

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 94 (1976)  
**Heft:** 48: ASIC-Ausgabe

## 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:** 22.02.2026

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

Bild 1. «Jumbo-Jet-Halle» der Swissair in Kloten

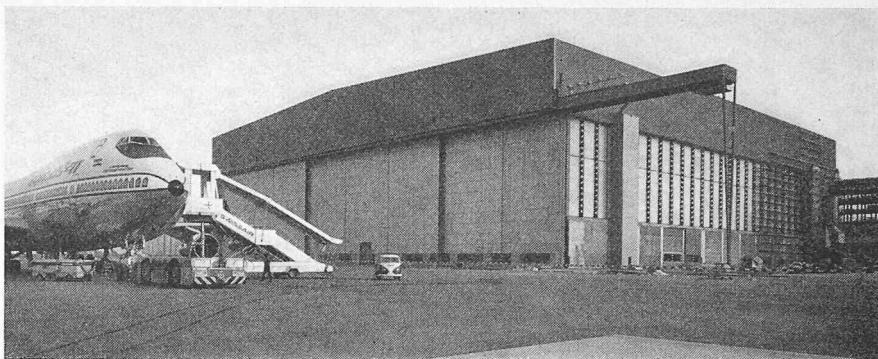


Bild 2. Bauherr C. O. N. I., Architekten: G. Valle und T. Talle, Ingenieur: G. Romaro, Stahlkonstruktion: Comeva, Vicenza, Kabel: H. F. C. D. des Trafileries et Câbleries. Begründung: Ein ausgezeichnetes Vorbild für Harmonie von architektonischen Anforderungen und Konstruktionsmethoden, die zu einem originellen und beeindruckenden Bauwerk geführt hat, das seinem Zweck voll gerecht wird. Die Dachkonstruktion mit ihren aussergewöhnlichen Abmessungen ist nach modernsten Methoden errechnet und geplant



Der Hangar ist seit 1973 in Betrieb. Das Bauwerk wurde eingehend beschrieben im «Bauen in Stahl» (Nr. 31/1973).

Neben der Jumbo-Jet-Halle wurden weitere Bauwerke ausgezeichnet:

- Italien: *Sportpalast in Mailand* (Bild 2)
- Schweden: *Zentralkrankenhaus Linköping*
- Finnland: *Hauptsitz der Neste Oy Oil Company*
- Frankreich: *Viadukt bei Martigues* (Bild 3)
- Grossbritannien: *Dock für Fregatten in Devonport*
- Österreich: *Institutsgebäude der Hochschule für Bodenkultur in Wien*
- Deutschland: *Trennwandwerk «Mechel Elemente», Kaiserslautern*

*Schweiz. Zentralstelle für Stahlbau*

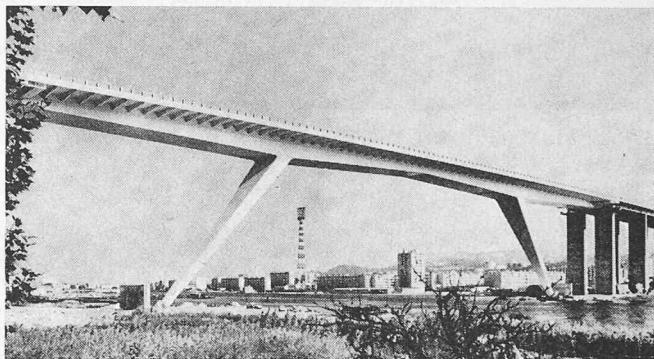


Bild 3. Bauherr: Ponts et Chaussées des Bouches du Rhône. Architekten, Ingenieure und Stahlkonstruktion: C. F. E. M. Begründung: Der elegante Entwurf des Viadukts bei Martigues mit seiner eleganten Linienführung harmoniert mit der umgebenden Landschaft. Die Montagemethode ist ebenso bemerkenswert wie kühn

## Wettbewerbe

In diesem Heft befinden sich ausnahmsweise die folgenden Wettbewerbe auf der zweiten grünen Seite: **Conservatoire de Lausanne** (Ergebnis), **Eingliederungszentrum Oensingen** (Ergebnis), **Pfarreizentrum Sarnen** (Ergebnis), **Graubündner Kantonalbank Chur** (Ankündigung).

