wirkt zu massig, und sein Vorstossen in den Sihlraum kann nicht befriedigen.

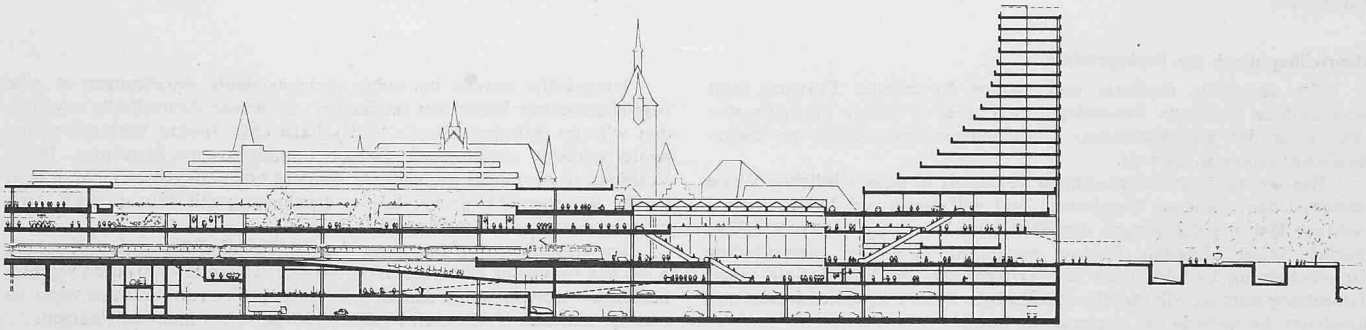
Modell von Süden





Erdgeschoss 1:2000

Schnitt A–A, 1:2000



Im Gegensatz zu diesen kritischen Bemerkungen sind in den Grundrissen beachtliche Vorschläge enthalten: Die Verflechtung der grossen Bahnhofhalle mit dem heutigen Basement ist in schöner Weise vorgeschlagen, und die Orientierung wird dem Passanten leicht gemacht; die bahnbetrieblichen Anlagen, die Perrons wie auch alle Aus- und Aufgänge werden übersichtlich erreicht.

Etwas schwer auffindbar dagegen liegen Swissair- und Regionalbus-Terminal. Eine direkt durchgehende Lift- und Treppenverbindung aus dem Basement wird vermisst.

Die bahninterne Organisation ist grundsätzlich recht gelöst. Die Mündungen der Gepäckrampen greifen zuweit in die Perrons.

Gut bewertet wird die schön gestaltete Restaurant- und Ladenebene im ersten Obergeschoss: sie nimmt richtigerweise Bezug zu den Stadtgebieten westlich der Sihl; die innere Ladenstrasse wie auch die südseitigen Lauben geben ihr ein eigenes Cachet, und die gute Verbindung zum Grossparkhaus liegt im Interesse des Kunden.

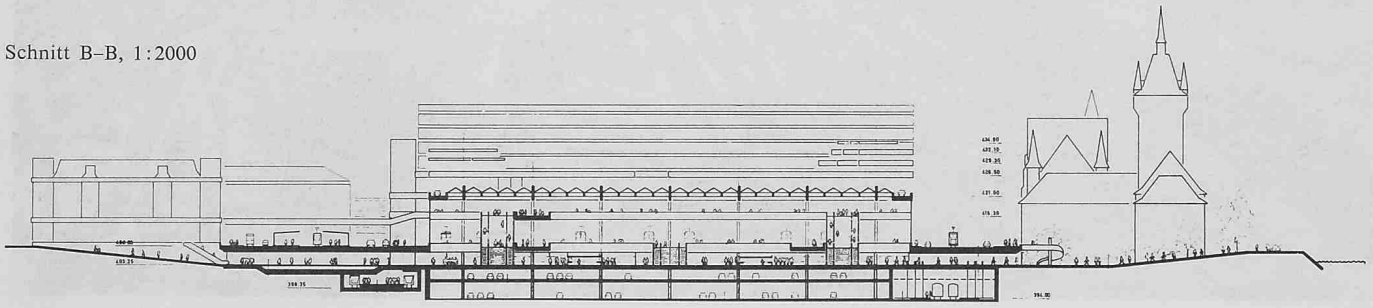
Zu begrüssen ist die grosse Zahl von Kurz- und Dienstparkplätzen direkt unter der Haupthalle.

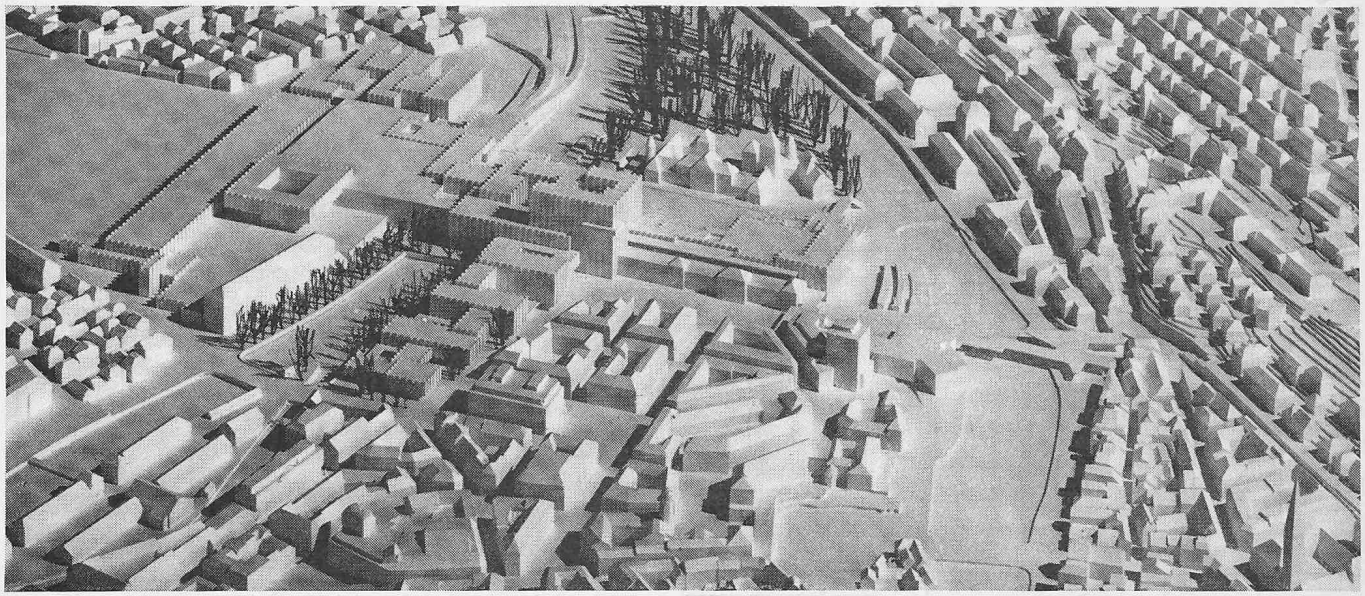
In der äusseren Verkehrsführung wird die Tramlinie in der Bahnhofstrasse zugunsten eines grosszügigen Zuganges zum Basement aufgehoben und durch Löwenstrasse–Seidengasse geführt.

In wirtschaftlicher Beziehung scheint das Projekt vertretbar. Die Verkehrsflächen stehen im gesamten in einem guten Verhältnis zu den Nutzflächen.

Der an sich wertvolle Entwurf wirft verschiedene Probleme auf, deren konkrete Lösungsmöglichkeit noch nicht ausgewiesen werden kann.

