

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 12

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: 20.01.2026

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

nicht nur der Qualität der Planung, Ausschreibung und Ausführung von Schutz- und Instandsetzungsmassnahmen, sondern auch dem wirtschaftlichen Einsatz der meist knappen Mittel dient. Nach der vertraglichen Festlegung der ZTV kann eine hochwertige, langfristig wirkende Instandsetzung erwartet und verlangt werden, wenn

- die Produkthersteller/-lieferer von Sanierungsstoffen einheitliche, vergleichbare und auf zulässige oder empfohlene Werte bezogene Kenngrössen (TL BE-PC/PCC und TL FG-EP) [23, 26] angeben,

- die Produktanwender (Auftragnehmer) die geforderten Voraussetzungen, wie Aufzeichnungen, Prüfungen (TP BE-PC/PCC und TP FG-EP) [12, 13, 17] usw., erfüllen und durch enge Zusammenarbeit mit der Bauüberwachung des Auftraggebers ein Führen der Baustelle auch von der auschreibenden Seite her möglich machen und
- der Auftraggeber qualifizierte «Bautenschutzingenieure» zur richtigen Beurteilung, Ausschreibung und fachlichen Begleitung von Sanierungsmassnahmen besitzt, die sich

durch Fachleute beraten lassen, die vor allem bei grösseren oder schwierigen Sanierungsvorhaben mit Ingenieur- oder Gutachterverträgen auch die örtliche Bauüberwachung des Auftraggebers übernehmen können.

Darüber liegen bereits gute Erfahrungen vor. Die nach ZTV verlangte Ausführungsanweisung ist für die Vergabestelle eine gute Informationsquelle; für die Baustelle und den täglichen Gebrauch ist sie jedoch zu umfangreich. Hier ist eine Arbeitsanweisung mit entsprechenden Einzelheiten sinnvoller.

A.B.

Wettbewerb Bahnhofgebiet Rapperswil SG

Die Behördendelegation Bahnhof Rapperswil mit den Schweizerischen Bundesbahnen Kreis III, die Stadt Rapperswil, der Kanton St. Gallen und die Kreispostdirektion St. Gallen veranstalteten unter der Federführung der SBB einen Ideenwettbewerb unter acht eingeladenen Architekten für ein etappenweise realisierbares Gesamtkonzept über das Bahnhofgebiet Rapperswil. Ein Entwurf musste wegen schwerwiegender Verletzung von Programmbestimmungen von der Preisurteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (18 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Dr. Klaus Hornberger, Judith Hornberger-Schneider; Roland Meier

2. Preis (16 000 Fr.): Lüscher und Michel, Zürich; Mitarbeiter: Walter Hammerschmidt, Markus Fahner

3. Preis (8000 Fr.): J. Hauenstein & S. Mäder; S. Mächler Mäder und S. Mäder; Verkehrsingenieur: Barbe AG, Zürich, O. Fischer

Ankauf (8000 Fr.): Hasler Schlatter Werder, Zürich; Mitarbeiter: Margot Niklauschina, René Strehler; Verkehrsplaner: Ingenieurbüro Hasler, Meilen.

Preisrichter waren U. Kost, Kantonsingenieur Stv. Baudepartement, St. Gallen; G. Heuberger, Chef Abt. Verkehr + Fremdenverkehr, Volkswirtschaftsdepartement, St. Gallen; Stadt Rapperswil: W. Domeisen, Stadtamman (Vorsitz), R. Gasser, Vizeamman, H. Zwicky, Stadtrat; SBB Kreis III: F. Kühni, Oberingenieur (Stv. Vorsitz), F. Loeffel, Chef-Stv. Betriebsabteilung, D.

Schlinkmeier, Sektion Hochbau, H.J. Käpeli, Sektion P+K, N. Wild, Chef Abteilung Liegenschaften; PTT: W. Philipp, Arch., Chef Bausektion Ost, A. Bisig, Stv. Dir. KPD St. Gallen; externe Fachpreisrichter: Prof. Dr. G. Mörsch, ETHZ, Prof. M. Rotach, Verkehrsring, ETHZ, Prof. Flora Ruchat, Arch., M. Spühler, Arch., Zürich, P. Willmann, Arch., Zürich.

Zur Aufgabe

Rapperswil ist mit rund 7500 Einwohnern ein wichtiges Regionalzentrum, das seine Bedeutung nicht zuletzt der hervorragenden Lage im Verkehrsnetz verdankt. Wegen der günstigen Lage am See, der gut erhaltenen Altstadt und verschiedener Attraktionen wie Kinderzoo, Schloss und Polenmuseum ist Rapperswil zudem ein beliebtes Ausflugsziel mit jährlich mehr als einer Million Besuchern.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der zukünftige Betrieb der S-Bahn und die daraus resultierenden Anforderungen an die Verknüpfung der Verkehrsträger haben eine Reihe von Verbesserungs- und Anpassungsprojekten im Bahnhofgebiet von Rapperswil zur Folge. Diese Teilprojekte sollen jedoch nicht als Einzelmassnahmen geplant und realisiert, sondern in einen grösseren Zusammenhang gestellt werden. Im Rahmen einer Gesamtprojektierung sollen die verschiedenen städtebaulichen, organisatorischen und technischen Anliegen im Umfeld des Bahnhofes Rapperswil gelöst werden.

Zu diesem Zweck schrieb die Behördendelegation Bahnhof Rapperswil mit den Schweizerischen Bundesbahnen, Kreis III, der Stadt Rapperswil, dem Kanton St. Gallen und der Kreispostdirektion St. Gallen, im April 1989 unter der Federführung der SBB einen Ideenwettbewerb unter acht eingeladenen Architektenteams aus.

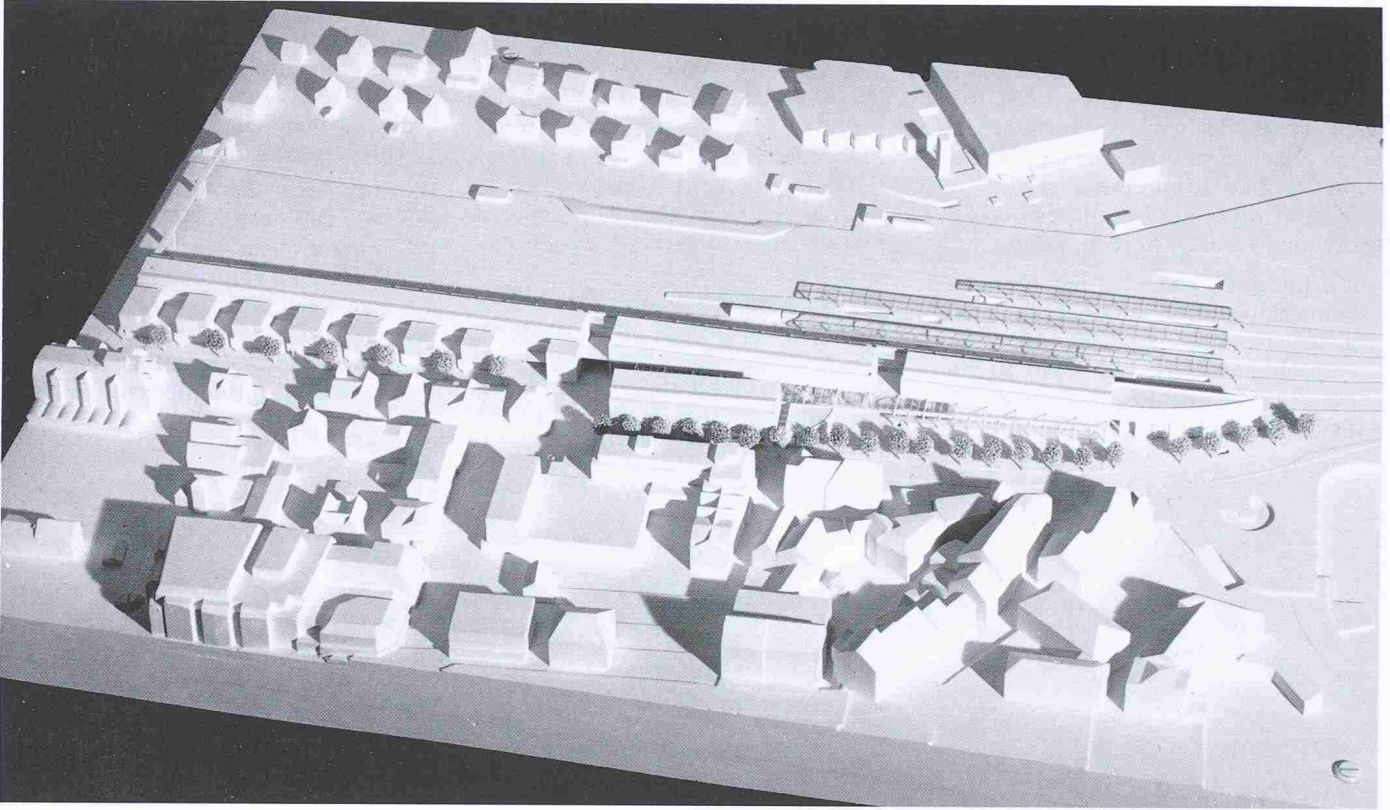
Ziel des Wettbewerbes, Randbedingungen

Ziel des Wettbewerbes war, die Anliegen der verschiedenen Partner in einem Gesamtkonzept zu vereinigen, welches etappenweise realisierbar ist. Dabei wurde der Auseinandersetzung mit der städtebaulichen Situation eine hohe Priorität zugewiesen.