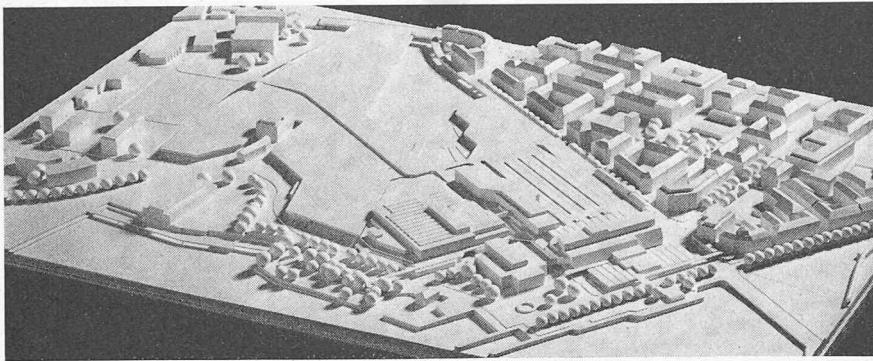
\*

**Dorfkernplanung Obergösgen SO.** Die Einwohnergemeinde Obergösgen veranstaltet einen Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Ortskerns. **Teilnahmeberechtigt** sind alle Fachleute, die seit dem 1. Januar 1976 im Kanton Solothurn wohnen, den Geschäftssitz haben oder verbürgt sind. Zusätzlich wurden sieben auswärtige Fachleute zur Teilnahme eingeladen. Für sieben bis neun Preise steht eine Summe von 30 000 Fr. zur Verfügung. **Fachpreisrichter** sind J. P. Aebi, Bern, C. Fingerhuth, Zürich, H. Schachenmann, Solothurn, R. Steiner, Winterthur, F. Schwarz, Zürich. **Aus dem Programm:** Das Zentrum von Obergösgen zeigt den Übergang vom Bauerndorf zur Vorortssiedlung mit den typischen, an vielen Orten wiederkehrenden Problemen, die man mit dem Motto «Verlust der Mitte» charakterisieren kann.

Da die Bürgergemeinde über ein zentrales Areal verfügt und bereit ist, dasselbe zur Überbauung freizugeben, bietet sich unter Einbezug von Nachbarparzellen die Möglichkeit, Obergösgen gezielt zu gestalten. Die **Unterlagen** können ab 6. Dezember auf der Gemeindekanzlei Obergösgen gegen Hinterlage von 100 Fr. abgeholt werden. **Termine:** *Fragenstellung* bis 7. Januar 1977, *Abgabe der Entwürfe* bis 31. März, der Modelle bis 15. April 1977.

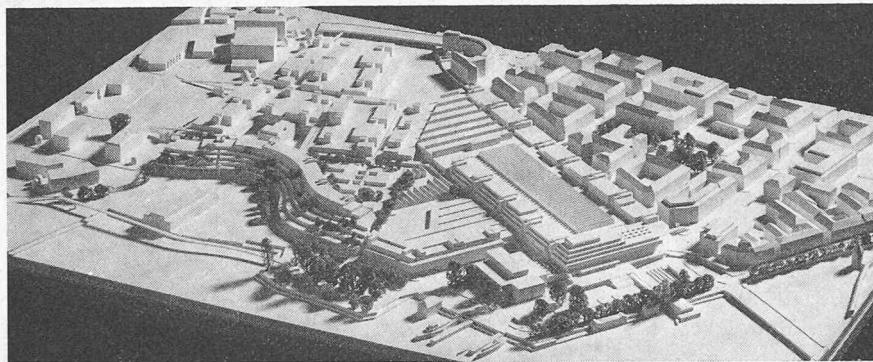
## Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Luzern

