Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **102 (1984)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

(153.3) $j_{21} = Y_{21}/Q_{21}$

(153.4) $j_{22} = Y_{22}/Q_{22}$

(153.5) $j_{31} = Y_{31}/Q_{31}$

(153.6) $j_{32} = Y_{32}/Q_{32}$

(153.7) $j_{41} = Y_{41}/Q_{41}$

(153.8) $j_{42} = Y_{42}/Q_{42}$

Hierbei sind einzusetzen

Y_{11} bis Y_{42} aus Gleichungen (152.1) bis (152.8) und
Q_{11} bis Q_{42} aus Gleichungen (123.1) bis (123.8).

13.3 Zulässige Werte

Der zulässige Wert von j ist abhängig vom Spurkranzwinkel δ und vom Reibungskoeffizienten μ_s am Spurkranz. Nach [11] ist der zulässige Wert für j

(154) $$j_e = \left(\frac{Y}{Q}\right)_e = \frac{\operatorname{tg}\delta - \mu_s}{1 + \mu_s \cdot \operatorname{tg}\delta}.$$

Bei üblichen Normalspurfahrzeugen ist

$\delta = 70° \rightarrow \operatorname{tg}\delta = 2{,}747;$

mit $\mu_s = 0{,}36$ wird

$$\left(\frac{Y}{Q}\right)_e = 1{,}2.$$

Dieser Wert wird nach [10] als Grenzwert für Normalspurfahrzeuge angesehen.

14 Literaturhinweise

[1] *Pribnow, H.-H.* Ein Verfahren zur Berechnung der Entgleisungssicherheit von Schienenfahrzeugen. Schweizerische Bauzeitung 90 (1972), H. 47, S. 1203–1220; 91 (1973), H. 9, S. 221–226 und H. 16, S. 381–390

[2] *Borgeaud, G.* Stand- und Entgleisungssicherheit bei Zahnradbahnen. Schweizerische Bauzeitung 96 (1978), H. 27/28, S. 535–550, H. 30/31, S. 583–589, H. 32, S. 598–608 und H. 35, S. 644–651

[3] *Sachs, K.* Elektrische Triebfahrzeuge. 2. Aufl., S. 697. Wien: Springer 1973

[4] UIC 505 – 5 VI, Anlage C 4

[5] *Müller, C. Th.* Kraftwirkungen an einem zweiachsigen Triebdrehgestell bei Antrieb der Radsätze durch Gelenkwellen. Österreichische Ingenieur-Zeitschrift, Mai 1961

[6] *Weber, H. H.* Untersuchungen und Erkenntnisse über das Adhäsionsverhalten elektrischer Lokomotiven. Schweizerische Bauzeitung 83 (1965), H. 48, S. 877–888

[7] *Weber, H. H.* Zur Ermittlung der Kräfte zwischen Rad und Schiene. ETH Dissertation Nr. 4117, Zürich 1968

[8] *Nöthen, J.* und *Althammer, K.* Der Einfluss der Spurspiels auf den Spurkranzverschleiss eines zweiachsigen Fahrzeuges. Glasers Annalen 92 (1968), H. 4

[9] *Heumann, H.* Grundzüge der Führung der Schienenfahrzeuge. Sonderdr. aus Elektrische Bahnen, Jahrgänge 1950–1953. München 1953

[10] ORE B 55/ RP 4. Entgleisungssicherheit für Güterwagen in Gleisverwindungen. Utrecht 1970

[11] *Schmücker, B.* und *Kirchlechner, H.* Spurkranzreibung und Spurkranzschmierung. Archiv für Eisenbahntechnik, Folge 28 (1973), S. 59–72

[12] *Weber, H. H.* Prof. Heumanns Arbeiten auf dem Gebiet der Spurführung im Zeichen der Rad-Schiene-Technik ZEV – Glasers Annalen 102 (1978), H. 7/8, S. 201–213