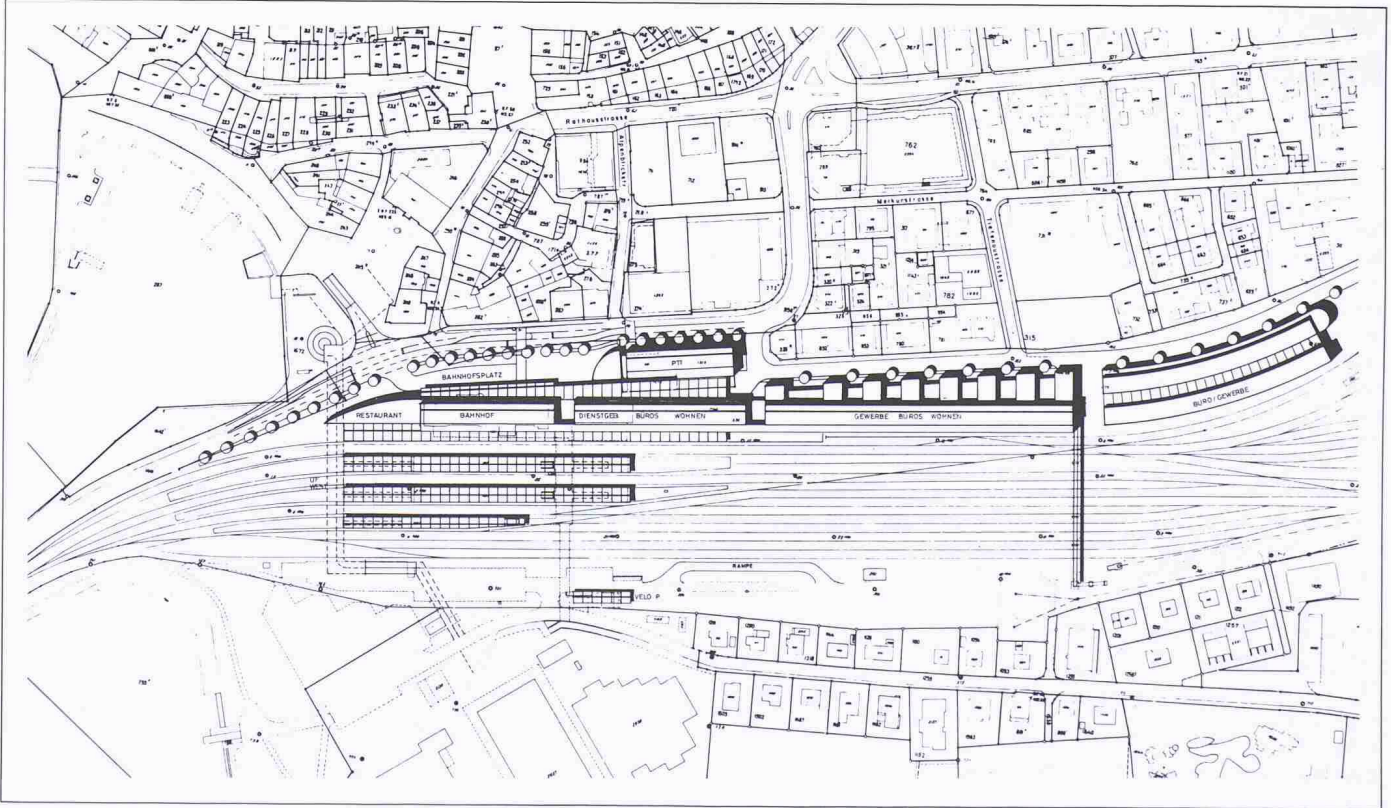
Zur Aufgabe gehörte die Neugestaltung des Bahnhofgebäudes mit sämtlichen Publikumsanlagen. Der Entscheid, das bestehende Bahnhofgebäude zu erhalten oder neu zu erstellen, wurde den Teilnehmern offengelassen.

Die bestehende Fussgängerunterführung musste erhalten werden. Zusätzlich war westlich des Bahnhofes eine neue Unterführung für die PTT verlangt. Der gesamte Bahnhofplatz mit Busstation und Vorfahrten für Bahn- und Postkunden war neu zu ordnen und fussgängerfreundlich zu gestalten.

Für das Gebiet östlich des Bahnhofes, vom Bereich des heutigen Güterschuppens in Richtung Fussgängerpasserelle, waren Vorschläge für eine neue Bebauung mit Wohnungen sowie mit Dienstleistungs- und Gewerbeflächen auszuarbeiten. Eine Überbauung der Gleisanlagen wurde nicht angestrebt, den Projektierenden war jedoch nicht versagt, Vorschläge für eine teilweise Überdeckung der Gleise einzureichen.



Modellaufnahme von Süden, Lageplan 1: 5000



1. Preis (18 000 Fr., mit Antrag zur Weiterbearbeitung): **Dr. Klaus Hornberger, Judith Hornberger-Schneider; Roland Meier**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Als Leitidee des Projektes ist die Formulierung einer architektonischen Gesamtstruktur zu erkennen, die sowohl die heterogene Stadtzone im Bahnhofsbereich präzise zum Abschluss bringt, als auch das Motiv «Verkehr» in eine gestalterische Aussage übersetzt.

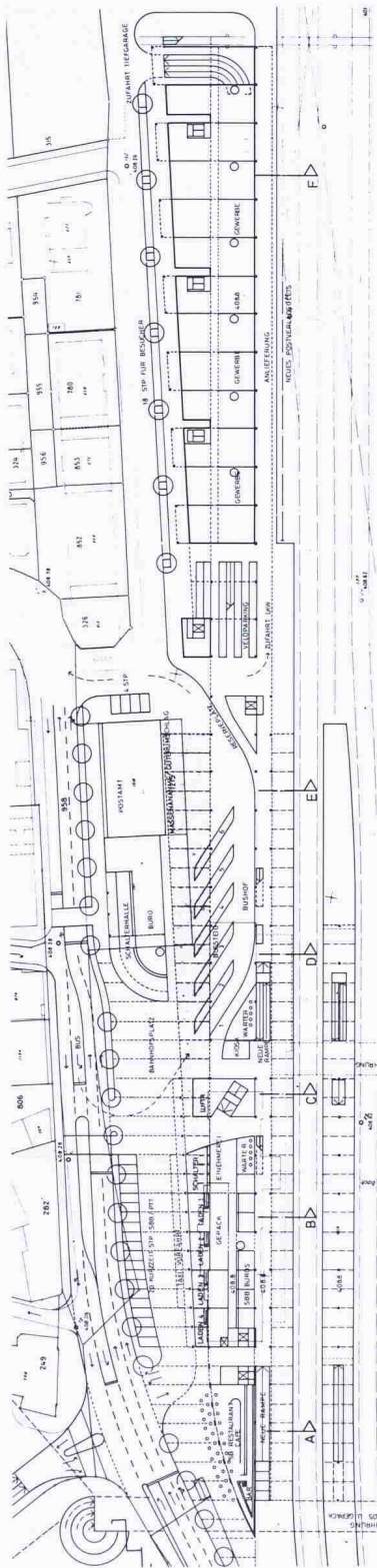
Das städtebauliche Konzept liegt in einer präzisen Lokalisierung des Stadtrandes in die Bahnhofsbebauung. Diese Bahnhofsbebauung wendet entspre-

chend eine einheitliche, aber feingerasterte Front dem Gleisgelände zu, während die Stadtseite jeweils differenziert auf die unterschiedliche Stadtpartie reagiert. Der Gebäudekopf im Westen, gegen den Hafen, wird ausgezeichnet durch eine Bauform, die in ihrer zeichenhaften Keilform den Verkehrsströmen architektonischen Ausdruck gibt und dem erweiterten Fischmarktplatz eine Raumgrenze nach Süden bietet. Das Thema eines zum Verweilen einladenden Platzes findet keinen Eingang in dieses Konzept.

Die prononcierte Formulierung eines einheitlichen Architekturstranges zur Klärung der städtebaulichen und funktionalen Probleme ist ein so

entscheidendes Projektprinzip, dass aus dieser Entwurfslogik der Abbruch des alten Bahnhofes nachvollziehbar wird.

Die architektonische Umsetzung bedient sich knapper, angemessener Mittel, deren Varianten in glücklicher Weise dazu eingesetzt werden, unterschiedliche Aufgaben (Stadtseite/Gleisseite; Kopfbau) zu differenzieren, ohne je der Gefahr formaler Überfülle nahezukommen. Die Umsteigebeziehung Bahn – Bus – Taxivorfahrt ist gut gelöst. Insgesamt ist die Verkehrsverflechtung gelungen. Der Verfasser bricht einen Teil des erst kürzlich erstellten Postgebäudes ab. Die Neuorganisation (nicht verlegbares Treppenhaus!) ist aufwendig.



