

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **94 (1976)**

Heft 28/29

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

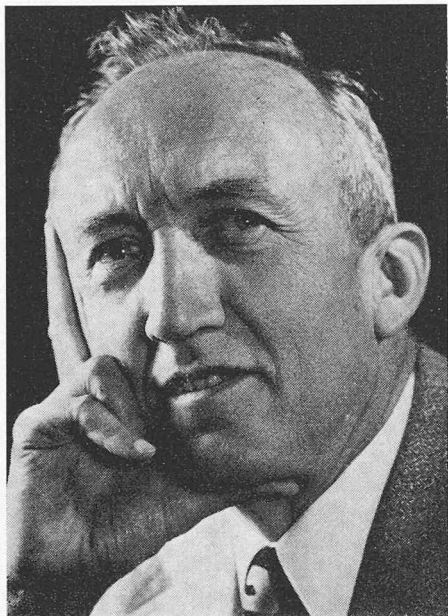
Haftungsausschluss

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.

Eidg. Technische Hochschule Zürich

Rektorwahl an der ETH Zürich

Die Professorenkonferenz der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich hat auf den 1. Oktober 1977 Hans Grob zum neuen Rektor gewählt. Der diplomierte Bauingenieur Hans Grob ist seit 1964 Professor für Strassen-, Eisenbahn- und Untertagbau und Vorsteher des Instituts für Strassen- und Untertagbau.



Hans Grob wurde am 28. Mai 1917 in Winterthur als Bürger von Dinhard ZH geboren. Er erwarb 1937 das Primarlehrerpatent und nach dem anschliessenden Studium an der ETH 1942 das Diplom als Bauingenieur. Bis zu seiner Berufung als Professor war er 22 Jahre in der Praxis tätig, so beim Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft (1943/44), bei Locher & Cie. AG, Zürich, im Tiefbau mit Wasserkraftanlagen, Fluss-, Stollen- und Strassenbau (1944—47 und 1952—64), und dazwischen bei der Projektierung und Bauleitung von Wohn- und Fabrikbauten in Indien, Ceylon und Pakistan für die Firma Gebr. Volkart, Winterthur (1947—52).

Erstmals hat die Rektorwahl an der ETH schon im Vorjahr des Amtsantritts stattgefunden; damit soll dem neuen Rektor eine längere Vorbereitungszeit verschafft werden. Der zur Zeit wirkende Rektor, Heinrich Zollinger, hatte sein Amt am 1. 10. 1973 angetreten, kurz nachdem sein Vorgänger, Pierre Marmier, im letzten Monat seiner Amtszeit gestorben war.

Wettbewerbe

Betagenheim in Zuchwil (SBZ 1976, H. 13, S. 162). Die römisch-katholische Kirchgemeinde Zuchwil hat im August 1975 einen Projektwettbewerb für ein Betagenheim veranstaltet. Entsprechend der Empfehlung des Preisgerichts wurden die Verfasser von fünf Entwürfen mit der Überarbeitung ihrer Projekte beauftragt. Nach Abschluss dieser Überarbeitung beantragt das Preisgericht der Bauherrschaft, das Projekt von R. Buser, Olten, ausführen zu lassen. Fachpreisrichter waren Esther Guyer, Zürich, Walter Hertig, Zürich, Max Jeltsch, Kantonsbaumeister, Solothurn, und Hugo Müller, Zürich.

Kirchgemeindezentrum in Binningen BL (SBZ 1976, H. 6, S. 67). In diesem Wettbewerb wurden je Projektvariante 20 Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

Variante I

1. Preis (3500 Fr.) mit Antrag zur Weiterbearbeitung
Wilfried und Katharina Steib, Basel
2. Preis (2300 Fr.) Nees, Beutler und Gygax, Basel/Binningen
3. Preis (1900 Fr.) Vischer, Architekten, Basel, C. P. Blumer;
Mitarbeiter: E. Cantaluppi
4. Preis (1800 Fr.) Zwimpfer und Meyer, Basel/Binningen

Variante II

1. Preis (3100 Fr.) Leo Cron, Basel
2. Preis (2900 Fr.) Hans Peter Baur, Basel
3. Preis (2000 Fr.) Zwimpfer und Meyer, Basel/Binningen
4. Preis (1500 Fr.) Wilfried und Katharina Steib, Basel

Fachpreisrichter waren R. Ellenrieder, Basel, W. Hufschmid, Binningen, R. G. Otto, Basel. Die Ausstellung findet vom 14. bis 25. August im Saal des Vereinshauses bei der katholischen Kirche Binningen statt. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag von 9 bis 18 h, übrige Wochentage von 14 bis 18 h, Mittwoch von 14 bis 21 h.