SBZ 1975, H. 25, S. 402; 1976, H. 26, S. 376; 1976, H. 28/29, S. 433. In Heft 28/29 haben wir die mit den ersten drei Preisen ausgezeichneten Projekte zur Darstellung gebracht. Im vorliegenden Heft ergänzen wir die Dokumentation über diesen Wettbewerb, welcher – abgesehen vom Umfang des Raumprogramms und den zahlreichen Auflagen organisatorischer und bahntechnischer Art – vor allem als städtebauliche Aufgabenstellung Probleme von ausserordentlicher Bedeutung in sich schloss. Die nahe Gegenüberstellung der Modellaufnahmen als zusammenfassende Umschau über sämtliche prämierten Projekte und über eine Auswahl von drei der angekauften Entwürfe mag diesen Hauptgesichtspunkt seinem Gewicht entsprechend in den Vordergrund rücken.



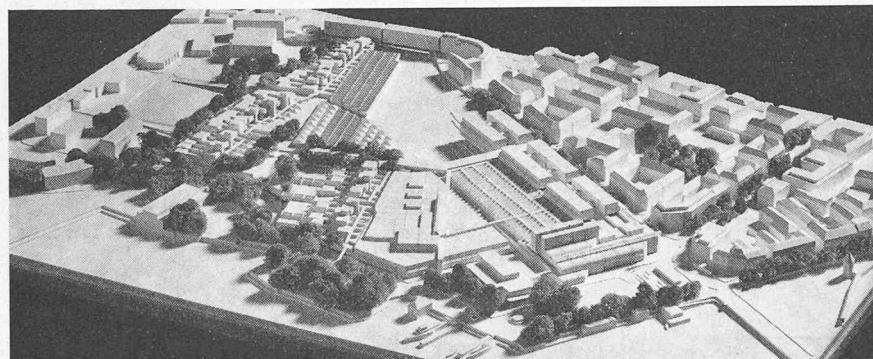
4. Preis (19 000 Fr.) **Burckhardt und Partner**, Basel; verantwortlicher Partner **Edi Bürgin**; Entwurf: **E. Frendl, P. Waldner, J. Tischhauser**; Berater: **E. Stadtmann, Basel, Aegerter & Dr. Bosshardt AG, Basel, W. Wirthensohn, Luzern, P. Schönholzer, Riehen**

Der breitgelagerte Baukörper wirkt wenig differenziert. Dadurch ist der städtebaulichen Situation am See wenig Rechnung getragen. Das Kunstmuseum erscheint verdrängt. Die Eingliederung in die Umgebung ist in bezug auf die Höhenabmessungen, nicht aber hinsichtlich der Massenverteilung gelungen. Die Sichtbeziehung zum Seebecken und zur Altstadt wird durch die verglasten Nordfronten der lebendig gestalteten Halle bewusst gesucht. Der Bahnhofplatz ist in einen Verkehrs- und Fussgängerbereich unterteilt. Der Fussgänger wird klar geführt. Der öffentliche Verkehr funktioniert gut. Das Projekt ist organisatorisch gut durchgedacht, architektonisch und städtebaulich aber wenig überzeugend.