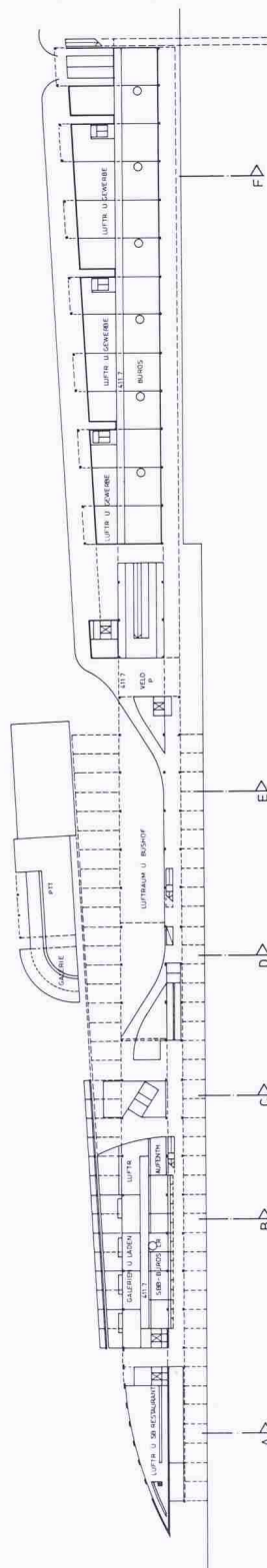
Erdgeschoss 1: 2500



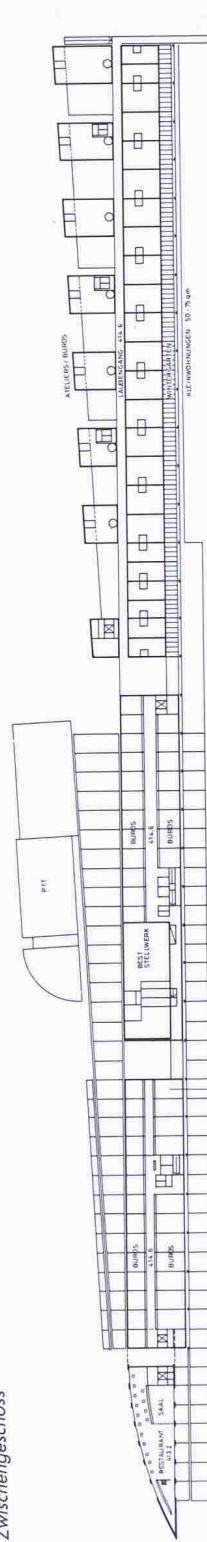
Schnitt F-F



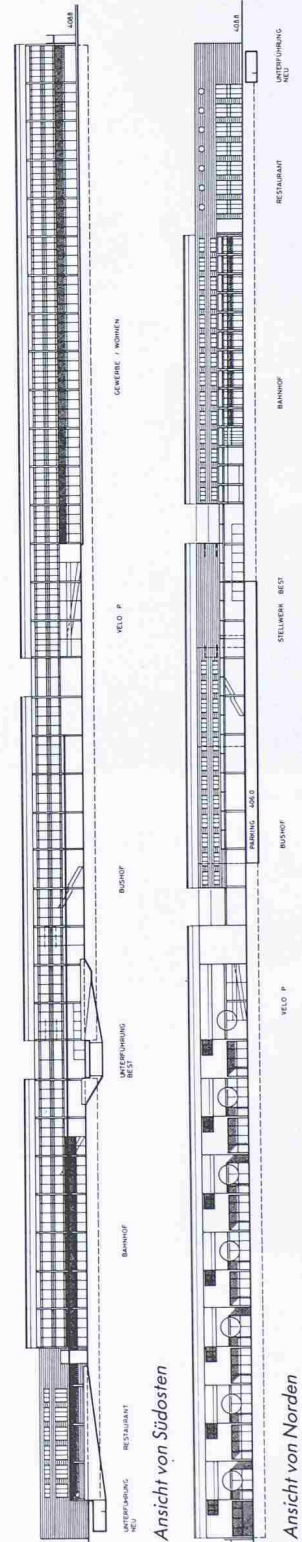
Schnitt C-C



Zwischengeschoss

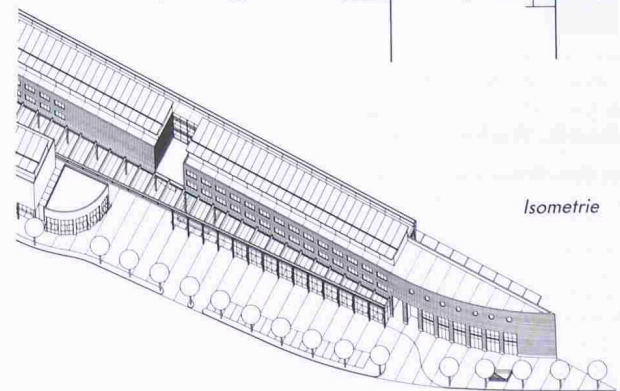


1. Obergeschoss

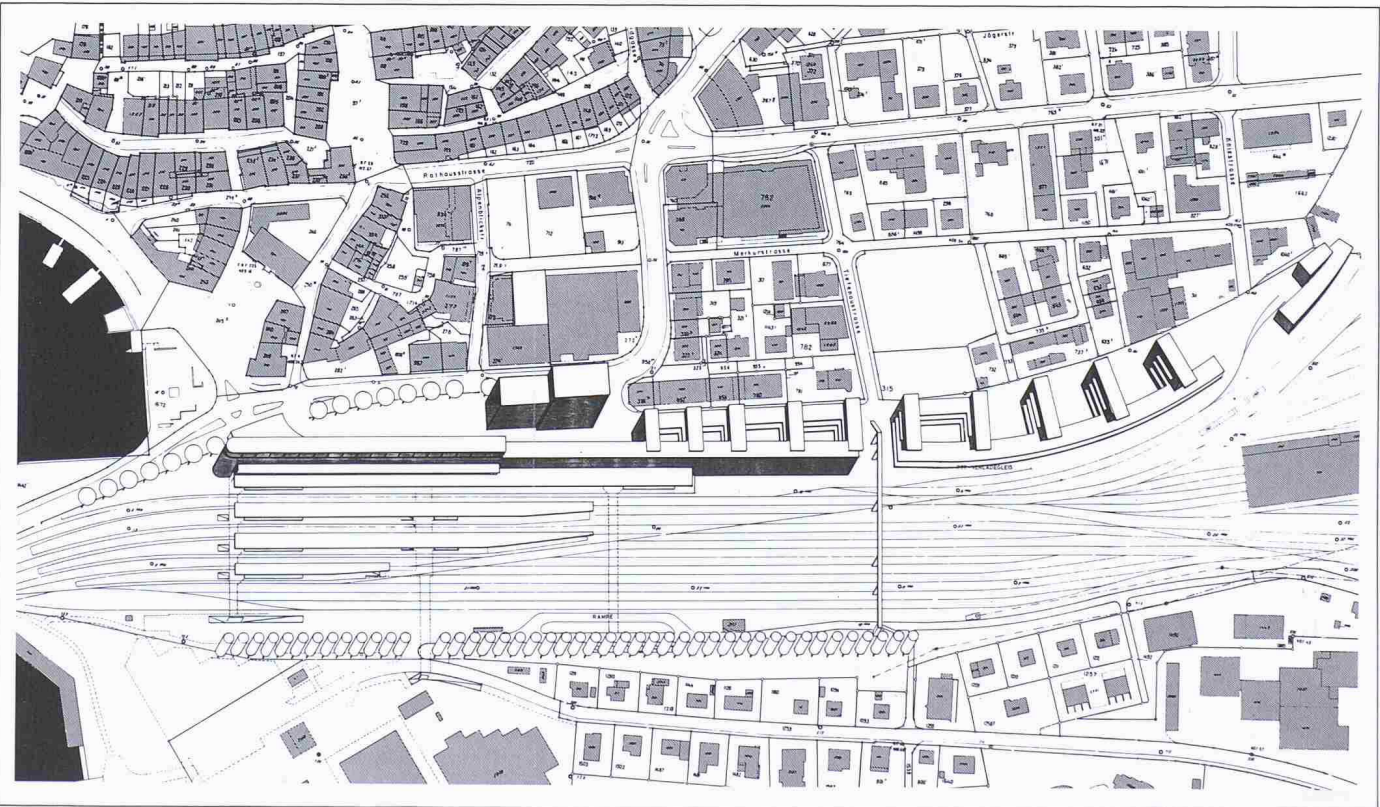
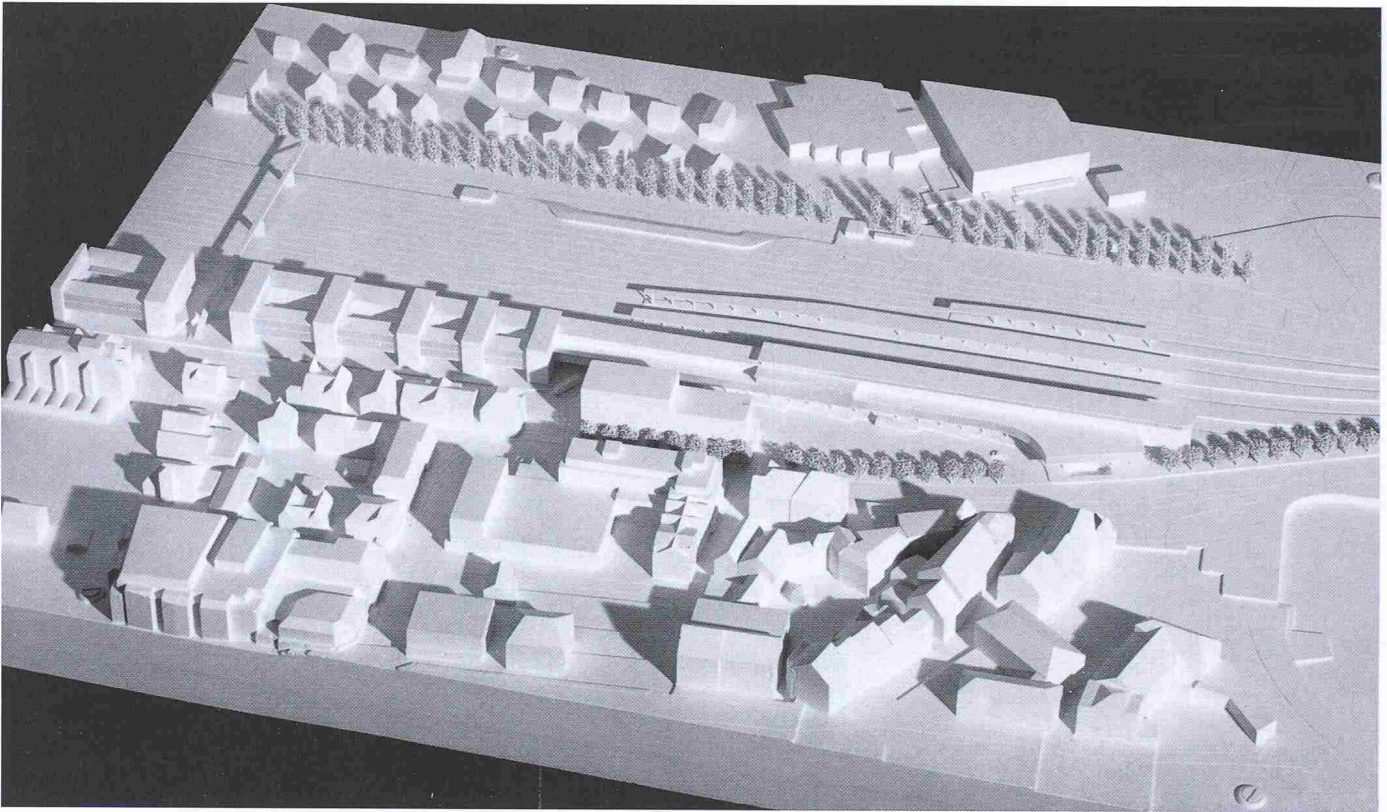