Schnitt B–B, 1:2000





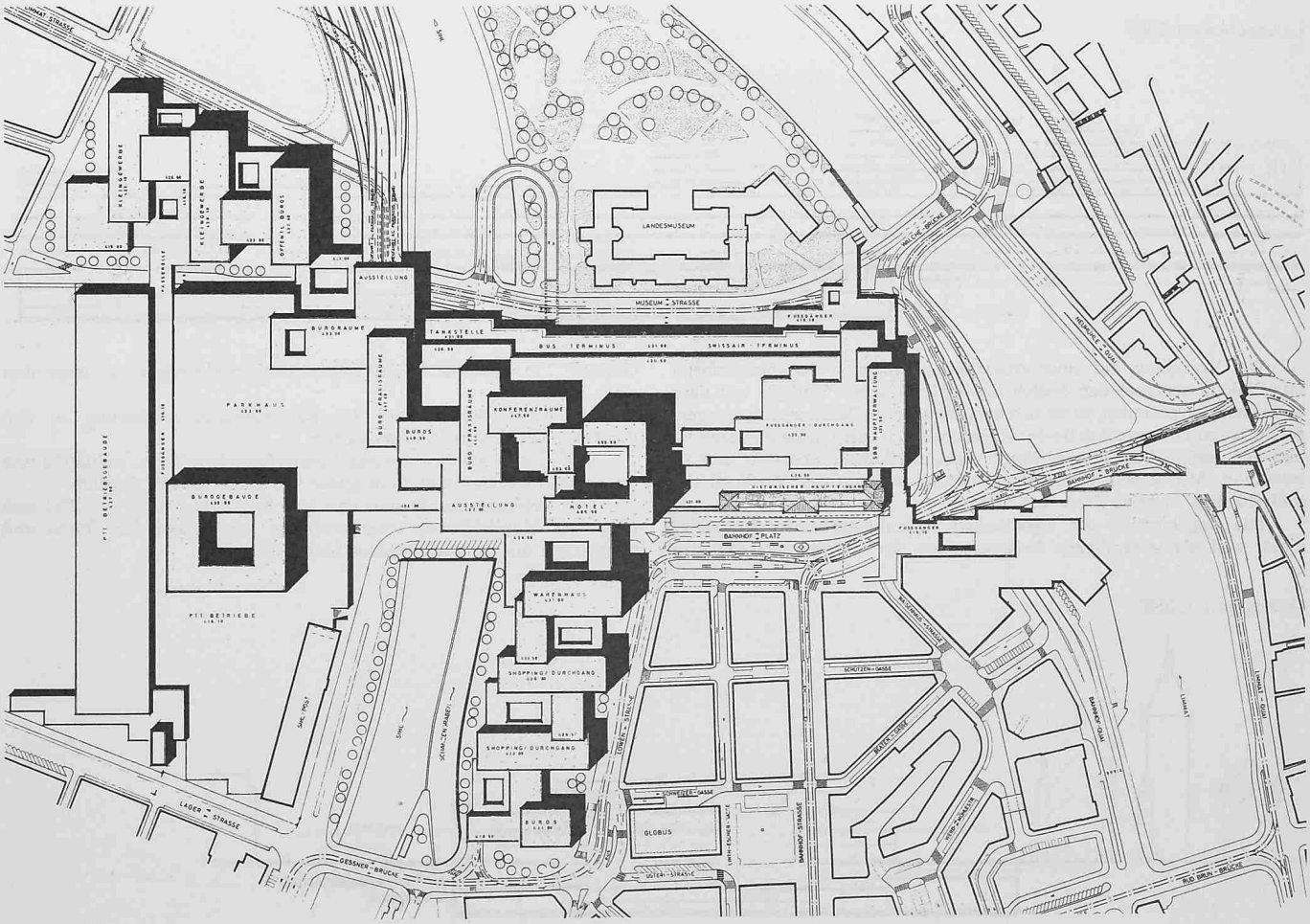
Modell von Süden

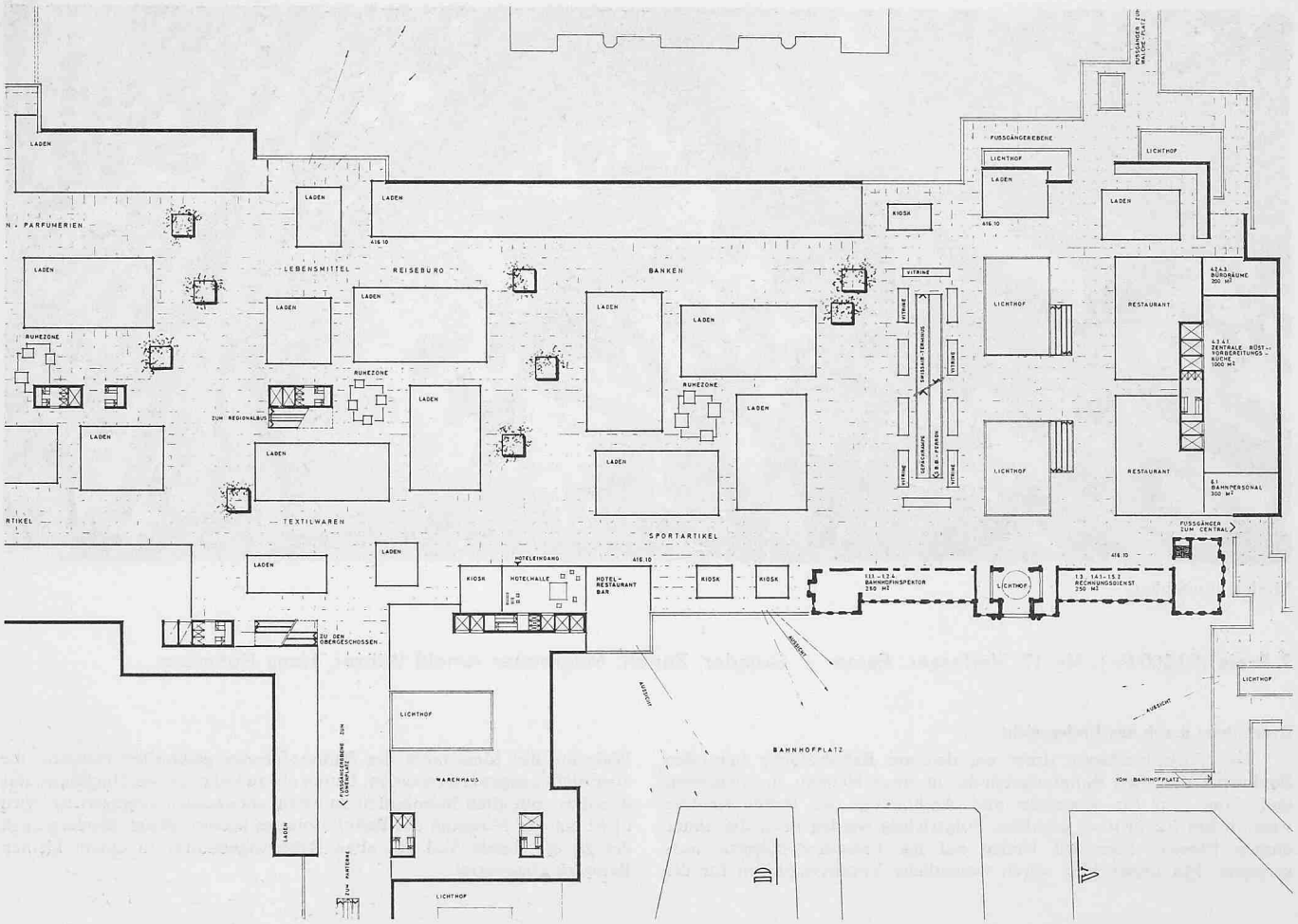
7. Preis (22 000 Fr.), Nr. 17, Verfasser: Farner u. Grunder, Zürich; Mitarbeiter Arnold Winzer, Hans Kohmann

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Projektverfasser strebt an, den am Bahnhofplatz liegenden Baukörper des alten Bahnhofgebäudes in einen Neubau zu integrieren und damit ein für Massstab und Architektur des Bahnhofplatzes wesentliches Element zu erhalten. Folgerichtig werden auch die hinter diesem Element liegenden Hallen auf die Fassadensymmetrie ausgerichtet. Mit dieser Idee wären wesentliche Voraussetzungen für die Wahrung des Massstabes des Bahnhofplatzes geschaffen gewesen, die aber nicht ausgewertet wurden. Durch ein zu voluminöses Hochhaus, das überdies vom alten Bahnhofteil zu wenig entschieden abgesetzt ist, wird nicht nur der Massstab des Bahnhofplatzes beeinträchtigt, sondern auch der zu erhaltende Teil des alten Bahnhofgebäudes zu einem kleinen Bauwerk abgewertet.