Schluss folgt

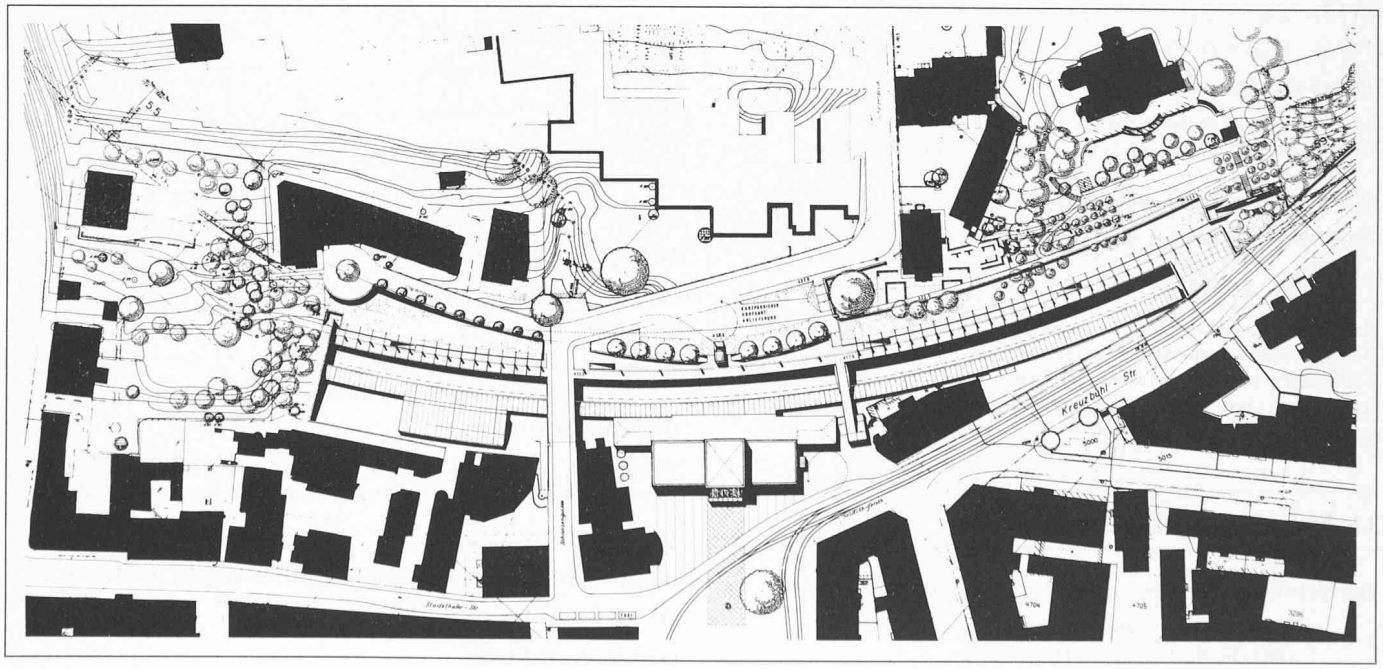
Projektaufträge Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen in Zürich