5. Preis (18 000 Fr.) **Urs Rüfenacht, Gret Anderegg-Schärer**, Zürich

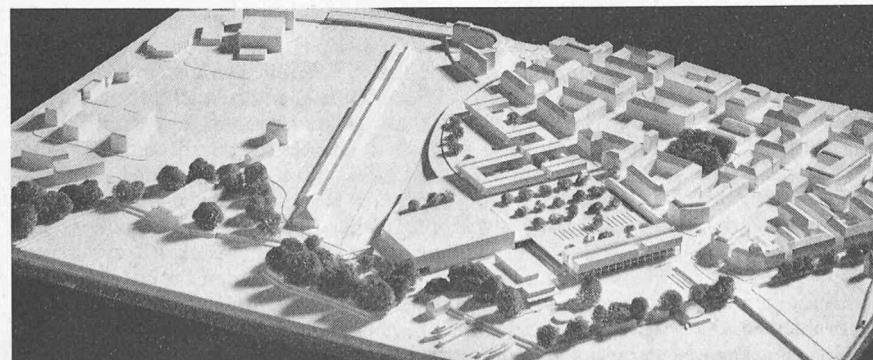
Die Verfasser trennen den Bahnhofsvorplatz klar in einen Verkehrs- und Fussgängerbereich, wobei der Aufbau des Empfangsgebäudes dieser Gliederung entspricht. Durch terrassenförmige Gestaltung und Begrünung wird versucht, die Wirkung der grossen Baumassen abzumildern. Das Projekt besticht durch eine einfache und übersichtliche Führung der Fussgänger. Die verkehrserschliessung ist funktionsfähig, aber aufwendig. Der organisatorische Aufbau ist einfach. Das Projekt stellt einen interessanten Beitrag sowohl zur Lösung des Teilproblems des Zu- und Abflusses der Bahnbenutzer als auch zur Schaffung einer grossen verkehrsfreien Zone. Der kubische Aufbau überzeugt nicht.



6. Preis (17 000 Fr.) **Helfer Architekten AG**, Bern; Mitarbeiter: **J. P. Müller, H. P. Liechti, Roger Baudére, Hergiswil/Luzern/Fribourg**; Mitarbeiter: **P. Baudére, R. Müller, Mark und Zeno Steiger, Luzern/Sursee**; Mitarbeiter: **H. J. Moser, H. P. Scheidegger**

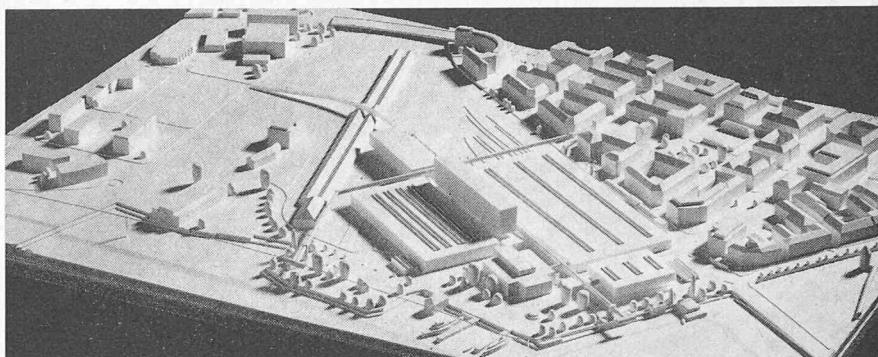
Der Bahnhofplatz wird im östlichen Teil verkehrs frei gestaltet. Eine gut dimensionierte Halle verbindet die verschiedenen Geschosse. Städtebaulich liegt das Hotel richtig. Die Bahnkundendienste im UG sind gut erschlossen, aber unübersichtlich organisiert. Die Post ist gut organisiert. Die Fussgängerverbindung Hirschmatt-Inseli ist wenig attraktiv. Der Vorschlag für die Gleisüberbauung in späteren Etappen überzeugt nicht. Die städtebauliche Einordnung von Bahnhof und Post ist massvoll. Die Verwaltungsgebäude entlang der Zentralstrasse sind jedoch zu hoch. Das Raumprogramm wurde in einer geordneten Baustuktur, die eine Gleisüberbauung entspricht, klar untergebracht.

