Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 39

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

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

Ideenwettbewerb Planung Bahnhofgebiet Chur

Der Bahnhof Chur befindet sich in einer städtebaulich wichtigen Lage am Rand der Innenstadt. Er ist der zentrale Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, wo Bahnen, Stadtbusse und die Reisepost zusammentreffen. Zudem umfasst das Bahnhofgebiet eine bedeutende Landreserve und ist dadurch potentielle Zentrumserweiterungszone. Heute bildet es eine starke räumliche Trennung zwischen der Innenstadt und dem nordwestlich angrenzenden Wohngebiet des Rheinquartiers.

Es sind deshalb bereits in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre umfangreiche Studien für eine Überbauung des Bahnhofareals Chur betrieben worden, welche zu einem Projekt führten, das ein Einkaufszentrum, eine Reisepoststation sowie rund 700 Parkplätze umfasste. Am 30. November 1980 lehnten die Churer Stimmbürger eine – auf das vorerwähnte Projekt zugeschnittene – Einzonung des Bahnhofareals ab. Die Vorlage für die Zonenplanrevision wurde in der Folge überarbeitet, am 4. Dezember 1983 zur Abstimmung gebracht und vom Souverän angenommen. Die neue Zonenordnung lässt insbesondere keine Einkaufszentren zu. Gemäss revidiertem Baugesetz ist für die Überbauung des Areals ein Gesamtüberbauungsplan zu erstellen, der vom Gemeinderat Chur genehmigt werden muss.

SBB, RhB, PTT und die Stadt Chur entschlossen sich, für die Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzepts, welches als Grundlage für den Gesamtüberbauungsplan dient, gemeinsam einen Ideenwettbewerb auszuschreiben.

Teilnahmeberechtigt an diesem Wettbewerb waren alle Architekten, die im Kanton Graubünden heimatberechtigt sind oder seit mindestens dem 1. Januar 1983 Wohn- oder Geschäftssitz haben. Zusätzlich wurden die folgenden auswärtigen Architekten zur Teilnahme eingeladen: Atelier 5, Bern; Bétrix-Consolascio, Zürich; Burkard-Meyer-Steiger, Baden; Eggstein, Rüssli, Stöckli, Widmer, Luzern; Andrea Roost, Bern; Prof. Jacques Schader, Zürich; Peter Stutz, Winterthur. Die Bewerber waren verpflichtet, für die Belange des Verkehrs und der Tragstruktur spezialisierte Fachleute beizuziehen.

Preisrichter waren für die SBB: H. R. Wachter, Direktor Kreis III, Zürich (Vorsitz), M. Glättli, Oberingenieur, Kreis III, Zürich, U. Huber, Arch., Chef Hochbau GD Bern; RhB: Dr. J. Hatz, Direktor, Chur, M. Vogt, Chef Studienbüro, Chur, J. Wichser, Ing., Sektionschef, Chur; PTT: O. Caprez, Direktor Postdienste, GD, Bern, A. Melchior, Kreispostdirektor, Chur, C. Kunz, Arch., Chef Hochbau GD PTT, Bern, F. Emmenegger, Chef Postplanung, GD, Bern (Ersatz), J. Barth, Chef Bausektion Ost, GD, Zürich (Ersatz); Stadt Chur: Dr. H. Hatz, Stadtrat, H. Strasser, Stadtingenieur, C. Conrad, Stadtplaner; zugezogene Fachleute: Prof. B. Huber, Zürich, E. Bandi, Kantonsbaumeister, Chur, A. Theus, Chur, Prof. K. Dietrich, Ing., Zürich, Th. Huggenberger, Arch., Zürich. Sekretär war G. Letta, Ing., Adjunkt Sektion Tiefbau, Kreis III SBB, Zürich, Wettbewerbsbegleitung: P. Willimann, Arch., Zürich, Ch. Tschannen, Baukostenplaner, Tillyard AG, Zürich. Für sieben bis neun Preise und allfällige Ankäufe standen 120 000 Fr. zur Verfügung.

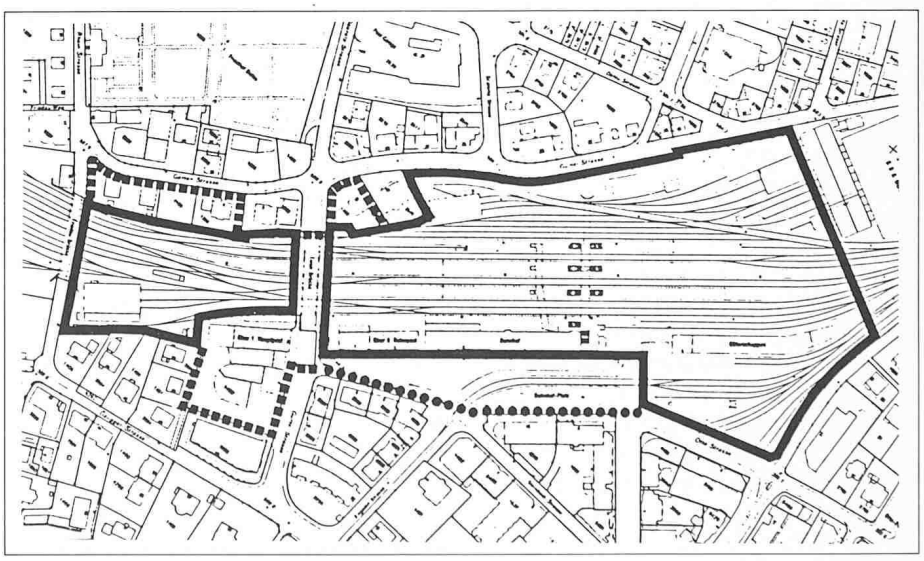
Ziele

Ziel des Wettbewerbes war, städtebaulich gute Vorschläge zu erhalten, welche der Lage und Bedeutung des Gebietes gerecht werden, eine harmonische Eingliederung der vorgesehenen Überbauung ermöglichen, gleichzeitig die Trennung zum Rheinquartier überbrücken und dem Landeigentümer eine angemessene Bodenrente sicherstellen.

Die Bedeutung des Bahnhofs Chur als Verkehrsknoten verlangt architektonisch-städtebauliche Lösungen, welche den Bahnhof nicht negieren, sondern die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern verbessern und benützerfreundlich aufwerten. Im Mittelpunkt stand die Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes, welches als Grundlage dient für einen Gesamtüberbauungsplan. Gemäss städtischem Baugesetz ist der Gesamtüberbauungsplan eine Voraussetzung für die Realisierung von Bauten im Bahnhofgebiet. Da ein Endzustand der Überbauung festgehalten werden musste, war das Aufzeigen einer etappenweisen Realisierung von grösster Bedeutung. Während eine erste Etappe möglichst rasch realisiert werden soll, liegt der Endzustand möglicherweise in weiterer Ferne.

Die Hauptaufgabe bestand in der Projektierung des Bauvolumens für den Endzustand, unter Berücksichtigung der besonderen Interessen der beteiligten Partner. Entsprechend der Zielsetzung wurde eine Ausnützung des Areals in einem Mass angestrebt, das städtebaulich vertretbar ist. Die maximal mögliche Ausnützung musste nicht unbedingt ausgeschöpft werden. Erwartet wurden ebenfalls Verbesserungen der Fussgängerbeziehungen, der Beziehung unter den öffentlichen Verkehrsmitteln und zwischen diesen und dem Privatverkehr.

SBB und RhB: Vorgesehen ist keine grundsätzliche Neukonzeption der Bahnanlagen. Die heutigen Anlagen bleiben in ihrer Grundkonzeption und in ihren heutigen Ausmassen weitgehend bestehen. Die Umsteigebeziehun-



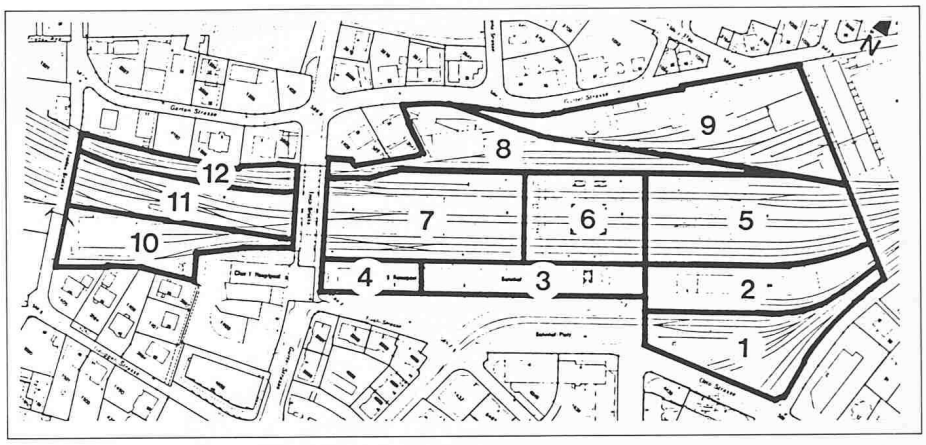
Das eigentliche Wettbewerbsgebiet, welches für die Projektierung von Hochbauten zur Verfügung steht, ist identisch mit der Bahnhofzone (schwarz umrandet) gemäss Zonenplan 1983. Als erweiterte Bearbeitungsgebiete gelten der Bahnhofplatz (punktiert umrandet), wo Verkehrsmassnahmen und eine neue Platzgestaltung erwartet werden (keine Hochbauten). Das Areal der PTT mit bestehenden Hochbauten, die Tivolibrücke sowie die Einzelparzellen an der Gürtel- und an der Gartenstrasse (strichliert) können in die Projektierung einbezogen werden.

gen zwischen den Bahnen, der Gepäckverkehr sowie die bahneigenen Verkaufsanlagen sollen verbessert werden. Neu soll das Areal durch Nutzungen kommerzieller Art aufgewertet werden.

PTT: Die PTT benötigen für ihren Betrieb am Bahnhof Chur zusätzliche Flächen und Einrichtungen, die vordringlich zu verwirklichen sind. (Postautostation, Annahmeamt mit Brieffachanlagen, Massenannahme usw.). Die PTT wollen ihre neuen Vorhaben betrieblich optimal mit den bestehenden Anlagen verbinden und sie ausserdem kundendienstlich günstig plazieren. Aus heutiger Sicht sehen sie den Standort der neuen Betriebsanlagen in den Sektoren 4 und 7, angrenzend an die Tivolibrücke (vgl. 5.2). Für die Postbusse ist ein Deck über den Gleisanlagen vorgesehen.

SRG: Für den geplanten Ausbau des Regionalstudios in Chur wurde von der SRG Interesse am Standort Bahnhof bekundet.

Stadt Chur: Die Stadt Chur ist vor allem an einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Bahnhofplatz für Fussgänger, Velos, Autos (inkl. Parkierung) und insbesondere an einer neuen Lösung für die öffentlichen Busse interessiert.



Die gesamte Bahnhofzone gemäss Zonenplan umfasst 65 000 m², wovon nur die Hälfte der Fläche überbaut werden darf. Aus bahnbetrieblicher Sicht gelten für die verschiedenen Sektoren folgende Bedingungen:

Sektor 1: Voll überbaubar in den Obergeschossen. Die heute bestehenden RhB-Gleisanlagen bleiben erhalten, können aber mit den gleichen Gleislängen innerhalb der Sektoren 1 + 2 verschoben werden.

Sektor 2: Der Sektor kann voll überbaut werden. Voraussetzung dazu ist allerdings die kostspielige Verlegung der Güteranlagen an einen anderen Ort ausserhalb des Wettbewerbgebiets.

Sektor 3: Standort Aufnahmegebäude. Im Fall einer Erhaltung des Aufnahmegebäudes sind Nutzungsverlagerungen möglich.

Sektor 4: Das Gebäude kann abgebrochen werden. In diesem Fall sind die Bahn- und Postbetriebsräume zu ersetzen.

Sektoren 5, 6, 7: Die Gleise bleiben in ihrer heutigen Lage bestehen. Die Sektoren können in den Obergeschossen überbaut werden.

Sektor 8: Gleise und Lokdepot RhB bleiben bestehen. Überbaubarkeit wie Sektoren 5, 6, 7.

Sektor 9: Hauptwerkstätten SBB bleiben bestehen. Überbaubarkeit wie Sektor 8.

Sektor 10: Lokdepot SBB, Postumlad, bleiben bestehen. Überbaubarkeit wie oben.

Sektoren 11, 12: Umladerampe, Betriebsgleise RhB, bleiben bestehen. Überbaubarkeit wie oben.

Realisierung

Für die Projektierung des Vorhabens wurde das Raumprogramm vereinfacht in Realisierungsphasen aufgeteilt, wie sie aufgrund heutiger Kenntnisse denkbar sind. Jede Phase war für sich betrieblich und städtebaulich als Ganzes zu konzipieren, da keine Gewähr besteht, dass das gesamte Programm verwirklicht wird. Die Verkehrslösungen waren auf die einzelnen Realisierungsphasen abzustimmen.

Phase 0: Rampen, Fussgängerverbindungen

Phase 1A: bekannte Vorhaben der PTT, SRG und der Stadt Chur, sowie durch Abbrüche notwendige Folgebauten

Phase 1B: wahrscheinlich zusammen mit 1A realisierbare Vorhaben

Phase 2: später zu realisierende Bauten (5–10 J.)

Phase 3: Realisierung nach 10 Jahren

Phase 4: Endausbau

Wichtige Randbedingungen

Denkmalschutz: Das Aufnahmegebäude ist im «Inventar historischer Bahnhöfe der SBB» (Entwurf) mit der höchsten Schutzwürdigkeit (A) eingestuft. Im Verzeichnis des Kulturgüterschutzes ist das Churer Aufnahmegebäude als Objekt von nationaler Bedeutung aufgeführt. Ein Ersatz dieses Gebäudes kann im Rahmen dieses Wettbewerbs nur in Erwägung gezogen werden, wenn dadurch wesentliche städtebauliche Vorteile erreicht werden.

Bahnhofplatz: Der Bahnhofplatz ist heute überbelastet durch Privatverkehr, Parkierung, Vorfahrten für Bahnkunden und Taxi, Bus (Stadt und PTT), Chur–Arosabahn sowie durch den Verkehr mit den Güteranlagen. Der Fussgänger wird stark behindert. Im Wettbewerb ist davon auszugehen, dass der Bahnhofplatz als städtischer Platz mit Priorität für den Fussgänger und für Zweiräder zurückgewonnen werden muss.

Chur–Arosabahn: Für die Chur–Arosabahn ist mittelfristig vom heutigen Zustand auszugehen. Längerfristig sind auch andere Lösungen denkbar, welche die Behinderung der Fussgänger auf dem Bahnhofplatz eliminieren. Die langfristig geplante unterirdische Einführung der Chur–Arosabahn ist wegen des hohen Kostenaufwandes zeitlich nicht festzulegen.

Städtische Busse und PTT-Busse: Die städtischen Busse können auf dem Bahnhofplatz verbleiben oder an eine andere Stelle im Wettbewerbsareal verlegt werden. Die Postbusse sind bereits in der ersten Phase an einen neuen Standort über den Gleisen zu verlegen.

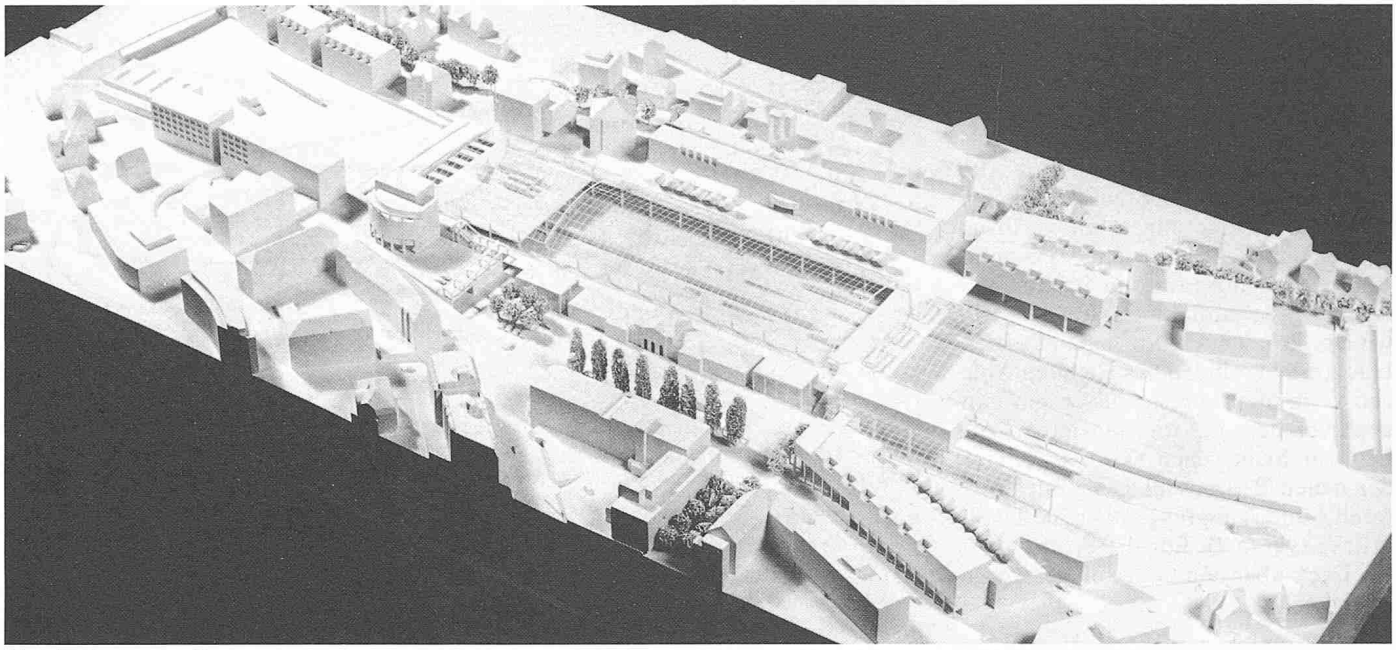
Parkierung: Die Parkfelder auf dem Bahnhofplatz können aufgehoben werden.

