

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 98 (1980)  
**Heft:** 45

## 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:** 17.02.2026

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

- 10.05 Uhr: Ouverture par Monsieur le Professeur Maurice Cosandey, Président du Conseil des Ecoles polytechniques fédérales, Berne/Lausanne
- 10.20 Uhr: Technik und Gesellschaft auf dem Weg in die Zukunft, Referat von Professor Dr. Ralf Dahrendorf, Direktor der London School of Economics and Political Science, London
- 11.20 Uhr: Quale tecnica? Per quale società? Conferenza del Dr. Aurelio Peccei, Presidente del Club di Roma, Roma
- 14.30 Uhr: La technique entre déterminisme et finalité. Conférence donnée par Madame Jeanne Hersch, Professeur honoraire à l'Université de Genève, Genève
- 15.30 Uhr: Science in a Democratic Society. Lecture given by Professor Philip Handler, President of the National Academy of Sciences, Washington, D.C.
27. Nov., Zürich HG, Auditorium Maximum, F30, 20 Uhr  
**«Die Aufgabe der Architekten in der modernen technischen Welt».** Vortrag in deutscher Sprache von Leonardo Benevolo.  
 Leitung der Veranstaltung: Prof. H. Spieker (Abt. I)
28. Nov., Zürich Tonhalle mit Eidophorübertragung in den Kongresshaus-Saal, Claridenstrasse 3, 09.30 Uhr  
**Akademische Feier (Jubiläums ETH-Tag)**  
*Programm:*  
 William Boyce (1710–1779) Symphony No 4, F-dur, I. Allegro  
 Begrüssung durch den Rektor, Professor H. Grob  
 Rückblick auf das Jubiläumsjahr  
 Ansprache von Professor M. Cosandey, Präsident des Schweizerischen Schulrates  
 Das alte Tellenlied  
 Text: Hieronymus Muheim  
 Musik: J. B. Hilber  
 Festvortrag von Bundesrat Dr. H. Hürlimann  
 Angelo Bacchi (18. Jahrhundert) Sinfonia, I. Allegro  
 Ehrungen  
 Angelo Bacchi (18. Jahrhundert) Sinfonia, II. Andante, III. Presto  
 Jubiläumsspenden  
 Verdankung durch Professor Dr. H. Ursprung, Präsident der ETHZ: «Freuen wir uns also!»  
 Allgemeiner Gesang: Chr. W. Kindleben (1748–1785), «Gaudeamus igitur»  
 Mitwirkung des Akademischen Orchesters unter Leitung von Olga Géczy und der Zürcher Singstudenten unter Leitung von Dr. Ladislau Rybach.  
 Es chargieren die Fahnendelegationen der Studentenverbindungen des Korporationsverbands  
 Zu diesem Jubiläums-ETH-Tag sind alle Freunde der ETHZ eingeladen.
28. Nov., Zürich ETH-Polyterrasse, Bergstation des Polybähnli, 17.30 Uhr  
 17.30 Uhr Besammlung und Formation des Fackelzuges  
 18.00 Uhr: Abmarsch des Fackelzuges ab ETH-Polyterrasse.

Die Studierenden, Ehemaligen und Freunde marschieren unter Führung des Korporationsverbands und begleitet vom Musikkorps «Alte Garde» unter Leitung des Dirigenten Kurt Solenthaler, auf der Route ETH – Central – Limmatquai – Rudolf Brun-Brücke – Bahnhofstrasse – Kongresshaus.

18.45 Uhr: Eintreffen des Fackelzuges vor dem Kongresshaus, Claridenstrasse 3 Platzkonzert des Regimentsspiels Inf. Rgt 28 unter Leitung von Tromp Fw Werner Brawand bis 19.15 Uhr

29. Nov., Zürich in den Räumen des Hauptgebäudes der ETH, ab 21.00 Uhr

### Jubiläums-Polyball, Motto: 5<sup>3</sup> 125 Jahre in die Zukunft

Veranstalter: Polyballkommission des Verbandes der Studierenden an der ETH-Zürich.

