

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **84 (1966)**

Heft 25

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

Ideenwettbewerb Ortszentrum Schaan (Fürstentum Liechtenstein)

DK 711.3:711.4

Vorbemerkung

Mit dem Landesbaugesetz von 1947 (LGBI. 1947/44, Art. 3 und 10) wurde den Gemeinden die Verantwortung für die geregelte Entwicklung ihrer Gemeinwesen überbunden. Sie sind befugt, im Rahmen dieses Baugesetzes Gemeinde-Bauordnungen zu erlassen. Diese regeln ausser der Zoneneinteilung die Erschliessung neuer Baugebiete und die Verbesserung bereits überbaute Gebiete (Verkehrswege, Einteilung des Baugebietes, Bauweise usw.). Durch eine Ergänzung zum Baugesetz (LGBI. 1961/20) wurde den Gemeinden ferner die Möglichkeit gegeben, generelle Planungen für speziell ausgeschiedene Teile einer Zone vorzunehmen, mit der Wirkung, dass bei Genehmigung durch die Regierung eine grössere Zahl von Geschossen und eine grössere Gebäudehöhe zugelassen wird. Ausserdem wird darin die Abstellfläche für Motorfahrzeuge gesetzlich geregelt.

Die rasch fortschreitende bauliche Entwicklung unserer Gemeinwesen verlangt die fortlaufende Erschliessung neuer Baugebiete. Es erscheint heute selbstverständlich, dass diese in eine bestimmte Verkehrsordnung einbezogen und in ihrer Struktur vorausgeplant werden. Es gibt nun aber auch überbaute Gebiete, die aufgrund ihrer günstigen Verkehrs- bzw. Geschäftslage eine sukzessive Neuüberbauung erleben und für die eine rechtzeitige Gesamtplanung mindestens so wichtig ist. Es handelt sich hier insbesondere um die Ortszentren. Die Regierung möchte durch die in Gang befindliche Landesplanung u. a. die Gemeinden rechtzeitig zur Lösung dieser Probleme veranlassen. Erfreulich ist, dass die Gemeinden *Schaan* und *Vaduz* von sich aus die Wichtigkeit einer solchen Vorplanung begriffen und durch Wettbewerbe Lösungsmöglichkeiten gesucht haben. Es ist zu hoffen, dass das endgültige Resultat dieser Planungen auf realen Grundlagen aufgebaut ist und den Charakter der Ortschaften nicht verfälscht. In diesem Sinne wünschen wir dieser Initiative vollen Erfolg.

Karl Hartmann, dipl. Bauing. S.I.A.,
Vorstand des Liechtensteinischen Bauamtes, Vaduz.

Einleitung

Schaan darf im heutigen Fürstentum Liechtenstein als Drehscheibe der Verteilung betrachtet werden. Die gegenwärtig etwa 3500 Einwohner umfassende Ortschaft besitzt eine günstige Lage zu nahen Industriegebieten. Besondere Voraussetzungen für eine künftige aufwärtsstrebende Entwicklung Schaans bieten auch das ausgedehnte landwirtschaftliche Hinterland sowie die idealen Wohnlagen an den flachgeneigten Hängen am Fusse der Dreischwesternkette. Es ist daher zu erwarten, dass der heutige Wachstumsdrang die Struktur des Dorfes Schaan innert kurzer Zeit schwerwiegend verändern könnte und dies wahrscheinlich in einer Art und Weise, die weder dem architektonischen Bild der gewachsenen Siedlung noch dem Geist seiner Einwohner entsprechen würde. So gaben denn eine Anzahl hängiger Baugesuche im Kerngebiet Schaans den Anstoss zu einem Wettbewerb.

Die Verkehrslage von Schaan

Im Verlaufe der Vorbereitung der Wettbewerbsunterlagen zeigte sich, dass man einige längst hängige Verkehrsprobleme zu lösen hatte, um überhaupt eine brauchbare Wettbewerbsgrundlage zur Verfügung stellen zu können. Schon allein der Entwurf eines Verkehrsnetzes für Schaan, die generelle Festlegung der Umfahrungsstrasse, deren Anschlüsse an das Ortsnetz und die zukünftige Rheintalautobahn verursachte den Fachleuten einiges Kopfzerbrechen. Die von Prof. K. Leibbrand, Ing. R. Sennhauser, den Fachleuten des Landes, der Gemeinde und des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) an der ETH gemeinsam vorgeschlagene Lösung einer weitausholenden Umfahrungsstrasse ist das Ergebnis eines umfänglichen Informationsaustausches zwischen St. Gallen, Bregenz und Vaduz. Die Verkehrslage von Schaan ist demnach in einem weiten Zusammenhang zu sehen. Bild 2 zeigt Schaan mit seiner weiteren Umgebung. Die projektierten Autobahnen und Hochleistungsstrassen werden der Region

Bild 1. Ansicht von Schaan aus Südwesten. Kommerziell stark belebte Dorfaxe in Richtung Vaduz. Dichte Gründurchdringung des ganzen Ortes. Verstreut besiedelter Sonnenhang (Photo Swissair)

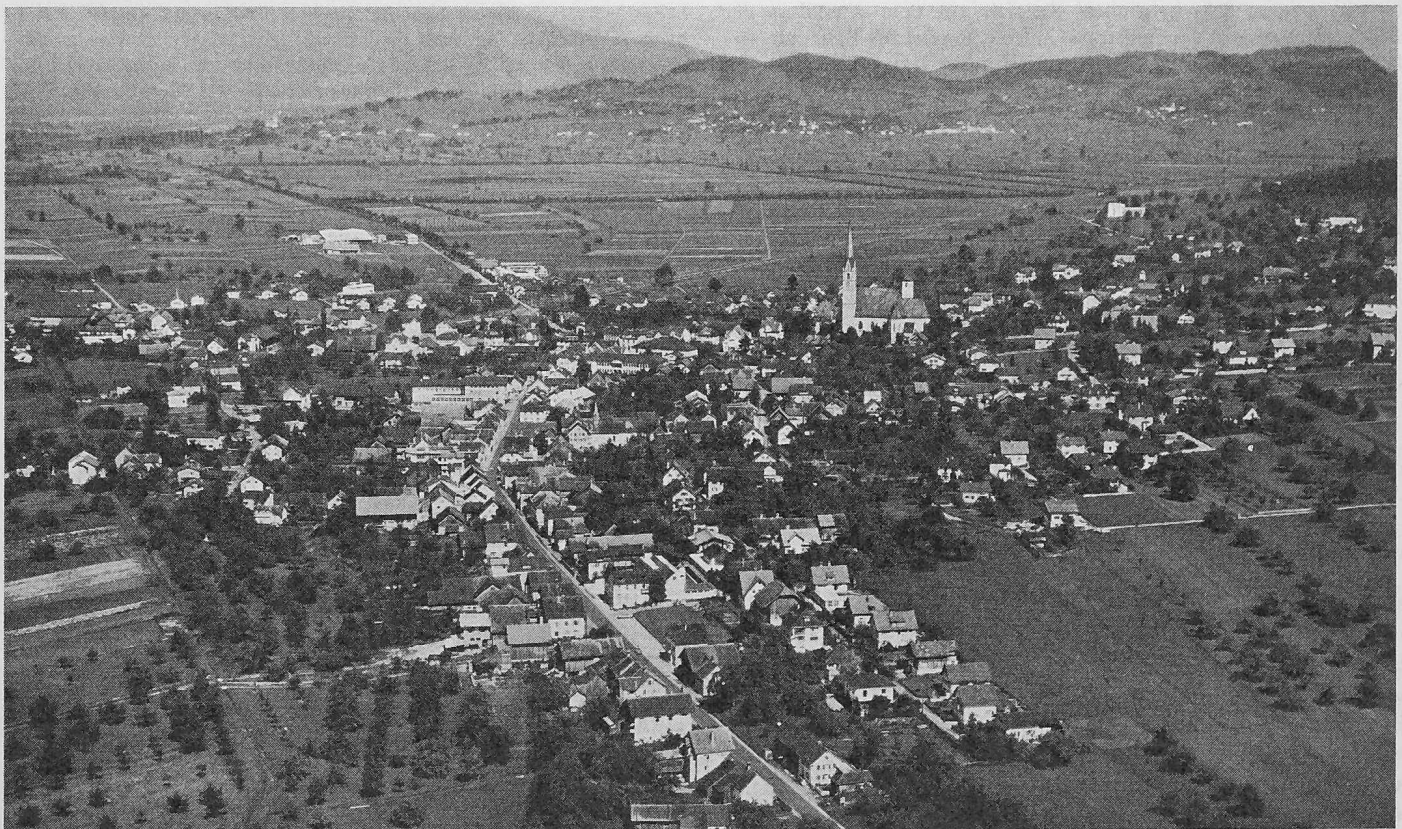




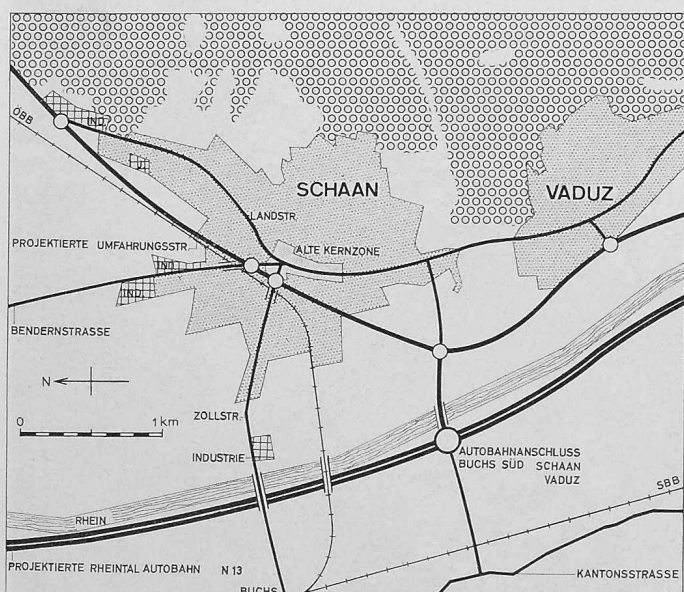
Bild 2. Projektierte und zum Teil ausgeführte Autobahnen und Hochleistungsstrassen in der Grenzregion Liechtenstein, Vorarlberg, Schweiz. Masstab 1:550 000 (ORL-Institut der ETH, Zürich)

ein völlig neues Verkehrsgepräge geben. Unbefriedigend oder zumindest kritisch ist die projektierte südliche Verbindung der zukünftigen Autobahn Bregenz–Feldkirch–Bludenz und der N 13 gelöst; die logische Weiterführung des Verkehrsflusses von Bregenz durch den Vorarlberg nach dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz würde eine autobahnmassige Querspange Feldkirch–Nendeln–Bendern, oder Feldkirch–Schaan–Buchs (Sevelen) bedingen. Leider scheint dieser wichtige Punkt bei der Planung der N 13 auf St. Galler Seite entfallen zu sein, so dass heute statt der vorzuziehenden Autobahngabelung im Raume Sevelen–Bendern eine zweitklassige Lösung mit einfachen zweispurigen Autobahnzubringern projektiert wird. Ob sich dieser Fehler später korrigieren lässt, ist eine Frage, die man sich heute eingehend überlegen sollte.