PTT-Busse: Die PTT-Busse (Reisepost) befinden sich heute zwischen Bahnhofplatz und Tivoli-Brücke. Neu sollen sie auf einem Deck über den Personenperrons angeordnet werden, wobei auf eine wirtschaftlich tragbare Erschliessungs- und Betriebslösung Wert gelegt wird. Neben den Fahrbeziehungen der Kurse ist vor allem eine gute Verbindung zur Postgarage erforderlich.

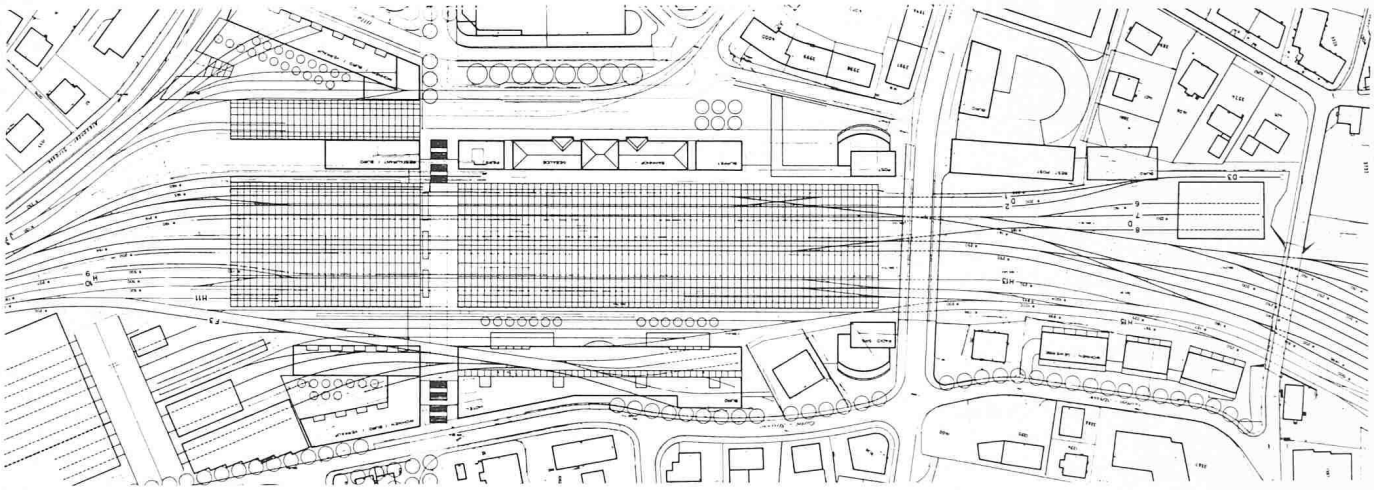
Fussgänger/Zweiradverkehr (Velo/Mofa): Als bedeutendste grossräumige Verbindung gilt die Fussgängerverbindung aus dem Citygebiet nach dem Rheinquartier durch die Personenunterführung der SBB. Diese ist zu verbessern. Zudem sind die Velo- und Mofafahrer separat zu führen. Die Zugänge zur Fussgängerunterführung und von dieser zu den Perrons müssen mit Rampen ausgestattet werden.

Eine Fussgängerführung in Hochlage über die Gleise ist grundsätzlich möglich, bedingt jedoch die Überwindung grosser Höhendifferenzen (Rolltreppen/Lifte). Eine westseitige Fussgängerverbindung mit Zugängen zu den Perrons fehlt heute. Eine solche liesse sich rechtfertigen, wenn die Umsteigebeziehungen wesentlich verbes-

Fortsetzung auf Seite 968

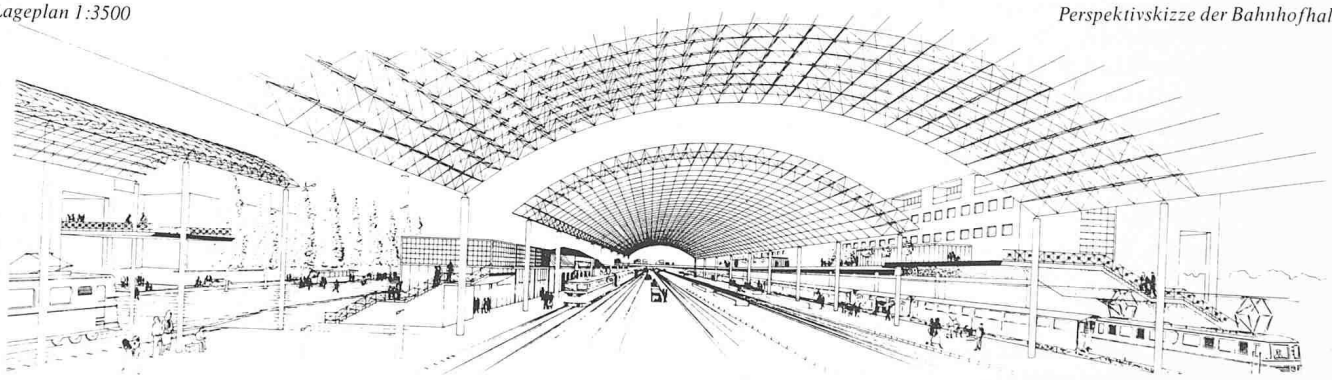


Modellaufnahme von Osten



Lageplan 1:3500

Perspektivskizze der Bahnhofhalle



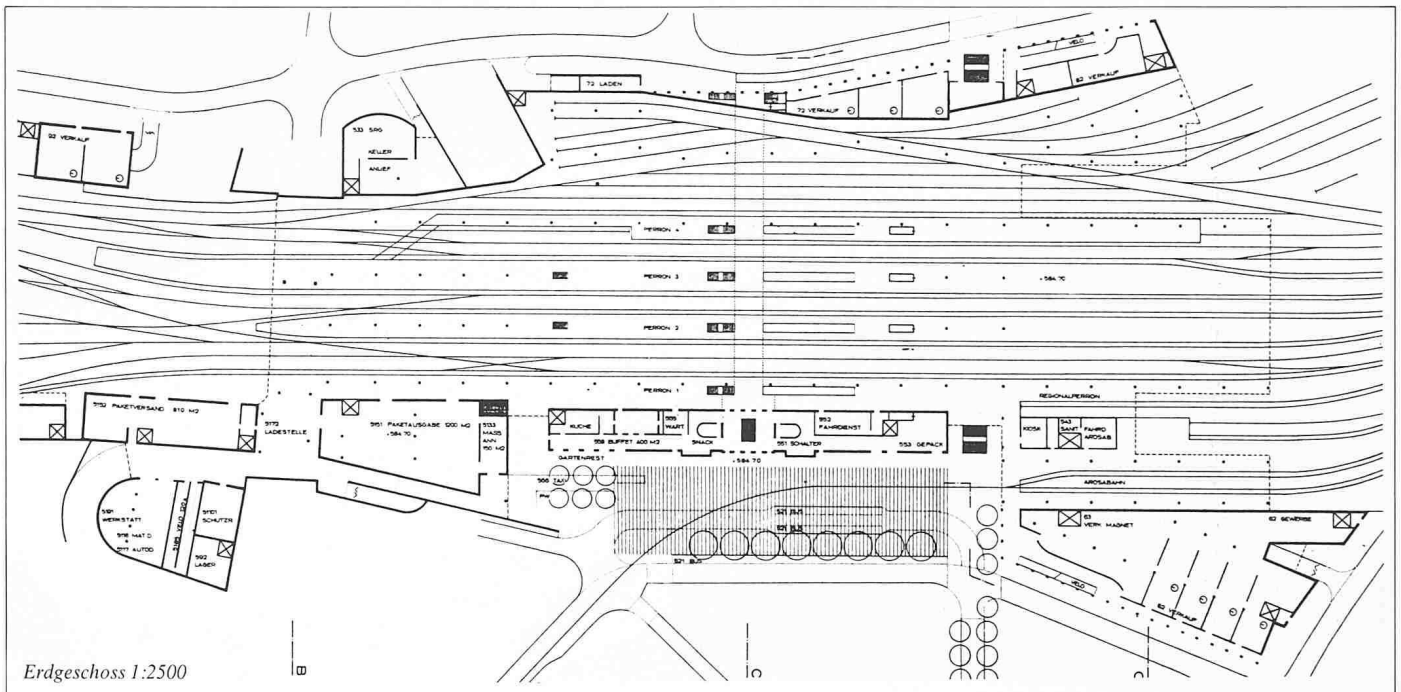
1. Preis (35 000 Fr.): **Richard Brosi,** Arch., Chur; **Robert Obrist,** Arch., Chur, Mitarbeit: **Robert Ackeret,** Arch., Celerina, **Kurt Gahler,** Arch., Schaan; **Peter Hartmann,** Ing., Trimmis; **Giovanni Mathis,** Ing., Scuol; **Eva Metzger, Rainer Metzger,** Anwälte, Chur; **Heinz Schmid,** Ing., Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

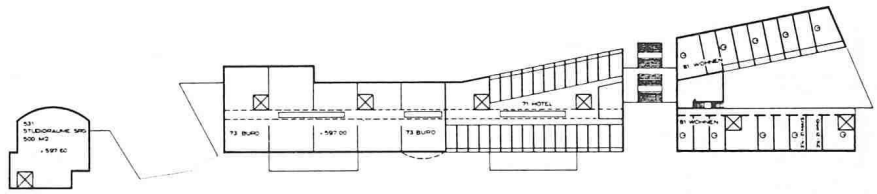
Der Verfasser findet sowohl eine grosszügige als auch typologisch eindeutige Grundfigur für den Bahnhof und in spielerischer Variante damit auch die Form für die Arosabahn. Vor der neuen, wohl etwas aufwendigen Perronhalle findet das historische Aufnahmegebäude, intelligent gesteigert, seinen Platz und bildet gleichzeitig nach wie vor die überzeugende und gewohnte Platzfront. Der Platz wird zusätzlich geklärt durch die Quartierüberbauung Ottostrasse einerseits und die Erschliessungsarchitektur bei der Tivolistrasse für die Postautostation anderseits. Der städtebaulich bisher wenig geordneten Entwicklung nordwestlich der Bahnlinie trägt der Verfasser überzeugend Rechnung, indem er die städtische Bebauung der City über den Bahnhof springen lässt und damit das unterhalb der Bahn liegende Quartier städtbaulich aufwertet.

Die Fussgängerverbindungen zu und zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln sind mit Ausnahme Stadtbus - Reisepost gut gelöst. Die Treppenaufgänge von den Perrons zur Reisepost werden vom Publikum kaum angenommen. Abgesehen von den axialsymmetrisch angeordneten, zu ambitiösen Kopfbauten ist der Vorschlag für die Postautostation sowohl hinsichtlich der Lokalisierung als auch der Etappierung geglückt. Gesamthaft gesehen weist das Projekt eine klare und übersichtliche verkehrstechnische Lösung auf. Die grosse Halle schafft Ambiance, erleichtert den Reisenden die Übersicht und bietet günstige Voraussetzungen für den Betrieb. Die betrieblichen Beziehungen unter den verschiedenen Postbereichen und zu den übrigen Verkehrsträgern sind gut gelöst. Der Verfasser schlägt vor, die bestehenden Postbauten und das SBB-Aufnahmegebäude den neuen Funktionen entsprechend umzubauen. Nicht attraktiv sind die Verkaufsflächen an der Gürtel- und Gartenstrasse.

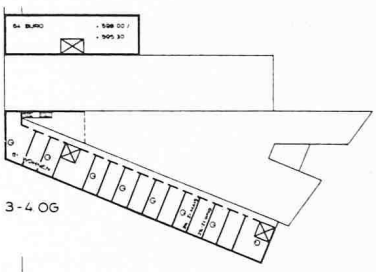
Die Wirtschaftlichkeit wird als relativ gut beurteilt. Obwohl die grossflächige Gleis- und Perronüberdeckung die Phase 1A belastet und die Überbauung über den Gleisen an der Gürtelstrasse aufwendig ist, sollte das Kosten/Nutzen-Verhältnis günstig sein.