## ETH Zürich

### André Corboz, neuer Professor für Städtebaugeschichte

André Corboz, 1928 in Genf geboren, studierte 1949 bis 1952 Rechtswissenschaft an der Universität Genf. Mehrere Jahre war er in Genf und Bern (Departement des Innern, Kultur- und Kunstabteilung) als Jurist und Übersetzer tätig, dann 1961 bis 1967 als Sekretär der Universität Genf. Gleichzeitig veröffentlichte er in in- und ausländischen Zeitschriften Essays über Architektur und Städtebau. 1967 erhielt er einen Ruf an die Universität Montreal als Professor für Architekturgeschichte (1968 «agrégé», 1972 «titulaire»); außerdem war er von 1969 bis 1972 Lehrbeauftragter für moderne Architekturgeschichte an der Universität Laval (Québec) und 1972 bis 1976 Gastprofessor an der Universität Genf («Centre de recherche sur la rénovation urbaine» der Architektschule). Zu jener Zeit hielt er mehrere Vorträge, u.a. an die Fondazione Cini (Venedig), am Centro internazionale di studi di architettura Andrea Palladio (Vicenza) und am Internationalen Design Zentrum (Berlin).

Corboz ist in folgenden Fachgebieten tätig: Geschichte und Theorie der Architektur und des Städtebaus (besonders: Mittelalter, XVI. Jahrhundert, Klassizismus, Gegenwart), Geschichte der Theorie der Denkmalpflege (seit 1972, erster Kurs über dieses Gebiet an einer kanadischen Universität), Kunstgeschichte (besonders: Venedig 16. und 18. Jahrhundert).

Corboz hat die Absicht, seinen Unterricht nach drei Hauptlinien zu gestalten: 1. Die Stadt als Prozess (allgemeine, hauptsächlich wirtschaftliche und soziale Bedingungen, die eine Stadt formen: Lage und Stellung, Funktionen, Bauverordnungen und technische Vorschriften, z.B. über Baumaterialien, Wasserversorgung usw.); 2. Die Stadt als Formgestaltung (Planmodelle, Planungsbeschlüsse und die Begründung der Auswahl); 3. Die Stadt als «Bedeutungsträger» (neue Forschungsrichtung, die 1951 von Günter Bandmann begründet, sodann in Italien von Guidoni, Fagiolo-Madonna und Marconi entwickelt wurde). Es handelt sich um die symbolischen, bzw. kosmologischen oder

mythischen Gründe, die sehr oft – jedesmal aber mit einer anderen Formdarstellung – den Prozess wie die Formgestaltung beeinträchtigen.

Von der sog. industriellen Revolution an basierte der Städtebau auf funktionellen und ökonomischen Kriterien. Wir haben aber Städte «geerbt», die nach ganz verschiedenen Prinzipien geschaffen oder gewachsen sind. Dies gilt besonders für die Länder der Dritten Welt, die bis vorgestern noch gemäß traditionellen Wertesystemen lebten. Daraus folgt, dass es angebracht ist, im Unterricht zwischen der vorindustriellen Zeit und der Gegenwart zu unterscheiden.

Corboz' Forschungsprojekte werden hauptsächlich Deutungsprobleme betreffen, aber streng mit den anderen Aspekten (Prozess und Formgestaltung) verbunden sein, zum Beispiel: die Genfer Stadterweiterung des 14. bis 15. Jahrhunderts, die nie studiert wurde, obwohl es möglich ist, sie fast Haus um Haus wiederherzustellen.