Ausschlaggebend für die Wahl der Umfahrung Schaans am äussersten westlichen Dorfrand war das Wissen um die grossen Anstrengungen Vorarlbergs im Hinblick auf den zukünftigen Autobahnbau und den damit zu erwartenden enormen Verkehr aus dem Raume Feldkirch. Im weiteren wurde die äussere Umfahrung gewählt, um die grossen Schwierigkeiten, die sich aus dem Anschluss der Bendernstrasse und der Zollstrasse an eine parallel zur Bahnlinie verlaufende, siedlungsinterne Schnellstrasse ergaben, zu umgehen.

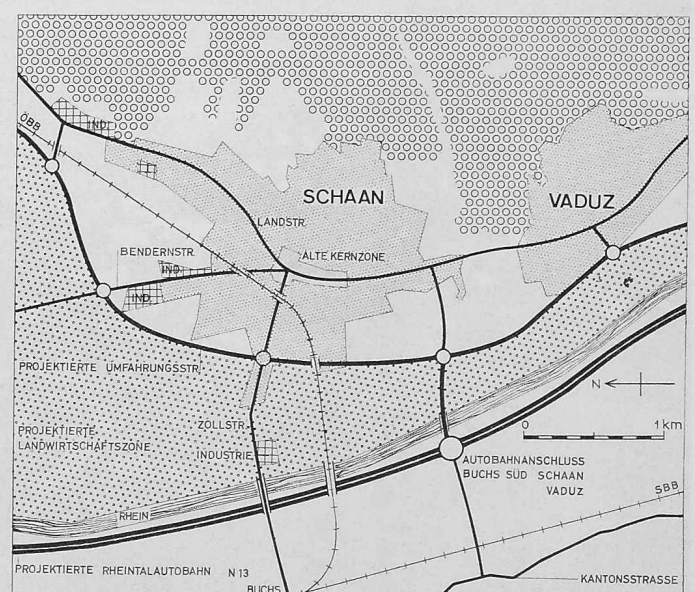
Wie vielschichtig das Problem der Fixierung eines Strassennetzes

sein kann, wird auch von den spezifischen Erfordernissen der Landesplanung her deutlich. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein beauftragte im Herbst 1964 das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH mit der Planung des Talgebietes, nachdem bereits die entsprechende Planung des Berglandes angelaufen war. Eine der dringlichsten Aufgaben der Talplanung bestand in der Ausscheidung einer Landwirtschaftszone in der Rheinebene. Aus nahelegenden Gründen musste darnach getrachtet werden, die grossen zusammenhängenden Agrarflächen in ihrem Bestand zu erhalten. Das neu zu bauende Schnellstrassennetz hat deshalb nach Möglichkeit am Rande und nicht quer durch diese Flächen zu verlaufen. Im weiteren müssen die von den Berghängen ins Tal hinunterdrängenden Siedlungen an der Besitznahme des landwirtschaftlich bestgeeigneten Talbodens verhindert werden. Im Raume Schaan liess sich dank der weitausholenden, am Rande des besiedelten Gebietes projektierten Umfahrungsstrasse eine klare Trennung der Wohngebiete von der Landwirtschaftszone erreichen. Im Interesse dieser eindeutigen Disposition wurde zu einer Zeit, als die innere Umfahrung wahrscheinlicher war, von Planerseite die äussere Umfahrung empfohlen. In diesem Vorschlag lag auch die Absicht, einem möglicherweise langwierigen Seilziehen zwischen Gemeinde und Landeigentümern um den Verlauf der Grenze der Landwirtschaftszone vorzubeugen.



Variante mit siedlungsinterner Schnellstrasse

Bild 3. Verkehrsführung im Raum Vaduz, Schaan, Buchs. Masstab 1:55 000 (ORL)



Variante mit westlicher Umfahrung

Das Siedlungsbild von Schaan

Das heutige Schaan ist halb Haufen-, halb Wegdorf. Typisch für die meisten Siedlungen des Fürstentums ist die lockere Bauweise, welche jedem Haus einen gewissen Umschwung gestattet, der landwirtschaftlich genutzt wird und meist mit einem starken Baumbestand durchsetzt ist. So bieten diese Agglomerationen im allgemeinen ein schön durchgrüntes Bild; reizvolle, offene Nutzgartenräume mit freien Durchblicken unter den Baumkronen, einfache Wohnhäuser mit ruhigen Ziegeldächern und anliegenden hölzernen Schuppen sind die charakteristischen Merkmale fast aller grösseren Ortschaften in dieser Gegend. Längs wichtiger Strassen reihen sich die grauen, sandfarbenen Putzbauten dicht aneinander und bilden die charakteristischen, eher engen und abweisenden Strassenräume. Welchen Eingriff in ein dörfliches Idyll dieser Art moderne Bauten darstellen, ist nur demjenigen greifbar, der sich die ungeheure Spannweite zwischen alter und neuer Bauweise immer wieder neu vergegenwärtigt. Die leider nach bewährtem landläufigem Schema errichteten Erzeugnisse moderner Wohn- und Arbeitskultur bleiben der dörflichen Umgebung stets fremd und feindlich.

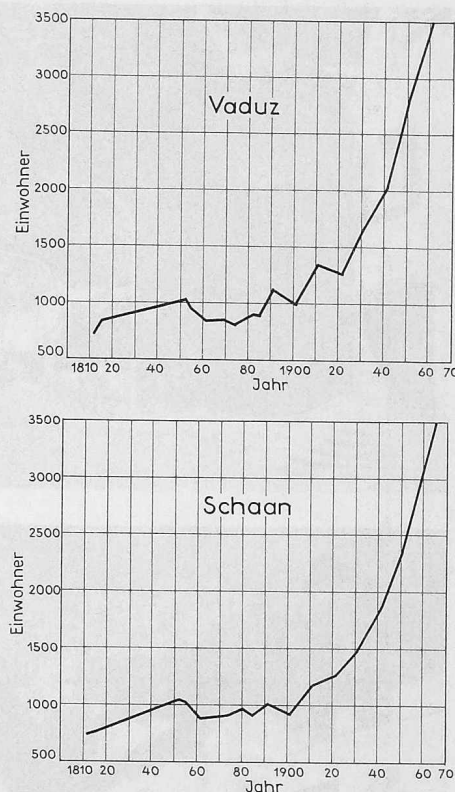
Schaan zeigt ein ziemlich modernes Gesicht längs einiger wichtiger Landesstrassen, wie beispielsweise derjenigen nach Buchs. Wollte man sich nach diesem Eindruck orientieren, so wäre Schaan in nichts von hundert anderen lockeren Stadtrand- oder Dorfsiedlungen zu unterscheiden. Erst das Flugbild lässt die besondere Schönheit dieses Weichbildes erkennen, und natürlich etwa auch der Blick in eine abseits liegende Erschliessungsstrasse oder – aus einiger Entfernung – eine Ansicht der hangseitigen Wohngebiete.

Entwicklungsmöglichkeiten und Zukunftsaussichten

Es gibt kaum eine wichtige Strasse in Liechtenstein, die nicht unmittelbar ins Verkehrsnetz des Dorfes eingeflochten werden müsste. Die zentrale Lage im Dreiecksverhältnis Vaduz–Schaan–Buchs, der Einbezug von Schaan in das internationale Strassennetz durch die projektierte Umfahrungsstrasse und die nahe Autobahn, die Lage an einer Bahnlinie, die flachen tragfähigen Talböden und die schönen Hanglagen verbürgen Schaan, wie eingangs erwähnt, einen gewichtigen Platz in der Zukunft des Fürstentums.