7. Preis (16 000 Fr.) **Jakob Schilling, Zürich, Dieter Vorberg, Magliaso, Meinrad Grüter, Luzern, Eugen Schmid, Luzern, Peter Tüfer, Luzern**



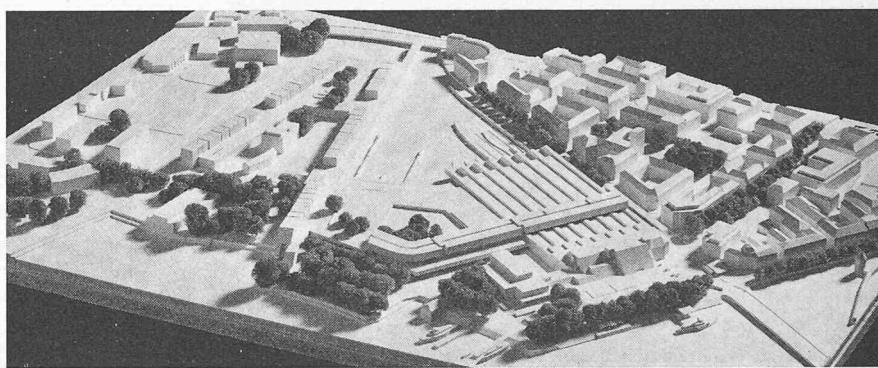
Es handelt sich um ein massvolles Projekt, dessen Hauptelemente leicht ablesbar sind. Das Kunstmuseum wird als selbständiger Bau respektiert. Die Baumasse des Bahnhofes weist eine geringe Höhenentwicklung auf, wogegen der Posttrakt hinter dem Kunstmuseum etwas massiv in Erscheinung tritt. Auf eine städtebauliche Akzentsetzung wird bewusst verzichtet. Das Projekt fügt sich ohne Pathos in die Umgebung ein. Die Sichtbeziehungen vom Bahnhofstrakt zu See und Altstadt sind gut. Der Bahnhof ist über den im Ostteil verkehrs frei gehaltenen Platz und über die bestehende Unterführung gut erreichbar. Die Organisation des Bahnhoftraktes ist einfach, die Raumqualität ansprechend.

Der Vorschlag ist kompromisslos, mit ablesbaren, nach Funktionen getrennten Baukörpern. Der Bahnhofplatz wird mit einem Hotel überbaut. Der bewusst gestaltete Bautenkomplex bildet in sich einen grosszügigen Akzent, fügt sich aber städtebaulich schlecht ein. Von der Bahnhofshalle bestehen nur spärliche Sichtbeziehungen zu See und Altstadt. Der Fussgänger erreicht den Bahnhof über ein hallenartiges Untergeschoss, das mit Rampen und Treppen erschlossen wird. Das Hotel ist gut organisiert, städtebaulich aber problematisch. Der Verwaltungstrakt erscheint zu massig. Die Bahnhofshalle ist konsequent gestaltet. Der Vorschlag ist eigenwillig und stark technologisch orientiert.



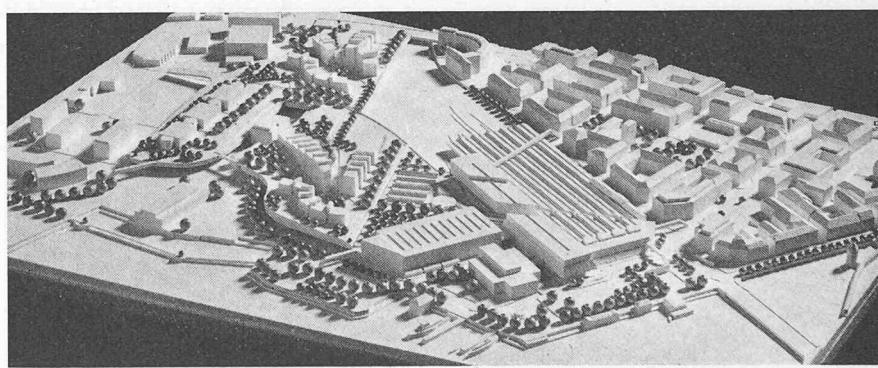
8. Preis (15 000 Fr.) **A. Barth, H. Zaugg**, Aarau/Olten; Mitarbeiter: **M. Barth, Hr. Baumgartner, E. Stuber**