### Die Aufgabe der Architektur in der modernen technischen Welt

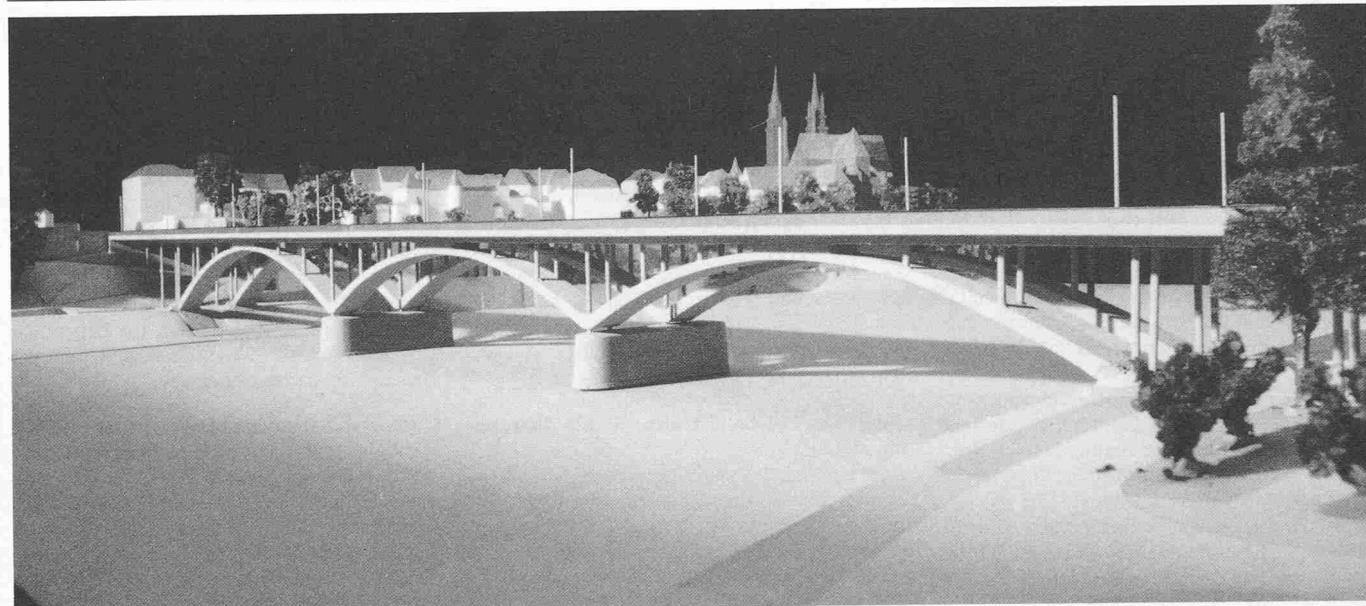
Im Rahmen des internationalen Symposiums «Technik wozu – wohin?» spricht Leonardo Benevolo zum Thema «Die Aufgabe der Architektur in der modernen technischen Welt». Die Vortragsveranstaltung findet am Donnerstag, 27. November 1980, um 20 Uhr im Auditorium Maximum, ETH Zürich, Hauptgebäude statt.

## Wettbewerbe

### Seez-Viadukt Nationalstrasse N3 Walenstadt-Flums

Das Baudepartement des Kantons St. Gallen veranstaltete einen Projektwettbewerb für den Seez-Viadukt als Bestandteil der Nationalstrasse N3, Walenstadt-Flums. Zur Teilnahme wurden acht Ingenieurbüros eingeladen. Ergebnis:

1. Preis (25000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Gabathuler und Rigendinger, Sargans
  2. Preis (22000 Fr.): H.H. Sallenbach, Schmerikon; Mitarbeiter Statik: Prof. Dr. U. Oelhafen, Rapperswil
  3. Preis (20000 Fr.): Aschwanden und Speck, Zürich; Mitarbeiter: H.P. Höltchi
  4. Preis (16000 Fr.): Hofer Toscano Stacher AG, St. Gallen
  5. Preis (12000 Fr.): C. Dvorak, Goldach; Mitarbeiter: P. Furrer
  6. Preis (8000 Fr.): Frei und Krauer, Rapperswil
  7. Preis (5000 Fr.): Arbeitsgemeinschaft Prim und Partner, St. Gallen, Jacobsohn und Vckovski, Zürich
  8. Preis (4000 Fr.): Basler und Hofmann, Zürich
- Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 60000 Fr. Fachpreisrichter waren: P. Halter, Kantonsingenieur, St. Gallen; E. Rey, wissenschaftlicher Adjunkt ASB, Bern; R. Blum, Kantonsbaumeister, St. Gallen; Prof. Dr. C. Menn, Zürich; Prof. Dr. H. Bachmann, Zürich; W. Kollros, Luzern; N. Letta, St. Gallen; F. Wieland, St. Gallen, Ersatz. Die Ausstellung ist geschlossen.



### Modellaufnahme

# Wettbewerb für eine neue Wettsteinbrücke in Basel

1. Preis (75000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Brückingenieure Prof. Dr. H. Hugi und P. Schuler, Zürich; Mitarbeiter: Dr. O. Künzle; Verkehrsingenieure: Seiler, Niederhauser, Zuberbühler AG, Zürich; Architekten: Jean-Claude und Elisabeth Steinegger, Binningen.

Die Ausschreibung des Wettbewerbes wurde in Heft 39/1979 auf Seite 784, das vollständige Ergebnis mit Modellaufnahme in Heft 41/1980 auf Seite 1018 veröffentlicht.