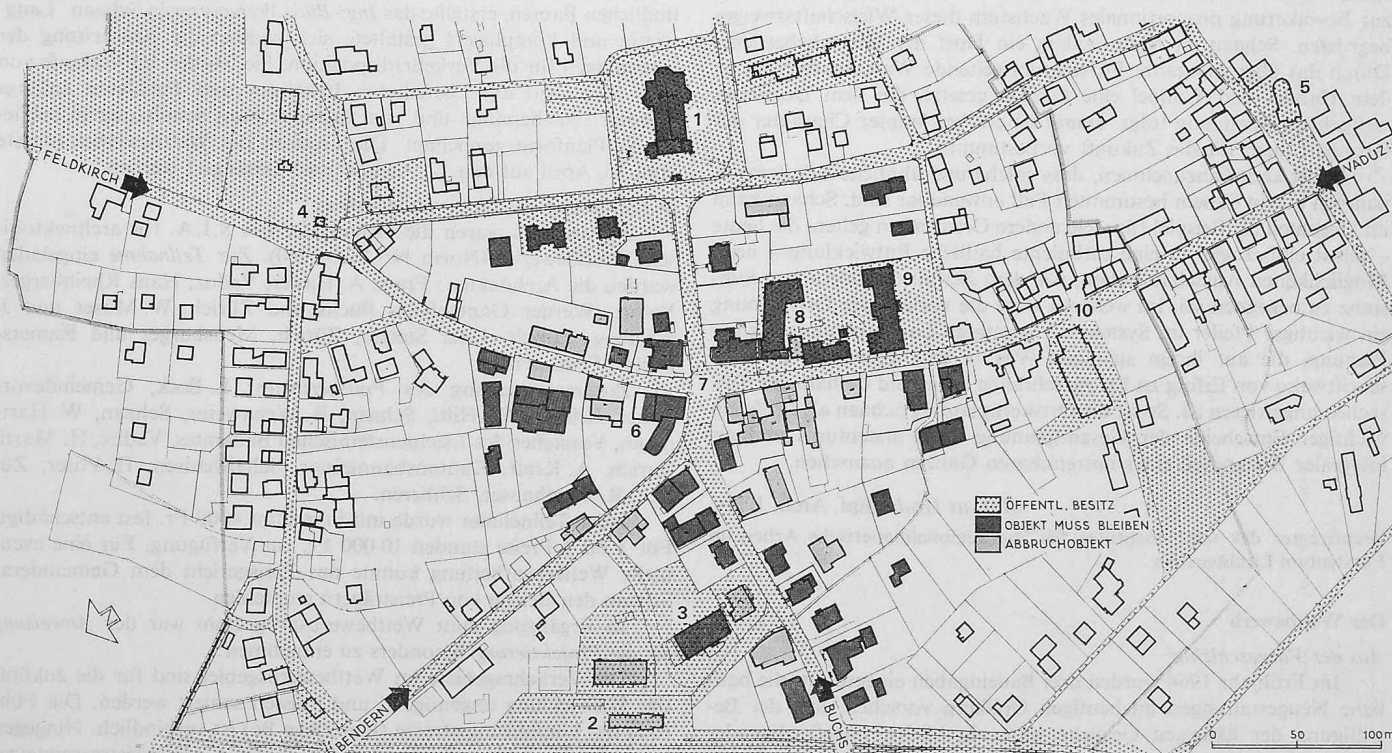
Während heute bevölkerungsmässig Schaan und Vaduz sich ungefähr die Waage halten, ist für die Zukunft ein stärkeres Wachstum für Schaan vorauszusagen. Allein an der verfügbaren Siedlungsfläche der beiden Ortschaften lässt sich diese Voraussage rechtfertigen. Vaduz besitzt etwa 158 ha eingezontes Gebiet und hat zudem seine natürlichen Grenzen bereits mehr oder weniger erreicht. Schaan hin-

Bild 4. Bevölkerungsbewegung von 1810 bis 1965 für Vaduz (einbezogenes Gebiet 158 ha) und Schaan (ausgeschiedene Bauzone 235 ha). ORL



gegen verfügt über 235 ha ausgeschiedene Bauzone und hat damit noch lange nicht alle verfügbaren günstigen Siedlungsgebiete eingezont; es sei hier als Beispiel nur auf die vorzüglichen Hanglagen im Osten verwiesen. Die Bevölkerungskurve von Schaan ist auf diesem Hintergrund im Vergleich zu derjenigen von Vaduz nicht sehr aufschlussreich. Beide Kurven verlaufen steil nach oben und verzeichnen den prozentual und zahlenmässig stärksten Zuwachs aller Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein.

Über den Möglichkeiten einer stürmischen Industrialisierung, ihren Gefahren und eventuellen Masslosigkeiten dürfen, – trotz günstigster Voraussetzungen – die *tatsächlichen* Verhältnisse nicht ver-



1 Dorfkirche, 2 Bahnhof, 3 Neue Post, 4 Friedhofsturm, 5 Kirche St. Peter, 6 «Linde», 7 Lindenplatz, 8 Gemeindehaus, 9 Schulhaus, 10 Einkaufsstrasse
Bild 5. Baulicher Bestand von Schaan 1965. Masstab 1:4500

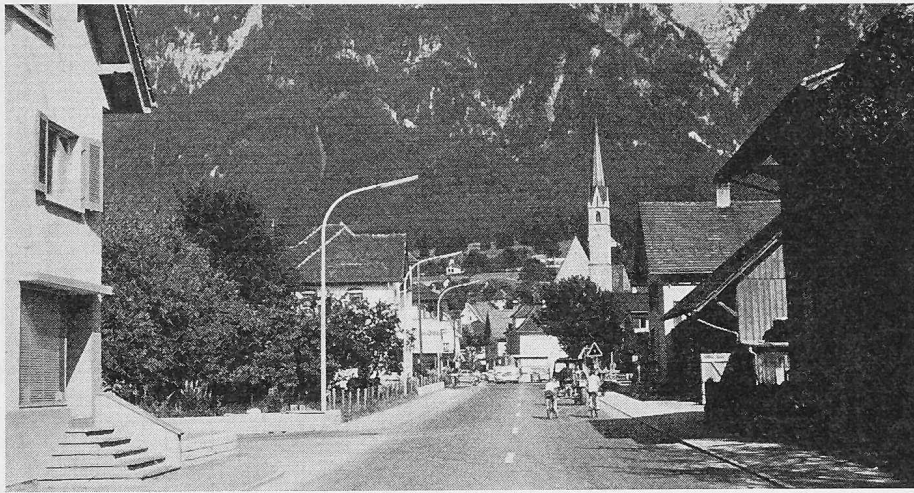


Bild 6. Dorfeinfahrt von Westen (Buchs). Lange, ausgeprägte Axe, Bergkulisse mit lebhaftem Wechsel im Aussehen durch Sonnenlicht und Jahreszeiten



Bild 7. Einfahrt Lindenplatz (vgl. Bild 5, Zeichnungen 6, 7) von Westen. Auch im Dorfzentrum starker Kontakt mit Landschaft

gessen werden. Angesichts der fortgeschrittenen Industrialisierung des Fürstentums Liechtenstein erübrigt sich eine Propaganda zur Anlockung neuer Industriebetriebe. Wir sind geneigt, den heutigen Bestand annähernd als ideal anzusehen und würden deshalb ein ungefähr zur Bevölkerung proportionales Wachstum dieses Wirtschaftszweiges begrüßen. Schaan ist heute zudem ein Dorf der Gewerbebetriebe. Durch das über das ganze Fürstentum geltende Warenhausverbot ist dem Handel und Wandel eine Grenze gesetzt, die dem Dorfleben weitgehend Rechnung trägt. Damit ist ein bestimmter Charakter der Ortschaft auch für die Zukunft vorbestimmt.

Es ist kaum anzunehmen, dass solche und ähnliche Schutzmassnahmen nur in diesem bestimmten Fall anwendbar sind. Schaan kann im Gegenteil als Beispiel für viele andere Ortschaften gelten, die heute – selbst einbezogen in eine turbulente bauliche Entwicklung – nach Möglichkeiten Ausschau halten, wie dem Zerfall der dörflichen Substanz zu begegnen sei. Im weiteren wäre die vorliegende Ortsplanung ein wichtiger Pfeiler im System der gesamten Landesplanung – einer Planung, die auf ihrem steinigen Weg in eine geordnete Zukunft schrittweise von Erfolg zu Erfolg schreiten muss und deshalb auf Tatsachen angewiesen ist. So ist die Ortskernplanung Schaan als Prüfstein wichtiger Entscheide der Gesamtplanung des Fürstentums und als integraler Bestandteil eines untrennbaren Ganzen anzusehen.

Markus Grob, dipl. Arch. ETH,

Bauftragter des ORL-Institutes für die regionalplanerische Arbeit im Fürstentum Liechtenstein

Der Wettbewerb

Aus der Vorgeschichte

Im Frühjahr 1964 wurden drei Baueingaben eingereicht, die bauliche Neugestaltungen im heutigen Ortskern vorsahen. Mit der Bewilligung der hängigen Gesuche wäre ein höchst unbefriedigender Zustand auf unbestimmte Zeit verlängert und die längst fällige Sanierung des Ortskerns in Frage gestellt worden. Auf Anraten von Kantonsbaumeister A. Kraft (Schaffhausen) reifte der Entschluss, einen

Wettbewerb über das Zentrum Schaan auszuschreiben. Die ersten Schritte zu dessen Vorbereitung erfolgten im Sommer 1964.

Einen ersten Teil der Wettbewerbsunterlagen, zur Hauptsache die Bestandesaufnahme und der Zustand der im Planungsgebiet befindlichen Bauten, erstellte das *Ing.-Büro Wenaweser* in Schaan. Langwierig und kompliziert gestaltete sich sodann die Bearbeitung der Grundlagen für die Verkehrsdisposition. Sie wurden im Verlaufe von zwei Sitzungen aller beteiligten Instanzen und Fachleute anfangs Februar 1965 bereinigt und vom Ingenieurbüro Sennhauser in Schlieren in Planform gezeichnet. Die Laufzeit des Wettbewerbes musste vom 15. April auf den 12. August 1965 verlängert werden.

Durchführung des Ideenwettbewerbes

Massgeblich waren die Grundsätze des S.I.A. für architektonische Wettbewerbe (Norm Nr. 152, 1960). Zur *Teilnahme* eingeladen wurden die Architekten: Franz A. Hasler, Vaduz, Hans Rheinberger, Vaduz, Werner Gantenbein, Buchs und Zürich, W. Moser und J. Schilling, Zürich, Peter Steiger, Zürich, Meusburger und Ramersdorfer, Feldkirch.

Zusammensetzung des *Preisgerichtes*: L. Beck, Gemeindevorsteher, Schaan, W. Hilti, Schaan, R. Wenaweser, Schaan, W. Hartmann, Vorsteher des Liechtensteinischen Bauamtes, Vaduz, H. Marti, Zürich, A. Kraft, Kantonsbaumeister, Schaffhausen, H. Voser, Zürich, R. Sennhauser, Schlieren.

Jeder Teilnehmer wurde mit insgesamt 4000 Fr. fest entschädigt. Für 3 bis 4 Preise standen 10 000 Fr. zur Verfügung. Für eine eventuelle Weiterbearbeitung konnte das Preisgericht dem Gemeinderat Schaan den Beizug von Preisträgern empfehlen.