Ansicht von Südosten

Ansicht von Norden



Isometrie



2. Preis (16 000 Fr.): **Lüscher und Michel**, Zürich; Mitarbeiter: **Walter Hamerschmidt, Markus Fahner**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Der Vorschlag bietet einen grosszügigen Abschluss des Bahnareals gegenüber der Altstadt an. Das Grundstück auf der Südseite wird deshalb nicht genutzt, die lineare Baumreihe unterstreicht diese Haltung. Wesentlich ist der Vorschlag des ausschwenkenden Baukörpers am Westende. Dieser präzisiert den Strassenraum der Unteren Bahnhofstrasse, schafft eine eindeutige Begrenzung des Bahnhofplatzes, formuliert auf eine grosszügige Art den bestehenden Abgang zur Strassenunter-

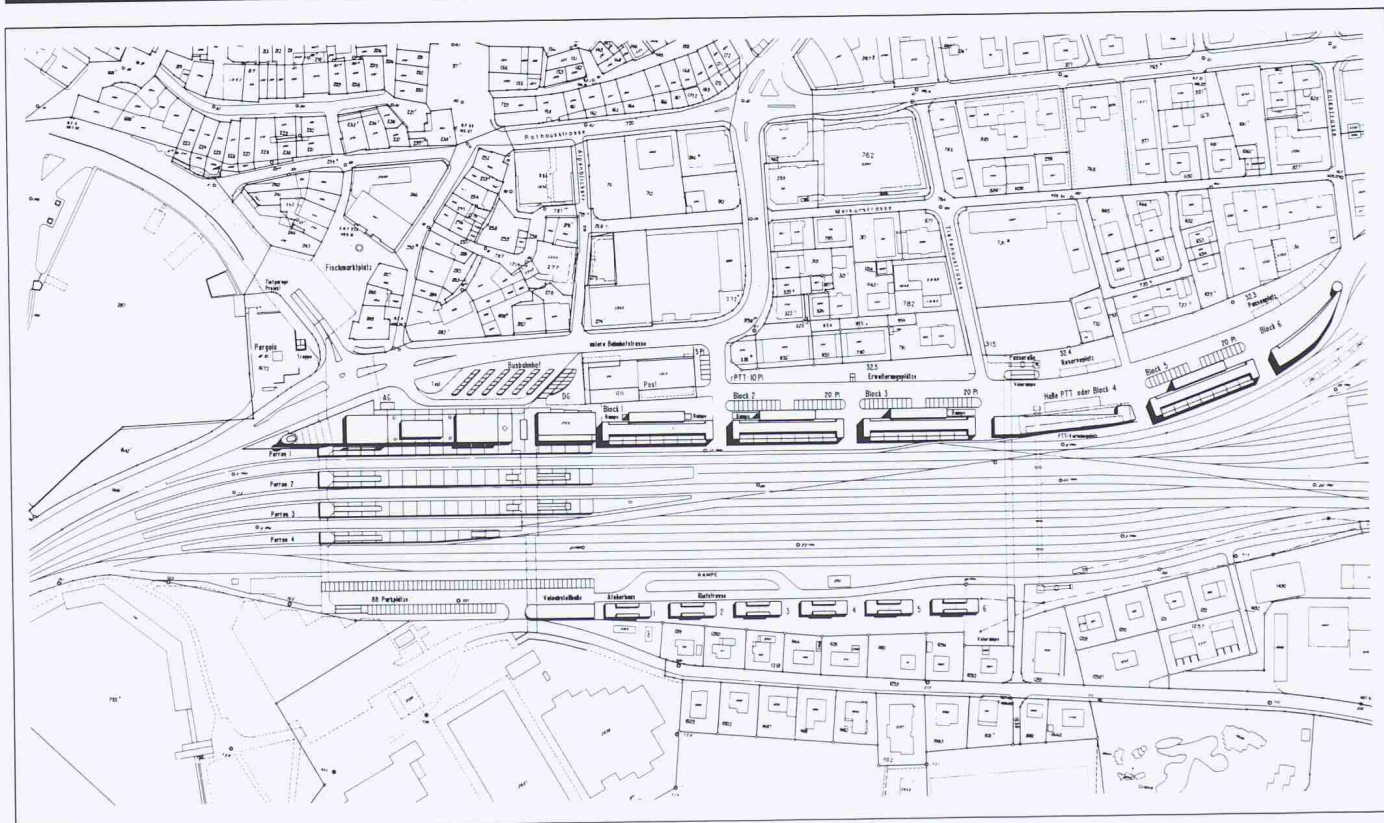
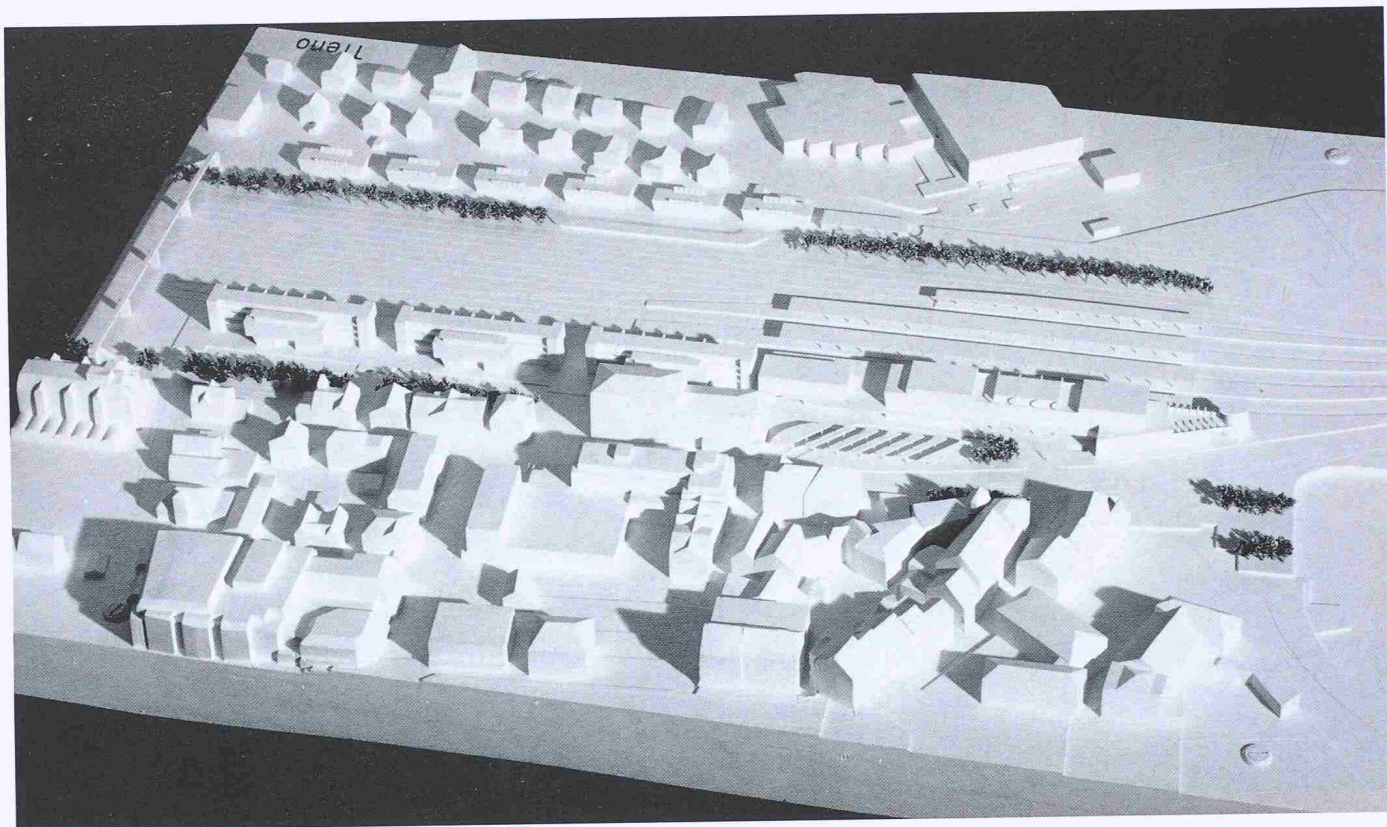
führung und bildet für den Fischmarktplatz einen südlichen Abschluss. Der architektonische Ausdruck mit seiner klaren Gliederung der horizontalen Elemente wird kompetent aufgebaut.

Insbesondere überzeugt die Organisation des Empfangsbereiches mit zwei längsgerichteten Passanten-zonen, die eine zentrale Serviceschicht begleiten und durchdringen. Diese Qualität wird im Osten durch unklare Raumsituationen nicht mehr erreicht. Das Verschieben der Passerelle ist unverständlich und schafft keine neuen Qualitäten.

Die Umsteigebeziehung Bahn – Bus ist direkt, klar und gedeckt, jene der Bahn zur Taxivorfahrt ist übersichtlich, aber nicht wettergeschützt. Die

Längsanordnung der Busvorfahrt vermeidet einen Umbau des Dienstgebäudes, hat für den ortskundigen Umsteiger Vorteile, lässt jedoch betriebliche Probleme erwarten. Die Erreichbarkeit für Bus, PW und Taxi ist technisch zweckmässig gelöst, zum Teil jedoch auf Kosten der Fussgängerbeziehung zur Stadt. Insgesamt bleibt der Bahnhofsvorplatz eine gemischte Verkehrsfläche. Die Vorfahrt für Bahnhof und Postamt ist sinnvoll angeordnet.

Architektonische Suggestion und innere räumliche Organisation entsprechen sich glücklich. Diese beschriebenen Vorzüge wären bei Erhaltung des bestehenden Aufnahmegebäudes nicht erreichbar gewesen.