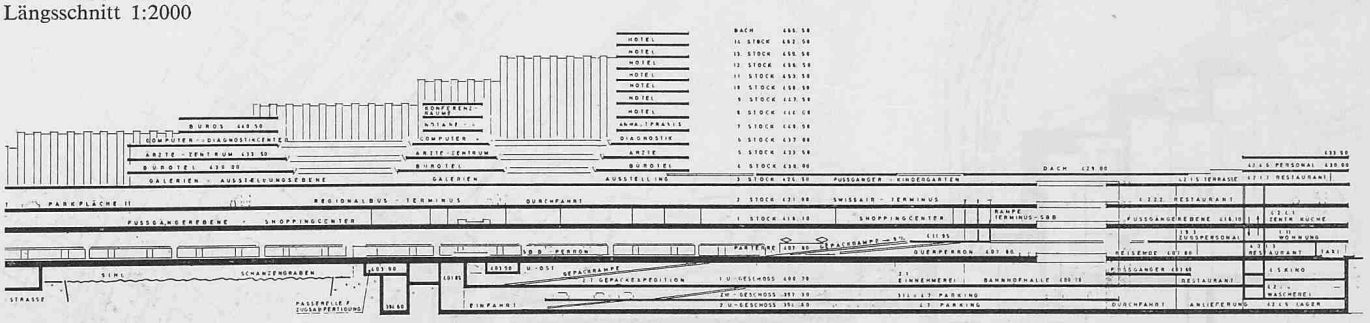
Situation 1:5000





Erstes Obergeschoss (Fussgängerebene) 1:2000

Längsschnitt 1:2000



Der Vorschlag, auf einer grosszügig ausgelegten Fussgängerebene mit Einkaufszentrum den östlich der Sihl gelegenen Stadtteil mit dem westlichen zu verbinden, ist an sich bemerkenswert. Da dieses Fussgängergeschoss von nur etwa 4 m lichter Höhe praktisch vollständig überbaut ist und nur wenige Ausblicke gewährt, wirkt es räumlich gedrückt und zu weitläufig. Mit seinem Bebauungsvorschlag schliesst der Verfasser die städtebaulich wichtige Zäsur der Sihl.

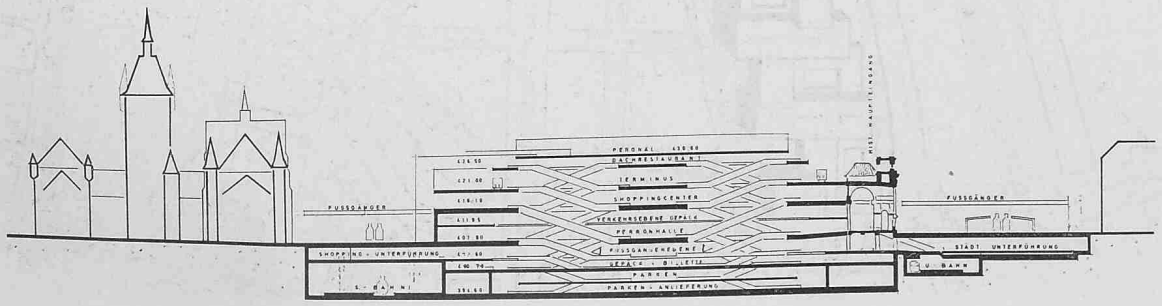
Die Organisation des eigentlichen Aufnahmegebäudes befriedigt nicht, weil die wesentlichen Raumgruppen der Einnehmerei und des Gepäcks 7 m unter der Gleisebene im zweiten Untergeschoss disponiert sind.

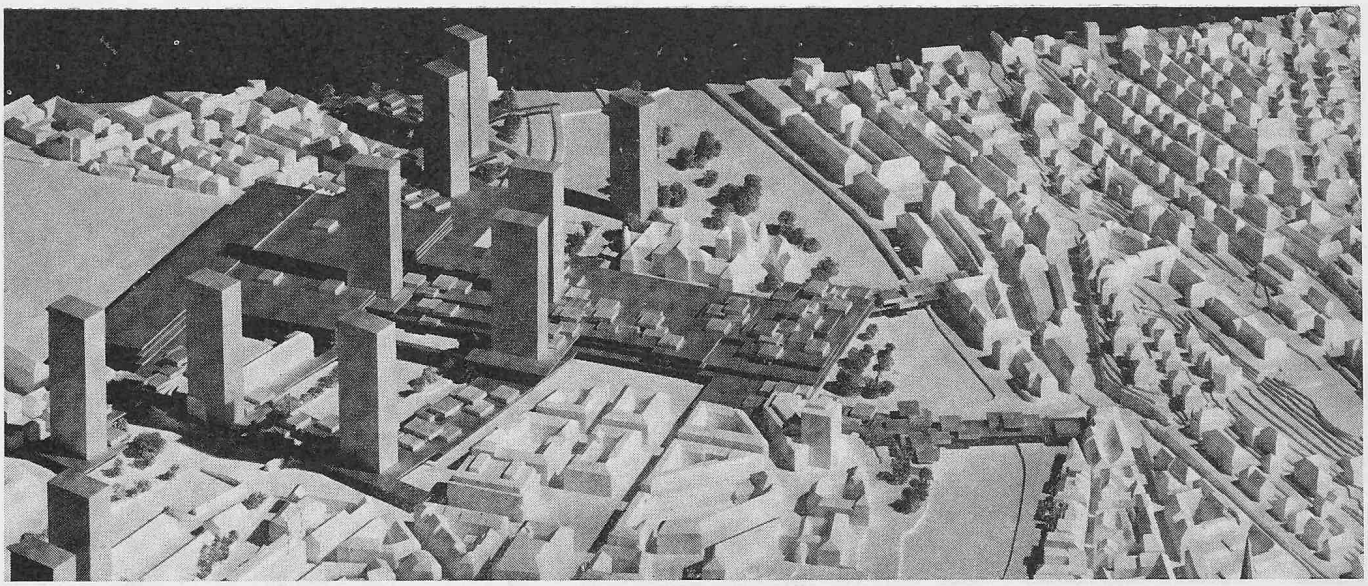
Die Verbindungen von der Bahnhofplatzunterführung zu den Perrongleisen sind nicht übersichtlich.

Das an sich gut erschlossene Einkaufsgeschoss ist zu weitläufig und unübersichtlich und deshalb in seiner Wirtschaftlichkeit fraglich.

Der Verfasser macht von den auf dem linken Ufer der Sihl sich bietenden Möglichkeiten einer erhöhten Ausnutzung für Büros und dergleichen nur in beschränktem Masse Gebrauch.

Querschnitt 1:2000





Modell von Süden

8. Preis (20 000 Fr.), Nr. 4, Verfasser: Ruedi Fraefel, Spreitenbach

Beurteilung durch das Preisgericht

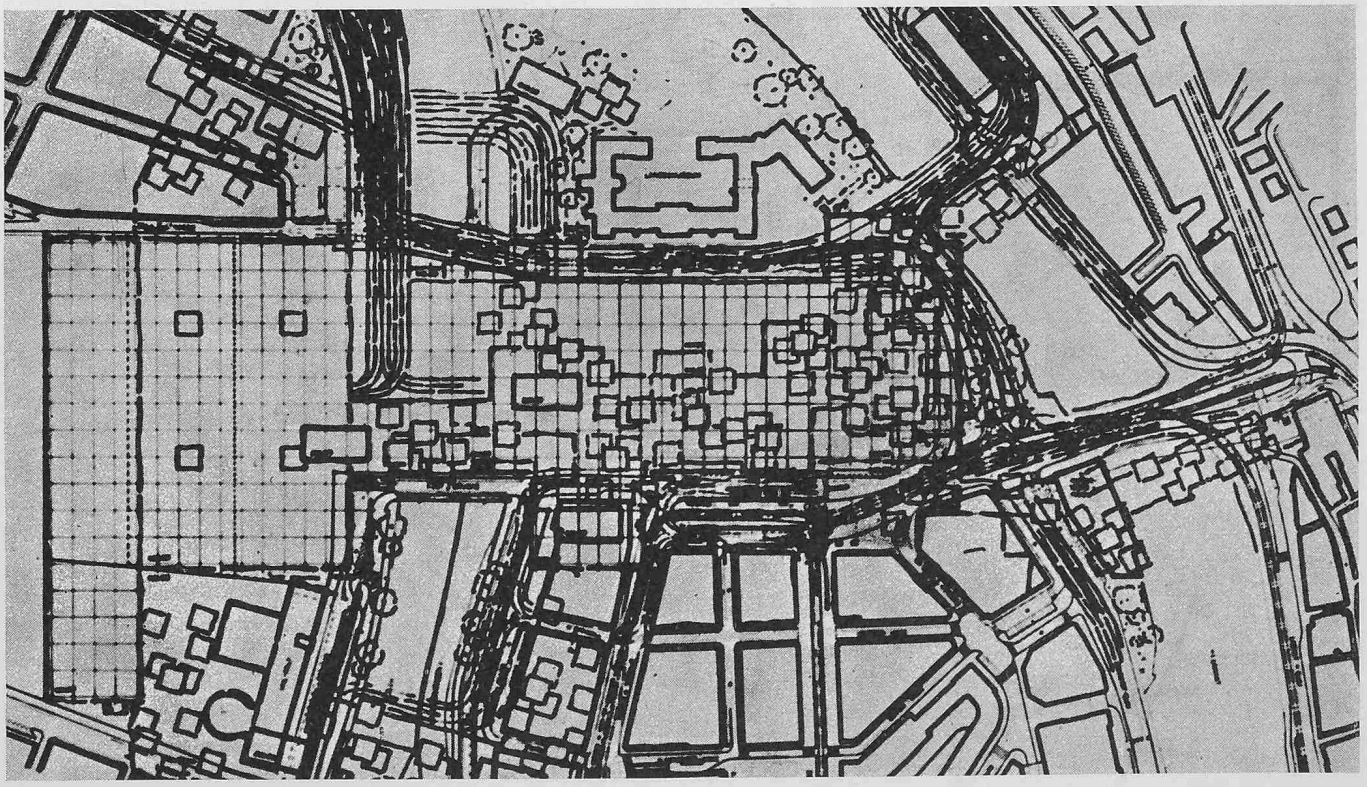
Der tragende Leitgedanke des Verfassers liegt im bewussten Streben nach einer allseitig engen Verflechtung der ganzen Bahnhofüberbauung mit der umgebenden Stadt. Sowohl im Basement als auch in den Obergeschossen greifen die Fussgängerzonen bis in die umliegenden Strassen und Platzräume, was grundsätzlich zu begrüssen ist. Für den Endausbau wird zum Beispiel eine obergeschossige, völlig verkehrsfreie Fussgängerverbindung vom Central bis ins Gebiet der Limmatstrasse angestrebt.