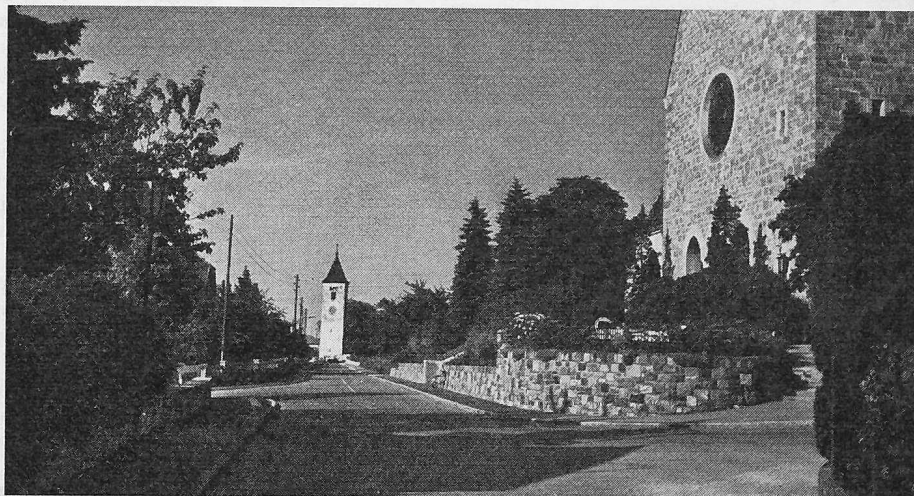
In Ergänzung zum Wettbewerbsprogramm war der *Anweisung für die Projektierung* besonders zu entnehmen:

Die Verkehrsgebiete im Wettbewerbsgebiet sind für die zukünftige Entwicklung ungenügend und müssen saniert werden. Die Führung der Umfahrungsstrasse (Unterlage Bc) ist verbindlich. Hingegen kann der Vorschlag für die Anpassung des Gemeindestrassennetzes geändert werden. Das zukünftige Ortszentrum ist im Rahmen einer künftigen Einwohnerzahl von 15 000 (heute 3200) im Vollausbau zu

Bild 8. Sicht von Lindenplatz (7) entlang der Einkaufsstrasse (10) gegen Vaduz



Bild 9. Sicht gegen den historischen Friedhofsturm (4), eine der drei markanten Vertikalen im Dorfbild. Stark durchdringende Bepflanzung



planen. Die Entwicklungsmöglichkeit des Kleingewerbes (Handwerk und Detailhandel) ist zu fördern, was eine abgewogene Masstäblichkeit der Überbauung erfordert. Die Bestimmung der Grösse des Ausnützungsmasses bleibt den Bewerbern freigestellt. Es ist Zweck des Wettbewerbes, das vertretbare Mass zu ermitteln, unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrsflächen, Parkplätze und Freiflächen. Auf die bestehenden Grundstücksverhältnisse ist möglichst Rücksicht zu nehmen.

Abzuliefernde Arbeiten: Vorschlag für die Führung des Gemeindestrassennetzes; schematischer Vorschlag 1:500 für die bauliche Gestaltung des Hauptplatzes (mit Baulinien); Fassaden der vorgeschlagenen Gebäude am Lindenplatz (Platzwände); Modell 1:500; Berechnungsschema der baulichen Ausnützung; Erläuterungsbericht in Planform.

Beurteilung durch das Preisgericht

Das Preisgericht prüfte die Ideenentwürfe nach folgenden Grundsätzen¹⁾:

1. Charakter der Gemeinde Schaan

Schaan ist im Gegensatz zu Vaduz prädestiniert, der Industrialisierung Hand zu bieten. Die Gemeinde hat die besten Voraussetzungen, die tragende Industriegemeinde des Fürstentums Liechtenstein zu werden. Sie bildet somit eine gute Ergänzung zum Landeshauptort.

Die gute Verkehrslage einerseits und die ausserordentlich günstig disponierten ebenen Flächen mit Bahnanschluss andererseits begünstigen die industrielle Entwicklung in starkem Masse. Für die werktätige Bevölkerung stehen in nächster Umgebung schöne, gut besonnte und aussichtsreiche Wohnlagen zur Verfügung. Trotz dieser industriellen Voraussetzun-

gen ist für das bäuerliche Element auch in Zukunft noch reichlich Raum vorhanden. Bisher hielt sich die bauliche Entwicklung in bescheidenem, dörflichem Rahmen. Einzelne Bauten, so die richtig gelegenen Fabriken, die neue Post und andere, kündigen die neue Zeit an. In der angehenden Industriegemeinde besteht die grosse Gefahr, dass der ehemalige Charakter des ländlichen Dorfes verloren geht, ohne dass neue Werte entstehen. (Zufällig hingestellte, halb städtische, halb dörfliche Bauten lösen Bauernhäuser ab.) Dieser Gefahr ist zu begegnen.

Dem Dorf, das von einer stark dominierenden Kirche beherrscht wird, fehlt das eigentliche Zentrum. Dort wo dieses natürlicherweise entstehen könnte, zwingt sich heute der Verkehr durch. Alle wichtigen — aus alten Landstrassen entwickelten Hauptstrassen — treffen sich beim Lindenplatz, der vom Durchgangsverkehr so stark gestört ist, dass sich der Dorfkern nicht entfalten kann. Ansätze sind zwar vorhanden, doch wird der Ausbau des Zentrums verhindert, solange es nicht gelingt, den lästigen Durchgangsverkehr vom Lindenplatz fernzuhalten.

In städtebaulicher Hinsicht ist es verfehlt, städtische Grossbauten auf dörflichem Grund in die Wege zu leiten. Es ist auch aus dorf- und gewerbepolitischen Gründen falsch, überdimensionierte Gesamtüberbauungen vorzusehen, die den Tatendrang der Ortsansässigen lähmen. Das Preisgericht ist davon überzeugt, dass der neue Dorfkern aus verhältnismässig kleinen Elementen zusammengesetzt werden muss, die es den Gewerbetreibenden, Händlern und Kaufleuten des Ortes erlauben, sich ihre Lebensgrundlagen selber zu schaffen. Das Zentrum soll folglich aus Bauten bestehen, die der wirtschaftlichen Stärke der Schaaner Bürger entsprechen. Das Einkaufszentrum ist durch Bauten für kulturelle Zwecke sinnvoll zu ergänzen. Es soll nicht nur wirtschaftlich, sondern auch architektonisch interessant sein, damit die Einwohner dort ihren gemeinsamen Raum, den Dorfplatz finden. Die von der Kirche gebildete Dominante darf kubisch nicht konkurrenziert werden, hingegen ist es unbedingt erforderlich, dass das neue Zentrum mit der Kirche zusammenspielt.

2. Verkehrstechnische Erwägungen

Es ist von ausserordentlicher Bedeutung, dass das Kerngebiet vom Durchgangsverkehr befreit wird. Der Bau der Umfahrungsstrasse gemäss Vorschlag des liechtensteinischen Bauamtes schafft hierfür die Voraussetzungen. Für die Verkehrsbedienung des Zentrums sind ausreichende Strassen erforderlich, die der Warenlieferung, dem Kunden- und Besucherverkehr dienen. Diese Strassen stellen auch die Verbindungen zu den verschiedenen Dorfteilen, zum Industrie- und Bahnhofsgelände her. Sie müssen übersichtlich angelegt sein und sind für einen beruhigten Verkehr zu

¹⁾ Im Unterschied zu den kurzgefassten Gesichtspunkten, welche ein Preisgericht üblicherweise je nach der vorliegenden Aufgabe festlegt, hat im Falle von Schaan das Preisgericht verhältnismässig eingehende und interessante Überlegungen vorgängig der Projektbeurteilung angestellt. Bestimmt hätten sich daraus für die Bewerber wertvolle Aufschlüsse und Anregungen ergeben, wenn diese Würdigung der Wettbewerbsaufgabe durch die Preisrichter bereits in den Anweisungen für die Projektierung enthalten gewesen wäre.

G. R.

disponieren. Im Kern müssen sie mit leicht zugänglichen Parkplätzen, allenfalls mit unterirdischen Garagen verbunden sein. Ein- und Ausfahrten, Vorfahrten und Kreuzungen müssen so geplant sein, dass möglichst wenig Gefahrenpunkte entstehen.

Für den Fussgänger sind Räume auszuscheiden, in denen er sich frei und sicher bewegen kann. Diese Räume, sowie die Geschäfte, Läden, Wirtschaften und Saalbauten usw. bilden die städtebauliche Einheit, die im Gegensatz zur übrigen dörflichen Bebauung stehen muss. Das Zentrum beansprucht Flächen, die heute noch Privateigentum sind. Die Gemeinde wird also bestrebt sein müssen, diese Flächen im Laufe der Jahre zu erwerben, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

3. Grössenordnung der Bebauung

Die allmählich stattfindende Wandlung vom alten Bauerndorf zum modernen Gewerbe- und Industrieort soll so erfolgen, dass der Charakter des Dorfes gebildet und nicht völlig zerstört wird. Ausserordentliche Spekulationen, wie sie sich leider in vielen Industriedörfern der Schweiz ereignet haben, müssen unter allen Umständen vermieden werden. Aus diesem Grund ist es nicht ratsam, mit hohen Ausnutzungsmöglichkeiten und grossen Baukörpern zu operieren. Weder das Zentrum noch die angrenzenden Gebiete eignen sich für solche Versuche, weil sonst der Bodenpreis so stark steigt, dass nur noch kapitalkräftige Unternehmungen in der Lage sind, etwas zu realisieren. Dies stünde aber im Widerspruch zur Absicht der Gemeinde, ihren Bürgern den Weg in die Zukunft zu bereiten.

Ergebnis

1. Preis (5000 Fr.) Nr. 81 965, Planungsbüro Dr. h.c. R. Steiger und P. Steiger, Mitarbeiter: M. Steiger und K. Herdeg, Zürich

2. Preis (3000 Fr.) W. Moser und J. Schilling, Zürich

3. Preis (2000 Fr.) W. Gantenbein, Buchs und Zürich

Im ersten Rundgang ausgeschiedene Projekte:

H. Rheinberger, Mitarbeiter P. A. Seemann, Vaduz

Dr. G. Meusbürger und W. Ramersdorfer, Feldkirch

F. Hasler, Mitarbeiter H. Moser, Vaduz

Empfehlungen des Preisgerichtes

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile aller Projekte empfiehlt das Preisgericht der ausschreibenden Behörde, das Projekt Nr. 81 965, das den ortsplanerischen, verkehrstechnischen und architektonischen Erwägungen in hohem Masse entspricht, einem Plan für die Gestal-

tung des Ortskerns zu Grunde zu legen. Rechtlich sind folgende Vorgehen zu treffen:

1. Bereinigung der Verkehrsplanung
2. Festsetzung der Baulinien
3. Erarbeitung einer Spezialbauordnung für die Kernzone
4. Ausarbeitung eines Richtmodells.