## Aus dem technischen Bericht der Verfasser

Systemwahl

Die Ausgangssituation für den Entwurf der Wettsteinbrücke ist im wesentlichen gekennzeichnet durch:

- die städtebaulich sehr exponierte Lage der Brücke
  - die bedeutungsvolle mittelalterliche Bausubstanz der unmittelbaren Umgebung
  - den Bezug der Brücke zum Wettsteinplatz und zur Mittleren Brücke

- die gegensätzlichen topographischen Verhältnisse der beiden Flussufer und die damit verbundene Neigung der Brückenfahrbahn über dem Rhein
  - das Bedürfnis zur Aufwertung der Rheinufer
  - die Auflagen des Strassen- und Schiffsverkehrs während der Bauzeit

Nicht zuletzt ist auch der in der Bevölkerung feststellbaren gefühlsmässigen Bindung an das bestehende Bauwerk Rechnung zu tragen.

Die vorgeschlagene Brückenkonstruktion mit drei Bogen im Flussbereich und einem niedrigen, durchlaufenden Träger übernimmt den Massstab der bestehenden Brücke. Das verwendete Rahmensystem ist statisch sehr leistungsfähig. Die Querschnittsabmessungen können deshalb klein gehalten werden, wodurch eine feingliedrige, dem städtischen Charakter angepasste Struktur mit einer sehr grossen Transparenz entsteht. Im weiteren bietet die Brücke die Möglichkeit zur Schaffung einer attraktiven, nicht alltäglichen Fussgängerverbindung zwi-

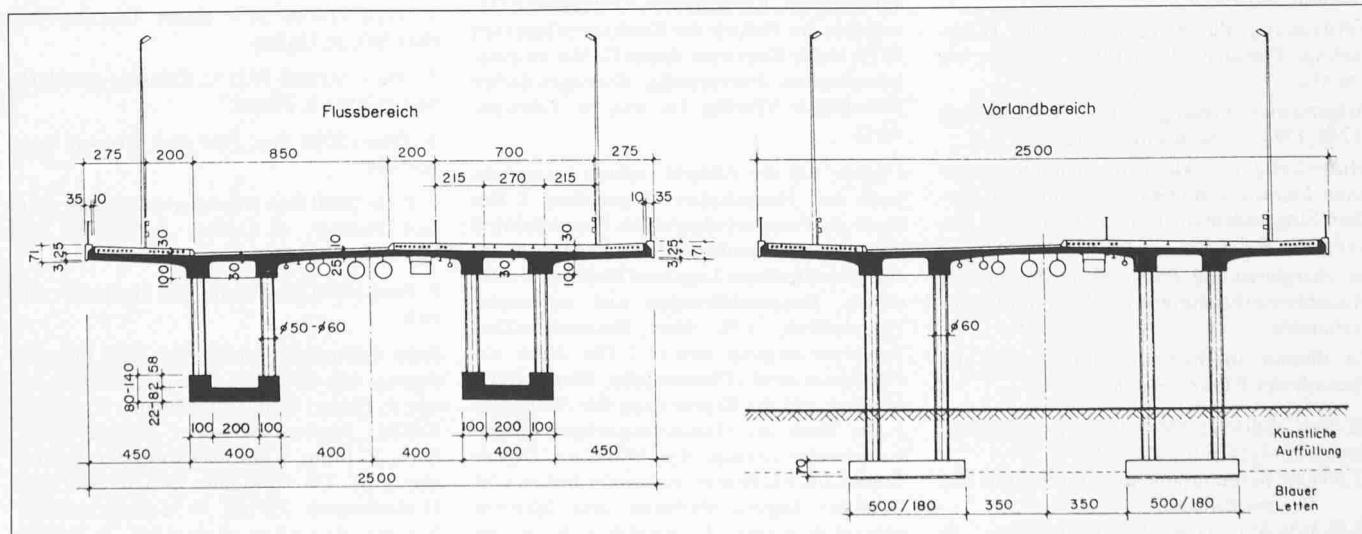
schen den beiden Ufern über die drei Bogen. Sie dürfte damit, verstärkt durch die beliebten Fährenübergänge, einen wirksamen Beitrag zur Belebung der Uferzonen leisten.

Für die Ausführung des vorliegenden Projekts können verschiedene Baumethoden und Bauverfahren angewendet werden. Hinweisen möchten wir insbesondere auf die Möglichkeit zum schrittweisen Aufbau der Konstruktion unter Benützung der jeweils ausgeführten Tragelemente. Es können deshalb sehr leichte Gerüstungen verwendet werden. Als Hauptgerüstträger für die Bogenherstellung genügen z.B. die Stahlträger der vorhandenen Velo- und Fussgängerbrücke.

Der Verkehr lässt sich während des Baus, aufgrund der Möglichkeit zur Auf trennung der Brücke in zwei Hälften und der Änderung der Lage - die neue Brückenaxe wird um einen Meter angehoben -, unter verhältnismässig geringen Beeinträchtigungen stets aufrechterhalten.