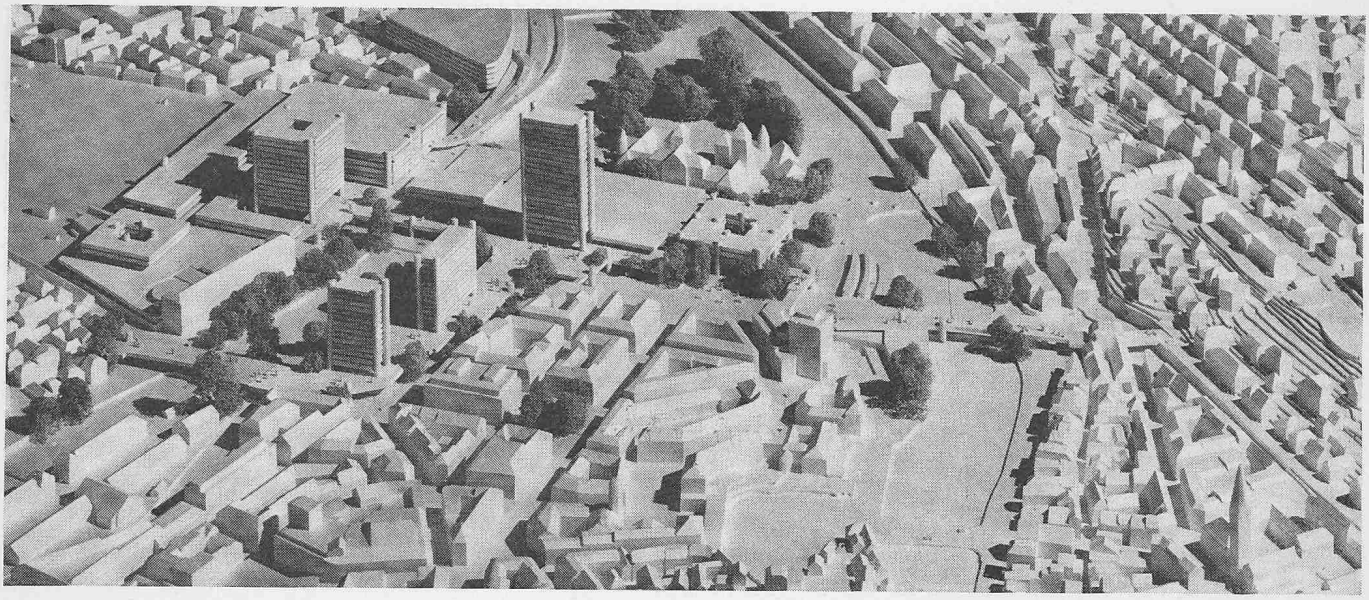
Im kubischen Aufbau zeigt der Entwurf eine klare Grundhaltung: niedrige Baumassen im Schwerpunkt der Anlage (zwischen Bahnhofplatz und Landesmuseum); Entwicklung in der Vertikalen (Hochhäuser) im Sihlraum. Dieses Konzept ist an sich zu begrüssen, doch wirkt die Anlage, hauptsächlich im Zentrumbereich, durch die geschachtelten, zufälligen Pavillonaufbauten verspielt, was auch im weitflächigen Grundriss des ersten Obergeschosses zum Ausdruck kommt.

Das Basement unter dem Bahnhofplatz wird zu einer grossräumigen Fussgänger-/Transitebene erweitert, wo der Passant in wünschbarer Form alle im Bahnverkehr notwendigen Einrichtungen findet...

Die weitgreifende Fussgängerzone im ersten Obergeschoss mit Restaurationsbetrieben, Swissair-Terminal, Läden, Kiosken usw. und vielseitigen Zugangsmöglichkeiten zu den Perrons kann Grundlage zu einer intensiven wirtschaftlichen Nutzung (Fremdvermietung) werden, doch sind die Verkehrsflächen, namentlich in den publikumsärmeren Bereichen (über und westlich der Sihl), zuungunsten der Mietfläche viel zu gross. Zudem «zerfliesst» der Grundriss in dieser peripheren Zone, und ein klarer Wille zur Gestaltung wird vermisst. Der Entwurf zeigt interessante Vorschläge, namentlich in Rücksicht auf den Fussgänger, führt aber wegen der zuvielen Treppenanlagen (bahnbetrieblich unerwünscht), grossflächigen Publikumszonen und zu kleinmassstäblichen Pavillonanlagen zu baulich hohen Aufwendungen und kann auch in städtebaulicher Hinsicht nicht voll überzeugen.

Situation 1:5000





Modell von Süden

9. Preis (18 000 Fr.), Nr. 15, Verfasser: Peter Weber, Wald ZH

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Bauvolumen wird in einzelne einfache Kuben gegliedert und durch eine zusammenhängende Fussgängerebene im Obergeschoss mit den angrenzenden Stadtteilen verbunden.

Eine knappe Nutzung in Aufnahmegebäude und Hotelturm wird westlich der Sihl kompensiert.

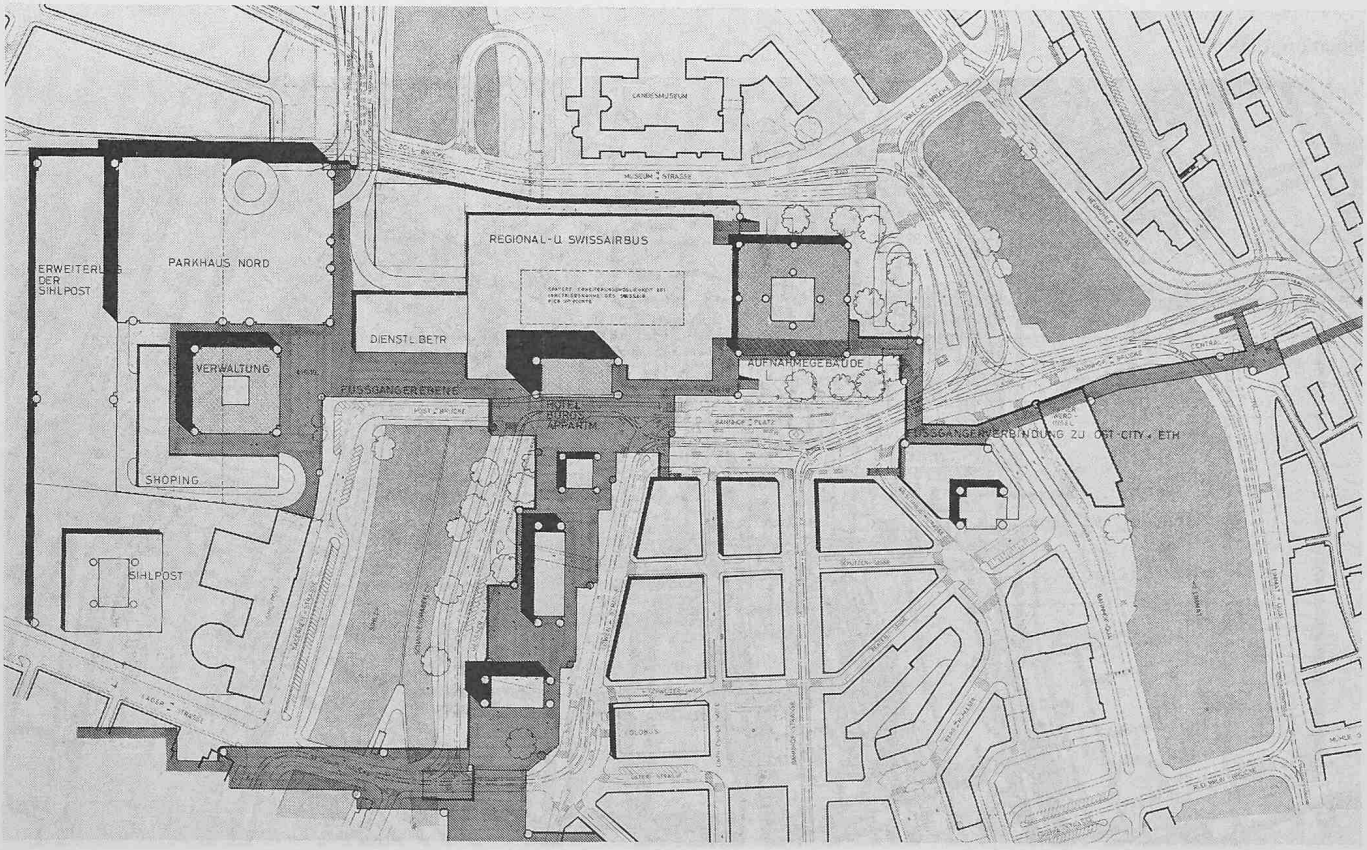
Die grosszügige städtebauliche Grundidee, im Bereich Bahnhofplatz, Limmatraum und Landesmuseum aufgelockerte Baumassen und weite Vorgelände zu schaffen, ist sehr zu anerkennen; leider ist sie aber nicht konsequent entwickelt, da im Erdgeschoss die angestrebte Transparenz fehlt. Die weitläufigen Flachbauten und ungeschützten Fussgängerflächen sind nicht attraktiv.