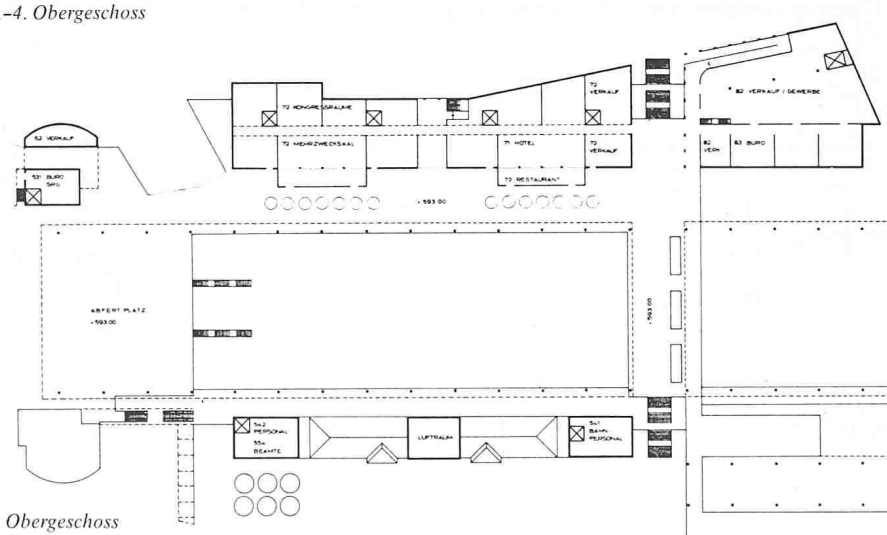
Erdgeschoss 1:2500



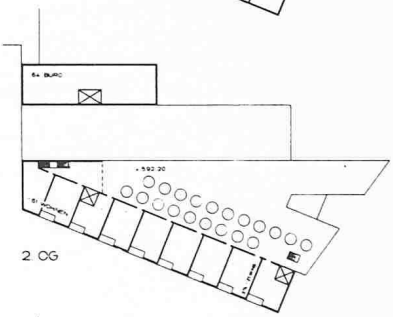
2.–4. Obergeschoss



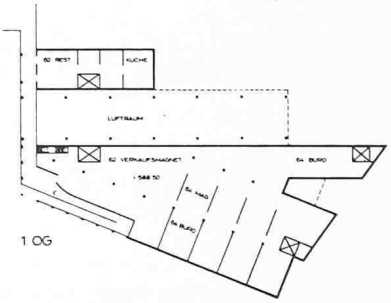
3–4 OG



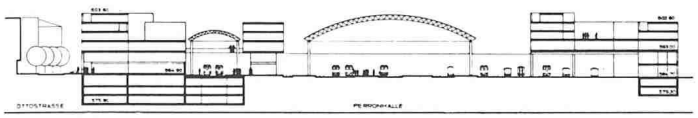
1. Obergeschoss



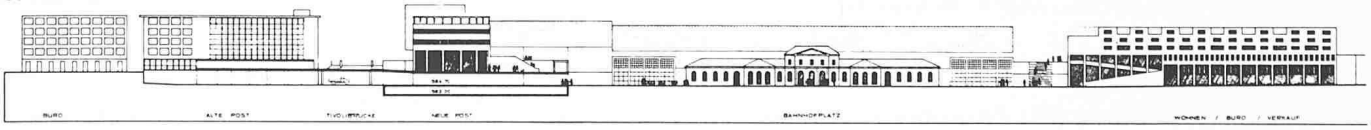
2. OG



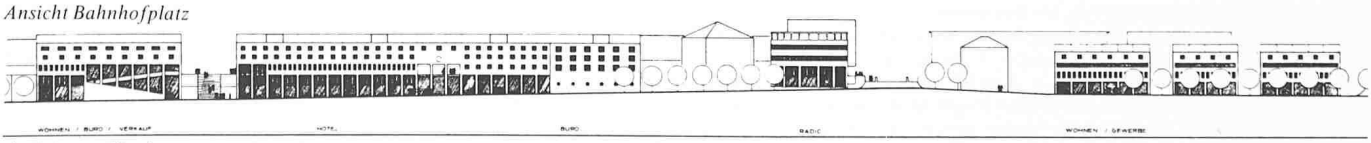
1. OG



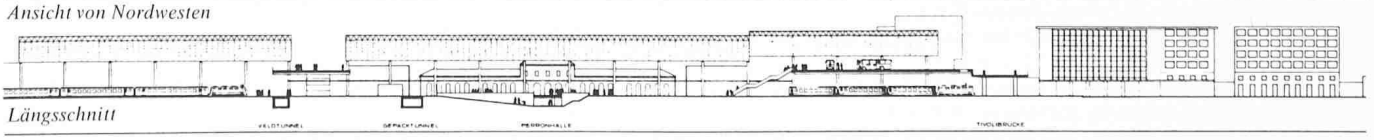
Schnitt D-D



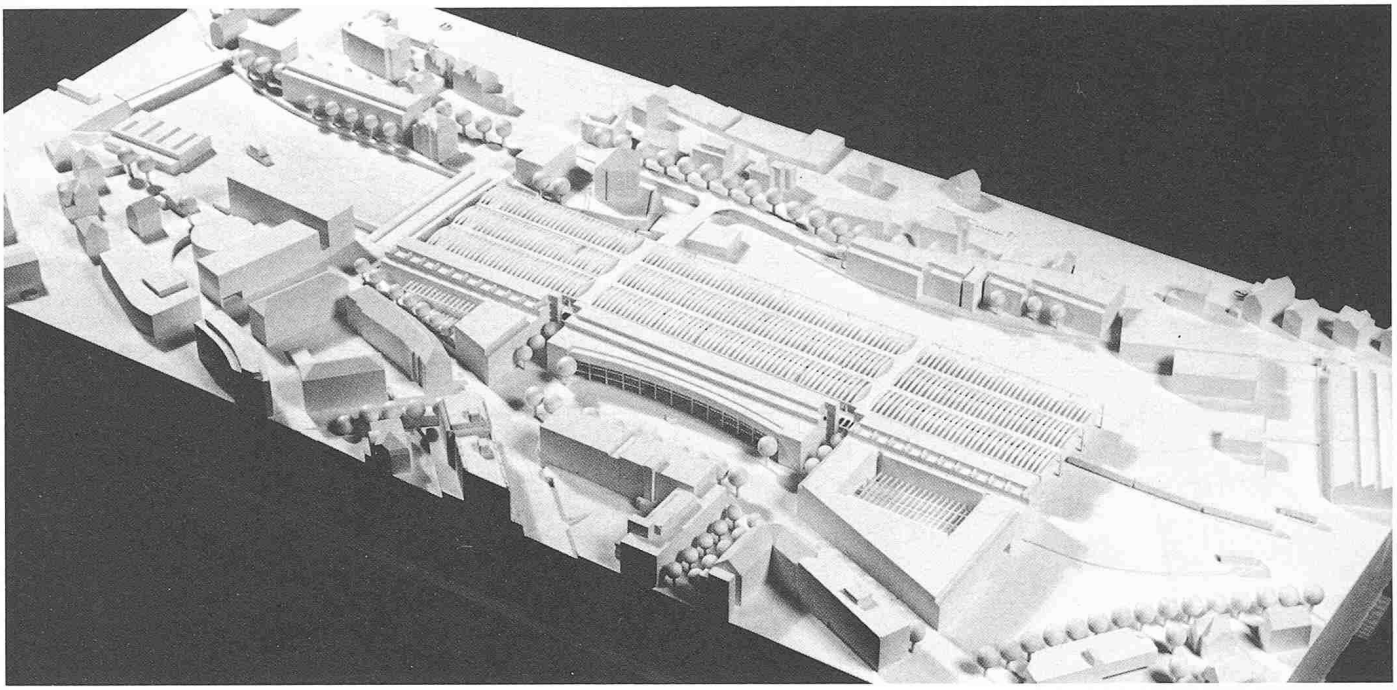
Ansicht Bahnhofplatz



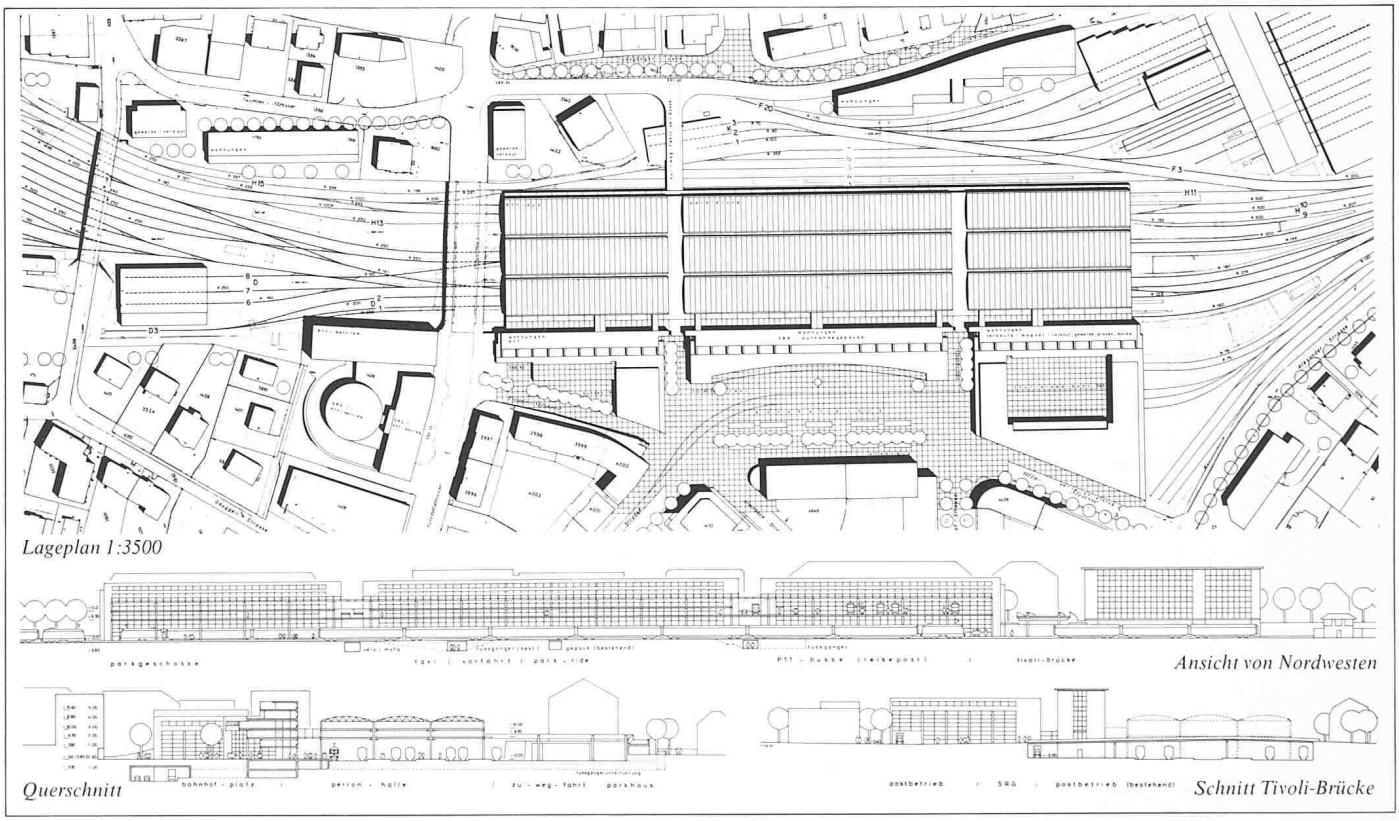
Ansicht von Nordwesten



Längsschnitt



Modellaufnahme von Osten



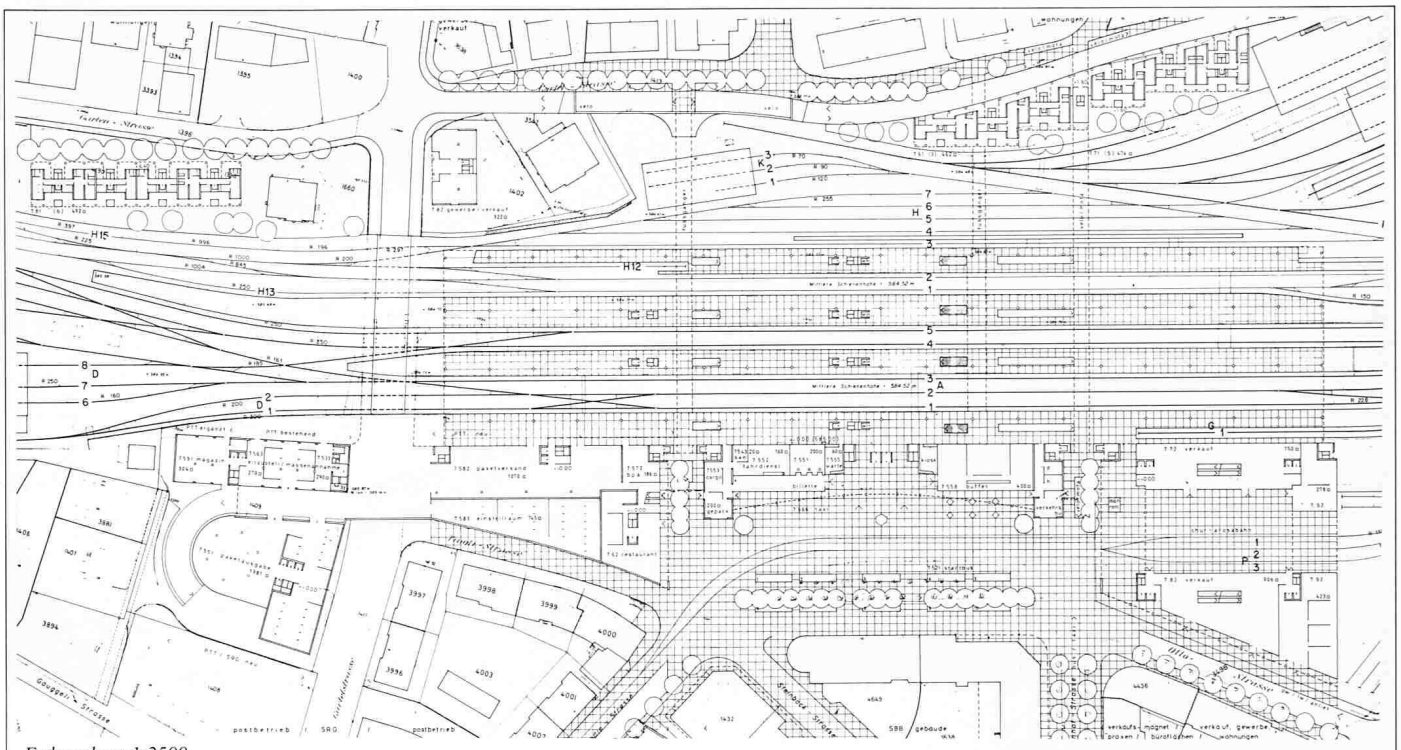
2. Preis (20 000 Fr.): **Peter Stutz,** Arch., Winterthur, Mitarbeit: **M. Bolt, I. Dolence, B. Hauser, V. Munk, S. Piotrowski, A. Hürlimann, A. Weber;** Dr. **P. Pitzinger, Ing., Zürich; Minikus, Witta + Partner,** Ing., Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

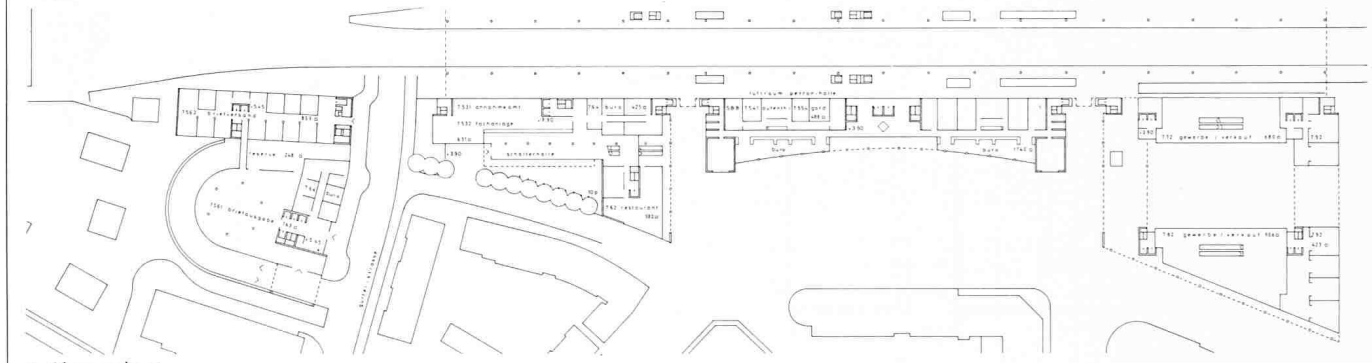
Der Entwurf überzeugt durch die klare Raumbildung und die präzise und überzeugend einfache Bearbeitung der Baukörper. Zwar kommt er nicht zu einer ingenieurarchitektonisch klaren Gleisüberdeckung wie sie das 19. Jahrhundert erfand, aber für die Postautostation wirkt sich die gewählte Architektursprache eindeutig positiv aus und ist auch für das obere PW-Parkdach ein ansprechender Vorschlag. Die einheitliche Platzbildung des Bahnhofplatzes erreicht der Verfasser einerseits im Westen durch eine geringfügige Überschreitung des Perimeters und anderseits durch den Abbruch des alten Aufnahmegebäudes und dessen Ersatz durch einen grosszügig entworfenen konkav geschwungenen Neubau.

Betrachtet man die unregelmässige Anbindung des Bahnhofplatzes an die City, die unpathetisch alltägliche Nutzung des Bahnhofplatzes, die Vertrautheit mit dem historischen Bahnhof und dessen ebenfalls vorhandenen Platzabschlussqualitäten, dann erhebt sich die Frage, ob ein von dem Verfasser angedeuteter Zwischenzustand mit dem historischen Aufnahmegebäude nicht von noch höherer Qualität wäre. Städtebaulich konzentriert sich der Verfasser ganz auf die Cityseite. Ohne funktionelle Mängel zu erzeugen, bleibt die Nord-West-Seite des Bahnhofes eindeutig städtebauliche Rückseite. Die fussgängerfreundliche Platzgestaltung erkauft der Verfasser mit der wenig schönen unterirdischen Führung des Individualverkehrs (Rampen). Die Ergänzung des Stadtgrundrisses im Bereiche der Ottostrasse wird durch ein gut proportioniertes, mehrfunktionales Gebäude erreicht. Die vorgeschlagene Strassenunterführung des Bahnhofplatzes bringt wohl eine Entlastung des Durchgangverkehrs, anderseits entstehen jedoch mit den Zu- und Wegfahrtsrampen Friktionen im Bereich Otto- und Engadinstrasse (Arosabahn).

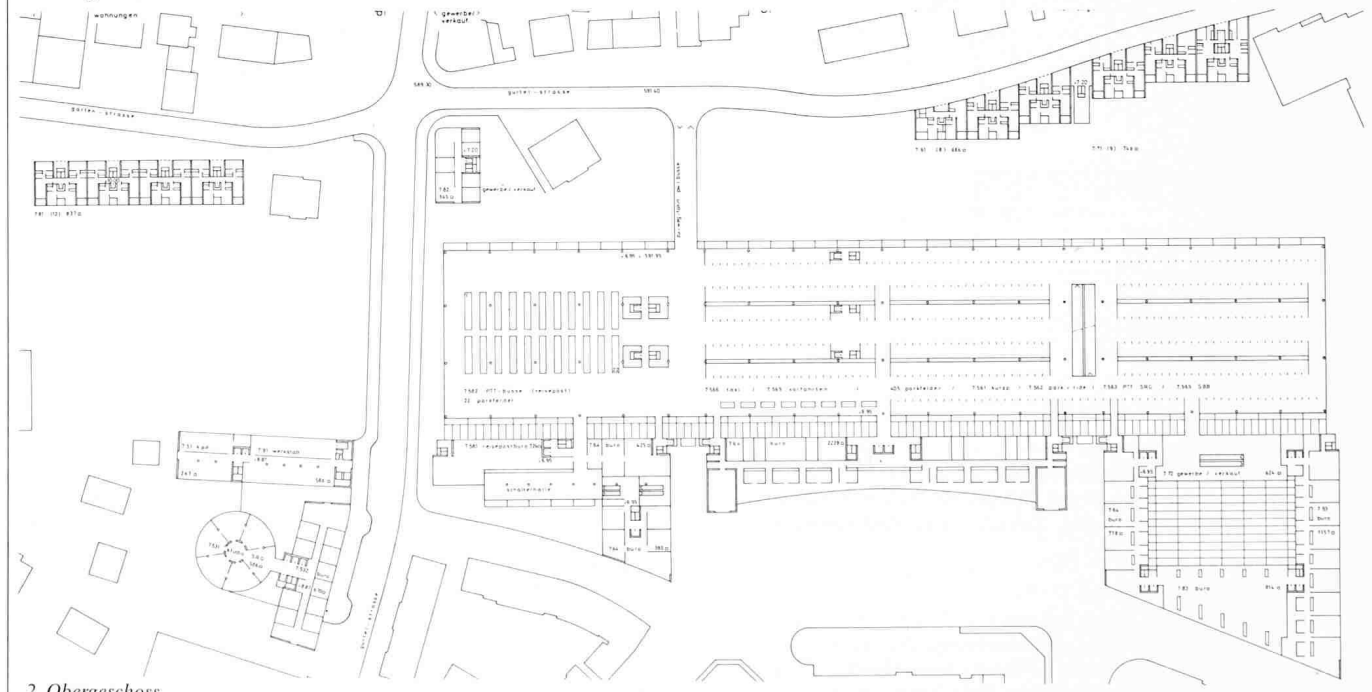
Die betrieblichen Beziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsträgern sind gut gelöst. Während die Publikumsbereiche untereinander eng verknüpft sind und kurze Wege aufweisen werden, ist die Kapazität der Vertikalverbindungen zwischen den Bahnperrons und der Reisepoststation fraglich. Die postinterne Organisation ist rationell und zweckmässig. Das ablesbare Kontruktionsprinzip stellt bezüglich Realisierung keine Probleme. Die im Mittelbereich liegende Wirtschaftlichkeit dieses Projektes wird durch sehr hohe Initialkosten und sehr hohe Gesamtkosten nachteilig beeinflusst.