3. Preis (8000 Fr.): **J. Hauenstein & S. Mäder; S. Mächler Mäder und S. Mäder;** Verkehrsingenieur: **Barbe AG, Zürich, O. Fischer**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

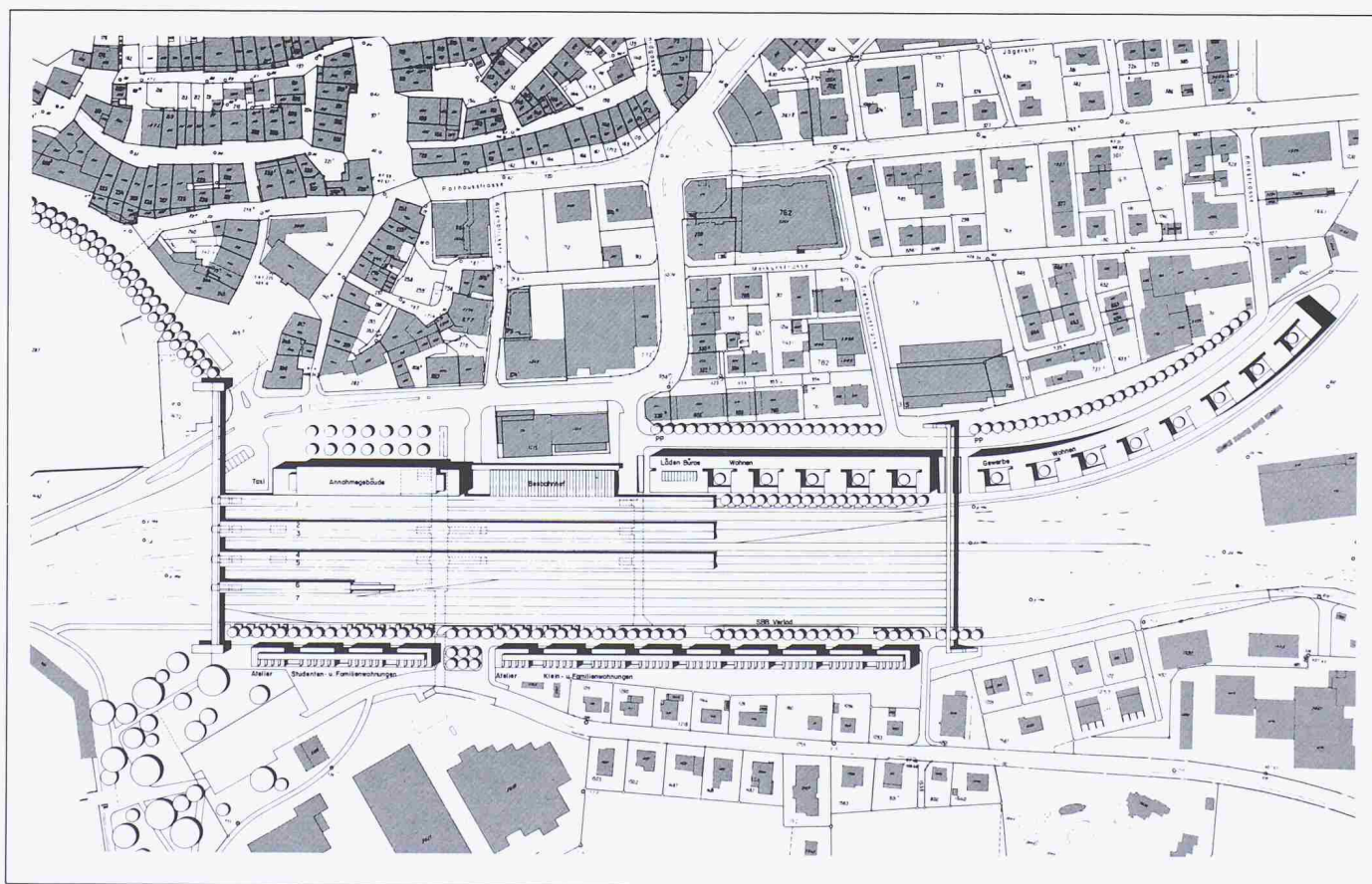
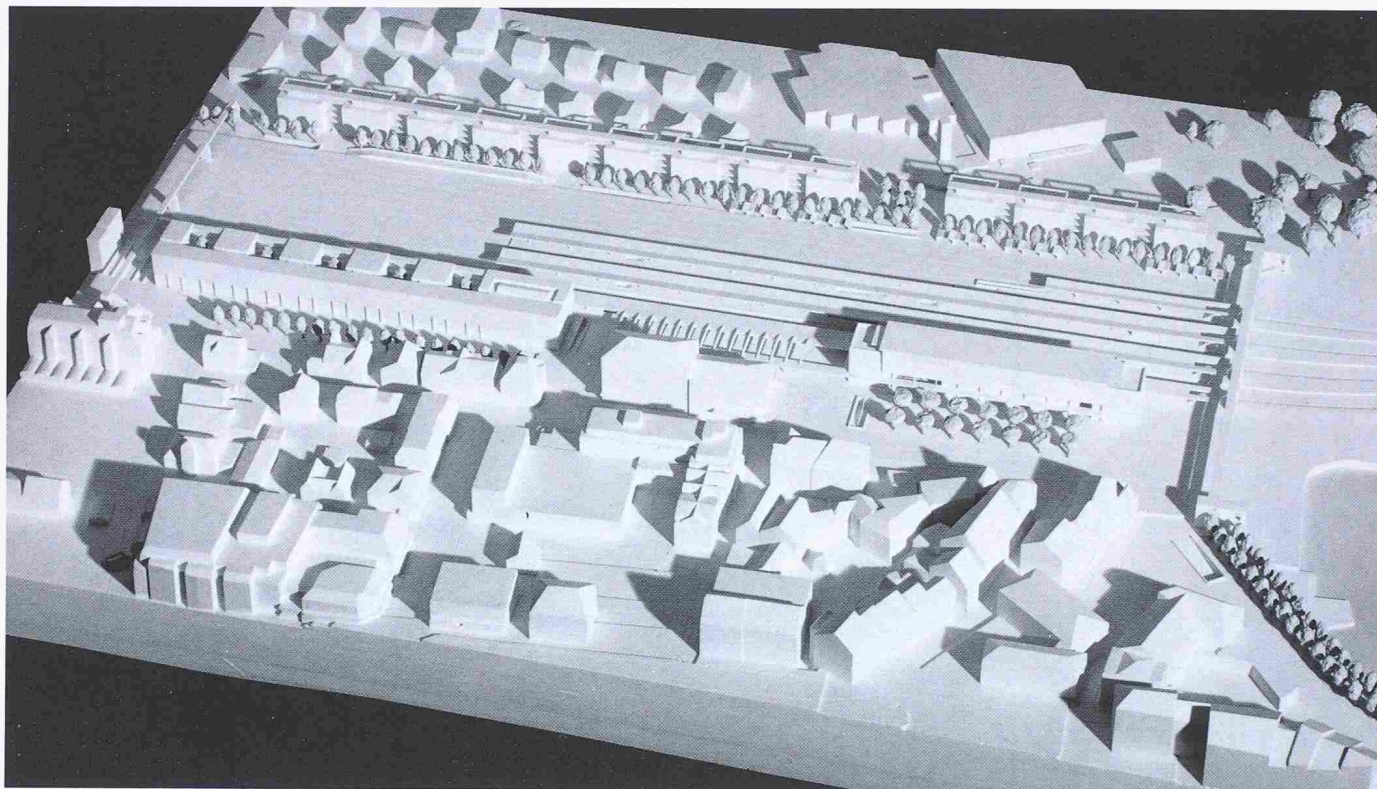
Der Vorschlag sieht eine Randbebauung entlang der Gleisanlage vor, einerseits als Rücken gegenüber der Stadt und andererseits als Riegel gegenüber dem Bahnverkehr, mit Begleitung auf der Südseite des Bahnareals in verkleinertem Massstab. Das Bahnhofsvorgelände soll stärker als Platz hervorgehoben und in engeren Bezug zur Bahn gebracht werden. Die architektonische Umsetzung erfolgt

uneinheitlich mit einem schiffsartigen Auftakt beim Hafen und sich daran anschliessenden, wiederholenden Wohnblöcken. Bahnhofseiten und Stadtseiten der Gebäude sind unterschiedlich konzipiert und gegliedert. Die Massstäblichkeit der Altstadt wird nicht übernommen und dem Postgebäude eine allzu stark dominierende Funktion eingeräumt.

Insgesamt entsteht der Eindruck eines interessanten Versuchs, die Leitidee in Kuben zu bewältigen. Das Projekt entspricht in seiner Detaildurchbildung und seiner architektonischen Formgebung aber nicht dem Gesuchten. In bezug auf den Durchgangsverkehr ergibt sich keine Verände-

rung, für den Ziel- und Quellverkehr eine leichte Verbesserung, da der Verfasser zusätzliche Fahrflächen anbietet. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind gut gelöst.

Das Postgebäude bleibt in Struktur und Form erhalten. Der Verfasser nimmt dafür in Kauf, dass dadurch ein Hinterhofcharakter für die Wohnbauten entsteht, der eher negativ zu bewerten ist. Die ans Dienstgebäude anschliessenden Wohnbauten sind zweiseitig immissionsbelastet. Insgesamt bleibt der Verfasser in vielen positiven Ansätzen stecken und führt sie nicht zu Ende. Die direkte formale Anleihe beim Schiffsbau für ein Bahnhofsgelände ist zu vordergründig.