Brückenspanten und Fundation

Im Flussbereich werden die bestehenden Pfeiler benutzt, wobei die obersten 5 Meter abgetragen und mit einer Abdeckplatte aus Beton versehen werden. Die runden Doppel-



## *Brückenquerschnitte im Flussbereich und im Vorlandbereich*

pfeiler sind aufgrund von Modellstudien gewählt worden. Sämtliche Stützen können biegesteif mit der Fundation und dem Brückenoberbau verbunden werden. Sie werden mit Ausnahme der letzten Stützenreihe Seite Grossbasel flach in der Molasse (blauer Letten) fundiert. Teilweise können die bestehenden Fundationen benutzt werden.

Für die Einleitung des Bogenschubs in den Baugrund sind grossflächige, vertikale Fundamentscheiben gewählt worden, die eine gute Verteilung der konzentrierten grossen Lasten ermöglichen.

## *Brückenüberbau*

**Bogen:** Der gewählte Rippenquerschnitt weist eine Höhe von 0,80 bis 1,40 m auf. Die Rippenbreite beträgt je 1,0 m, die Gesamtbreite 8,0 m. Die Bogenform ist parabolisch mit einem Pfeilverhältnis von  $l/f = 6,5$  bis 7. Im Scheitel ist der Bogen fest mit dem Fahrbahnträger verbunden (Trägerhöhe etwa 2,5 m).

**Fahrbanenträger:** Der gewählte Plattenbal-kenquerschnitt von 1,0 m Höhe, Stegbreiten von je 1,0 m und einer mittleren Plattenstärke von etwa 30 cm weist sowohl für das Unterbringen der Armierungen, der Kabelverankerungen wie auch für das Einbringen und Verarbeiten des Betons reichliche Abmessungen auf.

*Gesamtsystem:* Wie aus der statischen Berechnung hervorgeht, ist das im Flussbereich gewählte Rahmensystem, insbesondere bei symmetrischer Belastung, außerordentlich leistungsfähig. Die hohen ständigen Lasten auf dem Fahrbahnträger können deshalb ohne grossen Mehraufwand aufgenommen werden. Unsymmetrische Belastungen führen hingegen teilweise zu beachtlichen Zugkräften in Fahrbahnplatte und Bogen.

Bauvorgang

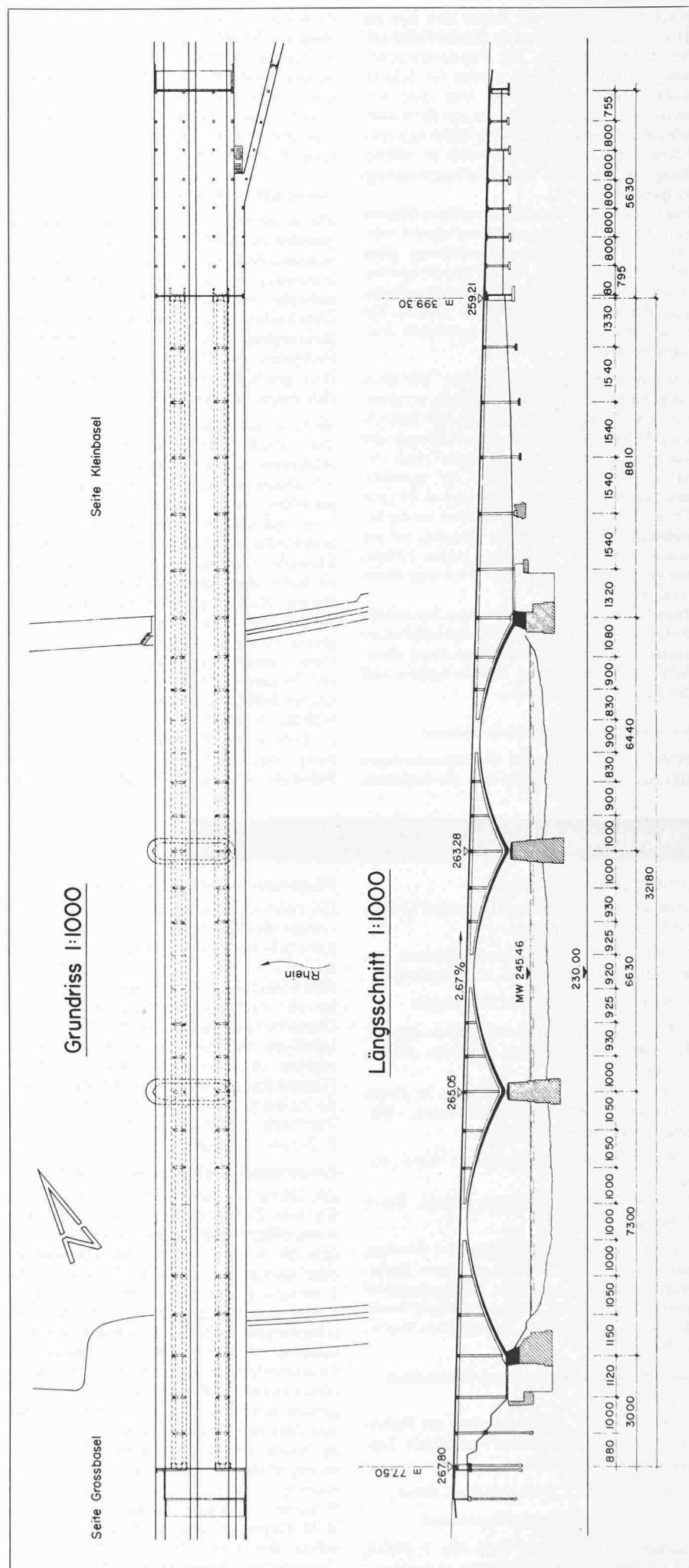
Wir haben folgenden Bauvorgang gewählt:

- Erstellen des Bogens unter Verwendung der Randbrücken als Lehrgerüst
- Erstellen der Stützen und der Brückenträger mittels konventioneller Gerüstung
- Erstellen der Konsolplatten mit Hilfe eines Nachlaufwagens

Um den Verkehr während der Bauzeit aufrechterhalten zu können, werden die obere und die untere Brückenhälfte nacheinander ausgeführt.

**Oberwasserveitige Brückenhälften:** Der Brückenträger liegt im Bereich der heutigen Fussgänger- und Velobrücke. Für die erste Phase muss von kleinen Ausnahmen abgesehen nur die obere Brückenverbreiterung abgebrochen werden. Der alte Brückenmittelteil wird im Bereich der Schmiedeeisenträger nirgends tangiert (die Aussparungen in der Fahrbahnplatte über den Pfeilern und Widerlagern für die Hilfsgerüste befinden sich ausserhalb der Brückenträger).

Der Randträger lässt sich mit verhältnismäßig einfachen Mitteln (Stützböcken, hydraulischen Pressen) versetzen. Die grösste Aufhängelast liegt unter 200 t. Die zur Befestigung der Stützbocke verwendeten Anker dienen nachträglich der Pfeilerstabilisierung. Die Kämpferpartien der Bogen im Bereich der Flusspfeiler werden, bis der Brückenträgermittelpfeiler erstellt ist, mit Hilfe von Ankern fest eingespannt. Unsymmetrische Bauvorgänge werden dadurch möglich. Der Horizontalschub in den Pfeilern kann ohne Schwierigkeiten aufgenommen werden.



Nach dem Erstellen der Bogen lässt sich der Träger dank den einfachen Stützmöglichkeiten leicht abbrechen. Die Fundamentscheiben bei den Kämpfern werden im Schlitzwandverfahren hergestellt. Um eine einwandfreie Krafteinleitung zu gewährleisten, wird der oberste Teil auf eine Höhe von etwa 3,5 m (über dem Grundwasser) in offener Baugrube (gestellte Kanaldielenspriessung) ausgeführt.

Für das Erstellen des Brückenträgers können konventionelle Lehrgerüste verwendet werden. Um die Bogenbeanspruchung möglichst klein zu halten, ist der Beton symmetrisch von beiden Kämpfern her einzubringen (Betonieretappen etwa  $2 \times 130 \text{ m}^3$ ). Ein einseitiges Vorgehen ist unter gewissen Auflagen möglich.

**Unterwasserseitige Brückenhälften:** Der Bauvorgang entspricht im wesentlichen demjenigen der oberen Brücke. Sobald der Verkehr umgeleitet ist, wird mit dem Abbruch der beiden äusseren flussabwärtigen Träger des Mittelteils begonnen, wobei wir vorschlagen, die relativ leichten Träger (max. 90 t pro Träger und Feld) über Querbalken an die bestehende Konstruktion zu hängen, in gut transportierbare Teilstücke (etwa 15,0 m) aufzutrennen und auf dem Flussweg abzutransportieren.