Ausser diesen rein rechtlichen und technischen Voraussetzungen ist der Wille zur Realisierung zu fördern. Die Bevölkerung muss die Notwendigkeit einsehen, ihr Dorf so umzugestalten, dass das fehlende Zentrum im Laufe der Jahre geschaffen wird. Die Grundeigentümer, Gewerbetreibenden und Kaufleute sind gründlich über die Absichten der Gemeinde zu informieren. Sie sind rechtzeitig ins Gespräch einzubeziehen, damit die Gedanken Fuss fassen können. Durch gemeinschaftliches Vorgehen lassen sich für alle Beteiligten Vorteile erzielen. Die Gemeinde ist verpflichtet, aktive Bodenpolitik zu betreiben, damit sie nicht nur als Souverän, sondern auch als Grundeigentümerin bei der Realisierung mitwirken kann. Die Regierung des Landes Liechtenstein ist aufzufordern, den Bau der Umfahrungsstrasse tatkräftig zu fördern. Der Gemeinderat wird gebeten, den Verfasser des Projektes Nr. 81 965 als Bearbeiter für den Kernzonenplan zuzuziehen.

Gesamthaft gesehen, ist das Resultat des Wettbewerbes ungefähr je zur Hälfte sehr unterschiedlich ausgefallen. Während namentlich die Verfasser des erstprämiierten Entwurfes das schwierige Problem nahezu einwandfrei und in sympathischer Art meisterten, aber auch die mit dem 2. und 3. Preis ausgezeichneten Projekte gute Qualitäten aufwiesen, entsprachen die übrigen drei Projekte weniger den Erwartungen. Dabei ist nicht unbedingt jener nächstliegende Fehler der zu wichtigen Baumassen am meisten gemacht worden; viel gravierender in ihrer gestalterischen Fragwürdigkeit sind jene Lösungen, die ohne gründliche Kenntnisnahme des örtlichen Charakters eine uniforme Durchmusterung des Ortskerns mit modernen Bauten vorschlugen. Leider wurde das Problem gerade von den eingeladenen ortsnahen Architekten nicht ganz erfasst. Es mag an der Voreingenommenheit liegen, die der Ortskundige in solchen Fällen als Bleigewicht mit sich schleppt. Die detaillierten Kenntnisse, besonders dort, wo sie mit einem inneren Zwang zur Rücksichtnahme verbunden bleiben, wirken sich oft eher als Ballast denn als Hilfe aus.

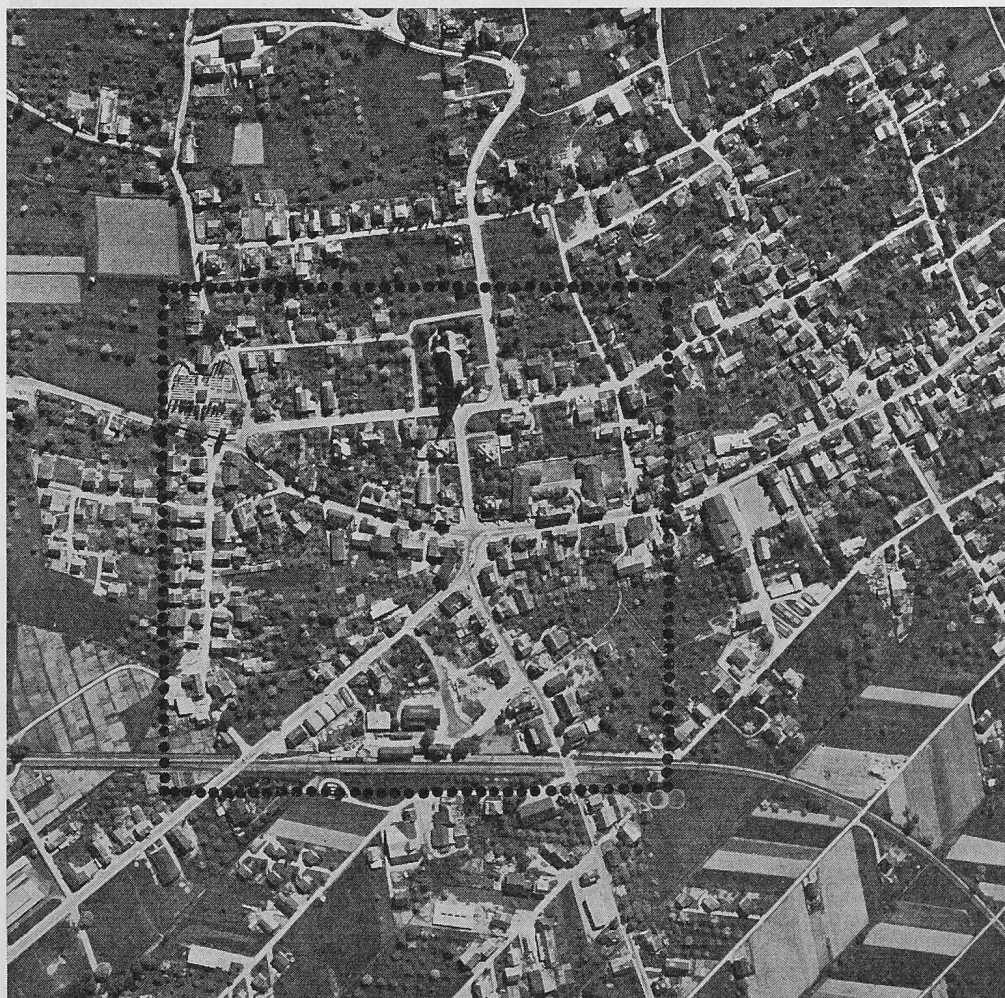
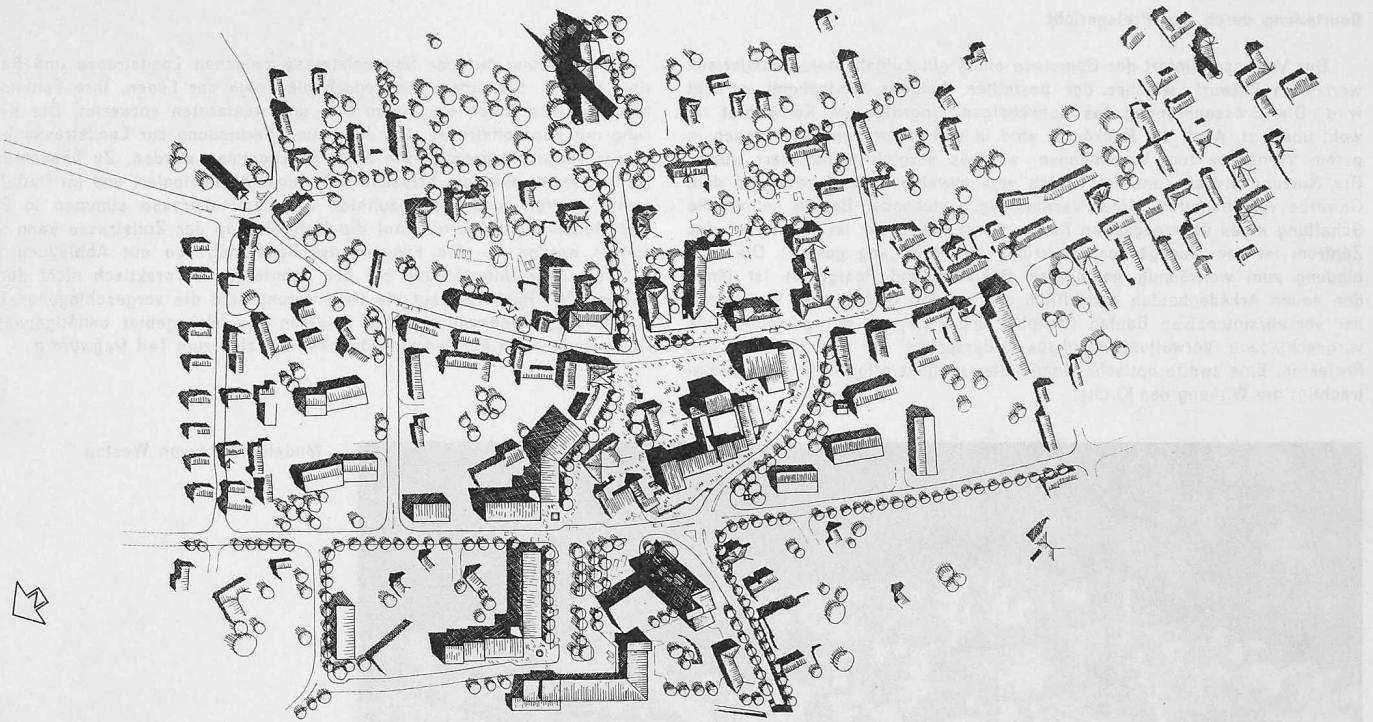


Bild 10. Flugaufnahme von Schaan (Bestand 1965) mit umrandetem Wettbewerbsgebiet (Photo Swissair)



1. Preis, Lageplan 1:4500

1. Preis (5000 Fr.) Planungsbüro Dr. h. c. R. Steiger und P. Steiger,
Mitarbeiter: M. Steiger und K. Herdeg, Zürich

Projektiert wurde im wesentlichen nur der Lindenplatz

Modellansicht von oben, Legende:

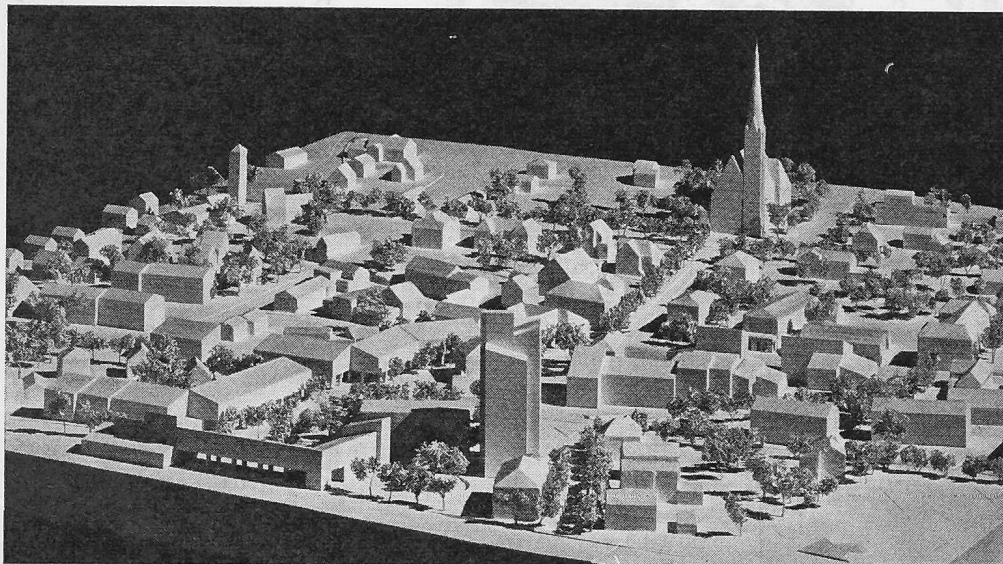
- 1 Saalbau/Hotel/Restaurant (1—4 G.), Erdgeschoss mit Foyer, Freizeitraum, Leseraum, Ortsmuseum, Café-Bar, Restaurant; Obergeschoss mit Mehrzwecksaal (400 Plätze), Vereinsräumen, Hotelzimmer (bis 30 Betten), Unterkünfte Personal usw.
- 2 Bahnhof (2—3 G.) teils mit Geschäftsräumen
- 3 Postgebäude (3 G.) mit Postautohof, Büros, Wohnungen
- 4 Verwaltungshochhaus (11—12 G.)
- 5 Arkadenhäuser (3 G.), im Erdgeschoss Läden, Gewerbe, im Obergeschoss Wohnungen; Büros
- 6 Hotel «Linde» (3 G.)
- 7 bestehende Geschäfts- und Wohnhäuser (2—3 G.)
- 8 bestehende Garage und Tankstelle (1—3 G.), später Einfahrt zu unterirdischer Parkgarage
- 9 Laden- und Bürogebäude (1—4 G.)
- 10 Arkadeneinbau in bestehende Geschäfts- und Wohnbauten
- 11 bestehendes Schulhaus (2—3 G.)
- 12 bestehendes Gemeindehaus und Turnhalle (2—3 G.)
- 13 Gewerbe- und Wohnbauten (3 G.)



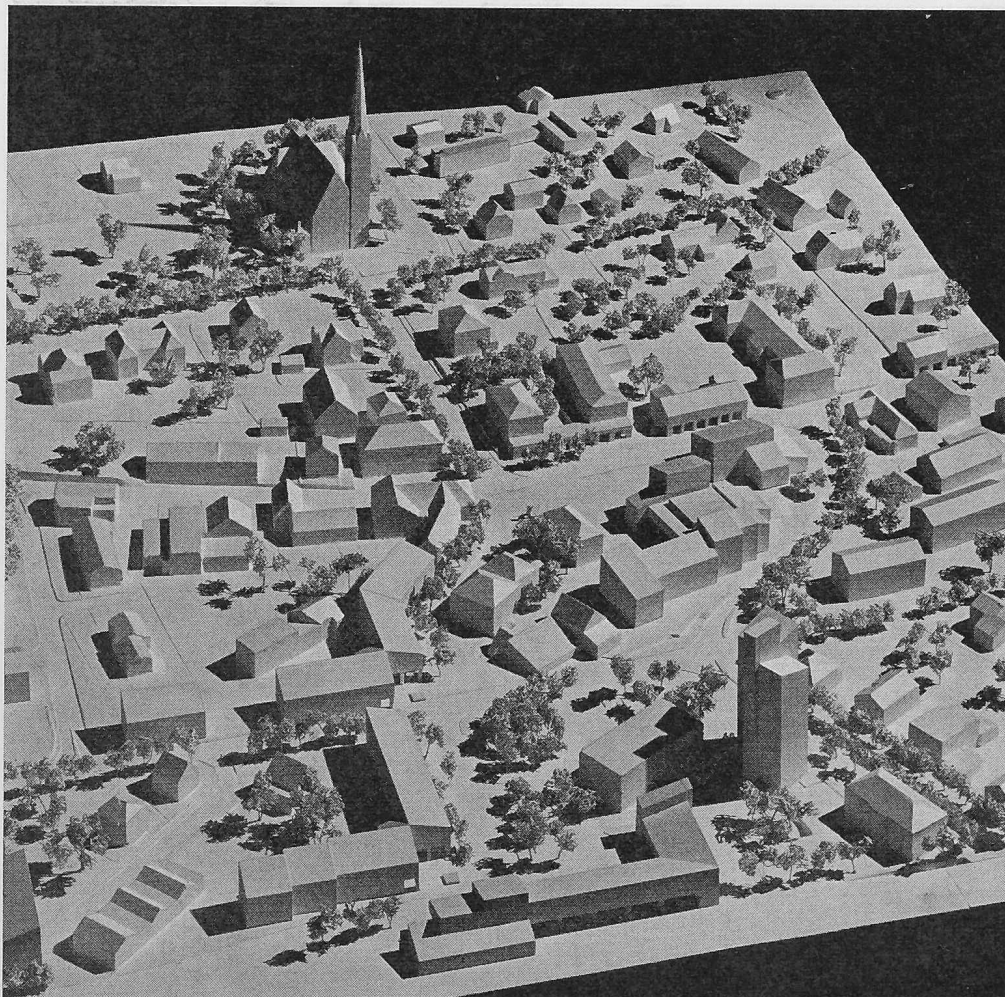
Beurteilung durch das Preisgericht

Der Verfasser liefert der Gemeinde einen gut aufgebauten, künstlerisch wertvollen Entwurf, welcher der gestellten Aufgabe weitgehend gerecht wird. Die Grössenordnung des notwendigen Eingriffes im Kerngebiet ist wohl überlegt. Auch die Baukörper sind in sich abgewogen und stehen in gutem Verhältnis zum Vorhandenen, welches sorgfältig analysiert wurde. Die Nutzung dieser Zone ist jedoch vorzugsweise dem Handel und dem Gewerbe vorzubehalten. Unter Verwendung bestehender Bauten gelingt die Schaffung eines überzeugenden Kerns. Der Fahrverkehr ist abgeleitet, das Zentrum ist dem Fussgänger grosszügig zur Verfügung gestellt. Die Verbindung zum weiträumig gestalteten Bahnhof- und Postgebiet ist längs den neuen Arkadenbauten vortrefflich und reizvoll gelöst. Das Vorgelände der verkehrsintensiven Bauten (Bahnhof und Post) ist gut gestaltet. Das vorgeschlagene Verwaltungshochhaus widerspricht der Grundhaltung des Projektes. Eine zweite optische Dominante ist nicht erforderlich und beeinträchtigt die Wirkung der Kirche.

Die Führung mit der Sammelstrasse zwischen Landstrasse und Bahnlinie ist gut. Sie unterbricht jedoch die Folge der Läden. Ihre Funktionsfähigkeit wird durch die vielen Ein- und Ausfahrten entwertet. Die Kreuzung mit der Zollstrasse und der neuen Verbindung zur Landstrasse kann in der vorgeschlagenen Form nicht angenommen werden. Zu beanstanden ist allgemein, dass die Strassen zu schmal dimensioniert und im Detail zu wenig studiert sind. Die Baulinien der Sammelstrasse stimmen in Plan und Modell nicht überein. Auf die Unterführung der Zollstrasse kann verzichtet werden. — Die Führung der Bendenstrasse mit Abbiegung und nachfolgender Unterführung bei der Zahnfabrik ist praktisch nicht durchführbar. Mit Rücksicht auf die Orientierung sind die vorgeschlagenen Einbahnlösungen unerwünscht. Sie belasten das Wohngebiet unnötigerweise. Die angedeuteten Parkierungsmöglichkeiten sind zum Teil fragwürdig.