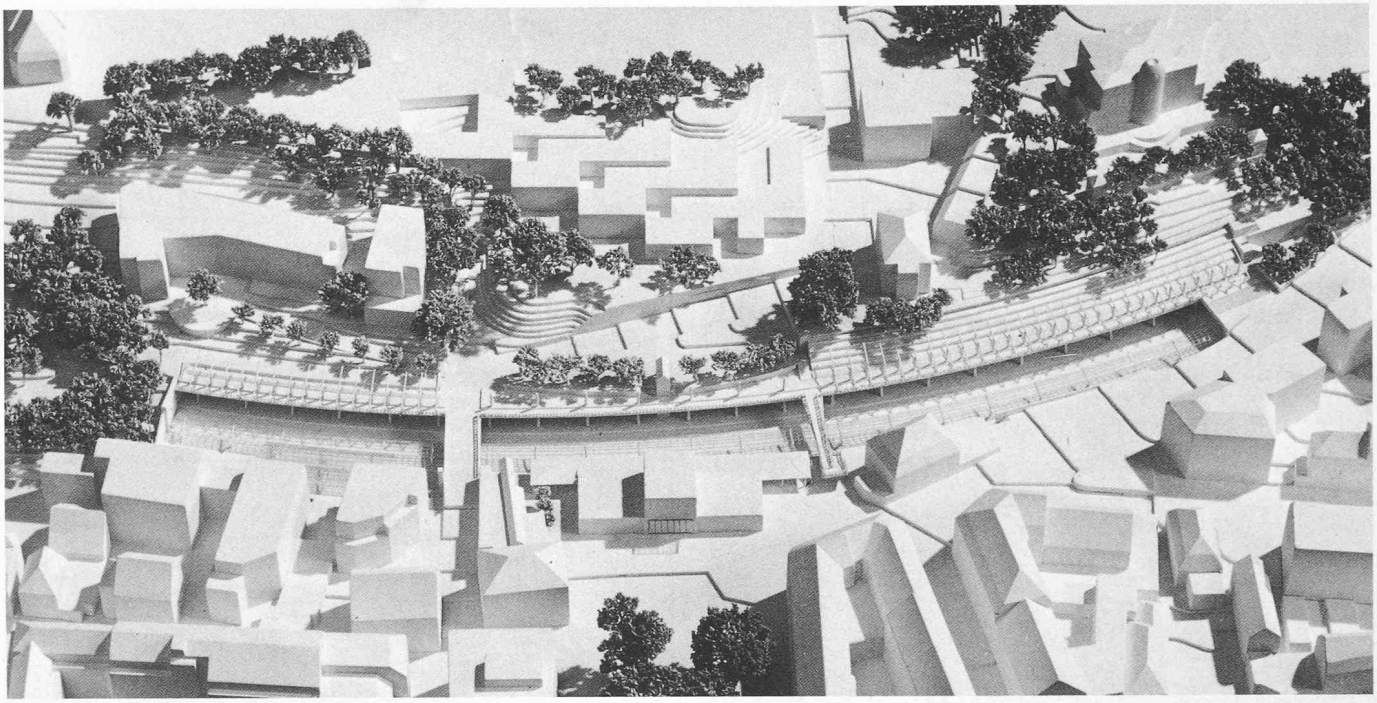
Am 29. November 1981 stimmte das Zürcher Volk der Erstellung einer 11 km langen Neubaustrecke eines regionalen Schnellbahn-(S-Bahn-)Netzes zu. Dabei ging es um einen Grundsatzentscheid, welcher das Konzept sowie die allgemeine Linienführung betraf und die Finanzierung sicherstellte. Nicht Gegenstand der Abstimmung war der Vorschlag im einzelnen.

Nach Vorliegen des Projektes für den Bereich Bahnhof Stadelhofen wurden aus Kreisen des Denkmalschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes schwere Bedenken geäussert. Auf der einen Seite waren es bahntechnische Forderungen wie Linienführung, Höhenlage, Längenausdehnung, die den Rahmen der zu planenden Arbeiten weitgehend bestimmten. Auf der anderen Seite standen städtebauliche und denkmalpflegerische Anliegen, die, obschon in ihren Grundzügen bekannt, doch erst mit dem ausgearbeiteten Projekt in ihrer Tragweite richtig eingeschätzt werden konnten. Zur Begründung der gewichtigen Vorbehalte wurde auf die ausserordentliche Bedeutung des Promenadenquartiers für das nähere und weitere städtische Umfeld hingewiesen.

Das Areal des Bahnhofes Stadelhofen wurde in zwei Etappen in den Jahren 1874–77 und 1889–94 in den Fuss des Hügelzuges Hohe Promenade eingeschnitten. Der zentrumsnahe Promenadenhügel stellt mit seiner baumbestandenen, aussichtsreichen Kuppe mit hervorragenden Bauten und Gartenanlagen aus vier Jahrhunderten einen für Zürich einzigartigen Bereich dar. Auch durch seine unmittelbar an den Altstadtbereich grenzende Lage und seine Position zwischen den wichtigen Verkehrszentren Bellevue, Heim- und Kreuzplatz einerseits und seine Ausdehnung und landschaftliche und nutzungsmässige Vielfalt kommt dem Hügelrücken hohes Gewicht zu.
Die tiefen Geländeeinschnitte der Rämistrasse und des Bahnhofes Stadelhofen verhinderten ein Hinaufwachsen der urbanen