Zum Schalen der Fuge zwischen den beiden Brücken kann die fahrbare Unterhaltsbühne verwendet werden. Die Bühne dient ebenfalls zur Montage der Werkleitungen und der Brückenentwässerung.

#### Verkehrsphasen während der Bauzeit

Während des Baues der oberwasserseitigen Brücke läuft der Verkehr über die bestehen-

de Brücke. Neben der 7 m breiten Fahrbahn steht ein Streifen von 3 m der Baustelle zur Verfügung. Während des Baues der unterwasserseitigen Brücke zirkuliert der Verkehr über ein provisorisches Trassee auf der erstellten oberen Brücke. Zur Verfügung steht eine Fahrbahnbreite von insgesamt 8,70 m (exkl. Fussgängerbereich).

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Konzept der Zwillingsbogenbrücke aus Stahlbeton ist technisch bewährt, klar und wirtschaftlich. Querschnitte und Vorspannarmierung sind grosszügig bemessen und die statische und planliche Bearbeitung ist im Detail sehr sorgfältig durchgeführt. Auch der Bauvorgang ist gut studiert und bietet keine Probleme; die Deformationen müssen jedoch genau geprüft und durch Regulievorrichtungen beherrscht werden.

#### Asthetik und Stadtbild

Die Zwillingsbogenbrücke nimmt den Rhythmus der alten Brücke mit ihren gegen Kleinbasel harmonisch abnehmenden Bogenhöhen und -spannweiten in moderner Form auf und berücksichtigt damit die unterschiedliche Topographie der beiden Flussufer einwandfrei. Die schlanken, aufeinander abgestimmten Abmessungen von Bogen, Stützen und Fahrbahn geben dem Bauwerk eine im Vergleich zu heute sehr grosse Transparenz und Harmonie.

Dem sauberen technischen Konzept entspricht eine architektonisch wohl überlegte Dimensionierung und eine einfache Durchbildung im Detail. Sehr schön ist die Dimensionierung der Rippen und deren Anordnung unter der beidseitig auskragenden Fahrbahn, was sich auch auf die Untersicht

positiv auswirkt. Die Rundstützen wirken in der Grossbasler Uferpartie, wo sie sehr hoch werden, zu dünn.

Die gleichartigen Widerlager im Gross- und Kleinbasel und die auf die ganze Länge gleichartig abgestützte Brückenfahrbahn ergeben ein offenes und grosszügiges Bild.

Die alten Flusspfeiler sind im richtigen Verhältnis zur Brücke abgetragen. Sie sollten aber symmetrisch unter der Brückennachse liegen. Die Begehbarkeit der Bögen dürfte ihrer Beschwerlichkeit wegen wenig genutzt werden.

Urschön ist die Nivellette im Kleinbasel. Ein flacheres Auslaufen der Brücke gegen den Wettsteinplatz ist anzustreben.

#### Kosten

Die Vergleichskosten betragen 14,8 Mio Franken. Das Projekt 7 weist damit die niedrigsten Kosten auf. Dies ist vor allem bedingt durch die sehr geringen Gerüstkosten, den rationellen Bauvorgang mit Wiederholungen und durch den systembedingten geringen Massenverbrauch.

#### Gesamtbeurteilung

Das Projekt stellt eine konstruktiv klare und sehr gute Lösung dar, mit grosszügig bemessenen Querschnitten und einem einfachen sicheren Bauvorgang. Es passt sich sehr gut ins Stadtbild und die unterschiedliche Topographie der Ufer ein, indem es die gegen Kleinbasel zu abnehmenden Bogenhöhen und -spannweiten der 1877 bis 1879 gebauten, alten Brücke in abgewandelter Form übernimmt. Die feinen aufeinander abgestimmten Dimensionen der Bögen, Stützen und Fahrbahn und der Verzicht auf massive Widerlager erhöhen gegenüber der heutigen Brücke Transparenz und Harmonie.