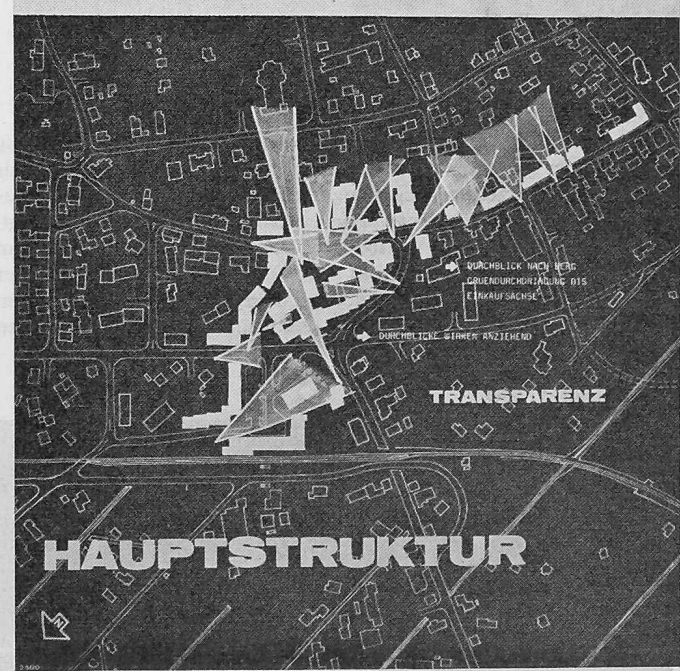
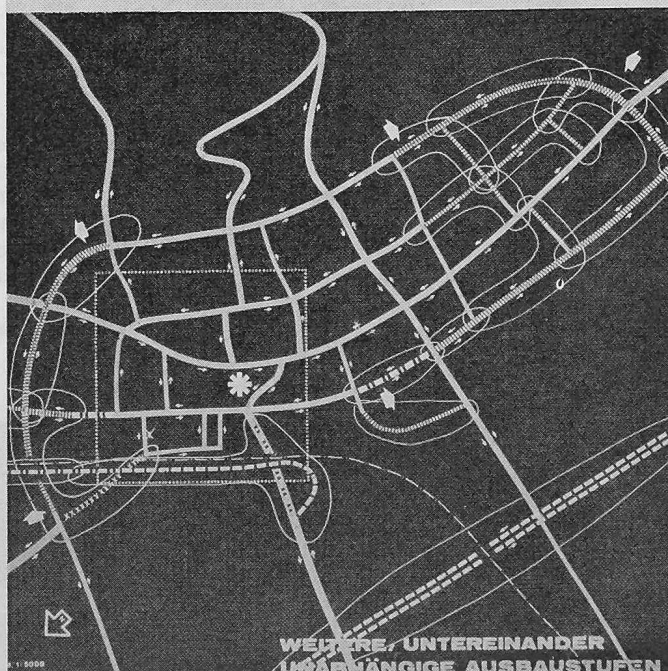
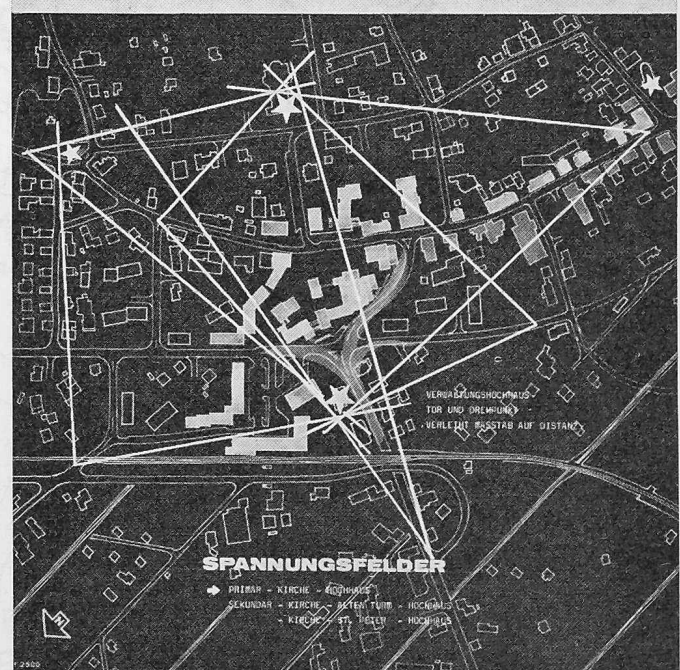
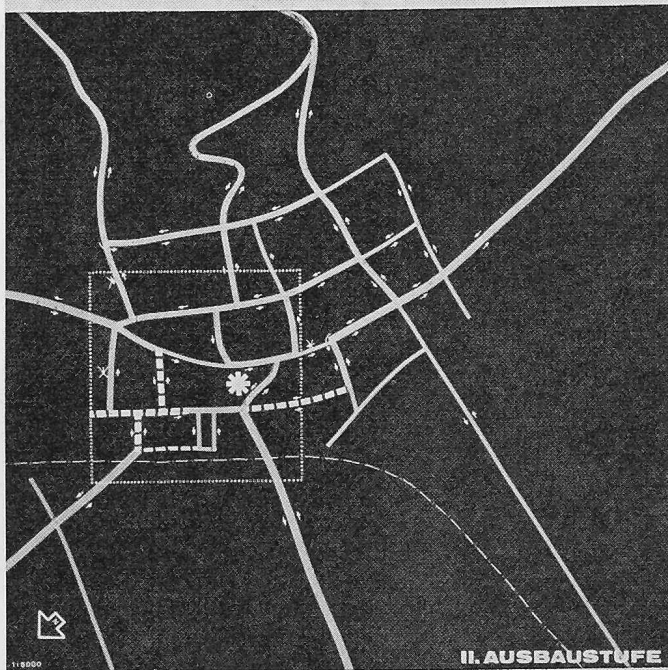
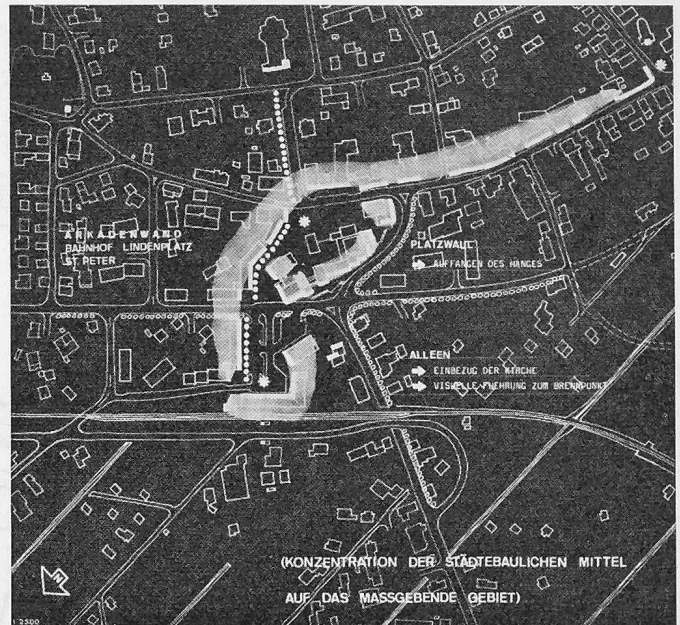
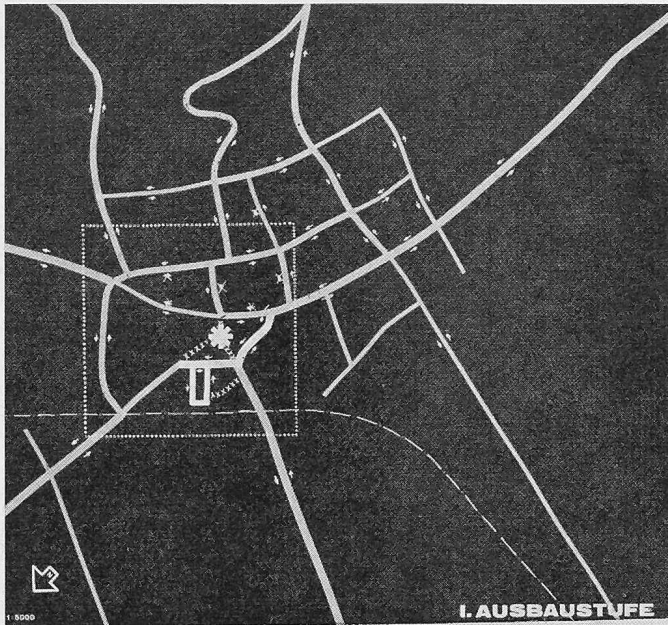
Modellansicht von Westen

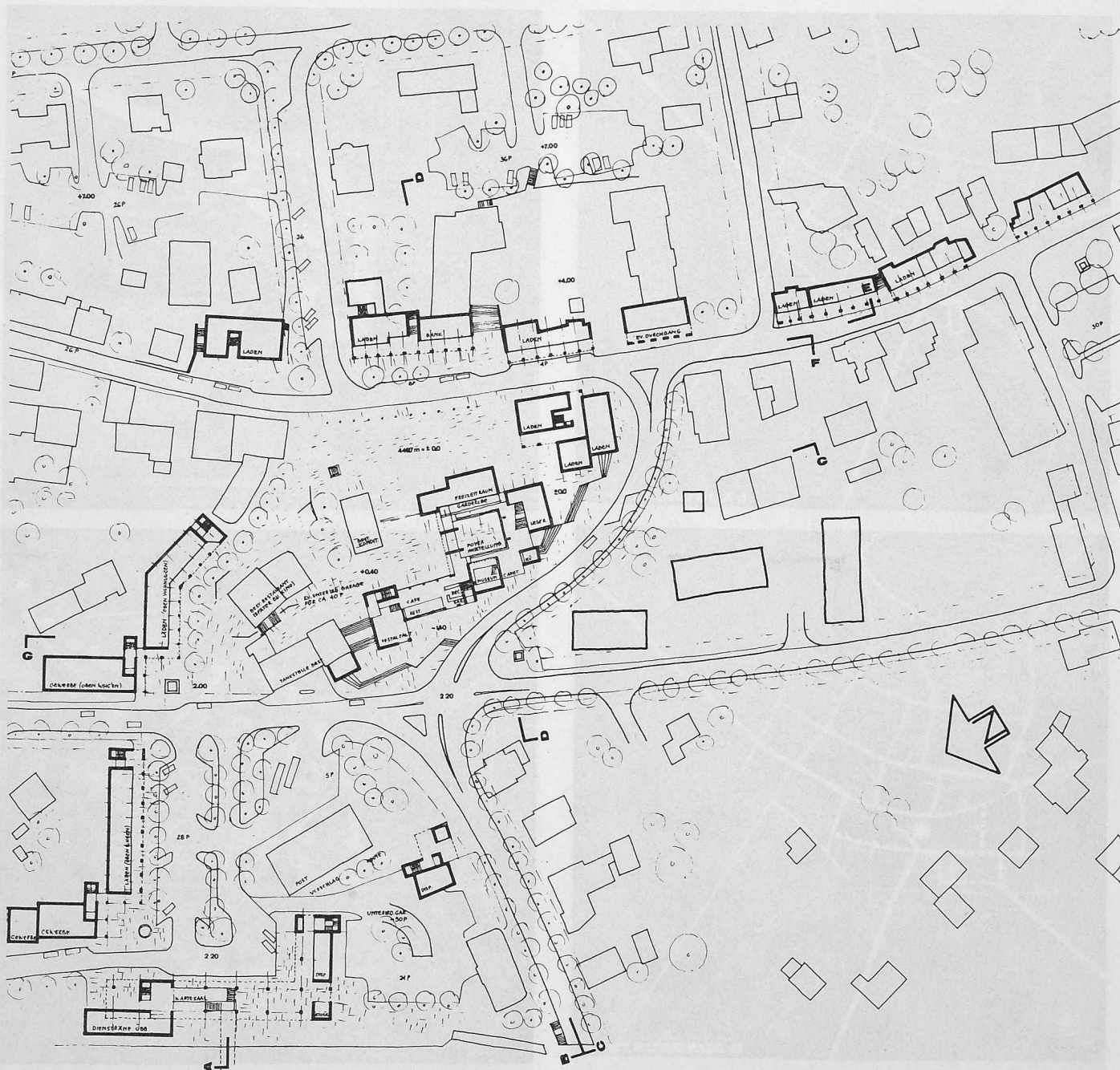


Modellansicht von Nordwesten

Nebenstehende Seite (aus dem Erläuterungsbericht): Kolonne links: Verkehrsstruktur in drei Ausbaustufen (Wettbewerbsgebiet umrandet). Massstab 1:8300; Kolonne rechts: Städtebauliche Struktur. Massstab 1:8300