Das Projekt integriert das alte Hauptportal als Baudenkmal, die Lösung überzeugt jedoch nicht. Der auf den ersten Blick gefällige Vorschlag mit den bewegten, aber niedrigen Baumassen einerseits und dem symmetrisch, grossvolumig verglasten Frontteil andererseits büsst durch die Anbindung an das Kunsthausein. Die kubische Eingliederung in die Umgebung ist gewährleistet. Der Fussgänger wird konsequent von allen Seiten über ein erstes Untergeschoss in den Bahnhof geführt. Die bahnkundendienstlichen Räume und die Läden sind in der unterirdischen Halle gut angeordnet. Ein zusätzlicher Bebauungsvorschlag schafft eine weitere Beziehung vom Inseli-Gebiet zur Langensandbrücke.



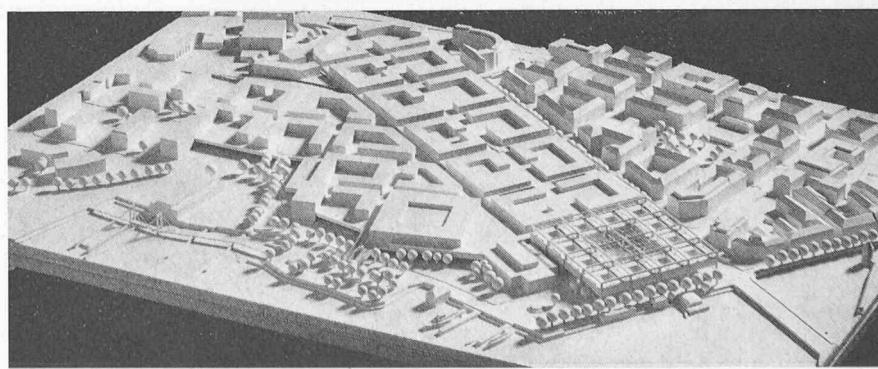
9. Preis (12 000 Fr.) **Hans-Peter Ammann und Peter Baumann**, Luzern/Zug; Mitarbeiter: **Bruno Portmann**

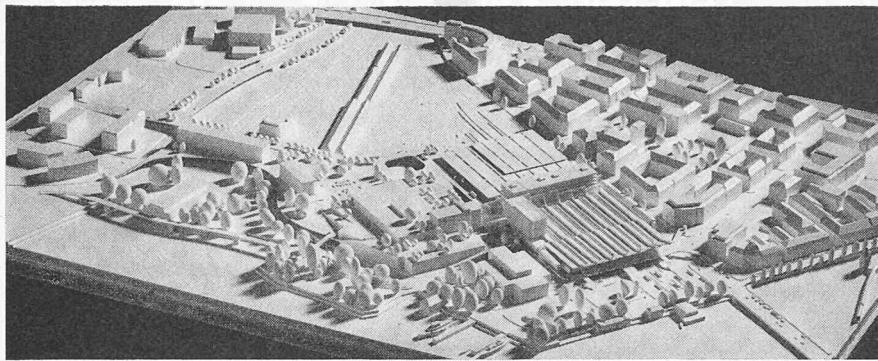
Der Entwurf verbindet in einfacher Weise den als Kopfbahnhof betonten Hauptbau mit einer diagonal geführten Ladenstrasse zu Postbetrieben, Regionalbusstation, Kurzparkierung und Inseliareal, ebenso zu der vorgesehenen Überbauung Tribschen. Die Akzentsetzung unmittelbar neben dem Kunsthause überzeugt nicht. Die gute visuelle Beziehung der Bahnhofshalle zur Stadt und zum See wird durch eine Zugangsrampe beeinträchtigt. Die betriebliche Organisation der Bauten ist klar. Die Bahnhofshalle besitzt gute innerräumliche Qualitäten. Die Vorschläge für zusätzliche Überbauten über den Gleisen wirken gesucht. Ein Beitrag zur räumlichen Gestaltung eines Kopfbahnhofes.