Johanneum Neu St. Johann. In diesem Projektierungsauftrag wurden sechs Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (2300 Fr.) mit Antrag zur Weiterbearbeitung
Rausch, Ladner, Clerici, Rheineck
2. Preis (2100 Fr.) Bächtold und Baumgartner, Rorschach;
Mitarbeiter: Albr. Stücheli, Paul Battilana
3. Preis (1000 Fr.) Josef Paul Scherrer, St. Gallen
4. Preis (600 Fr.) Wicki und Kaufmann, Wattwil

Ausserdem erhielt jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von 4000 Fr. Experten waren G. Auf der Mauer, St. Gallen, O. Müller, St. Gallen, E. Brantschen, St. Gallen.

Personalwohnhaus Seuzach ZH (SBZ 1976, H. 1/2, S. 12). In diesem Projektwettbewerb wurden 20 Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (4800 Fr.) mit Antrag zur Weiterbearbeitung
Robert Rothen, Winterthur
2. Preis (4600 Fr.) Armin Schmid, Wiesendangen, Hansueli Schawalder, Seuzach, Jacques Zuppinger, Seuzach, in Firma Kraeher und Jenni, Frauenfeld
3. Preis (3000 Fr.) René Sauter, Neftenbach
4. Preis (2100 Fr.) Ulrich Senn, Seuzach
5. Preis (1900 Fr.) Bühler, Hurter und Vesper, Winterthur, Fridolin Bühler, Hettlingen
6. Preis (1600 Fr.) Bert Braendle, Pfungen, in Firma Werkgruppe für Architektur und Planung, Zürich
7. Rang Peter Strässler, Dinhard
8. Rang Heinrich Irion, Winterthur

Fachpreisrichter waren W. Bickel, Neftenbach, W. Hertig, Zürich, M. Krentel, Winterthur. Die Ausstellung ist geschlossen.

Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern. (Ergebnis: SBZ 1976, H. 26, S. 376.) Im Juni 1975 veranstaltete die Behördedelegation «Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern», welche sich aus Vertretern der SBB, PTT, des Kantons Luzern und der Stadt Luzern zusammensetzte, einen öffentlichen Ideenwettbewerb für das Bahnhofgebiet Luzern. Teilnahmeberechtigt waren Fachleute schweizerischer Nationalität sowie ausländische Fachleute, welche seit dem 1. Januar 1972 in der Schweiz ständigen Wohn- oder Geschäftssitz haben.

Von den 119 eingereichten Projekten musste eines von der Beurteilung ausgeschlossen werden, weil das Modell fehlte. 18 Entwürfe mussten wegen Verletzung wesentlicher Bestimmungen des Programms von einer allfälligen Preiserteilung ausgeschlossen werden.

Den Schlussbemerkungen und Empfehlungen des Preisgerichts entnehmen wir folgendes:

«Der Ideenwettbewerb ‚Bahnhofgebiet Luzern‘ brachte eine erfreulich grosse Zahl von Projekten, aber auch eine Fülle von verschiedenartigen Vorschlägen; verschiedenartig in ihrem städtebaulichen Gehalt, in der Architekturauffassung, aber auch im Bearbeitungsgrad. Das Niveau vieler eingereichter Arbeiten ist beachtlich, lässt aber auch die heute stark zu Tage tretenden Divergenzen in den Ansichten über Architektur und Städtebau deutlich erkennen. Trotz dem guten Gesamteindruck der Wettbewerbsarbeiten ist es keinem der Verfasser gelungen, die gestellten Aufgaben in allen Teilen zu lösen. Der Grund liegt weitgehend in den in der Aufgabenstellung selber verborgenen Zielkonflikten. Der Ideenwettbewerb hat beispielsweise folgende Konfliktpaare deutlich zu Tage treten lassen:

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

Angeht die Komplexität der gestellten Aufgabe konnte nicht erwartet werden, dass sich bereits aufgrund des Ideenwettbewerbs ein für die Weiterbearbeitung vollumfänglich geeignetes Lösungsmodell herauschälen würde. Das Preisgericht liess sich daher bei der Beurteilung und Auswahl von der Absicht leiten, den zukünftigen Bauherrschaften eine möglichst vielfältige Palette von Lösungen anzubieten, die gute Beiträge für eine Weiterbearbeitung bieten können. Es empfiehlt den Auslobern, als Vorbereitung für eine Weiterbearbeitung die Randbedingungen aufgrund der Ergebnisse des Ideenwettbewerbs nochmals eingehend zu überprüfen. Das gilt besonders auch für die Frage der Etappierung und der Wirtschaftlichkeit. Nach Vornahme dieser zusätzlichen Abklärungen ist die weitere Projektierung in einem wettbewerbsartigen Verfahren durchzuführen, zu welchem die Verfasser der prämierten und angekauften Projekte einzuladen wären. Das Ziel dieses Verfahrens ist zunächst die Erarbeitung eines gültigen Gesamtkonzepts. Das Ergebnis wäre Voraussetzung für die Projektierung von Teilbereichen.»

Wir werden auf diesen Wettbewerb in einer ausführlicheren Darstellung zurückkommen. *B. O.*

*

Aus dem Bericht des Preisgerichts zum 1. Preis

Der Vorschlag beeindruckt durch die markante architektonische Formulierung der abgetreppten Bahnhofstirnseite und erzielt zugleich eine eindeutige städtebauliche Platzsituation. Die nur von der Westseite her klar ablesbare Bahnhofhalle trennt die in Höhe und Gestaltung zurückhaltende und der Umgebung angepasste, gut gegliederte Randbebauung (Verwaltung) längs der Zentralstrasse und den terrassenförmig von Westen nach Osten bis auf die ansehnliche Höhe von nahezu 40 m ansteigenden Hauptbau, und schafft so einen Bezug zu den umliegenden Bergen und Ersatz der ehemaligen Hauptkuppel. Trotz des verbindenden Glasdaches zwischen Hauptfassade und Perrondach wirkt erstere kulissenhaft und in ihrer Höhenentwicklung übersetzt. Damit wird der Schwerpunkt der Anlage – in Übereinstimmung mit der Platzgestaltung – auf die Ostseite des neuen Bahnhofs verlegt, wohin sich die Pilatusstrasse optisch fortsetzt. Die über alle Stockwerke hinweg reichende und von oben gut belichtete Bahnhofhalle bietet dem ankommenden Gast und Bahnhofbenützer interessante Durchblicke und erleichtert ihm die Orientierung.

Die von den Verfassern vorgeschlagene Lage der Hotelräumlichkeiten in der Stirnfront ist richtig, aber in dieser schmal gehaltenen und abgetreppten Form gesucht und betrieblich unzweckmässig. Städtebaulich problematisch sind die über die Zentralstrasse führenden Fussgängerpasserellen als Verbindung zum Hirschmattquartier. Die VBL- und Regionalbusstation auf dem bestehenden Bahnhofplatz ist zu klein dimensioniert.

Die Zufahrt zum Postgebäude ist von der Seebrücke her kaum möglich. Eine etappenweise Realisierung des Projektes ist denkbar. Den Verfassern gelingt es, einen bemerkenswerten städtebaulichen Beitrag zur Abklärung der gestellten Aufgabe zu leisten.