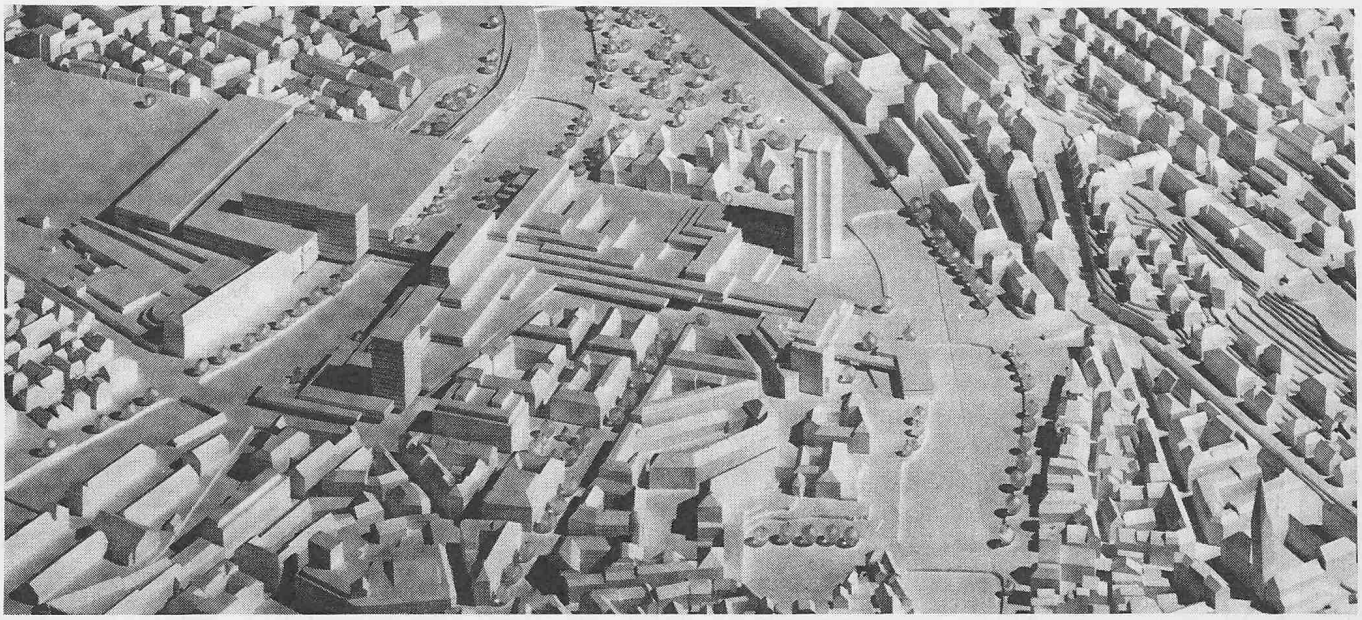
Die Gebäudeorganisation ist durch Niveaudifferenzen, ungünstige Tragsysteme und zufällige Durchblicke verunklärt und zum Teil nicht funktionsfähig. Die Vorschläge für Büros, Läden und Dienstleistungsräume sind ungenügend.

Aufwendige und unübersichtliche Erschliessungen für den Autoverkehr, ungünstige Fussgängerverbindungen und mangelhafte Terminalanlagen müssen als Nachteile bewertet werden.

Die Vorschläge tragen den an dieser Lage zu erwartenden wirtschaftlichen Nutzungen nicht Rechnung.

Situation 1:5000





Modell von Süden

10. Preis (16 000 Fr.), Nr. 54, Verfasser: Jörg Affentranger, Ingenieur, Peter Bachmann, Ingenieur, Basel, Andreas Bruns, Arlesheim, Nicolas Hosch, Basel, Albert Schaller, Lausanne

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Entwurf beruht auf dem bemerkenswerten Gedanken, dem bestehenden Basement unter dem Bahnhofplatz durch eine bedeutende Ausweitung und Öffnung nach aussen eine bleibende Existenz zu sichern. Die weiträumige Publikums- und Transitebene wird durch eine breite Rampe in sinnfällige Beziehung zur Fussgängerzone Bahnhofstrasse gebracht und nimmt, in der Diagonalen leicht ansteigend, breiten und direkten Kontakt zur Limmat. Frei vermietbare Ladenlokale begrenzen die Zone in der Tiefe, im Bereich des Landesmuseums. Zu- und Ausgänge an allen peripheren Berührungspunkten bringen diese grosszügige Publikumszone in guten Kontakt zur Stadt. Auch die direkte Beziehung zur Station der Regionalbusse und zu den Kurzparkplätzen ist zu begrüssen.

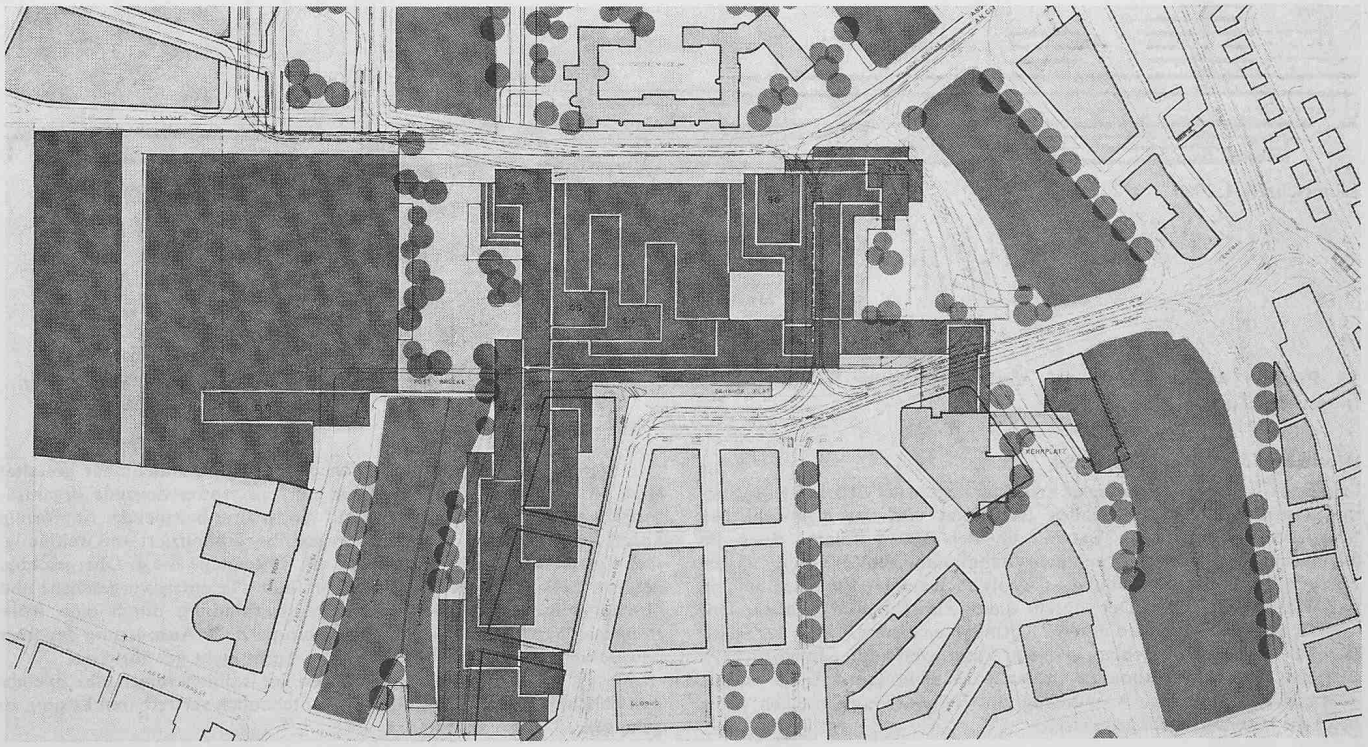
Der im Prinzip interessante und prüfenswerte Vorschlag erfordert allerdings die Aufhebung der stark frequentierten Strassenunterführung im Bahnhofquai. Die Übernahme dieser Verkehrsbeziehung durch den späteren City-Ring ist fragwürdig. Im weiteren werden gegenüber den Unterlagen namhafte, zum Teil wenig überzeugende Änderungen im Verkehr vorgeschlagen. Die Umlegung der Tramlinien aus der Bahnhof- in die Löwenstrasse wäre noch vertretbar, doch fehlt die unerlässliche Rückführung (zum Beispiel durch die Seidengasse) in die Bahnhofstrasse.