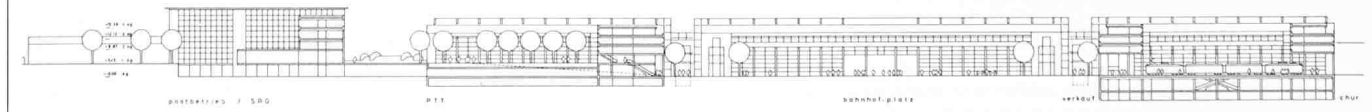
Erdgeschoss 1:2500



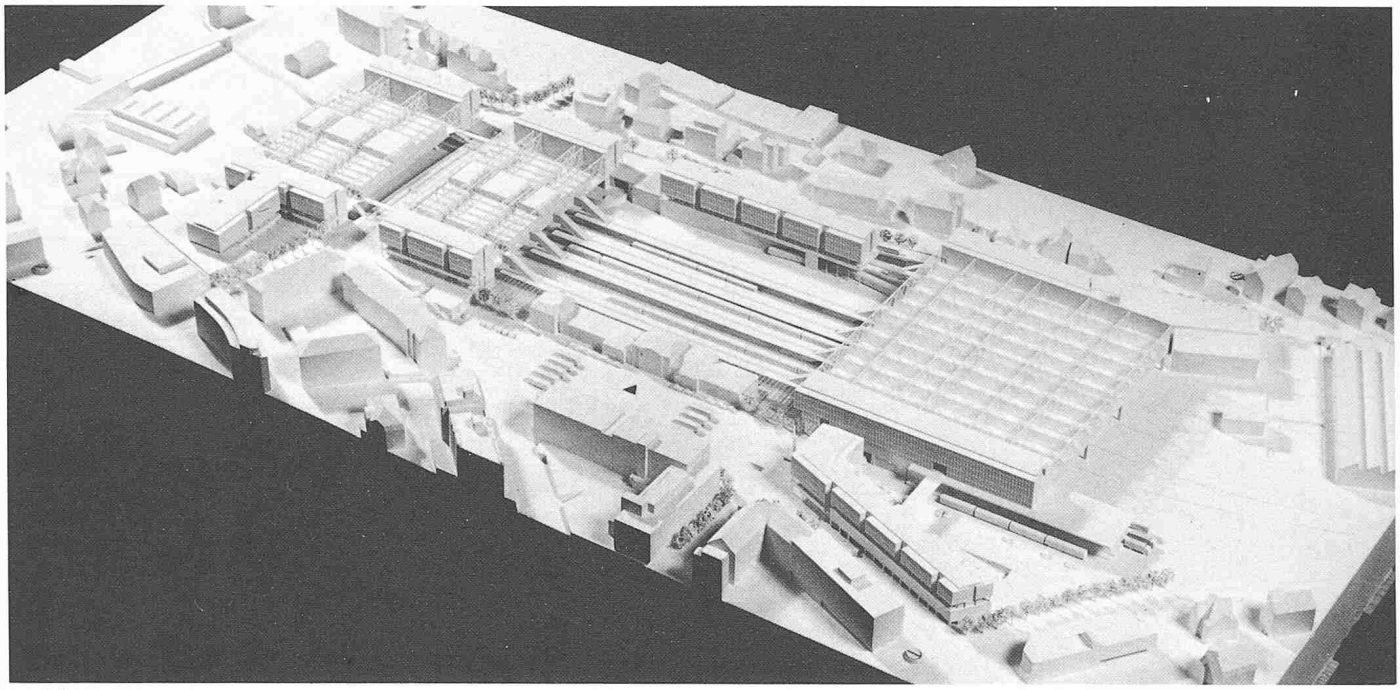
1. Obergeschoss



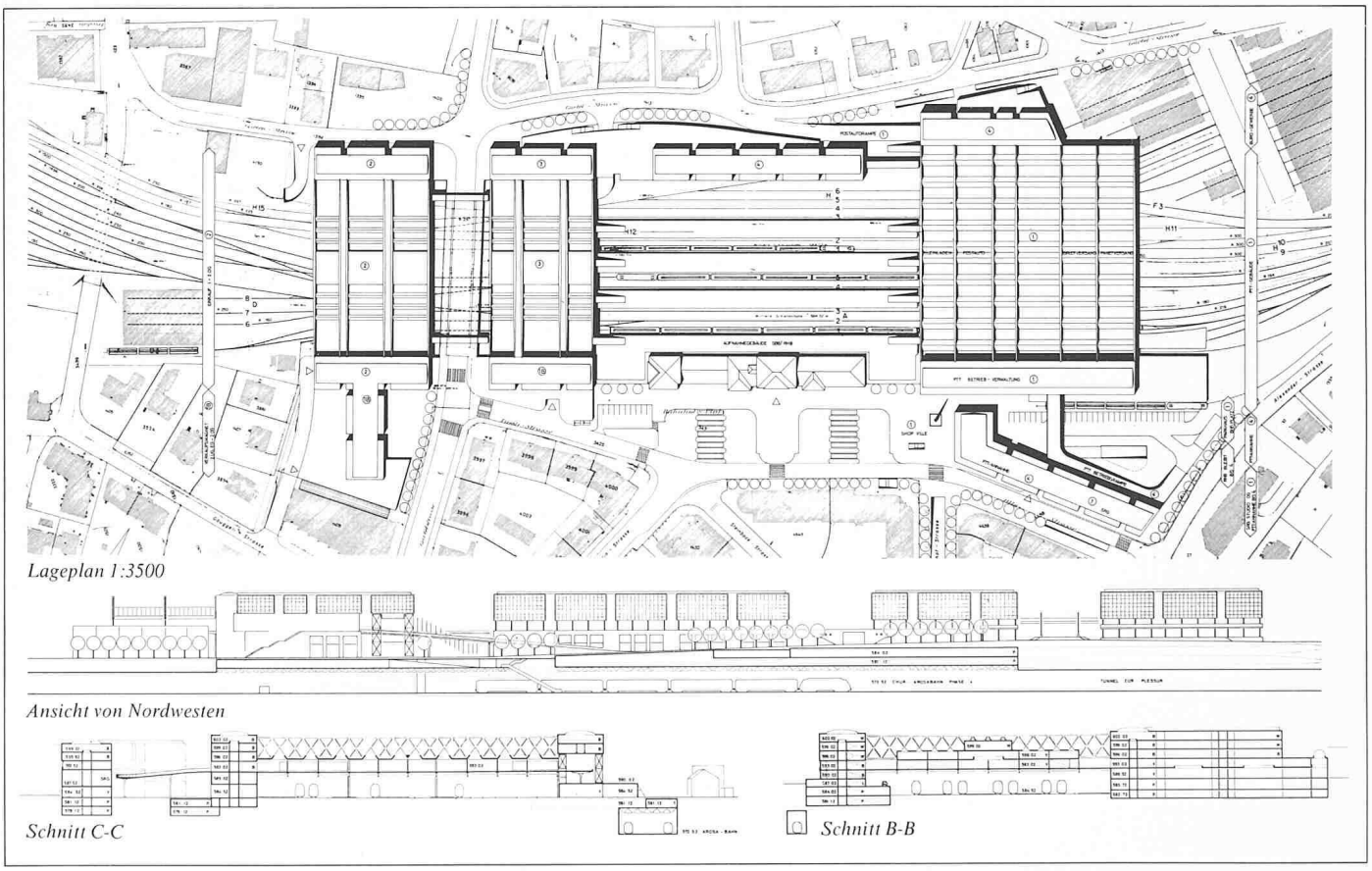
2. Obergeschoss



Ansicht/Schnitt Bahnhofplatz



Modellaufnahme von Osten



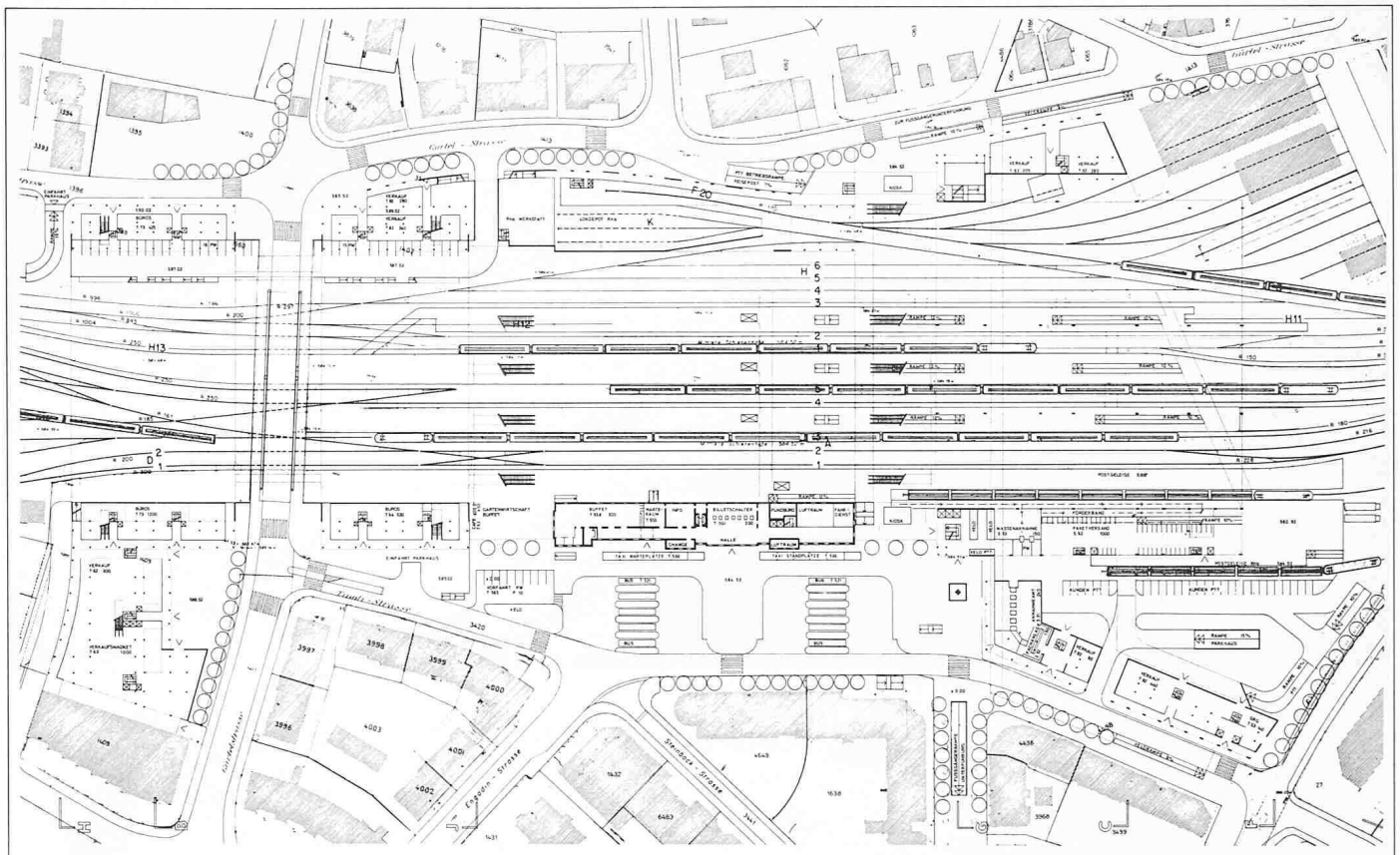
3. Preis (19 000 Fr.): **Theodor Hartmann + Co.,** Arch., Chur; **Rocco + Pfister, Architektur AG,** Arosa, Mitarbeit: **Seiler Niederhauser Zuberbühler, Ingenieurbüro AG,** Zürich; **Walt Galmarini Bieler,** Ing., Chur

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

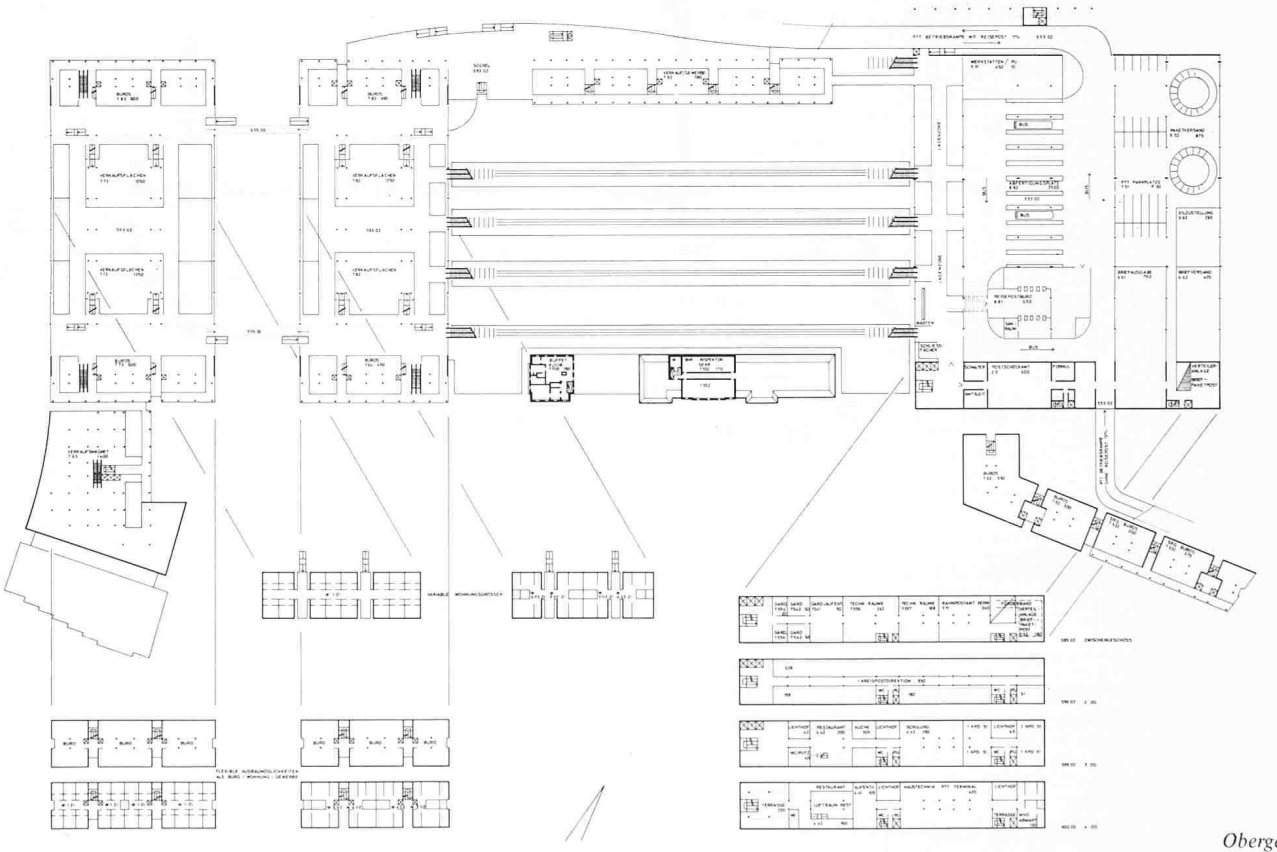
Die Grundidee des Verfassers beruht auf dem Vorschlag von drei grossvolumigen, technizistisch instrumentierten, gleisüberbrückenden Baukörpern. Dies steht im Gegensatz zu der stilistischen Vielfalt der angrenzenden Stadtgebiete im allgemeinen und zu dem klassizistischen Aufnahmegebäude im besonderen. Die unterschiedliche Nutzungszuweisung der drei genannten Baukörper erleichtern eine Etappierung. Der Gedanke, die Post im östlichen Bahnhofbereich zu konzentrieren, ermöglicht den Versuch einer kommerziellen Massierung beidseits der Tivolibrücke. Damit werden wohl die Stadtteile miteinander verbunden, aber der Cityschwerpunkt erfährt eine deutliche Akzentverschiebung. Das Aufnahmegebäude wird bei diesem Entwurf sehr weitgehend erhalten und sorgfältig an die Neubauten angeschlossen.

Die Erleichterung, welche die Untertaglegung der Arosabahn verschafft, wird für den Bahnhofplatz nicht voll wirksam, da hier die städtischen Busse massiert bleiben. Ein ärgerliches Detail ist die Einmündung der Bahnhofstrasse in eine unterirdische Ladenzone. Das Stadtgebiet nördlich der Gleisanlagen wird durch die Kopfbauten der gleisüberbrückenden Baukörper und den Zwischenriegel auf eine städtbaulich richtige Weise aufgewertet. Durch Ausbau und Verlängerung der bestehenden Fussgängerunterführung entstehen befriedigende Verhältnisse.