Ankauf (8000 Fr.): Hasler Schlatter Werder, Zürich; Mitarbeiter: Margot Niklausch, René Strehler; Verkehrsplaner: Ingenieurbüro Hasler, Meilen

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

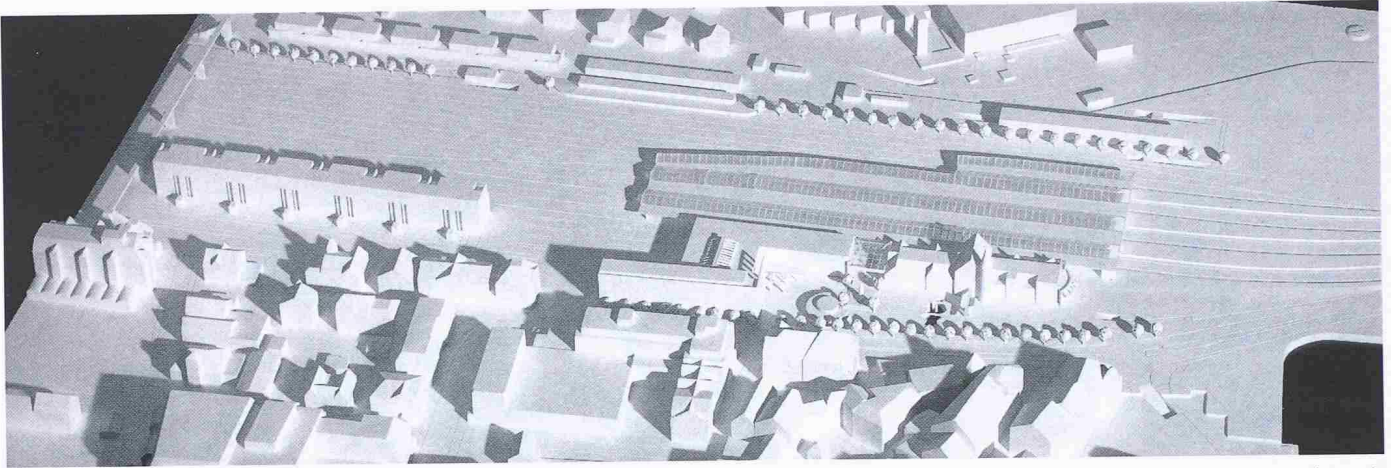
Die Qualität des Projektes besteht in einer präzisen Begrenzung des zu überbauenden Areals. Die bestehende Passerelle im Osten, eine neue Passerelle im Westen sowie zwei Längsbaukörper im Süden des Gleisfeldes begrenzen den Ort. Dies ermöglicht städtebaulich eine Integration des gesamten

Bahnhofsgebietes. Das neue Aufnahmegebäude, der Bushof und ein Gebäude für Drittnutzungen wurden als eigenständige Einzelbaukörper entwickelt. Generell muss festgestellt werden, dass die Gebäudehöhe der einzelnen Baukörper in bezug auf die bestehenden Bauten zu hoch erscheint. Die geschaffenen Aussenräume, besonders der Bahnhofplatz sowie der Platz beim ITR, überzeugen.

Lage und Organisation des Bushofes sowie die Fussgängerführung bestechen, allerdings setzt sich der Verfasser über die Forderung der Erhaltung

des Dienstgebäudes hinweg. Die südliche Überbauung ergibt einen hohen Wohnwert an attraktiver Lage. Das Angebot an Studentenwohnungen in nächster Nähe des ITR wird begrüsst.

Den Verfassern ist es gelungen, eine eigenständige und prägnante Lösung aufzuzeigen, die jedoch insgesamt etwas zu schematisch wirkt. Die städtebaulichen Grundzüge und organisatorischen Abläufe dieses Projektes hätten auch bei Erhaltung und eventueller Erweiterung des alten Aufnahmegebäudes beibehalten werden können.



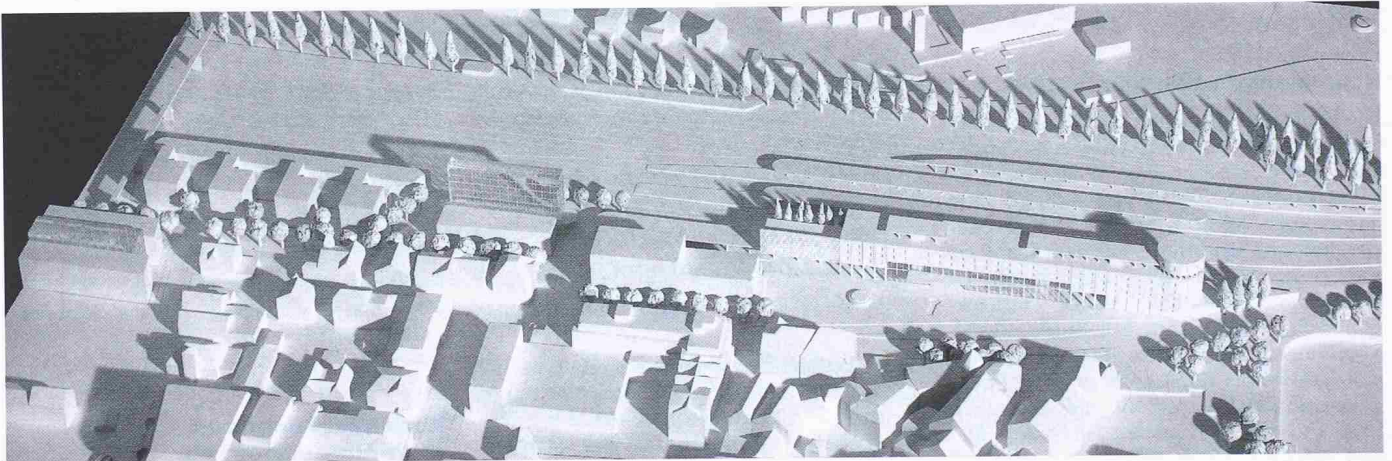
Projekt **Kuster & Kuster**, St. Gallen

In diesem Vorschlag hat die Idee vielfältig-gefälliger Platzgestaltung offenbar starken Eingang gefunden. Die Erhaltung der geschichtlichen Substanz des Bahnhofs, ja sogar dessen Teilrekonstruktion und die gestalterische Relativierung des Stadtbaches gehören in die Reichweite dieser Idee.

Das städtebauliche Konzept besteht in einer völligen Umwidmung des heutigen verkehrsreichen Bahnhofsvorplatzes in einen «Zierplatz» und in der Neuschaffung eines gesonderten Busplatzes.

Die Autoren scheitern eindeutig an der architektonischen Umsetzung der auch konzeptionell schon fragwürdigen Ideen. Der Realisierungsvorschlag leidet insbesondere an einer Häufung heterogener formaler Einfälle, die vor allem dem Fussgängerplatz ästhetischen Atem und funktionale Brauchbarkeit nehmen. Ähnlich zufällig wirken auch die Randbebauungen nördlich und südlich der Gleisfläche.

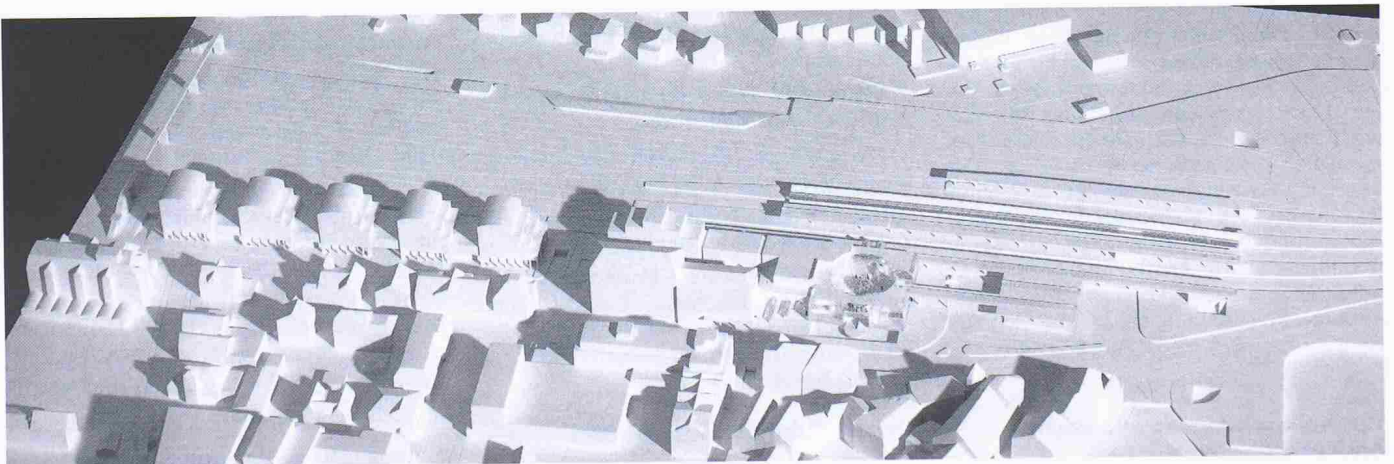
Das teilrekonstruierte Bahnhofsgebäude wirkt in dieser architektonischen Nachbarschaft ungeschichtlich.



Projekt **Rolf Stirnemann**, Zürich

Der Projektverfasser versucht mit klaren Formulierungen eines verkehrsfreien Bahnhofplatzes ein funktionales Hauptanliegen zu verdeutlichen: die Trennung der einzelnen Verkehrs- und Betriebsfunktionen, die auf einer zu den Gleisen parallelen Achse angeordnet sind. Der städtebauliche Ansatz betont mit den aneinanderfolgenden Einzelbauten die Grenze zwischen Stadt- und Bahnbereich.

Das neuerstellte Bahnhofsgebäude dominiert mit dem bestehenden Postgebäude den dreieckigen Platzraum, reagiert auf die Seeanlage (Aussichtsrichtung) mit einem angemessenen Kopfabschluss, der den Restaurations- und Hotelbereich beinhaltet und antwortet korrekt auf die Massstäblichkeit der gewachsenen städtischen Strukturen. Die naheliegenden Bauobjekte (Drittnutzung, Gewerbe, Wohnungen) sind in der Sprache sehr unterschiedlich ausgedrückt und bringen der Reihe keine einheitliche Folge. Sie verzichten sowohl auf Kontinuität als auch auf eine formale, eigene Identität.