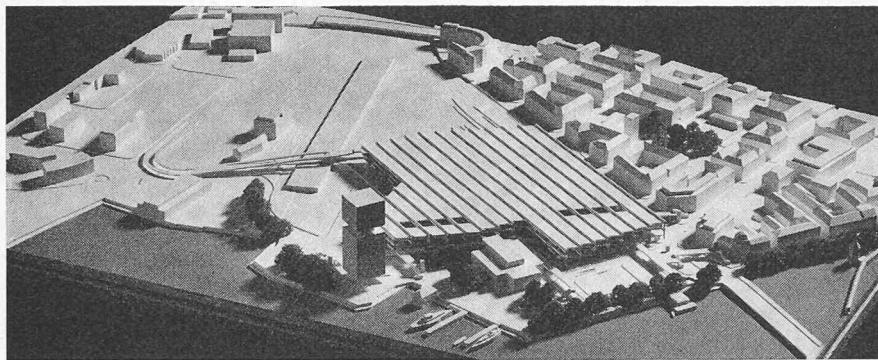
10. Preis (10 000 Fr.) **Richard Sattler, Roberto Menghini**, Wetzikon

11. Preis (8000 Fr.) **Andrea Roost und Rolf Reusser**, Bern; Mitarbeiter: **Hansjörg Straub**

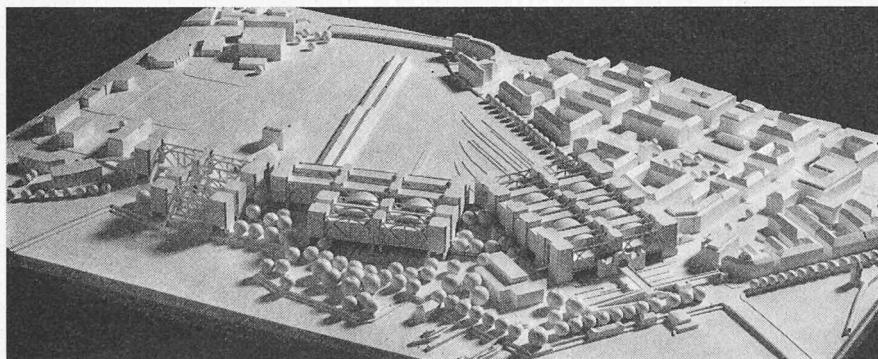




12. Preis (5000 Fr.) **René Köchlin, Marc Mozer, Theodor Müller, Genf; Mitarbeiter: O. Henchoz, J. Picot**

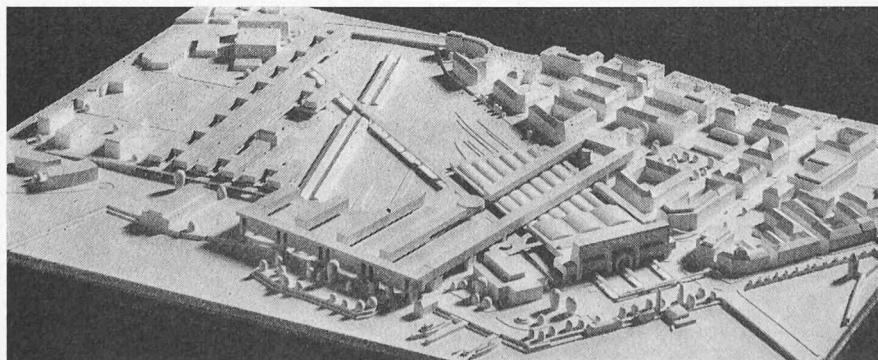


Ankauf (5000 Fr.) **Jacques Aeschimann, Roland Wälchi, Dolf Baer, Willy Niggli, Olten; Rothpletz-Lienhard & Co AG, Aarau; Roland Müller, Zürich**