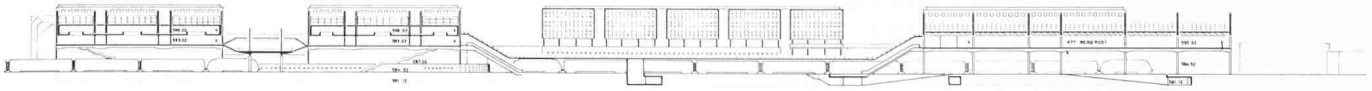
Der Verfasser formuliert das gesamte Raum- und Flächenbedürfnis der Post in einem Neubau an der SO-Ecke des Areals. Die betrieblichen Beziehungen postintern und zu den öffentlichen Verkehrsträgern werden trotz eines Neubaus beeinträchtigt, einerseits durch die Arosabahn, anderseits durch Kurzparkierer und Parkhauseinfahrten. Die vorgeschlagene Gleisüberbauung ist konstruktiv und finanziell sehr aufwendig. Die internen Erschliessungswege unter den verschiedenen Bereichen sind weitläufig. Der Verkaufsmagnet auf dem heutigen PTT-Areal liegt für die Reisenden abseits, während die Läden an der Fussgängerunterführung attraktiv sind.



Grundriss Erdgeschoss 1:2500

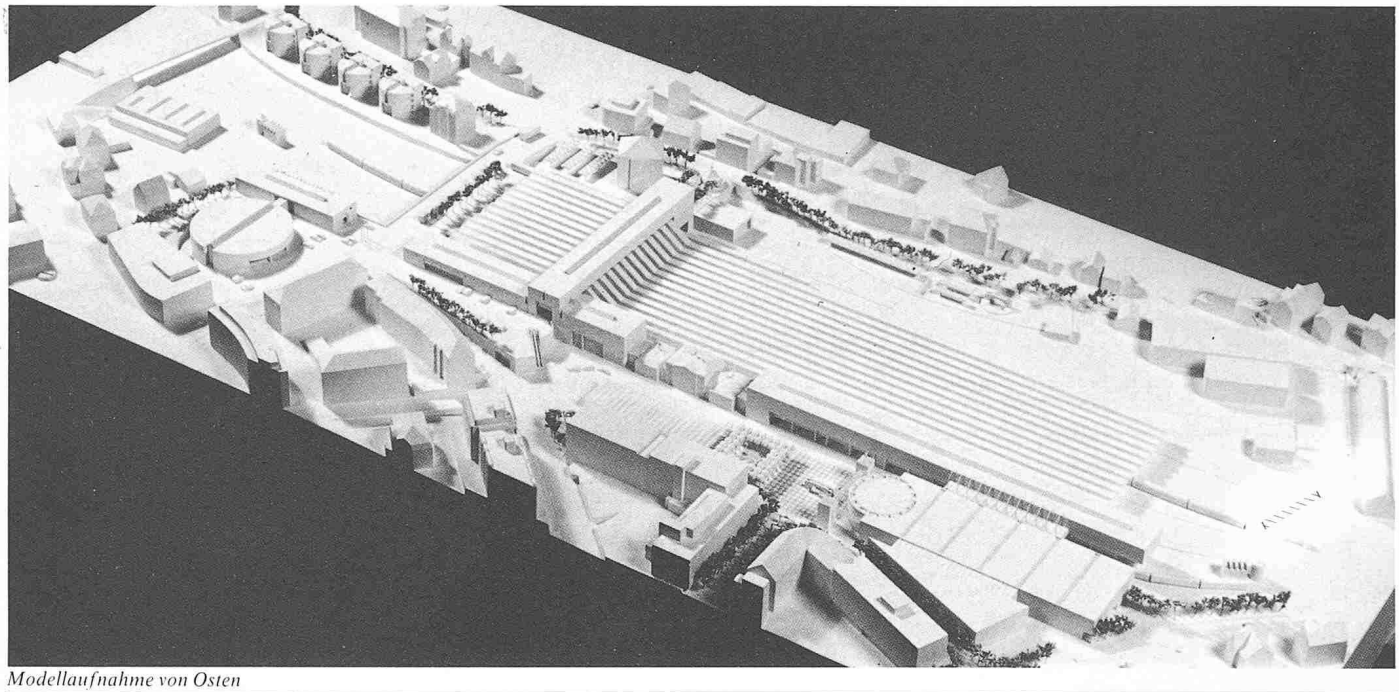


Obergeschosse

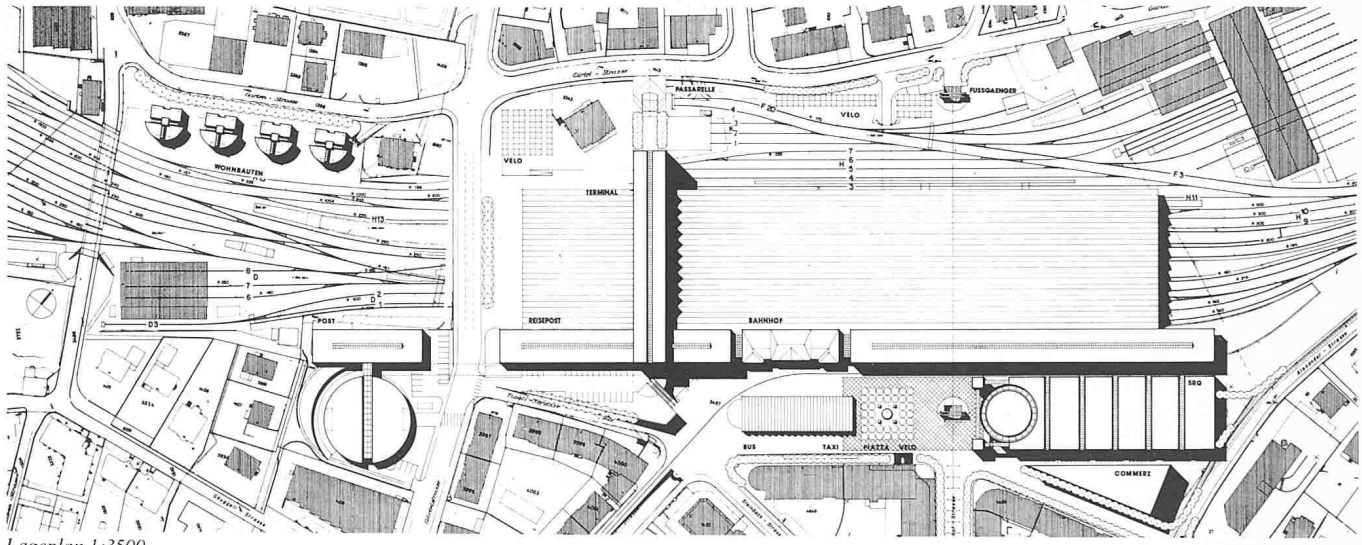


Längsschnitt

Ansicht Bahnhofplatz

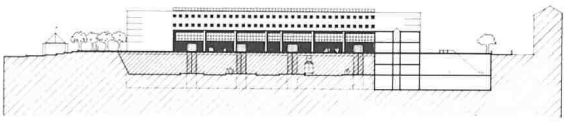


Modellaufnahme von Osten



Lageplan 1:3500

Ansicht Bahnhofplatz



Links: Ansicht von Südwesten/Schnitt

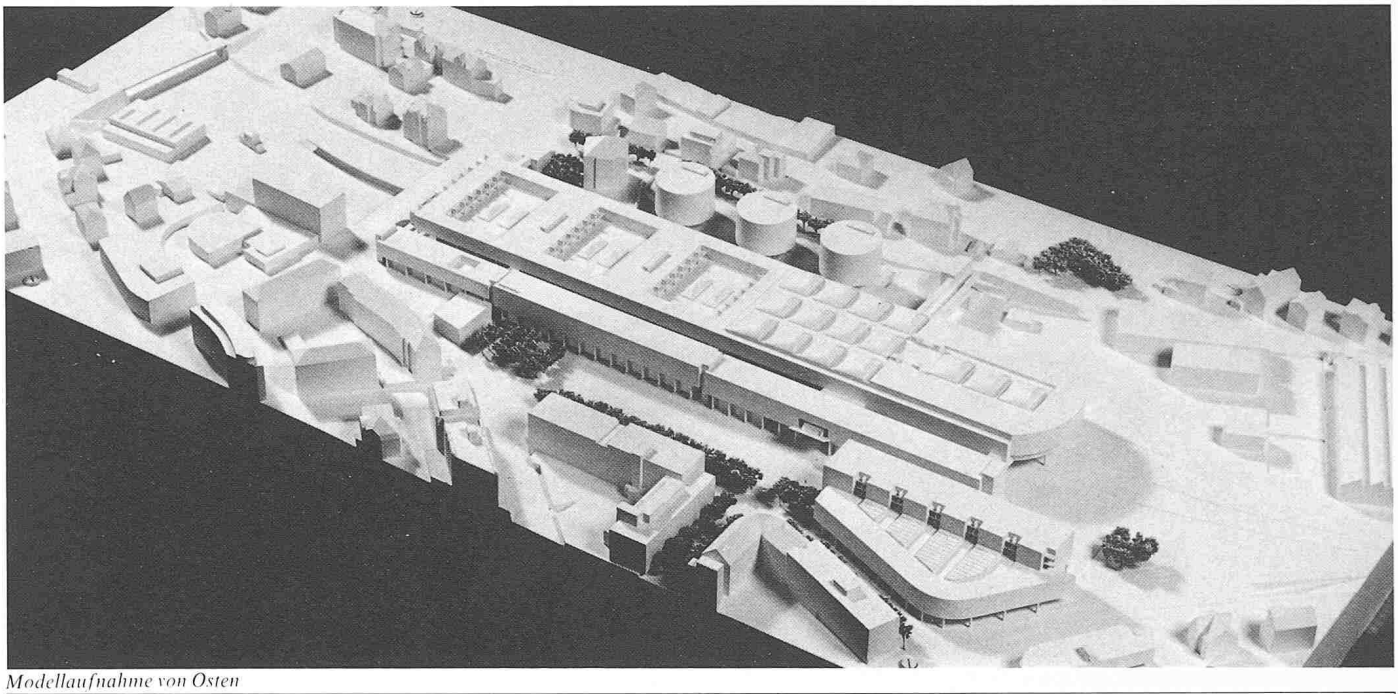
4. Preis (13 000 Fr.): **H.P. Stüssy + G. Bavier,** Arch., Chur, Mitarbeit: **D. Comsa, U. Meyer; Frei, Schneider + Guha AG,** Ing., Zürich; **T. Zeleny, C. Hächler**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

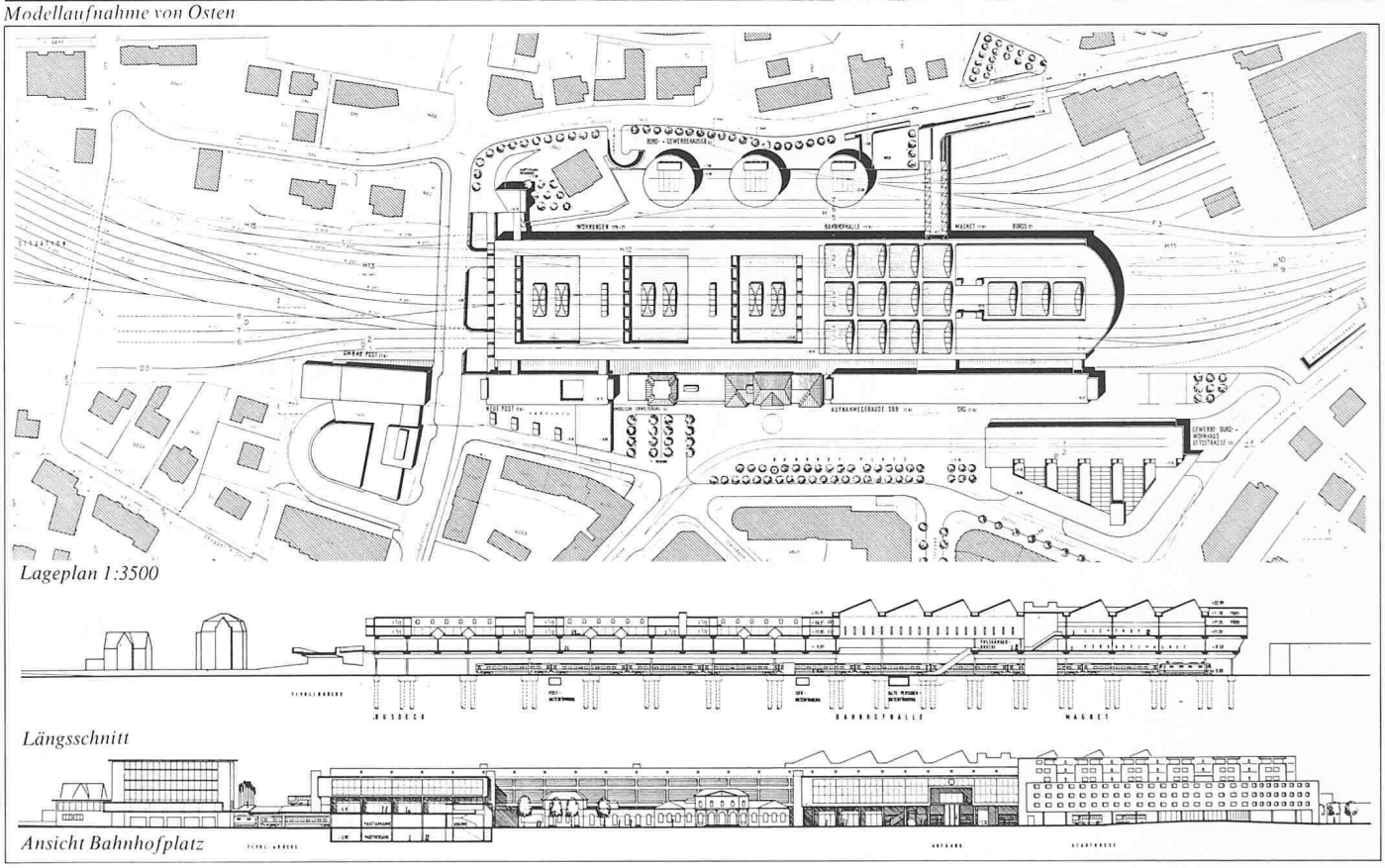
Der Entwurf überzeugt in der Formulierung der technisch bestimmten Perronhallen sowie der funktional und formal dazugehörigen Reisepost. Beide Bereiche werden akzentuiert unterbrochen durch ein Brückenbauwerk, das dem Fussgängerverkehr zu den Bahn- und Postperrons sowie der Verbindung der Stadtquartiere dient.

Innerhalb der den Bahnhofplatz begleitenden Neubauzeile bleibt dem reduzierten alten Aufnahmegebäude ein zwar markanter, aber doch auch beschränkter Platz eingeräumt. Der Verfasser sucht offensichtlich bewusst den stilistischen Gegensatz zwischen dem architektonischen Ernst der Bahn- und Postgebäude und der Kommerzarchitektur im Bereich Ottostrasse/Bahnhofplatz. Hier wirken die kapriziösen Einfälle wohl doch zu gesucht und vielfältig, wenn sie auch ihrer geringen Dimension wegen zum temporären städtebaulichen Spielzeug werden. Die Bahnhofplatzgestaltung steht in einem problematischen Widerspruch zu einer Verlegung wichtiger Verkehrsfunktionen für Fussgänger und Fahrverkehr in die Ebene minus Eins. Für die Reisepost ist die überzeugend selbstverständliche gleisüberbrückende Stadtteilverbindung mit der Verbreiterung der Tivolibrücke (Neubau) eine verblüffend naheliegende Idee. Die Fussgängerverbindungen zwischen Alt- und Neustadt sind gut und zweckmässig gelöst. Das Bahnverkaufszentrum liegt abseits und stellt damit gegenüber heute keine Verbesserung dar. Der Gepäcktransport ist ungenügend ausgewiesen. Die Gleisanlagen Seite Gürtelstrasse sind nicht mehr in voller Länge vorhanden. Der Vorschlag, die Postgleise RhB zu ersetzen, ist denkbar. Die postbetrieblichen Beziehungen zu Bahn, Reisepost und zum öffentlichen Strassennetz sind gut gelöst. Der statische Aufbau der vorgeschlagenen Baukörper ist zwar einfach, hingegen wird die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigt durch das vorgeschlagene Perrondach, den Abbruch und Neubau des bestehenden PTT-Gebäudes und die Auskernung des SBB-Aufnahmegebäudes.

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist aus folgenden Gründen fragwürdig: Es zeichnet sich kein gangbarer Weg zur Etappierung ab. Generell sind die hohen Initialkosten gegenüber einem recht bescheidenen Nutzflächenangebot in den späteren Phasen – im Einzelnen die neuen Postgebäude, die aufwendige Strassenführung und Parkplatzerschliessung – problematisch.