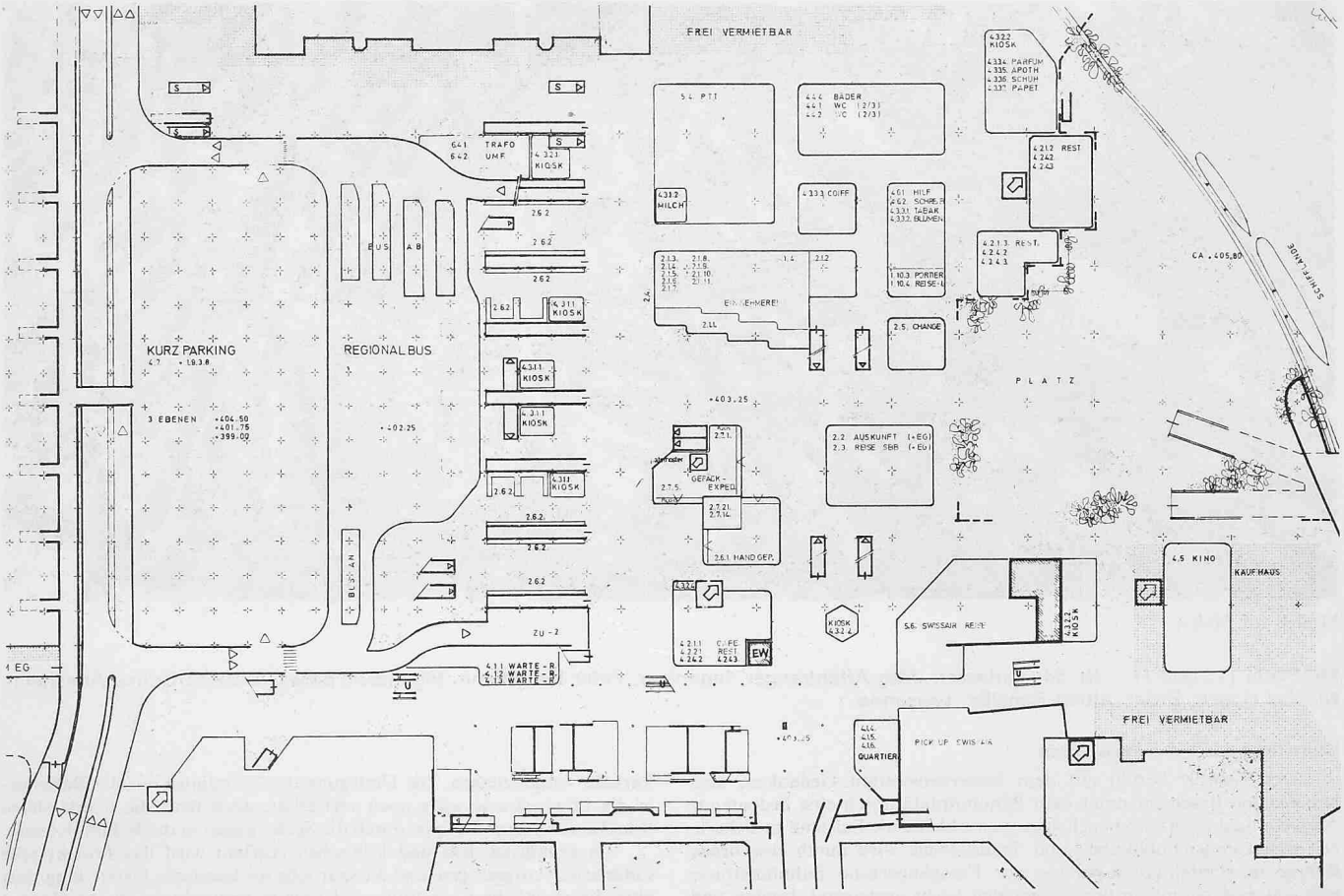
Im grundrisslichen und kubischen Aufbau wird das Projekt sehr summarisch vorgetragen, und die spärliche zeichnerische Darstellung lässt über die räumliche Gestaltung und weitere architektonische Qualitäten keine Schlüsse ziehen.

Im kubischen Aufbau setzt der Entwurf differenzierte Akzente: die Staffelung der lagernden Baumassen nimmt Bezug zur umliegenden Stadtstruktur; dagegen kann das Hochhaus in seinen Ausmassen nicht überzeugen.

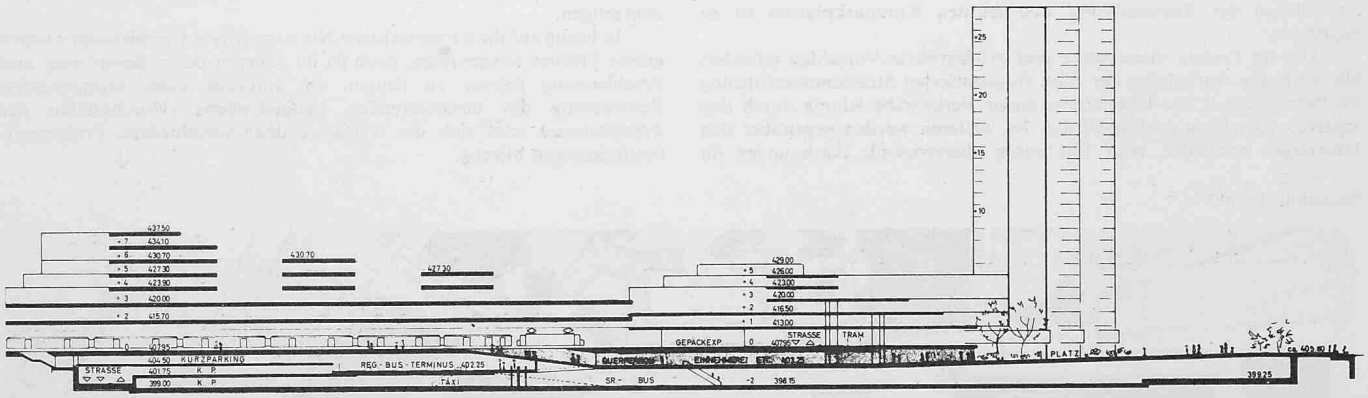
In bezug auf die wirtschaftliche Nutzung (Fremdvermietung) wurden grosse Flächen ausgewiesen, doch ist im näheren deren Bewerbung und Erschliessung schwer zu deuten. Im Interesse einer konsequenten Realisierung des dominierenden Leitgedankens (Durchgreifen der Transitebene) setzt sich der Verfasser über verschiedene Programmbestimmungen hinweg.