Modellphotos: Peter Grünert, Zürich





Plan auf Niveau Erdgeschoss 1:2000

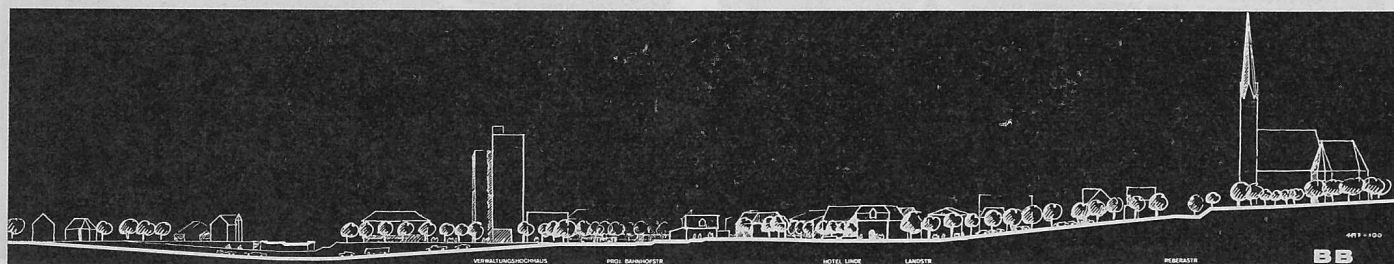
Nachwort

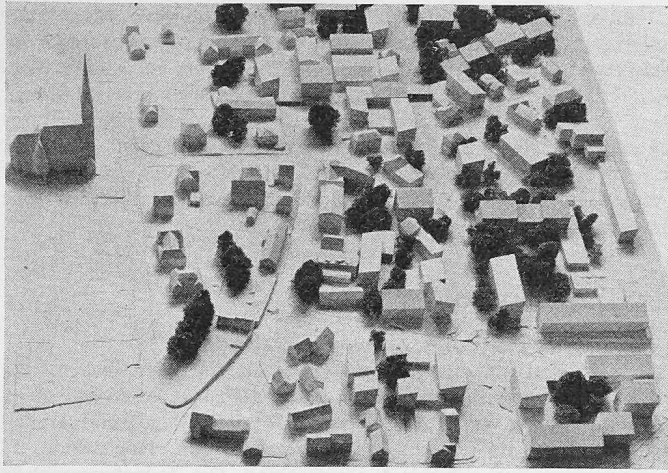
Mit der Planung des Talgebietes und in diesem Zusammenhang auch mit der teilweisen Vorbereitung der Wettbewerbsunterlagen für Schaan hat seinerzeit die Regierung des Fürstentums Liechtenstein das *Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung* an der ETH beauftragt. Nachdem das aus dem Wettbewerb Ortszentrum Schaan mit dem 1. Preis hervorgegangene Projekt des Planungsbüros *Steiger* zu einer weiteren Grundlage für die Regionalplanung Liechtenstein geworden ist, war es auch angebracht, dieses Ortsplanungsprojekt im Rahmen

eines umfassenderen planerischen Berichtes (ORL) ausführlicher darzustellen, als es sonst bei Wettbewerbspublikationen in der SBZ üblich ist. Dieses Vorgehen hatte zur Folge, dass die an zweiter und dritter Stelle rangierenden Projekte der Architekten *W. Moser* und *J. Schilling* (2. Preis) und *W. Gantenbein* (3. Preis) nur in informativischer Kürze (Modell und Beurteilung durch das Preisgericht) publiziert werden konnten.

Die Redaktion

Längsschnitt 1:3000





2. Preis (3000 Fr.) **W. Moser und J. Schilling**, Zürich
Beurteilung durch das Preisgericht

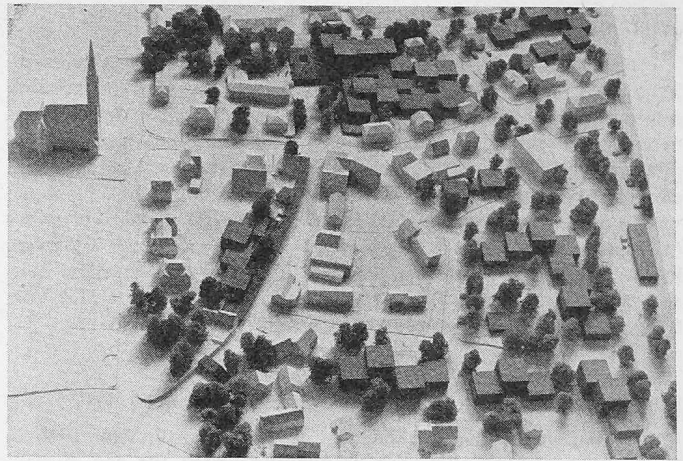
Der Verfasser hat sein Projekt grundsätzlich richtig aufgebaut. Der erweiterte und gut dimensionierte Lindenplatz wird den Funktionen eines Ortszentrums gerecht. Auf die bestehende Bebauung wird weitgehend Rücksicht genommen. Die Grössenordnung des Zentrums entspricht dem dörflichen Rahmen nicht. Die städtischen Elemente sind unerwünscht. Die Verkehrsführung im Zentrum ist zweckmässig, jedoch muss die Lage der Unterführung der zusammengefassten Benden- und Zollstrasse beanstandet werden.

Das nähere Studium der städtebaulichen Gestaltung und der Einzelheiten zeigt leider verschiedene unverständliche Schönheitsfehler. Die Bedingungen für die geforderten Dachformen sind nicht begründet. Die Ausnützung der Höhendifferenz zwischen Landstrasse und Sammelstrasse für eine unterirdische Parkgarage und die damit verbundene Ueberführung ist gut, jedoch nicht ansprechend gelöst. Die Ausfahrt von der Parkgarage auf die Sammelstrasse ist neben den weiteren vielen Einmündungen unerwünscht.

Modellansicht aus Nordosten

Das ins Auge springende an der *erstprämierten Lösung* ist die schöne Massstäblichkeit der Bauten in Bezug auf die bestehende Umgebung, die bewusste Schaffung von dörflich reizvollen Räumen und der Wille zu einer verkehrs- und volumenmässig harmonischen Ordnung. Die Arbeit ist, innerhalb der beschränkt gegebenen Möglichkeiten eines Wettbewerbs, gewissenhaft in ihrem Versuch einer Zustandserfassung und geschickt in der Wahl der Planungsmittel und Vorschläge. Der Verfasser saniert den Lindenplatz nachhaltig und schafft eine ruhige Fussgängerzone, die sich von der dominierenden Kirche bis hinunter zum Bahnhof erstreckt. Der wesentliche bauliche Eingriff im Sinne einer architektonischen Aktivierung der Fussgängerräume geschieht durch die Setzung einer eindeutigen Platzwand, der als Gegenpart ein kulturell-gesellschaftliches Zentrum gegenübersteht. Durch die Führung von Arkaden längs der wichtigen alten Fussgängeradern und längs der neu geschaffenen Platzfronten wurde ein weiteres Mittel zur Intensivierung der Kernzone gewählt, das ausserdem den Massstab von Schaan vorzüglich trifft. Es wird kaum zu umgehen sein, dass die Fussgängerzone von zwei Sammelstrassen, einmal der bestehenden alten Landstrasse und schliesslich noch von der neuen zur Bahn-

Nicht prämiertes Projekt **H. Rheinberger**, Mitarbeiter **A. Seemann**, Vaduz.
Modellansicht aus Westen



3. Preis (2000 Fr.) **W. Gantenbein**, Buchs und Zürich
Beurteilung durch das Preisgericht

Die Grundlage des Projektes bildet ein neues Einkaufszentrum, angelehnt an den Lindenplatz. Dieser kann aber die Funktion als zentraler Ortsplatz nicht erfüllen, da er durch Verkehrsflächen belegt wird und städtebaulich nicht die erwünschte Intimität schafft. Das vorgeschlagene «shopping-center» ist überdimensioniert und nicht realisierbar. Positiv zu werten ist der Versuch, die über Jahrzehnte dauernde Realisierung des Ortszentrums dadurch zu erreichen, dass für verschiedene Etappen Baueinheiten vorgeschlagen werden, die sich in einen Raster einfügen und funktionelle Änderungen gestatten. Die Führung der Bendenstrasse und der Sammelstrasse sind positiv zu werten. Nachteilig ist, dass der Lindenplatz mit seiner heute zu beanstandenden Verkehrsführung übernommen wird. Die Bautappen 2 bis 4 sind in ihrer Form massstäblich und städtebaulich gut gegliedert.

Modellansicht aus Nordosten

linie parallel verlaufenden Sammelschiene quer durchschnitten wird; deshalb ist auch der grosse Abstand der neuen Sammelstrasse vom Bahngelände gegenüber jenen Lösungen mit einer unmittelbar dem Schienenstrang anliegenden Entlastungsstrasse nicht als Nachteil zu werten; dies um so mehr, als dadurch eine günstige Vorfahrt für den Bahnhof und das Postgebäude entsteht und zugleich eine zweckdienliche Platzgestaltung des Bahnhofplatzes möglich ist.

Die Weiterbearbeitung wird zeigen müssen, wie weit die Kritik des Preisgerichtes an Einzelheiten der Verkehrsdisposition berechtigt ist. Es ist zu hoffen, dass eventuelle Umdispositionen der Strassenführung nicht auf Kosten der architektonischen Substanz des Projektes gehen. Ebenso ist das vorgeschlagene Verwaltungshochhaus nicht unbedingt als unerwünschter Konkurrent der dominierenden Kirche aufzufassen. Es scheint in dieser Form zum mindesten diskutabel und könnte als Wahrzeichen der neuesten zeitgemässen Anstrengungen um die Sanierung des Dorfes ein wenig städtischen Charakter ausstrahlen, und zugleich ein einfacher Wegweiser zum neuen Bahnhof und zur Post sein. Wertvoll ist auch bei diesem Projekt die Gliederung in Ausbaustufen, wobei jede Etappe bereits eine funktionierende Lösung darstellt.

M.G.

Adresse des Verfassers: **M. Grob**, dipl. Arch. ETH, ORL-Institut an der ETH, 8001 Zürich, Leonhardstrasse 27

Nicht prämiertes Projekt **F. Hasler**, Mitarbeiter **H. Moser**, Vaduz. Modellansicht aus Westen