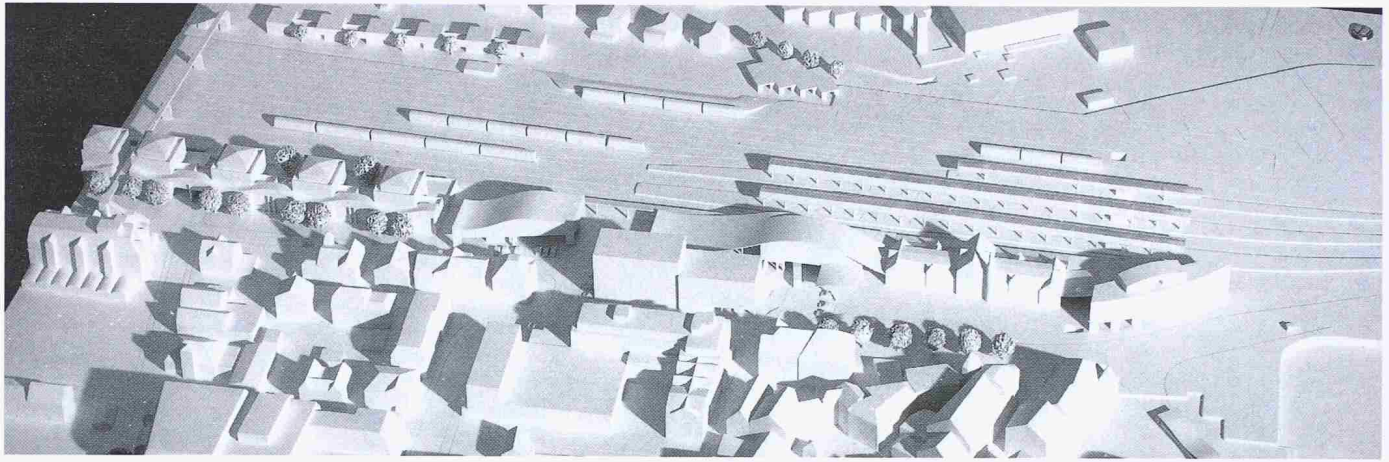


Projekt **Rudolf Schönthier**, Rapperswil

Das heutige Aufnahmegebäude wird abgebrochen; an seiner Stelle entsteht ein gut organisierter, gedeckter Bus- und Taxi-Terminal mit Vorfahrten. Der Fussgänger wird in das Kernstück der neuen Anlage, das SBB-Bahnreisezentrum mit «Treffpunkt-Halle», auf den östlichen Platzteil verlegt. Der bauliche Schwerpunkt der Anlage indes wird noch weiter ostwärts verlagert. Zusammen mit dem bestehenden Postgebäude wird die neue Schicht, die in der Verlängerung des Dienstgebäudes vorgeschlagen wird und die in der sechsgeschossigen

Pyramide des »Bürohauses Ost« endet, zum eigentlichen Schwerpunkt der neuen Entwicklung am Bahnhof.

Das Projekt interessiert vor allem durch den Versuch einer gänzlich neuen Treffpunkt-Architektur für die Bahnreisenden. In seiner architektonischen und funktionalen Formulierung überzeugt dieser neue Bahnhof als Kernstück der angestrebten Neuordnung jedoch nicht. Der Vorschlag zur Altstadtumfahrung besticht durch seine Einfachheit, lässt jedoch die Probleme in den Anschlussbereichen ungelöst.



Projekt **Herbert Oberholzer**, Rapperswil

Leitbild dieses Projekts ist die Erhaltung von Bahnhof- und Postgebäude und Rückgabe des Bahnhofplatzes an die Fussgänger durch Fernhaltung allen Verkehrs. Neuschaffung eines Platzes gegen den Hafen durch Erstellung eines Hotelbaus als südlicher Abschluss des Bahnhofsbereiches. Das alte Bahnhofsgelände wird symmetrisch ergänzt zu seiner ursprünglichen Form. Der Hotelbau nimmt mit seiner leicht geschwungenen Fassade die leichte Schwingung der östlich an den Fischmarktplatz angrenzenden Häuser wieder auf und grenzt diesen ab.

Positiv ist zu vermerken, dass die Publikumsbeziehungen zwischen der Bahn und dem Bahnhofplatz wieder hergestellt werden, indem der Verfasser das Aufnahmegebäude gegen Norden öffnet, also gegen den dem Fussgänger überlassenen Vorplatz.

Der Verfasser hat die Probleme erkannt und sie verbal gut gelöst und ausgedrückt. Die architektonische Umsetzung hält diesen hohen Anforderungen indessen nicht in allen Teilen stand. Insbesondere findet die Sprache der gegebenen Bebauung entlang des Güterschuppenareals keine Antwort und die wellenförmige Bedachung erscheint als nicht gelungener Versuch, die unterschiedlichen Bauteile optisch «unter ein Dach» zu bringen.

Überbauung in Münchenstein BL

Die Gemeinde Münchenstein BL veranstaltet einen öffentlichen Projektwettbewerb für die Parzelle 2557 an der Heidenstrasse in Münchenstein. *Teilnahmeberechtigt* sind selbständige Architekten mit Wohn- oder Geschäftssitz seit mindestens dem 1. Januar 1989 in der Region Basel (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Bezirk Dorneck-Thierstein des Kantons Solothurn, Bezirk Rheinfelden des Kantons Aargau, Amtsbezirk Laufen des Kantons Bern). Für Preise stehen 40 000 Fr., für *Ankäufe* zusätzlich 5000 Fr. zur Verfügung. *Fachpreisrichter* sind Michael Alder, Stefan Baader, René Toffol, Carlo Tognola. Das *Wettbewerbsprogramm* kann kostenlos bei der Bauverwaltung angefordert werden, die *Unterlagen* werden gegen Hinterlage von 100 Fr. abgegeben; *Ausgabe der Unterlagen*: ab 1. April. *Aus dem Programm*: Von der Gesamtnutzung sollen etwa $\frac{2}{3}$ zu Wohnzwecken vorgesehen werden, vorwiegend Vierzimmerwohnungen. Diese sollen einen hohen Wohnwert aufweisen und die Möglichkeit der Subventionierung durch Bund und Kantone bieten. Etwa $\frac{1}{3}$ der Gesamtnutzung soll Geschäftszwecken dienen können. Diese Räume sollen so angeordnet werden, dass der künftige Verwendungszweck, Büros, Dienstleistungsbetriebe, nichtstörende Handwerkstätten und dergleichen, möglichst wenig präjudiziert wird. Die zu diesen Räumen notwendige Infrastruktur ist aufzuzeigen. *Termine*: Fragestellung bis 15. Mai. Ablieferung der Entwürfe bis 31. August 1990.

Turnhalle mit Aussenanlagen in Andeer GR

Die Gemeinde Andeer veranstaltete einen Projektwettbewerb für eine Turnhalle mit Aussenanlagen unter neun eingeladenen Architekten. Ein Entwurf musste wegen schwerwiegender Verletzung von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (5500 Fr. mit Antrag auf Weiterbearbeitung): Peter Mattli, Chur, Mitarbeiter: Philipp Meuli

2. Preis (5000 Fr.): Andres Liesch, Chur; Mitarbeiter: A. P. Müller, H. Masson, S. Götz

3. Preis (3000 Fr.): Rico Vogel, Chur

Ankauf (1500 Fr.): Jürg Ragettli, Chur

Ankauf (1500 Fr.): Markus Dünner, Bonaduz

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 1500 Fr. Fachpreisrichter waren Erich Bandi, Kantonsbaumeister, Chur, Felix Lötscher, Winterthur, Hans Stauffer, Chur.

Schulhauserweiterung in Büren NW

Die Schulgemeinde Oberdorf veranstaltete einen Projektwettbewerb unter acht eingeladenen Architekten für die Erweiterung der Schulanlage Büren. Ergebnis:

1. Preis (8000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Daniele Marques & Bruno Zurkirchen, Luzern

2. Preis (6000 Fr.): Peter Lanfranconi, Luzern; Markus Heggli, Luzern

3. Preis (3500 Fr.): Beat Grütter, in Ateliergemeinschaft Reckenbühl, Luzern

Ankauf (2500 Fr.): Elisabeth und Urs Blum, Zürich; Mitarbeiter: Peter Neitzke.

Fachpreisrichter waren Hannes Ineichen, Luzern; Peter Baumann, Luzern; Claus Niederberger, Oberdorf; Walter Imbach, Luzern. Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 1500 Fr.

Ortsbauliche Gestaltung in Gamprin GR

Die Gemeinde Gamprin GR veranstaltete einen öffentlichen Ideenwettbewerb für die ortsbauliche Gestaltung im Bereich der Post Bendern. Teilnahmeberechtigt waren alle Architekten mit Wohnsitz in Liechtenstein. Es wurden sechs Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (17 000 Fr.): Hubert Ospelt, Vaduz; Mitarbeiter: Markus Gohm

2. Preis (14 000 Fr.): Hans Walter Schädler, Triesenberg

3. Preis (5000 Fr.): Hans Barras, Balzers

4. Preis (4000 Fr.): Florin Frick, Schaan

Fachpreisrichter waren Hans Stauffer, Chur, David Eggenberger, Buchs; Wolfgang Luther, Vaduz.

Kirchliches Zentrum in Thun-Allmendingen BE

Bei der Veröffentlichung dieses Wettbewerbsergebnisses sind uns leider Fehler unterlaufen. Das Preisgericht beantragte, die Verfasser der drei erstrangierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen (nicht wie fälschlicherweise berichtet, den Verfasser des erstrangierten Projektes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen). Wir publizieren nochmals das ganze Ergebnis.

Die Evangelisch-Reformierte Gesamtkirchengemeinde Thun veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für ein kirchliches Zentrum in Thun-Allmendingen.

1. Preis (10 000 Fr.): Forum 4 AG für Architektur, Interlaken; Projektverfasser: Thomas Ammann, Jürg Folletti, Thomas Matter, Martin Ott; Mitarbeiter: B. Aeschlimann

2. Preis (9000 Fr.): Hiltbrunner + Rothen, Münsingen; Mitarbeiter: Dan Hiltbrunner

3. Preis (8000 Fr.): Silvia und Kurt Schenk, Bern; Mitarbeiter: Lisa Wehrli, Peter Ernst

4. Preis (5000 Fr.): Thomas Urfer, Freiburg

5. Preis (2500 Fr.): Christoph Müller, Karl Messerli, Thun; Mitarbeiter: M. Schneider

6. Preis (1500 Fr.): Ernst E. Anderegg, Meiringen; Mitarbeiter: Hanspeter Wespi

Fachpreisrichter waren Fritz Brönnimann, Interlaken, David Pfister, Thun, Rolf Reusser, Stadtarchitekt Thun, Martin Sturm, Langnau, Heinz Kurth, Burgdorf.