Aus dem Bericht des Preisgerichts zum 2. Preis

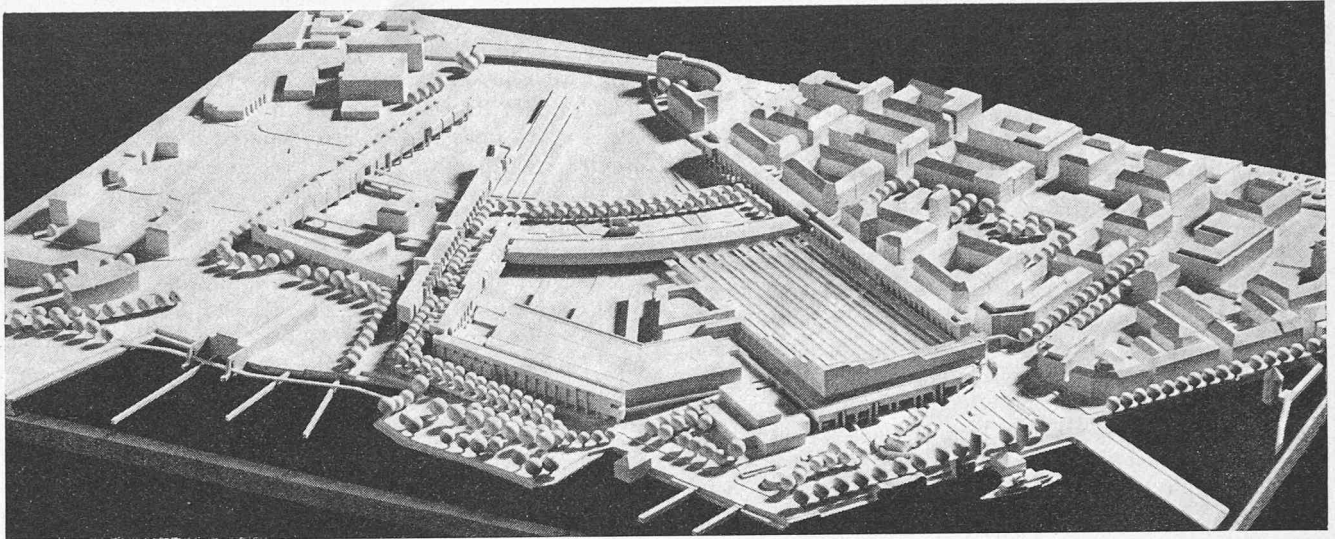
Durch die Berücksichtigung verschiedener, im Programm nicht ausdrücklich vorgesehener Nutzungen entsteht eine recht massive, in Höhe und Gliederung jedoch massvolle Bebauung. Obschon unterschiedliche Gebäudeorientierungen vorgeschlagen werden, fügt sich die Bebauung gut in den städtebaulichen Rahmen. Die Fussgängerbeziehungen zum Hirschmattquartier sind funktionell wohl erwünscht, städtebaulich (Strassenraum, Anschluss zu den Altbauten) eher fraglich. Auf eine starke städtebauliche Akzentuierung wird verzichtet. Das Kunsthaus wird von den neuen Baumassen respektvoll behandelt. Die gedeckte Fussgängerverbindung zum See trennt die Grünzone zur VBL-Busstation, verunklärt aber die Beziehung des Ankommenden zu Seebecken und Altstadt. Die Kopfbahnhofsituation werden die Verfasser durch die Gestaltung der Fassade der Bahnhofhalle gerecht.

Die Regionalbusse sind im Untergeschoss angeordnet. Sowohl die Dimensionierung wie auch die Distanzen zu VBL und SBB sind teilweise fragwürdig. Die Erschliessung der Postbetriebsräume ist mit Ausnahme des Paketversands gewährleistet. Der kompakte, auf die Gleise abgestimmte Baukörper ermöglicht gute Betriebsabläufe. Die kundendienstlichen Räume der Bahn sind übersichtlich am Verkehrsstrom und der Zugang zu den Perrons ist grosszügig angeordnet. Die Anlagen des Schnellgutes sind in Ordnung. Eine Etappierung ist aus betrieblicher Sicht möglich. Hotelräumlichkeiten und Verwaltung sind unbegründeterweise ineinander verschmolzen und vom Benutzer schwer auszumachen. Für den Detailhandel ist im Untergeschoss eine gute Führung der Kunden gewährleistet. Die zusätzliche Ladenstrasse im Obergeschoss ist kommerziell nicht tragfähig. Der Verfasser schlägt im südlichen Teil eine Überbauung als Universitätsviertel vor. Es handelt sich um eine sorgfältige, gute und überlegte Arbeit.