Modellaufnahme von Osten



5. Preis (12 000 Fr.): **Max Kasper,** Arch., Zürich; **Ernst Winkler + Partner AG,** Chur, Mitarbeit: **Fritz Greuter, Ueli Pfleghard**

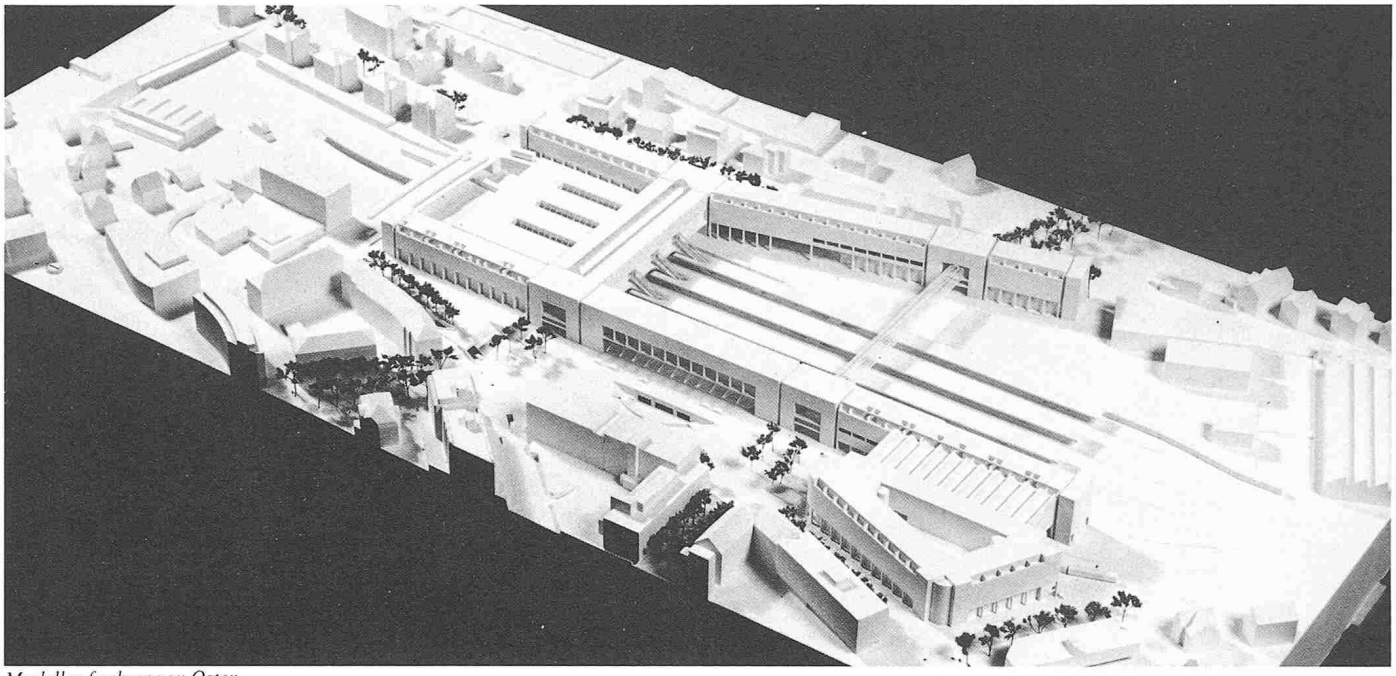
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt konzentriert die vielfältigen Funktionen und Nutzungswünsche in einem einheitlichen Grossgebäude auf recht engem Raum.

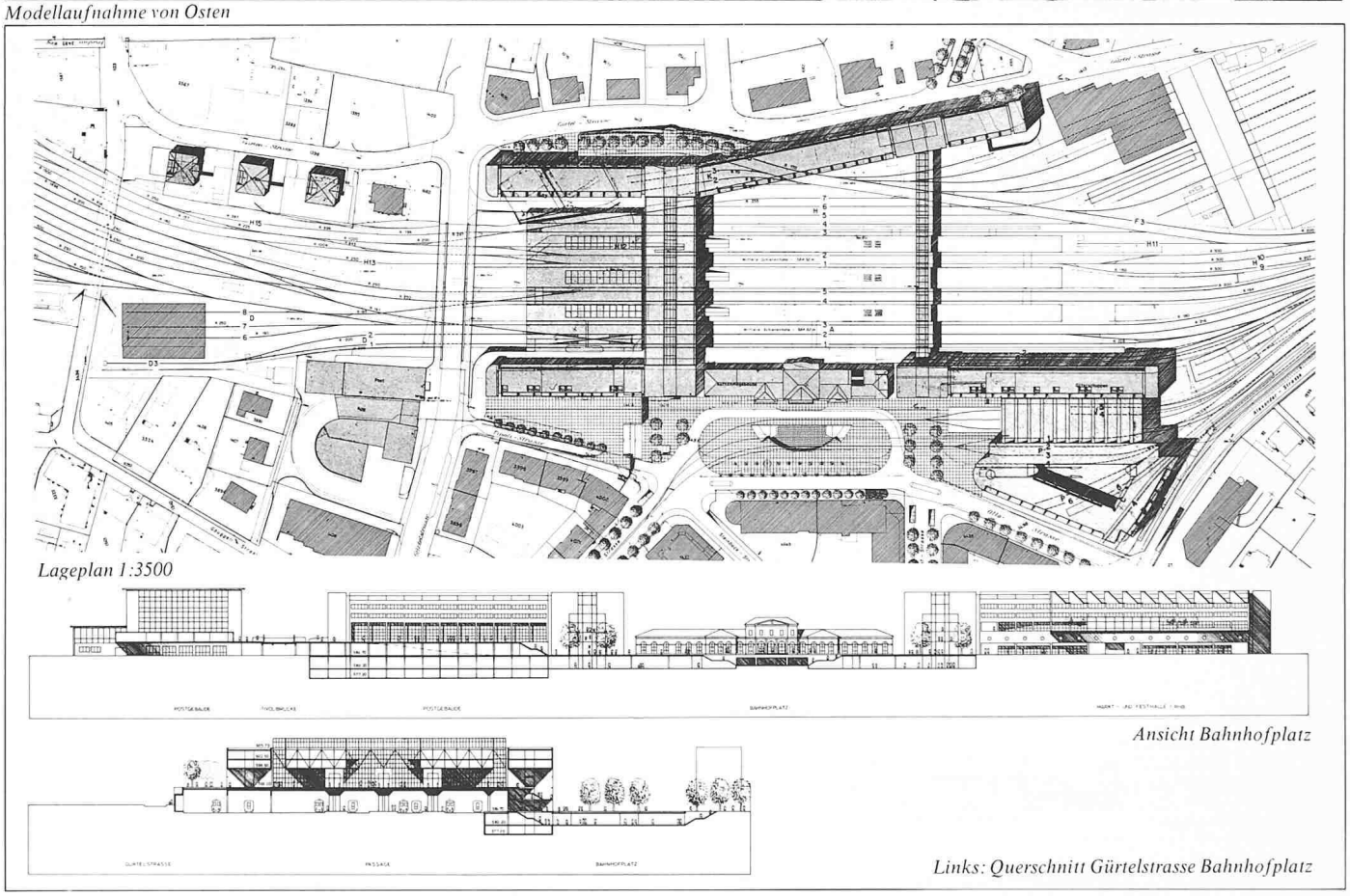
Wegen dieser einheitlichen Grossform ist eine architektonisch sinnvolle Etappierung nicht vorstellbar. Dies gilt auch für die mittelfristige Schonung des alten Aufnahmegebäudes, das erstens durch das Hauptgebäude und den bahnhofplatzseitigen Riegel hart bedrängt wird, und zweitens die architektonische Funktion dieses Riegels, vor dem Grossgebäude zu vermitteln, unterbricht. Trotz der Entwurfskompetenz, die bei der isolierten Betrachtung des Projektes erkennbar ist, ist der Grundsatzentscheid des Verfassers für einen Baukörper an diesem Ort falsch. Dies ist umso bedauerlicher, weil einzelne Ideen, wie z.B. die Bahnhofhalle selbst, die Gleisüberführung in der Achse der Bahnhofstrasse, die Wohnanlage und auch das Gebäude an der Ottostrasse durchaus Qualität besitzen. Die drei Punkthäuser setzen zur bisher städtebaulich ungeordneten Nordseite des Bahnhofs einen – wenn auch etwas ungewohnten – Akzent.

Die Fussgängerbeziehung Alt-/Neustadt ist unter- und oberirdisch grosszügig gelöst. Die Entlastung des Bahnhofplatzes durch die Verlegung der Haltestelle der Stadtbusse ist möglich, führt jedoch zu relativ grossen Fussgängerdistanzen zur Reisepost. Die Bahnhofvorfahrt (Taxi, Post- und Bahnbesucher) ist zweckmässig. Gesamthaft betrachtet ist das vorgeschlagene Verkehrskonzept vertretbar. Grundsätzlich sind die betrieblichen Beziehungen unter den öffentlichen Verkehrsträgern gelöst. Die postinterne Organisation ist rationell und zweckmässig. Die Realisierung der Postbedürfnisse und die Gewährleistung der betrieblichen Beziehungen erfordern eine grosse Fläche über den Geleisen.

Die Lösung der statischen Probleme der Gleisüberbauung ist grundsätzlich möglich, jedoch mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Die Zu- und Wegfahrten zur Reisepost erfordern eine neue Tivolibrücke. Die PTT- und SBB-Gebäude bleiben weitgehend bestehen. Die Anordnung des Verkaufsmagnetes über den Geleisen ist denkbar. Das Projekt wäre an sich in bezug auf die Erstellungskosten wirtschaftlich. Sehr nachteilig wirken sich die schwierige Etappierbarkeit und das sich daraus ergebende Realisierungs- und Vermietungsrisiko aus.



Modellaufnahme von Osten



Lageplan 1:3500

Ansicht Bahnhofplatz

Links: Querschnitt Gürtelstrasse Bahnhofplatz

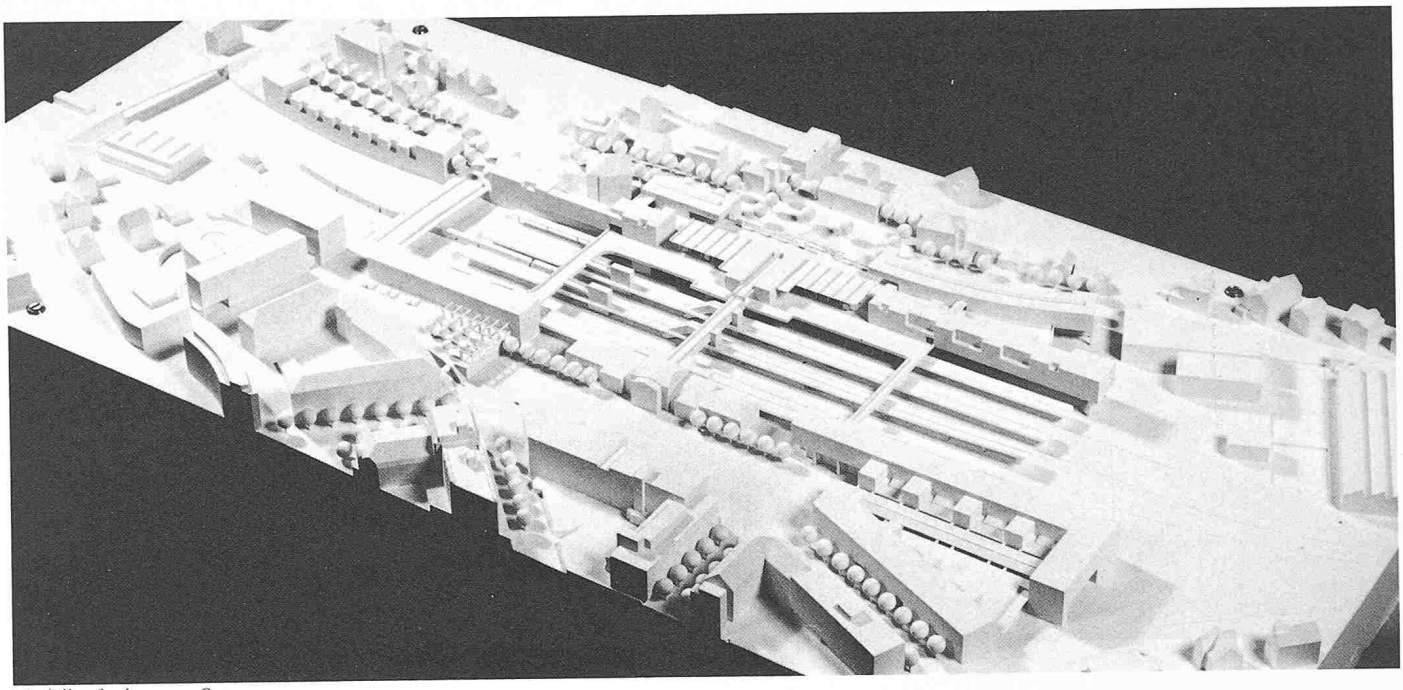
6. Preis (11 000 Fr.): **Menn, Garbade, Stäuble, Kasel, Bernasconi, Liesch,** Arch., Chur, Mitarbeit: **D.J. Bänziger,** Ing., Dr. **Werner Brändli,** Ing., **Hans Hasler,** Ing.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

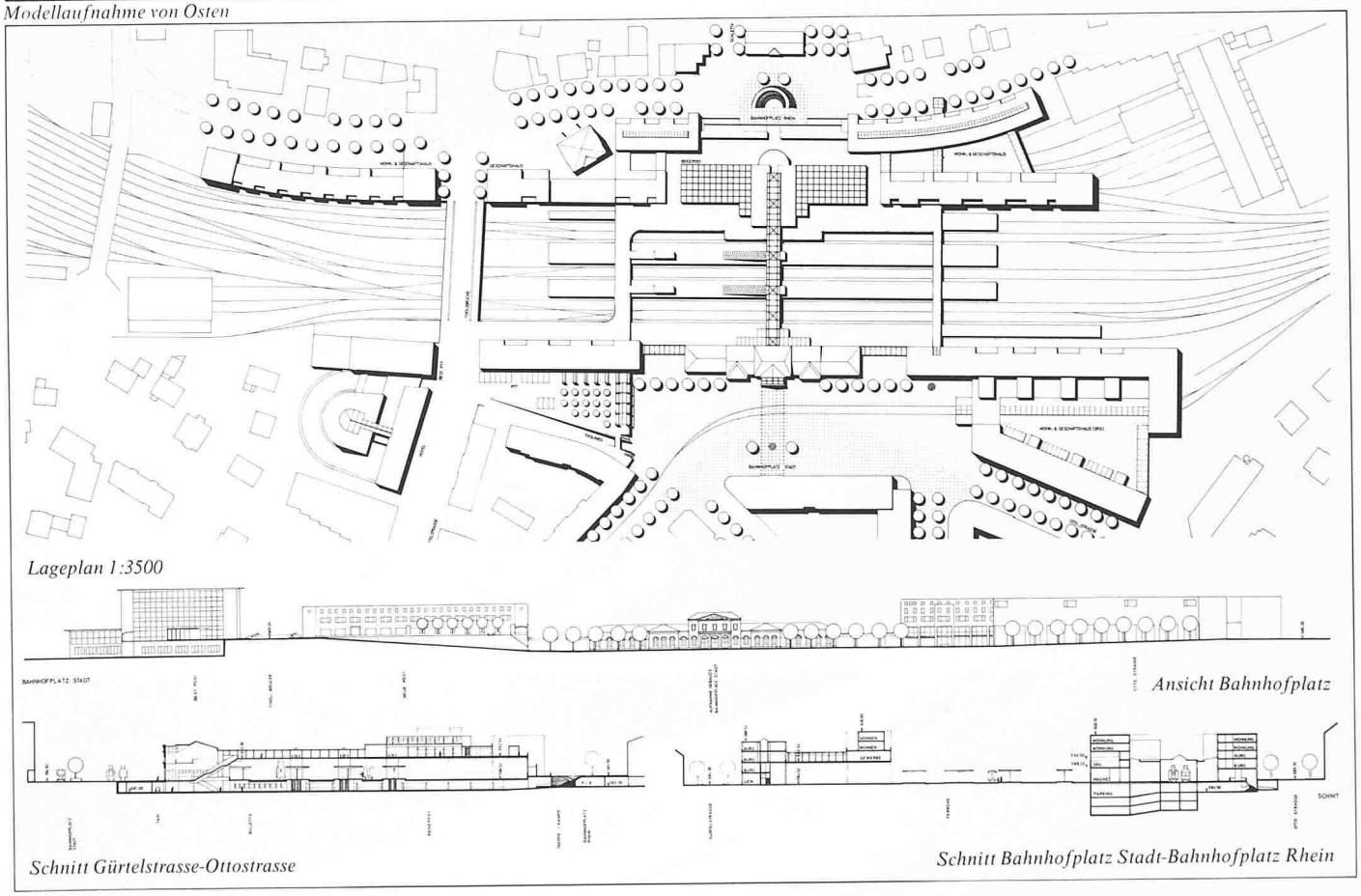
Der Verfasser formuliert für den Endzustand seines grossstädtischen Projektes eine H-förmige Überbauung, die die Gleisanlagen zu beiden Stadtteilen abriegelt. Die gleisüberquerenden Verbindungen, westlich als PTT-Busspange, östlich (in der Achse der Bahnhofstrase) für Fussgänger, enden in etwas unmotivierten stadttorartigen Architekturzeichen. Erscheint der Endausbau für diesen Standort als masslos, so ist die Frage berechtigt, ob nicht die Belassung von Zwischenzuständen verträglicher wäre. Dabei kämen glückliche Teillösungen (z.B. Ottostrasse) auch besser zur Geltung. Dem alten Bahnhof freilich nützt dies wenig. Er wird bereits durch die Spange West der ersten Etappe hart bedrängt. Zudem wird das vertraute historische Bahnhofgebäude durch eine Verschiebung und eine Unterkellerung, die auf einen abgesenkten Vorplatz geöffnet ist, über Gebühr verfremdet.