Ankauf (5000 Fr.) **W. Kurmann, Bern, B. Liniger, Diuup, H. Robert-Charrue, Diuup, P. Rytz, Diuup**

Ankauf (5000 Fr.) **Emilio Bernegger, Bruno Keller, Reinhard Roduner, Arzo**



Trotz der zaghaften, leicht nach oben ange deuteten Bewegung der Dachfläche in Richtung Bahnhofplatz und der verglasten Hauptfront zeigt das Projekt eine klar formulierte Kopfbahnhof-Situation. Die Sichtbeziehung zu Altstadt und See ist gewährleistet. Das Verkehrskonzept ist in Ordnung mit Ausnahme der Regionalbusstation. Das kompakte Postgebäude ist gut erschlossen. Das Hotel liegt an unattraktiver Lage zwischen den Perrondächern und einem wenig erfreulichen Hinterhof des Kunsthause. Die etappenweise Verwirklichung des Entwurfes scheint fraglich. Der positive Beitrag des Projektes liegt in der Formulierung der Kopfbahnhof-Situation, die übrige Bebauung ist ungelöst.

Die in der baulichen Form dieses Projektes in Erscheinung tretende Struktur der Gleisachsen wird durchdrungen von einer Diagonalen, welche die Richtung der Fassade des Hotels Monopol aufnimmt. Bahn- und Postbetriebsgebäude bringen eine eindeutige, massstäbliche Lösung, die allerdings durch die Aussiedelung von Hotel und Verwaltung erkauft wird. Das Hochhaus auf dem Inseliareal ist abzulehnen. Der Vorschlag erlaubt eine flexible Gestaltung der Innenräume und bietet gute Sichtverbindungen zu See und Stadt. Der Verzicht auf die Erstellung von Untergeschossen und die klare Struktur lassen eine wirtschaftliche Realisierung erwarten. In struktureller Hinsicht ein wertvoller Beitrag.

Das Raumprogramm wird in einer brückenartigen Grossstruktur untergebracht. Der Platz vor dem Bahnhof wird dem Fahrverkehr überlassen. Das Projekt setzt durch die kräftige Architektsprache einen Akzent im Sinne einer städtebaulichen Orientierungshilfe. Dies wird aber erkauft mit fehlender Eingliederung in die Umgebung. Der Einbezug der historischen Bahnhoffront ist nicht gelungen. In der Bahnhofshalle wird dem Fussgänger eine Zone städtischer Aktivität angeboten. Die Verfasser nehmen sich bezüglich der Funktionstüchtigkeit der Anlage viele Freiheiten. Die konsequente Haltung gegenüber dem Bahnhofplatz sowie die grosszügige Bahnhofshalle sind wertvolle Beiträge.

Die Verfasser zeigen die Auseinandersetzung mit heute diskutierten städtebaulichen Gestaltungsvorschlägen. Leitidee ist eine der Zergliederung entgegengesetzte Zusammenfassung einzelner Quartiere und Quartiersteile. Die vorgeschlagene Bahnhoffront ist überdimensioniert. Die vom Hirschmattquartier zum Inseliuquai gespannten Verwaltungstrakte wirken zwar optisch quartierverbindend, nicht aber bezüglich der internen Organisation. Das kompakte Postgebäude ist in der Erschließung behindert. Die Tieflage bedingt teure Baukörper. Das eigenwillige Projekt bringt einen Beitrag zu städtebaulichen Grundanliegen, bewältigt aber die besondere Situation zwischen See und Hirschmattquartier nicht.