Gemeindehaus in Stäfa ZH

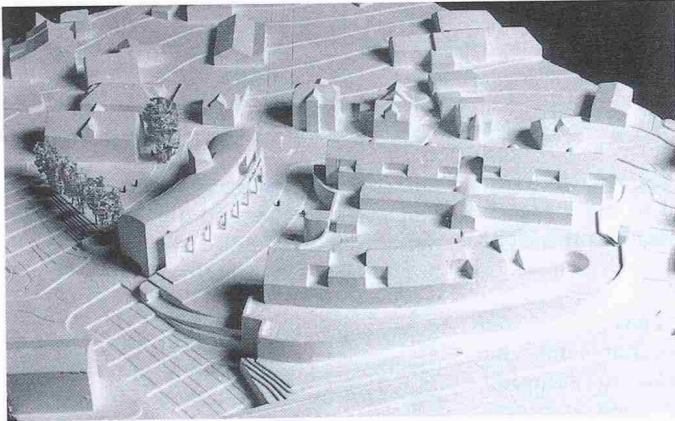
Gestützt auf den Bericht der Jury zum öffentlichen Ideenwettbewerb «Zentrum Goethestrasse» in Stäfa, auf den positiven Entscheidung der Gemeindeversammlung zum Landabtausch zwischen der Gemeinde Stäfa und der Deggo AG sowie auf die Genehmigung des Kredites durch die Gemeindeversammlung erteilte die Gemeinde Stäfa Studienaufträge für die Weiterbearbeitung des Teilprojektes Gemeindehaus an die Verfas-

ser der Ränge 1 bis 5: Thomas R. Matta, Zürich; J. Jindra, Jindra + Schöni, Baden; Fischer Architekten, Zürich; Hans-Ulrich Minnig, Rüti; Max Schönenberger, Zürich. Hans-Ulrich Minnig verzichtete auf eine Weiterbearbeitung infolge seiner Wahl zum Stadtbaumeister von Chur.

Die Expertenkommission empfahl einstimmig das Projekt des Architekten Thomas R. Matta zur Weiterbearbeitung. Fachexperten waren Peter Stutz, Winter-

thur; H.P. Schmidt, Bauherrenberater der Gemeinde; H.P. Bickel, Deggo AG; Peter Germann, Zürich; George J. Frey, Zürich; Luzius Huber, Zürich; Felix Rebmann, Zürich; Paul Schatt, Ersatz, Kantonsbaumeister, Zürich; Max Corrodi, Gemeindeingenieur, Ersatz; Andreas Pflughard, Kant. Denkmalpfleger, Zürich, Ersatz.

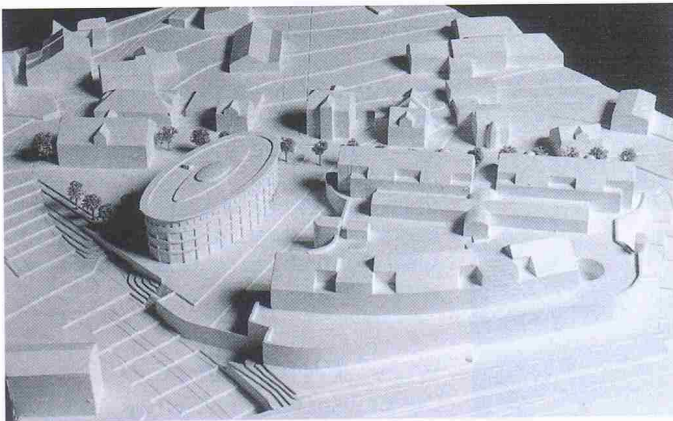
Das Ergebnis des Ideenwettbewerbes wurde ausführlich mit Plänen und Modellaufnahmen in Heft 25/1989 auf Seite 715 veröffentlicht.



Projekt **Thomas R. Matta**, Zürich; zur Ausführung empfohlen

Das Projekt baut auf der gleichen Situation wie in der Wettbewerbsstufe vorgeschlagen auf. Damit treten die beiden Gebäude, die historische Alte Krone und das neue Gemeindehaus als markante Solitärbauten in Erscheinung. Nordwestlich und südöstlich des Gemeindehauses entstehen zwei verschiedene Plätze, der eine von der Gartenwirtschaft belebt, der andere vor der Haupteingangszone des Einkaufszentrums. Verbunden sind die beiden Plätze mit einem Durchgang durch das Gemeindehaus. Die Ausgewogenheit dieser beiden Plätze sowie die relativ grossen Gebäudeabstände zwischen den drei Gebäuden wirken eher spannungslos.

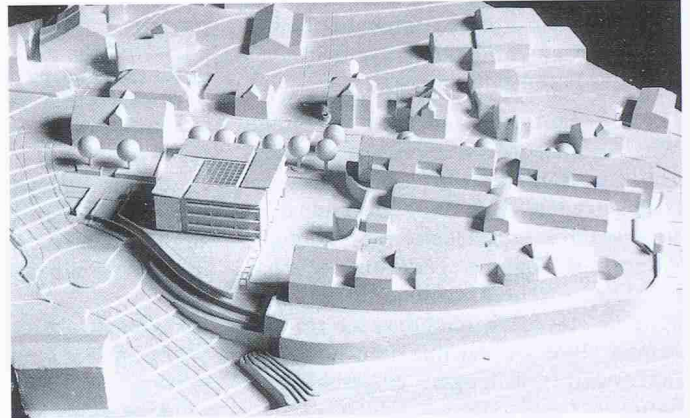
Die Stellung des Gemeindehauses schafft für die Orientierung, Besonnung und Lärmabschirmung gute Voraussetzungen. Kubisch erfolgte mit der Überarbeitung des Projektes für das Gemeindehaus eine angenehme Vereinfachung. Das auf der Kronenplatzseite tief angesetzte Tonnendach, das gegen die Überbauung der Deggo ansteigt, ist richtig konzipiert. Die Gestaltung des Turmes hingegen, der die ruhige Dachform durchstösst, überzeugt nicht.



Projekt **J. Jindra**, Jindra + Schöni, Baden

Der Verfasser wählt für den Baukörper des neuen Gemeindehauses eine eigenwillige, starke, aber überspannte Form, die sich nur schwer mit den umgebenden Bauten in eine Beziehung bringen lässt. Es gelingt nicht, zwischen den beiden Platzbereichen vor der Alten Krone und dem Einkaufszentrum eine natürliche Beziehung zu schaffen. Die im Erdgeschoss angebotene Halle kann diese Verbindung nicht befriedigend herstellen, obwohl sie organisatorisch richtig liegt. Durch die Gebäudeform wird die Fassung der verschiedenen Platzräume erschwert.

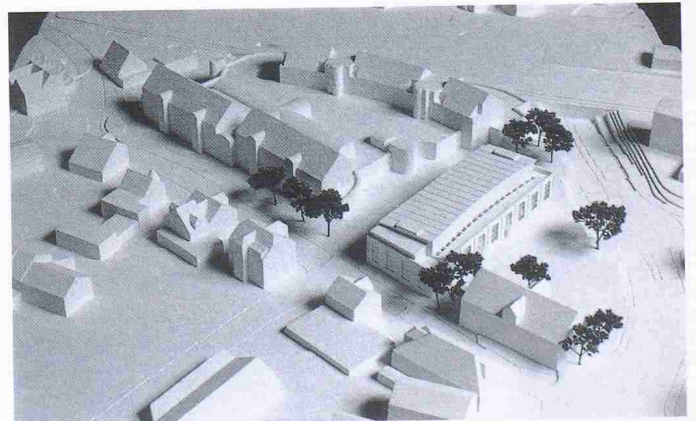
Die reizvolle Lösung mit dem alle Geschosse durchdringenden Lichthof wird durch die nicht verständliche Anordnung der WC-Anlagen in den Obergeschossen beeinträchtigt. Die Rundungen erzeugen teilweise schwierige Situationen für die Raumeinteilung und Möblierung. Mit dem gewählten Vorschlag ist es nicht gelungen, die in der ersten Wettbewerbsstufe erkannten Probleme befriedigend zu lösen.



Projekt **Fischer Architekten**, Zürich

Durch die gewählte quadratische Form und die Situierung des Gemeindehauses trägt der Projektverfasser der zum Ideenwettbewerb geäusserten Kritik Rechnung. Der Dorfplatz an der Goethestrasse könnte zum zentralen Begegnungsraum werden. Der Eingang zum Gemeindehaus an der Achse der Einkaufsstrasse ist gut auffindbar. Das vorstehende Sockelgeschoss mit dem ungenutzten Flachdach verunklart die Situation des dreistöckigen, quadratischen Bürohauses. Die Büros an der Oberlandstrasse sind stark lärmbelastet. Die Büroggeschosse werden übersichtlich über eine zentrale Halle erschlossen.

Der als Solitär gestaltete Baukörper ist an dieser Stelle denkbar, obschon er gegenüber der Alten Krone eher zu hoch sein dürfte. Der anonyme architektonische Ausdruck des üblichen Bürohauses ist für ein Gemeindehaus unbefriedigend. Trotz organisatorischen Vorzügen und Qualitäten bei der Gestaltung der Aussenräume wird das Projekt der gestellten Aufgabe – Bau eines Gemeindehauses an exponierter Lage – nur teilweise gerecht.



Projekt **Max Schönenberger**, Zürich

Die Idee, die charakteristische Fassadenflucht auf der Nordwestseite der Ventilator AG zu erhalten beziehungsweise zu rekonstruieren, führt zu einer im ersten Augenblick überzeugenden Situation: grosser Freiraum im Westen mit engem Zugang von der Goethestrasse. Dank attikaartiger Gestaltung des obersten Geschosses ist der Baukörper genügend differenziert. Er bildet jedoch einen in bezug auf den rückwärtigen Freiraum und die Deggobauten nicht verständlichen Riegel.

Sowohl als Gegensatz zu den drei historisierenden Fassaden als auch in sich selber ist die Rückfassade fragwürdig. Nicht zu überzeugen vermag auch die zweigeschossige Eingangshalle, nach der sich im ersten Obergeschoss alle westlichen Büroräume öffnen. In seinem etwas nostalgischen Ansatz erscheint das Projekt durchaus nicht von vornherein chancenlos. Hingegen sind seine Möglichkeiten nicht ausgeschöpft, und es wird ein Gebäude vorgeschlagen, dem die unverwechselbare Note eines Gemeindehauses fehlt.