Situation 1:5000





Erdgeschoss (Hauptgeschoss) 1:2000



Längsschnitt 1:2000

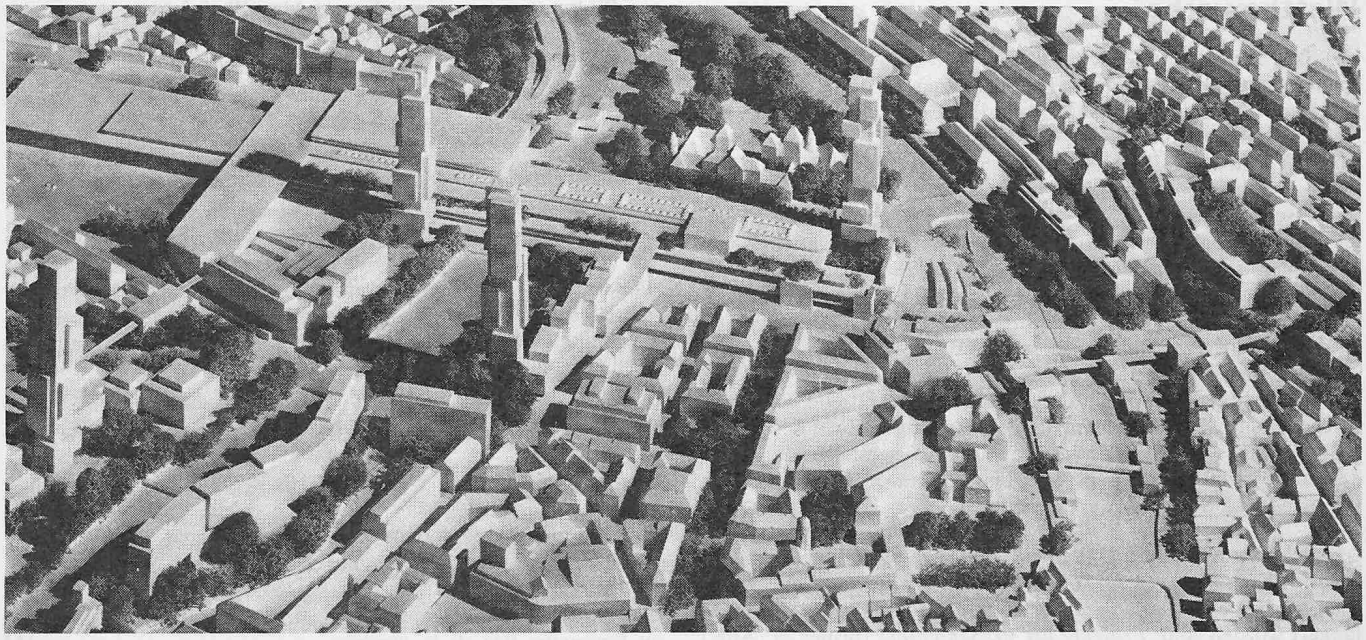
11. Preis (14 000 Fr.), Nr. 37, Verfasser: Walter R. Hunziker, Peter W. Gygax, Jacques Richter, Verkehrsingenieur, Henri L. Perin, Ingenieur, Zürich

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Charakteristische dieses Projektes liegt in der Erhaltung der Süd- und Ostfassade des bestehenden Bahnhofes und der massstäblichen Eingliederung der neuen Bauteile in den Bahnhofplatz. Auch im allgemeinen nehmen die geplanten Bahnhofanlagen in ihrer ruhigen Haltung Rücksicht sowohl auf die City als auch auf den Limmatraum und das Platzspitz-Gebiet. Der durch diese Zurückhaltung entstandene Verlust an Nutzfläche wird durch 2 Turmbauten ersetzt, wobei der an die Limmat vorgerückte Hochbau in seinen Ausmassen städtebaulich nicht zu vertreten ist. Die Erhaltung der Ostpartie des alten Bahnhofes ist an sich denkbar, jedoch ist ihre Ausnutzung und Gruppierung um einen wenig belebten Innenhof nicht attraktiv.

Wenn auch die Bahnhofhallen grundsätzlich annehmbar gestaltet sind, so weist doch das Projekt im übrigen schwerwiegende organisatorische und betriebliche Mängel auf. So ist zum Beispiel der ringförmig angelegte Busverkehr im ersten Obergeschoss kompliziert und weitläufig. Der Fussgängerverkehr wird durch ein Télécanapé ins 4. Obergeschoss geführt, das nur Ausstellungsflächen enthält. Die einzig vorgesehene und abseits gelegene durchgehende Vertikalverbindung durch eine Rolltreppenanlage ist ungenügend. Eine kommerzielle Ausnützung der über den Bahnanlagen gebauten Flächen ist damit nicht gewährleistet.

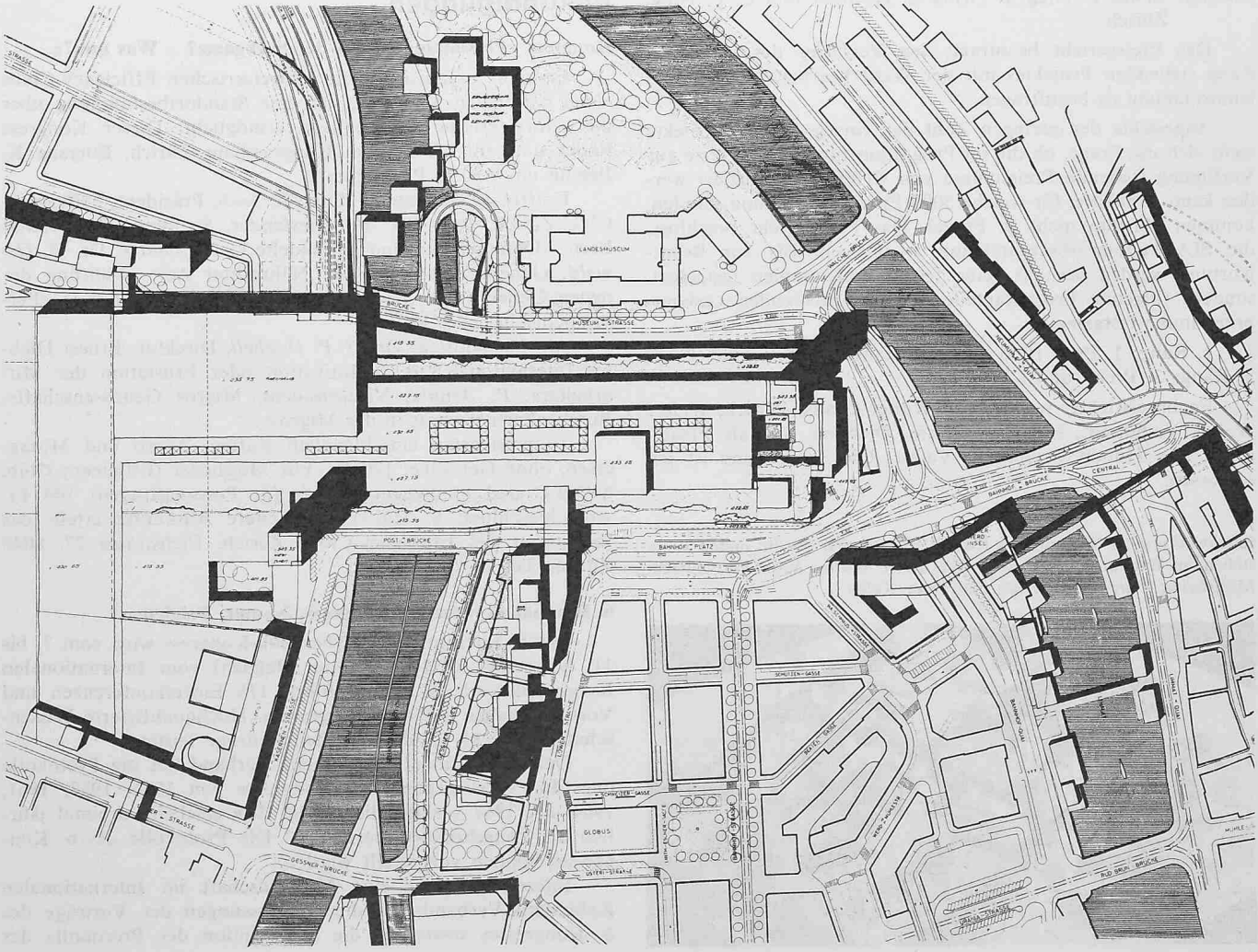
Es ist dem Verfasser nicht gelungen, im Rahmen seiner Idee zu einer betrieblich, wirtschaftlich und auch städtebaulich vertretbaren Lösung zu gelangen.