Die Fussgängerbeziehung zwischen Altstadt und Neustadt sind vielfältig und grosszügig gelöst, wie auch für jene zu und zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bahnhofvorfahrt ist bedürfnisgerecht konzipiert. Der im Untergeschoss liegende Verkaufsdienst der Bahn befindet sich wohl im Zentrum des Bahnhofs, jedoch nicht am Fussgängerstrom. Die Arosabahn liegt für den Umsteigeverkehr abseits. Die postbetrieblichen Beziehungen sind gut gelöst, ebenso die Publikumsbereiche, die untereinander zweckmässig verknüpft sind und kurze Wege aufweisen. Die postinterne Organisation ist rationell. Die Bauten unter den Gleisen und unter dem Bahnhofplatz sind aufwendig. Für den Endzustand wird auf dem SBB-Areal der grösste Teil der Bauten abgebrochen. Die gegenwärtigen PTT-Bauten bleiben erhalten. Die Ladenflächen unter dem Bahnhofplatz und das Gewerbe an der Gürtelstrasse befinden sich an guter Lage. Die Etappierung ist realistisch.

Die Anordnung der Hochbauten längs den Gleisen ist an sich wirtschaftlich. Sie wird jedoch beeinträchtigt durch die Bauten unter den Gleisen und im Bahnhofplatzbereich.



Modellaufnahme von Osten

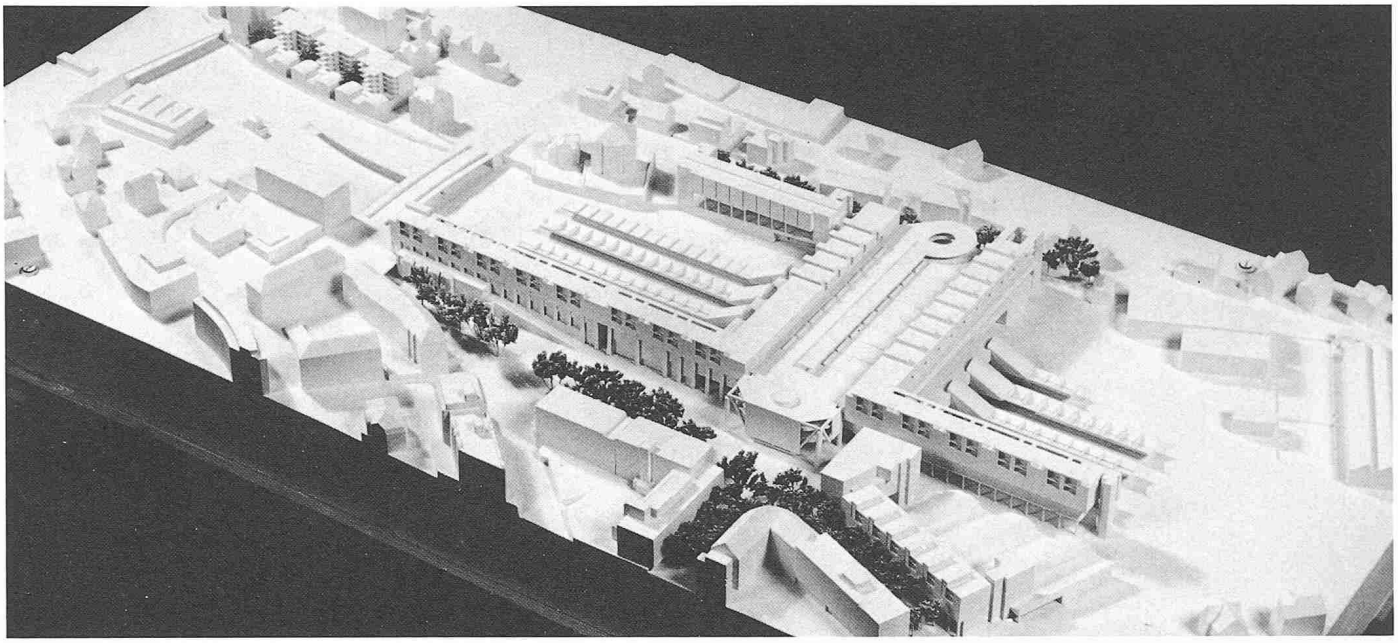


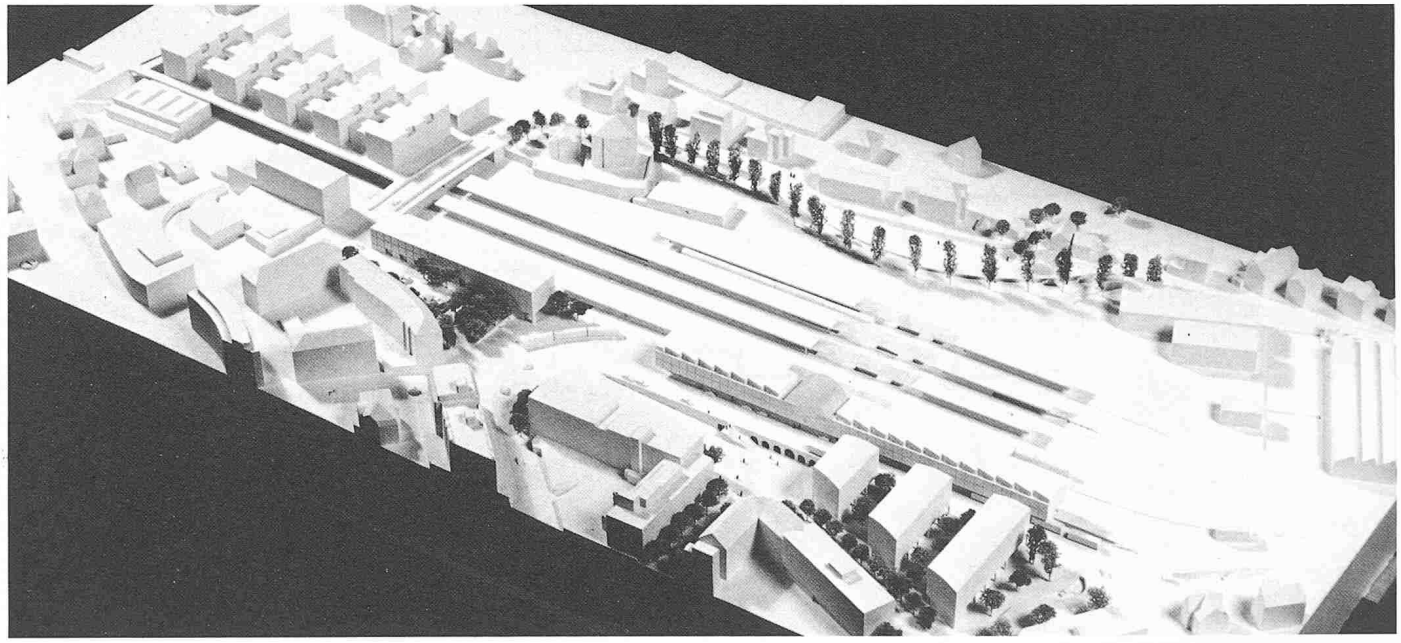
7. Preis (10 000 Fr.): **H. Eggstein, W. Rüssli, J. Stöckli, D. Widmer,** Arch., Luzern, Mitarbeit: **A.+J. Steffen,** Ing., Luzern; **René Chappuis,** Arch., Luzern.

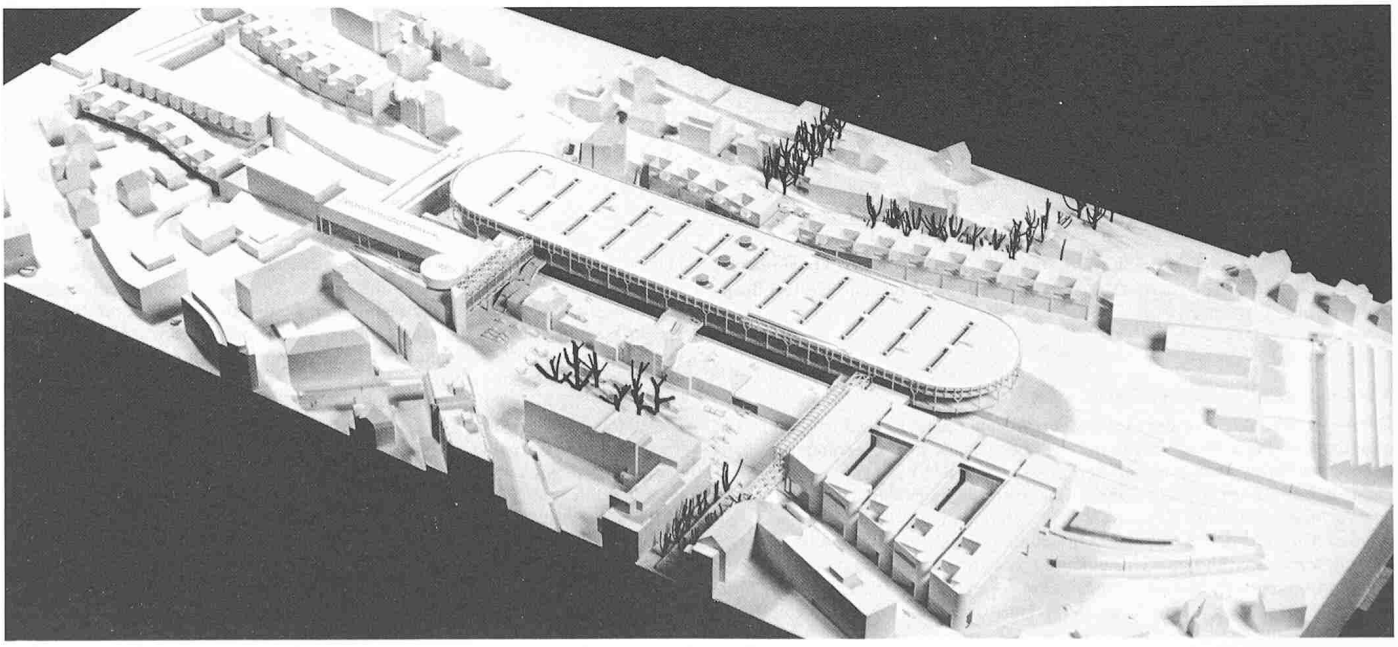
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

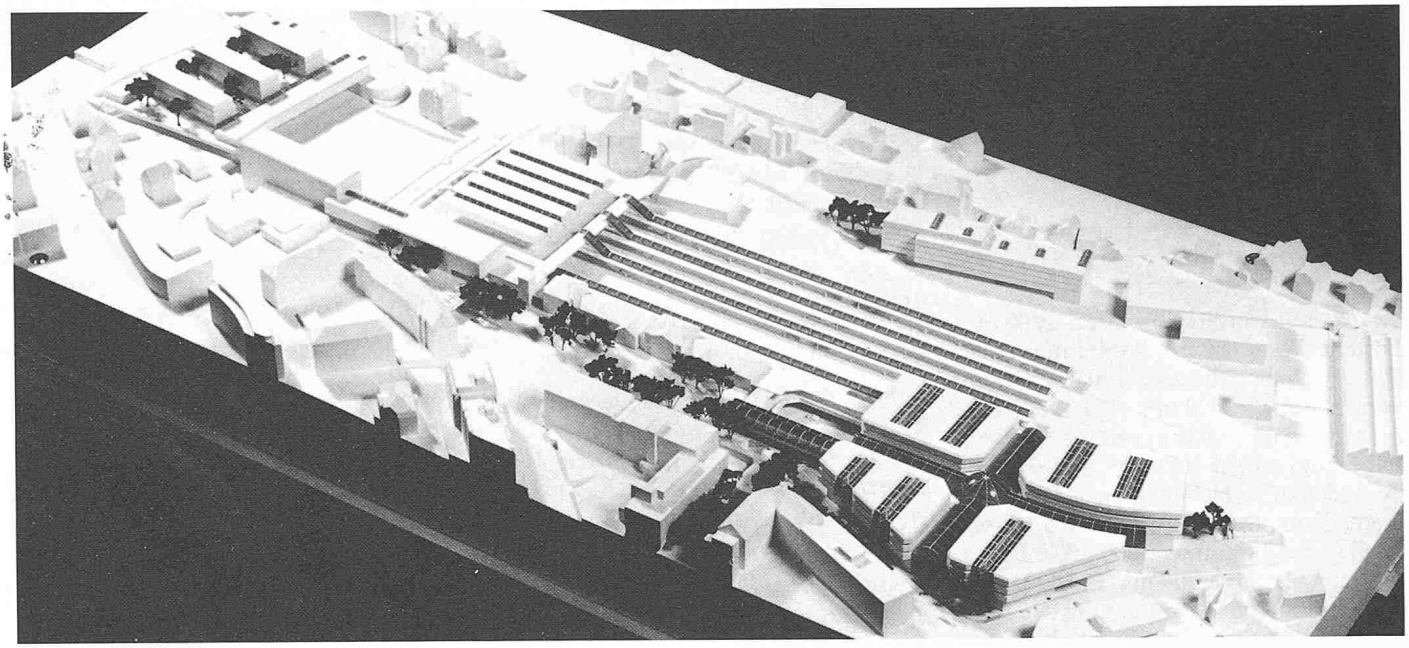
Der Verfasser bildet vor dem erhaltenen Aufnahmegebäude einen rechteckig organisierten Platz. Er schlägt in der Symmetrieachse des bestehenden Gebäudes auf der Nordwestseite einen ebenfalls weitgehend axialsymmetrisch geordneten Bahnhofplatz «Rhein» vor. Diese grundsätzliche Möglichkeit erreicht der Verfasser allerdings nur durch das Negieren wesentlicher Verkehrserfordernisse beidseits der Bahnanlage. In der Baumassengruppierung ist die Umsetzung seiner erwähnten Grundidee eher maniriert, oft kleinlich verspielt und damit auch formal nicht überzeugend. Die Mittel zur Bildung des Bahnhofplatzes «Stadt» sind sowohl an der Tivolistrasse als auch im Bereich Ottostrasse vernünftig eingesetzt.

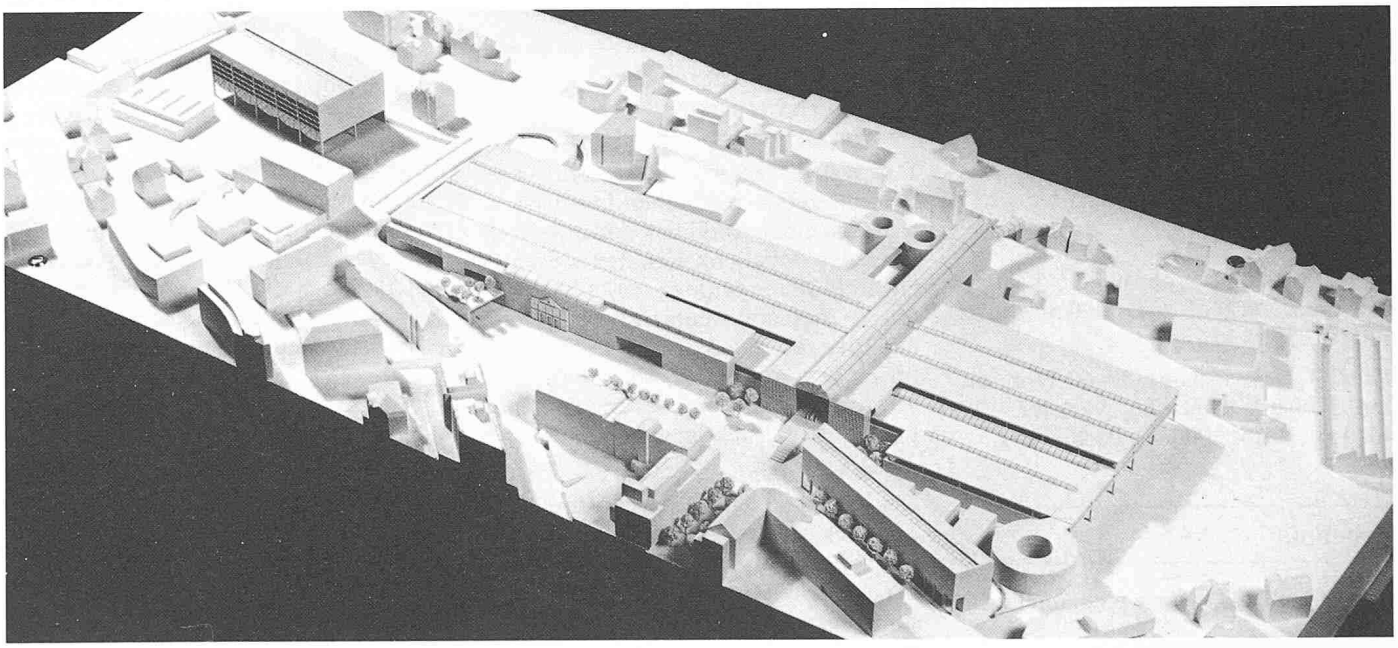
Die Fussgängerverbindung zwischen Altstadt und Neustadt ist gut konzipiert, jedoch als Ladenstrasse zu knapp bemessen. Verbindungen zu und zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln sind, mit Ausnahme Stadtbus und Reisepost, gelöst. Das übergeordnete Strassennetz im Bahnhofgebiet wurde missachtet. Gesamthaft muss die Erschliessung als kompliziert bezeichnet werden. Die Bahn-Verkaufsdienste liegen wohl an der zentralen Unterführung, jedoch unterirdisch. Die Passerelle ist als Vorschlag fragwürdig. Während die Beziehungen Bahn/Post gut gelöst ist, sind die postinternen Verbindungen infolge der grossen Distanzen personalaufwendig. Die einzelnen Publikumsbereiche sind übersichtlich, gut verknüpft und für den Kunden leicht erreichbar. Die postinterne Organisation lässt sich gut lösen. Die bestehenden Postgebäude und das SBB-Aufnahmegebäude werden umgebaut. Der Verkaufsmagnet befindet sich bezüglich Standort und Eingangsverhältnissen an einer ungünstigen Lage. Die Laden- und Gewerberäume an der Gürtel- und Gartenstrasse sind möglich. Das Hotel und die Ladenfläche auf dem PTT Areal liegen günstig. Die 1. Etappe löst beidseitig der Gleise viele Baustellen aus, die weiteren sind gut realisierbar.