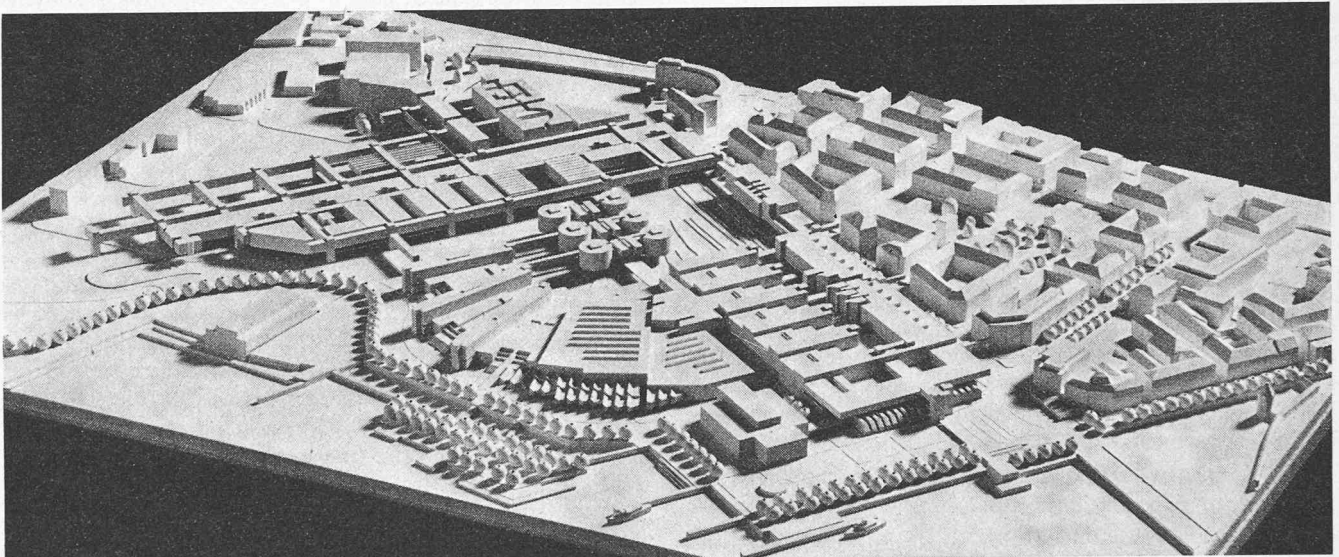
Aus dem Bericht des Preisgerichts zum 3. Preis

Das Projekt zeigt eine klar formulierte Kopfbahnhof-Situation. Die einfachen baukubischen Beziehungen zum Kunsthaus wie auch zum Hirschmattquartier sind gut. Der auf den umgestalteten Bahnhofplatz als Akzent vorgetragene Verkehrsturm ist nicht ausgereift. Die Verfasser opfern der Zusammenfassung der Busse auf dem Bahnhofplatz und den weit angelegten Rampen den Raum zwischen Bahnhof und Seepromenade. Durch das vollständige Öffnen der Perronanlagen seewärts und durch breite, schwingvolle Rampenanlagen schaffen sie jedoch eine gute optische Beziehung von innen nach aussen.

Der Fussgängerzugang zum Bahnhof erfolgt über mehrere Rampen und Lifte in ein grosszügig ausgelegtes Untergeschoss, das sich auch über den Bereich der bestehenden Tiefgarage ausdehnt. Die Verbindung von den Perrons zum Hotel führt weitläufig über das Untergeschoss, den Verkehrsturm und eine Brücke ins Freie. Die verlangte Fussgängerquerverbindung vom Hirschmattquartier zum Inseli ist wenig attraktiv. Die VBL- und Regionalbusse sind auf dem Bahnhofplatz in zweckmässiger Weise zusammengefasst. Die bestehende Tiefgarage wird aufgehoben. Das Projekt besticht durch den klaren organisatorischen Aufbau in allen Bereichen und durch grossräumige Dispositionen, welche eine einfache und flexible Nutzung erlauben. Die einfache Grundstruktur bietet Gewähr für rationellen Bau, Betrieb und Unterhalt. Hervorzuheben ist die Möglichkeit einer weitgehenden Nutzung für den Detailhandel sowie die Realisierbarkeit in verschiedenen Etappen. Die Verfasser setzen dabei den Abbruch des Dienstgebäudes West voraus. Die organisatorische, bautechnische und räumliche Klarheit des Konzeptes wird erkaufte mit dem Wegfall der Tiefgarage und der bewussten Besitzznahme des Bahnhofplatzes durch den öffentlichen und privaten Verkehr.



1. Preis (30 000 Fr.) Arbeitsgemeinschaft **Motor-Columbus**, Ingenieur-Unternehmung AG, Baden, und **Miklos N. Hajnos**, Zürich; Mitarbeiter: **D. Nabholz**, **U. Schweizer**, **E. John**, **P. Rossi**, **B. Loos**; verkehrstechn. Beratung: **H. Barbe AG**; Mitarbeiter: **P. Geiges**, **O. Fischer**.



2. Preis (26 000 Fr.) **Hans Eggstein**, **Eduard Renggli**, **Walter Rüssli**, **Josef Stöckli**, **Damian Widmer**, Luzern; Verkehrsingenieur: **A. und J. Steffen**.

3. Preis (24 000 Fr.) **August und Markus Boyer**, Luzern; Mitarbeiter: **D. Rüesch**.