Modell von Süden

(Schluss in SBZ 1971, H. 19)

Situation 1:5000



Wettbewerbe

Bildhauerische Gestaltung des Hofes der Erweiterungsbauten Seminar Kreuzlingen. Im Zusammenhang mit der Gestaltung der Zugänge und Plätze bei den Erweiterungsbauten des Lehrerseminars Kreuzlingen wurden die Bildhauerin *M. Grunder* und die Bildhauer *Benazzi, Schorderet* und *Wyss* zu einem engeren Wettbewerb eingeladen. Unter dem Präsidium von *H. Ess,* Professor an der ETH Zürich, hat ein Preisgericht die eingegangenen Arbeiten geprüft und einstimmig den Entwurf von Bildhauer *Bernhard Schorderet,* Freiburg, zur Ausführung vorgeschlagen. Dem Künstler ist es nach dem Bericht des Preisgerichtes gelungen, mit zwei konzentrierten Plastikgruppen die Beziehung zur Architektur überzeugend herzustellen.

Die vier Entwürfe sind bis 14. Mai zusammen mit dem Architekturwettbewerb für die Schule für praktische Krankenpflege mit Schülerinnenheim in der Eingangshalle des Verwaltungsgebäudes Promenade in Frauenfeld ausgestellt. Öffnungszeiten Montag bis Freitag, 7.30 bis 12 und 13.15 bis 18.15 h (Samstag und Sonntag geschlossen).

Schulzentrum mit Hallenbad und Freizeitanlage Zollikerberg (SBZ 1971, H. 11, S. 265). Der Gemeinderat und die Schulpflege geben bekannt, dass die *Ablieferungstermine* wie folgt verlängert worden sind: *Projekte bis 30. September* (bisher 31. Aug.) und *Modelle bis 11. Oktober* (bisher 10. September).

Ortszentrum Eschen FL. Die Gemeinde hatte einen allgemeinen Ideenwettbewerb für die bauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Ortszentrums Eschen ausgeschrieben. Es wurden nur drei Projekte eingereicht bzw. beurteilt. Ergebnis:

1. Rang: Ueli Roth, Walter Schindler, Mitarbeiter: Fritz de Quervain und Peter Keller, alle in Zürich
2. Rang: Architektenatelier Robert Obrist, St. Moritz, Mitarbeiter R. Pierrehumbert
3. Rang: Erwin P. Nigg in Firma E. Dachtler und E. P. Nigg, Zürich

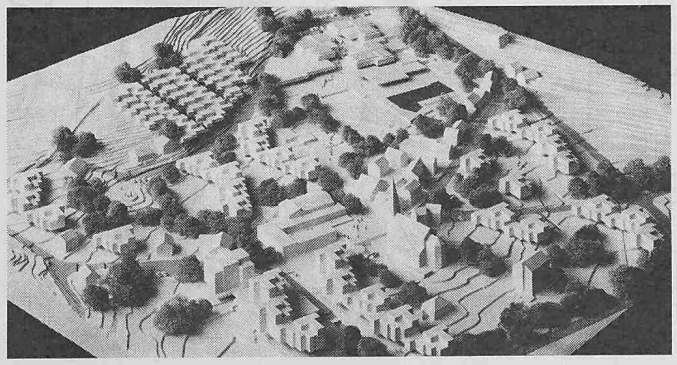
Das Preisgericht beantragt, den Verfasser des im ersten Rang stehenden Projektes mit der Weiterbearbeitung der Zentrumsplanung zu beauftragen.

Angesichts der geringen Zahl der eingegangenen Projekte stellt sich die Frage, ob die im Programm für 5 bis 6 Preise zur Verfügung stehende Preissumme von 40 000 Fr. reduziert werden kann (Ankäufe, für welche 5000 Fr. zur Verfügung standen, kommen ohnehin nicht in Frage). Das Preisgericht beschloss, die SIA-Wettbewerbskommission anzufragen. Bis zur Beantwortung werden deshalb keine festen Preissummen festgelegt, sondern folgende Prozentanteile der auszurichtenden Gesamtpreissumme festgelegt:

1. Rang: 1. Preis rund 43 %, 2. Rang: 2. Preis rund 30 %, 3. Rang: 3. Preis rund 27 %.

Fachpreisrichter waren Prof. Walter Custer, Zürich, Walter Walch, Vaduz FL, Ing. Reto Büchi, Dietikon, und als Ersatzmann Ing. Hubert Frommelt, Vaduz. Die Ausstellung ist geschlossen.

Ideenwettbewerb Ortszentrum Eschen FL. Modell des im ersten Rang stehenden Entwurfes. Verfasser: *Ueli Roth, Walter Schindler,* Zürich; Mitarbeiter *Fritz de Quervain* und *Peter Keller*



Bildungszentrum im «Engerfeld», Rheinfelden. In diesem Ideenwettbewerb auf Einladung sind sechs Entwürfe beurteilt worden. *Ergebnis:*

1. Rang Wilfried und Katharina Steib, Basel, Mitarbeiter Eraldo Consolascio, Jörg Suter
2. Rang Metron, Architektengruppe, Brugg
3. Rang Hans Hauri, Reinach, Viktor Langenegger, Muri
4. Rang Walter Wurster, Basel/Nussbaumen, Mitarbeiter E. Stocker, B. Morgenthaler

Das Preisgericht empfiehlt dem Gemeinderat, die Verfasser aller Entwürfe zu einer Überarbeitung beizuziehen. Die Projektausstellung erfolgt nach Abschluss dieser Überarbeitung. Fachpreisrichter waren Kantonsbaumeister R. Lienhard, Aarau, und F. Haller, Solothurn.

Bulletin Technique de la Suisse Romande

Inhaltsverzeichnis von Heft 8, 1971

	Seite
Perturbations causées dans les installations par l'eau et sa vapeur (première partie). Par *E. Robert, H. Lerat* et *J. Mayet*	129
Observations des tassements lors du préchargement d'un sol limoneux. Par *A. Rabinovici*	151
Bibliographie	155
Le déplacement de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne à Ecublens	156
La distribution d'électricité en Suisse romande	158
Divers	159
Congrès. Communications SVIA. Carnet des concours. Documentation générale. Documentation du bâtiment	160
Foire suisse d'échantillons de Bâle	161
Informations diverses	162

Ankündigungen

Kongress «Personalpolitik in der Sackgasse? – Was nun?»

Erstmals organisieren die schweizerischen Efficiency-Clubs einen nationalen Kongress, der eine Standortbestimmung über die schweizerische Personallage ermöglicht. Dieser Kongress findet statt am 18. Mai im Kongresshaus Zürich, Eingang K. Beginn um 9.30 h. Programm:

Eröffnung der Tagung durch *E. Senn,* Präsident, Efficiency-Club Zürich. Prof. Dr. *P. Atteslander,* Soziologe, Universität Bern: «Unternehmen und gewandelte Gesellschaft». Dr. *H. Oswald,* Generaldirektor, Knorr Nährmittel AG: «Führung der neuen Generation». *E. Bauer,* Personalchef, Jelmoli SA: «Personalchef in neuer Rolle».

Am Nachmittag: Dr. *H. P. Doebeli,* Direktor, Ernest Dichter International Ltd.: «Motivation oder Frustation der Mitarbeiter». *P. Arnold,* Vizepräsident, Migros Genossenschafts-Bund: «Partnerschaft in der Migros».

Tagungskosten einschliesslich Kaffee, Apéro und Mittagessen, ohne Getränke, 120 Fr. Für Mitglieder (Efficiency-Club, SVMLC und Studiengesellschaft für Personalfragen) 100 Fr. Anmeldeschluss: 8. Mai 1971. Weitere Auskünfte erteilt das Sekretariat des Efficiency-Clubs Zürich, Eichstrasse 27, 8045 Zürich, Tel. 01 / 35 44 11.

6. Internat. Kybernetik-Kongress, Namur, Belgien

Der 6. Internationale Kybernetik-Kongress wird vom 7. bis 11. September 1971 in Namur (Belgien) vom Internationalen Kybernetik-Verband durchgeführt. 175 Einzelkonferenzen und Vorträge stehen auf dem Programm. Hochqualifizierte Wissenschaftler aus 31 Ländern werden Beiträge leisten.

Der Internationale Kybernetik-Verband hat die Protokolle der fünf vorausgegangenen Kongresse von 1956, 1958, 1961, 1964 und 1967 veröffentlicht. Seit 1958 erscheint dreimal jährlich die Zeitschrift «Cybernetica». Die Protokolle des 6. Kongresses können vorbestellt werden.

Interessenten für eine Mitgliedschaft im Internationalen Kybernetik-Verband, für die Kurzfassungen der Vorträge des 6. Kongresses sowie für die Subskription der Protokolle des