Links oben: Projekt INTEP Zürich, **L. Huber,** verantwortlicher Partner; **P. Beckmann, J. P. Branschi, M. Feucht, H. Gnehm, G. Guglielmetti, P. Högger, P. Meyer, H.R. Stierli;** Ingenieure: **Basler + Hofmann AG,** Zürich, **A. Allemand, E. Karamuk**

Links Mitte: Projekt **Johannes Häusler,** Chur, **Luregn Cathomen,** Chur; Tragkonstruktion: Ingenieurbüro **Rhätia AG,** Chur, **R. Mettler, E. Rubas;** Verkehr: **Elektrowatt Ingenieurunternehmung,** Zürich, Abt. Strassen, **H.R. Furter,** Güterverteilung: **J. Minder,** Memo-Tel AG, Zürich; Regionalplanerische Aspekte: **Peter Güller,** Zürich

Links unten: Projekt Prof. **Jacques Schader,** Zürich, Mitarbeiter: **R. Hegnauer;** Verkehrsingenieure: **R. Enz,** Ingenieurbüro **J. van Dijk,** Zürich; Bauingenieur: **H. Rigendinger,** Chur

Rechts oben: Projekt **Rolf Stummer,** Maienfeld; **Hanspeter Zinsli,** Chur; Ingenieur: **Walter Schneider AG,** Chur

Rechts Mitte: Projekt **Fernando Albertini,** Grono; Verkehr und Tragkonstruktion: **Franco Fasani,** Wetzikon

Fortsetzung von Seite 955

sert werden können; sie ist im Zusammenhang mit der PTT-Reisepoststation zu prüfen. Sämtliche Verbindungen sind rollstuhlgängig zu gestalten.

Raumprogramm

Phase Ia: Kreispostdirektion 1000 m², Postcheckamt 650 m², Publikumsdienst 520 m², Personalräume 730 m², Paketverarbeitung 2000 m², Briefverarbeitung 1500 m², Bahnpostamt 340 m², Fahrzeugverkehr 4400 m², Hilfsbetriebe 1500 m², Nebenanlagen 200 m²; Stadt Chur: Bushaltestelle für 5 Busse; SRG: Studioräume 500 m², Büros 1000 m², Archive 300 m²; Ersatzbedarf bei Abbruch oder Umnutzung des Aufnahmegebäudes: 1700 m²; Parkierung: 400 P, 600 Zweiräder

Phase Ib: 40–50 Wohnungen, mehrheitlich, 1-, 2- und 3-Zimmerwohnungen 4000 m², Verkauf, Gewerbe usw. 1500 m², Verkaufsmagnet 2500 m², Büros 2000 m², Parkierung.

Phase 2: 40–50 Wohnungen 4000 m², Verkauf, Gewerbe usw. 4000 m², Büros 2000 m², Parkierung.

Phase 3: 50–60 Wohnungen 5000 m², Gewerbe, Verkauf usw. 4000 m², Büros 3000 m², Parkierung.

Phase 4: (Vollausbau): 50–60 Wohnungen 5000 m², Gewerbe, Verkauf usw. 4000 m², Büros 3000 m², Parkierung.

Ergebnis

Es wurden 20 Entwürfe eingereicht. Ergebnis:

1. Preis (35 000.– Fr.): Richard Brosi, Arch., Chur; Robert Obrist, Arch., Chur, Mitarbeit: Robert Ackeret, Arch., Celerina, Kurt Gahler, Arch., Schaan; Peter Hartmann, Ing., Trimmis; Giovanni Mathis, Ing., Scuol; Eva Metzger, Rainer Metzger, Anwälte, Chur; Heinz Schmid, Ing., Zürich

2. Preis (20 000.– Fr.): Peter Stutz, Arch., Winterthur, Mitarbeit: M. Bolt, I. Dolenc, B. Hauser, V. Munk. S. Piotrowski, A. Hürlimann, A. Weber; Dr. P. Pitzinger, Ing., Zürich; Minikus, Witta + Partner, Ing., Zürich

3. Preis (19 000.– Fr.): Theodor Hartmann + Co. Arch., Chur; Rocco + Pfister Architektur AG, Arosa, Mitarbeit: Seiler Niederhauser Zuberbühler, Ingenieurbüro AG, Zürich; Walt Galmarini Bieler, Ing., Chur

4. Preis (13 000.– Fr.) H. P. Stüssy + G. Bavier, Arch., Chur, Mitarbeit: D. Comsa, U. Meyer; Frei, Schneider + Guha AG, Ing., Zürich; T. Zeleny, C. Hächler

5. Preis (12 000.– Fr.): Max Kasper, Arch., Zürich; Ernst Winkler + Partner AG, Chur, Mitarbeit: Fritz Greuter, Ueli Pfleghard

6. Preis (11 000.– Fr.): Menn, Garbade, Stäuble, Kasel, Bernasconi, Liesch, Arch., Chur, Mitarbeit: D. J. Bänziger, Ing., Dr. Werner Brändli, Ing., Hans Hasler, Ing.

7. Preis (10 000.– Fr): H. Eggstein, W. Rüssli, J. Stöckli, D. Widmer, Arch., Luzern, Mitarbeit: A.+J. Steffen, Ing., Luzern; René Chappuis, Arch., Luzern.

Das Preisgericht empfahl den ausschreibenden Körperschaften einstimmig, den Gesamtüberbauungsplan durch den Verfasser des erstrangierten Projektes ausarbeiten zu lassen.

Schlussfolgerungen des Preisgerichtes

Der Wettbewerb hat durch sein Angebot von unterschiedlichen Lösungsvorschlägen einen Vergleich und eine Wertung der Möglichkeiten bei wesentlichen Problempunkten erlaubt. Aufgrund dieser Erkenntnisse empfiehlt das Preisgericht, dass bei der Erarbeitung des Gesamtüberbauungsplanes und der Detailprojektierung folgende Punkte berücksichtigt werden müssen:

Bereich Städtebau
Der Bahnhof Chur ist heute mit dem Ausblick auf die markanten Bergzüge ein unverwechselbarer Ort, der in seiner Art erhalten oder gesteigert werden soll. Verschiedene städtebaulich und betrieblich überzeugende Projekte haben nachgewiesen, dass das bestehende Aufnahmegebäude zum mindesten in den ersten Etappen erhalten bleiben und sinnvoll in die Gesamtanlage einbezogen werden kann. Es besteht deshalb kein Anlass, das bestehende Aufnahmegebäude in absehbarer Zeit zu ersetzen. Der Bahnhofplatz wird auch weiterhin vom Verkehr geprägt sein, soll aber dem Fussgänger bessere Verhältnisse anbieten. In seinen räumlichen Dimensionen soll er den Massstab des bestehenden Aufnahmegebäudes und der gegenwärtigen Randbebauung aufnehmen. Der Platzraum soll soweit möglich auch auf der Westseite abgeschlossen werden. Die Verbindung zum Rheinquartier muss für Fussgänger unterirdisch und oberirdisch sowie für Velos ausgestaltet werden. Die Bahnhofnordseite soll durch ihre Gestaltung und Nutzung, aber nicht durch einen weiteren Bahnhofplatz aufgewertet werden. Wegen der langen Verwirklichungszeit muss jede Zwischenetappe städtebaulich, architektonisch und wirtschaftliche gute Verhältnisse aufweisen. Der Einbezug der öffentlichen Randparzellen in das Gestaltungs- und Nutzungskonzept bringt städtebauliche Vorteile. Die entsprechenden Gebiete sind unter Erhaltung der dazwischenliegenden Privatparzellen in den Gestaltungsplan einzubeziehen.

Das obere Mass der im Programm vorgeschlagenen baulichen Nutzung kann ausgeschöpft werden, da die überzeugenden Projekte die Verträglichkeit der neuen Baukuben mit der Stadtraumstruktur nachgewiesen haben.

Bereich Verkehr
Der Wettbewerb hat gezeigt, dass ein Verbleib der Chur–Arosabahn auf der Bahnhofsüdseite in keiner Hinsicht befriedigen kann. Eine unterirdische Einführung der Arosabahn ist deshalb von betrieblichen und städtebaulichen Gesichtspunkten her unbedingt zu empfehlen. Eine Unterführung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Verkehr mit den entsprechenden Rampen ist gestalterisch und von dem Kosten-Nutzungsverhältnis her nicht vertretbar. Infolge der Platzverhältnisse und aus verkehrsbetrieblichen Gründen sollen jedoch die Haltestellen der städtischen Busse mit denjenigen der Reisepost zusammengelegt werden.

Für die Postanlagen und die Reisepost hat sich die Lage auf der West-Seite als eindeutig besser erwiesen. Die Parkierungsanlagen müssen, ob zentralisiert oder dezentralisiert angelegt in jedem Fall dezentral erschlossen werden.

Kommerzieller Bereich
Die kommerzielle Nutzung des Bahnhofgeländes ist für die Realisierung der Bahnhofneubauten von wesentlicher Bedeutung. Das Preisgericht konnte sich anhand der Projekte überzeugen, dass die vorgesehene kommerzielle Nutzung in städtebaulicher und betrieblicher Hinsicht möglich und dem Ganzen förderlich ist. *B.O.*

Erweiterung und Umgestaltung des Alters- und Pflegeheimes Hof Haslach in Au SG

In diesem Projektwettbewerb wurden 13 Entwürfe eingereicht. Teilnahmeberechtigt waren alle in den Bezirken Unterrheintal und Oberrheintal seit dem 1. Januar 1984 niedergelassenen Fachleute. Ergebnis

1. Preis (8500 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Architekturbüro Cristuzzi, Widnau; Sachbearbeiter: Kurt Fessler, Rolf Cristuzzi

2. Preis (7500 Fr.) Bruno Zünd, Balgach; Mitarbeiter: Daniel Stoll

3. Preis (5000 Fr.) Rausch Ladner Clerici AG, Rheineck; Mitarbeiter: Markus Schmid

4. Preis (4500 Fr.): Bruno Baumann, St. Margrethen; Mitarbeiter: W. Schwarz, H. Frey

5. Preis (4000 Fr.): Eisenbarth & Bucher, St. Margrethen

6. Preis (2500 Fr.): Carlos Martinez, Heerbrugg; Jesco Hutter, Diepoldsau

Ankauf (4000 Fr.): Fankhauser Brocker Architekten AG, Heerbrugg; Mitarbeiter: R. Breu

Fachpreisrichter waren F. Bereuter, Rorschach, J. L. Benz, Wil, P. Zehnder, Spitalbauabteilung, Hochbauamt St. Gallen.

Wohnüberbauung Zimmereggwald in Littau LU

Die Liberale Baugenossenschaft «Biel», Luzern, veranstaltete unter sechs eingeladenen Architekten einen Projektwettbewerb für die Wohnüberbauung Zimmereggwald in Littau. Zwei Entwürfe mussten wegen Verletzung von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Rang, 1. Preis (4000 Fr.): Herbert Felber, Luzern

2. Rang, 2. Preis (3500 Fr.): Tüfer + Grüter + Schmid, Luzern; Mitarbeiter: Balz Leuthard, Peter Vogel, Franz Auf der Maur

3. Rang, Ankauf (1500 Fr.): Kurt J. Stalder + R. Maeder, Luzern, Mitarbeiter: Dieter Hässig

4. Rang, 3. Preis (1000 Fr.): N.+S. Famos, Luzern

Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, die Verfasser der beiden erstrangierten Entwürfe zu einer Überarbeitung einzuladen. Fachpreisrichter waren Jürg Hofer, Luzern, Präsident, Roland Mozzatti, Luzern, Jacques Aeschimann, Olten, Georges Theiler, Luzern.

Umschau

Basler U-Abo entlastet Staatskasse

Seit der Einführung des Umweltschutzabonnements im Tarifverbund der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und der Baselland Transport (BLT) vor zwei Jahren ist die Zahl der verkauften Monatsmarken kontinuierlich gestiegen, und zwar von 50 184 im März 1984 auf 92 781 im März 1986. Gleichzeitig stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste um 21,7 Prozent oder 22,7 Millionen auf 127,6 Millionen im Jahr 1985. Bei den BLT-Linien mit vorwiegend grösseren Fahrdistanzen war die Zunahme von 6,5 Millionen Passagieren prozentual sogar um 32 Prozent höher als im Durchschnitt aller Verbundlinien.

Seit der Einführung des U-Abos ist auch eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs um 2,6 Prozent registriert worden, nachdem im Vorjahr erst eine Abflachung der Zuwachsrate (+2,5 Prozent gegenüber +5,6 Prozent) verzeichnet worden war.

Regional betrachtet hat das U-Abo zu einer Entlastung der öffentlichen Hand geführt. Verglichen mit einem theoretischen Zustand ohne U-Abo wurde der baselstädtische Staatshaushalt um 2,6 Millionen Franken entlastet.

Die Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs und die damit verbundene Abnahme der Umweltbelastung ist finanziell nicht quantifizierbar. Das gleiche gilt für die ebenfalls erfolgte Reduktion von Unfällen und deren Folgekosten.

Radiosender von Brown Boveri

Kürzlich wurde in Kamerun der stärkste Radiosender des Landes eingeweiht. Für den Senderbereich der BBC Brown, Boveri & Cie. AG, Baden, bildet die schlüsselfertig gelieferte 300-kW-Mittelwellenanlage eine wichtige Referenz im französischen Afrika.

Die Anlage in Bamenda, dem Hauptort der Nordwestprovinz Kameruns, ging nach nur zwanzigmonatiger Bauzeit in Betrieb und soll in dieser am dichtesten besiedelten Region des Landes besonders der Landwirtschaft mit Informationen dienen.

Die Lieferung von Brown Boveri umfasste nebst dem eigentlichen Sender auch die Rundstrahlantenne, die Stromversorgung ab 30 kV-Netz und die Notstromgruppe.

Die Finanzierung des Auftrags von insgesamt 12,5 Mio Fr. – der Anteil von Brown Boveri beträgt rund 8 Mio Fr. – erfolgte teilweise durch einen Mischkredit der Eidgenossenschaft. Für Brown Boveri bildet die Anlage in Kamerun eine besondere Referenz, da es erstmals gelungen ist, im französischsprachigen Afrika Fuss zu fassen.

Erfolgreiche schweizerische Exportförderung

(SHZ) Mit einem Aufwand von rund 19,3 Mio. Franken hat die Schweizerische Zentrale für Handelsförderung 1985 die schweizerische Exportwirtschaft in der Erschliessung neuer Märkte, Absatzkanäle und der Gewinnung neuer Kunden unterstützt. Neben einer deutlichen Steigerung der publizistischen Tätigkeit in ausländischen Märkten standen vor allem die von der SZH organisierte Beteiligung an der Weltausstellung in Tsukuba (Japan), die in mehreren entwicklungfähigen Märkten im Sinne eines Marketinginstrumentes zur Förderung der Technologie- und Knwo-how-Transfers durchgeführten Informationsveranstaltungen «Swisstech» sowie die Vorbereitungen für die von Mai bis Oktober 1986 stattfindende Weltausstellung in Vancouver (Kanada) im Mittelpunkt der Tätigkeiten. Das ordentliche Programm wurde ergänzt durch Aktionen im Rahmen des 1983 vom Bund beschlossenen vierjährigen Zusatzprogrammes zur Förderung der allgemeinen Präsenz der Schweiz auf den Exportmärkten.

Der Tätigkeitsumfang der SZH ist beachtlich. Insgesamt wurden 1985 im Rahmen sogenannter Mandatsreisen über 170 Mandate von Mitgliedern für Abklärungen und Kontaktherstellungen in 30 Ländern übernommen, rund 15 000 Anfragen von Schweizer Firmen über Exportmärkte oder von Interessenten aus aller Welt für Schweizer Produkte beantwortet und Geschäftsverbindungen vermittelt.

Zum Aufgabenbereich der SZH gehören auch die individuelle Exportberatung, Kollektivmassnahmen wie die Beteiligung an Messen und Ausstellungen im Ausland sowie Sonderaktionen. Insgesamt belegte die SZH 1985 rund 12 000 m² Ausstellungsfläche an 30 Messen und Ausstellungen in aller Welt. Reichhaltig waren 1985 auch die publizistischen Tätigkeiten. Dazu ge-