## Wettbewerbe

### Ortskerngestaltung Pratteln

In diesem Ideenwettbewerb wurden 13 Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

**1. Preis (15000 Fr.):** Vischer Architekten, Basel; Mitarbeiter: B. Bucher, U. Leuenberger

**2. Preis (12000 Fr.):** Peter Dill, Pratteln

**3. Preis (7000 Fr.):** Otto und Partner, Liestal; R.G.Otto, Peter Müller; Andreas Rüegg; J.D. Geier

**4. Preis (6000 Fr.):** Peter Hauser, in Firma P. Hauser; P. Metzger, Rheinfelden; Mitarbeiter: Walter Stauffenegger

**5. Preis (3000 Fr.):** Zwimpfer und Meyer, Basel

**6. Preis (2000 Fr.):** Werner Imholz, Basel; Dieter Lehner, Basel

Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, das erstprämierte Projekt zu einem Richtplan ausarbeiten zu lassen. Fachpreisrichter waren: Theo Meyer, Muttenz; Roland Jundt, Basel; Georg Schwörer, Liestal; Luca Maraini, Baden.

### Gestaltung des Kirchplatzes Rheinfelden

Ergebnis:

**1. Preis (3500 Fr., mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung):** Th. Rimli in Firma Rimli, Tagmann und Fonyad, Aarau

**2. Preis (1500 Fr.):** Wolf Hunziker, Basel

**3. Rang:** C. Rosenthaler, Rheinfelden

Fachpreisrichter waren Prof. Dr. P. Hofer, F. Vordermann, Dr. P. Felder.

### Pflegeheim Sonnmatte in Niederuzwil

Die politische Gemeinde Uzwil hat im November des vergangenen Jahres einen Projektwettbewerb für ein Pflegeheim beim Altersheim Sonnmatte veranstaltet. Das Preisgericht empfahl der Bauherrschaft, die Verfasser der drei erstrangierten Entwürfe zur Überarbeitung einzuladen. Nach der Überarbeitung beantragt nun die Expertenkommission, den Entwurf von Hansruedi Stutz, Degersheim, zur Weiterbearbeitung. Fachexperten waren W. Hertig, Zürich; W. Schlegel, Trübbach; H. Schwarzenbach, Uznach; P. Zehnder, St. Gallen.

### Erweiterung Unterseminar Küsnacht ZH

Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich veranstaltete im Juli 1979 einen öffentlichen Projektwettbewerb unter den im Kanton Zürich niedergelassenen oder heimatberechtigten Fachleuten für die Erweiterung des Unterseminars in Küsnacht. Das Preisgericht empfahl der ausschreibenden Behörde einstimmig, die Verfasser der drei erstprämierten Projekte zur Überarbeitung einzuladen. Nach Abschluss dieser zweiten Stufe beantragt nun das Preisgericht, den Entwurf der Architekten Tanner und Loetscher, Winterthur, weiterbearbeiten zu lassen. Die beiden anderen Teilnehmer waren Walter Schindler, Zürich, und Balz Koenig, Zürich. Fachpreisrichter waren: P. Schatt, Kantonsbaumeister, Zürich; K.M. Hagmann, Zürich; Dr. H. Lüthy, Präsident der Kant. Denkmalpflegekommission, Zürich; Walter Hertig, Zürich; Heinz

Hönger, Zürich; Prof. E. Zietschmann, Küsnacht; Werner Frey, Zürich. Die Ausstellung dauert noch bis zum 9. November. Sie findet im Unterseminar Küsnacht, Dorfstrasse 30, statt. Öffnungszeiten: täglich von 15 bis 18.30 Uhr.

### Überbauung des Areals Bärengasse/Hintere Hauptgasse in Zofingen

Die Stadt Zofingen veranstaltete einen Projektwettbewerb für die Überbauung des Areals Bärengasse/Hintere Hauptgasse in Zofingen. Aufgrund der Empfehlungen des Preisgerichtes wurden vier Architekten zur Überarbeitung ihrer Entwürfe eingeladen. Nach dieser Überarbeitung empfiehlt das Preisgericht dem Stadtrat und der Bauherrschaft einstimmig, das Projekt der Architekten Hübscher, Alberati und Bühler, Zofingen, Projektbearbeiter Hansruedi Bühler, weiterbearbeiten zu lassen. Ergebnis:

**1. Rang (Empfehlung zur Weiterbearbeitung):** Hübscher, Alberati und Bühler, Zofingen; Projekt: Hansruedi Bühler

**2. Rang:** Peter F. Oswald, Bremgarten; Mitarbeiter: Anita Deplazes

**3. Rang:** R. Frei und E. Moser, Aarau

**4. Rang:** Peter Lehner, Zofingen

Fachpreisrichter waren Christoph G. Fröhlich, Eglisau; Walter Henne, Schaffhausen; Heinrich E. Huber, Kölliken; Walter Lüscher, Zofingen; Josef Schmidlin Aarau; Robert Steiner, Winterthur. Die Ausstellung ist geschlossen.