Zur Weiterverarbeitung empfohlenes Projekt. Verfasser: Arnold Amsler, Winterthur



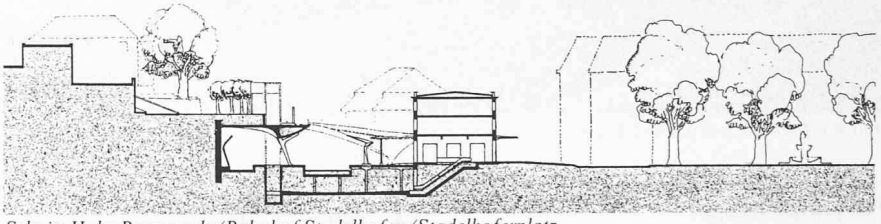


Projekt A. Amsler, Modellaufnahme 2. Stufe

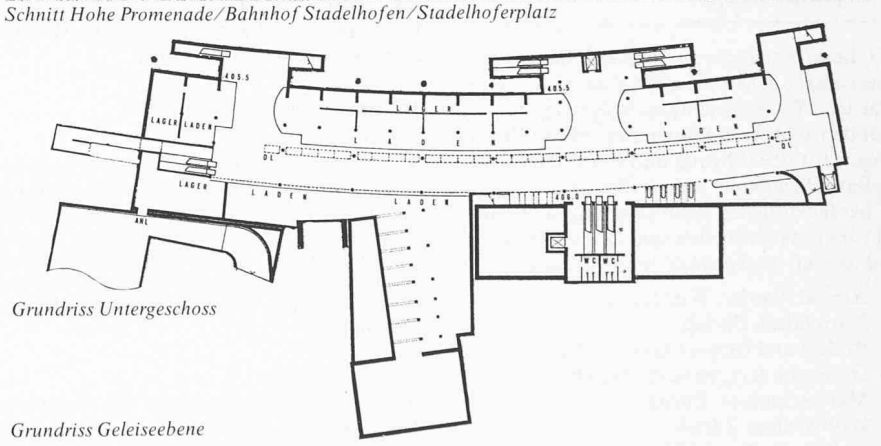
Bebauung auf die stadtseitige Hügelflanke. Aber auch das Vorstadtquartier am Zeltweg frass sich nur ein stückweit in den Rücken, liess aber die Kuppe unversehrt. Damit blieb der Hügelrücken als öffentlicher Aussichtspunkt und als Sitz von unzähligen bemerkenswerten Villen und Gärten erhalten. Zu Füssen der dicht umstellten Hohen Promenade öffnet sich der Stadelhoferplatz, beherrscht vom spätklassizistischen Bahnhofgebäude und flankiert vom Stadelhoferquartier. Davor liegen breit die Grünfläche der Sechseläutenwiese, der Theaterplatz mit der imposanten Fassade des Opernhauses und die Seeanlagen des Utoquais.

Um einer Beeinträchtigung durch einige private Bauvorhaben zuvorzukommen, verfügte die kantonale Baudirektion auf Antrag des Stadtrates am 21. März 1978 für das Promenadenquartier, welches auch das gesamte Bahnareal umfasst, eine Planungszone mit dem Ziel, die Grünflächen und Bäume in ihrem heutigen Bestand sowie die Erhaltung des historischen Charakters zu sichern. Im kantonalen Gesamtplan ist die Zone als schutzwürdiges Ortsbild von kantonaler Bedeutung ausgeschieden.

Das Projekt zum Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen ging von der Erhaltung des historischen Bahnhofgebäudes aus. Erweitert werden sollte aber das eigentliche Bahnareal, einerseits durch unterirdische Verlängerung in beide Fahrrichtungen, anderseits durch Rückversetzen der bergseitigen Stützmauer um durchschnittlich etwa elf Meter. Beidseitig wurden zwei neue Tunnelröhren eingeführt, beim nördlichen Portal darüber zwei Geschosse eines unterirdischen Betriebsgebäudes angelegt. Die drastische Erweiterung des Geländeeinschnittes bewirkte eine wesentliche und ungünstige Veränderung des Ortsbildes, zudem bedeutete die teilweise völlig ungenügende Erdüberdeckung der unterirdischen Anlagen einen gravierenden Verlust von altem, unersetzbarem Baumbestand.

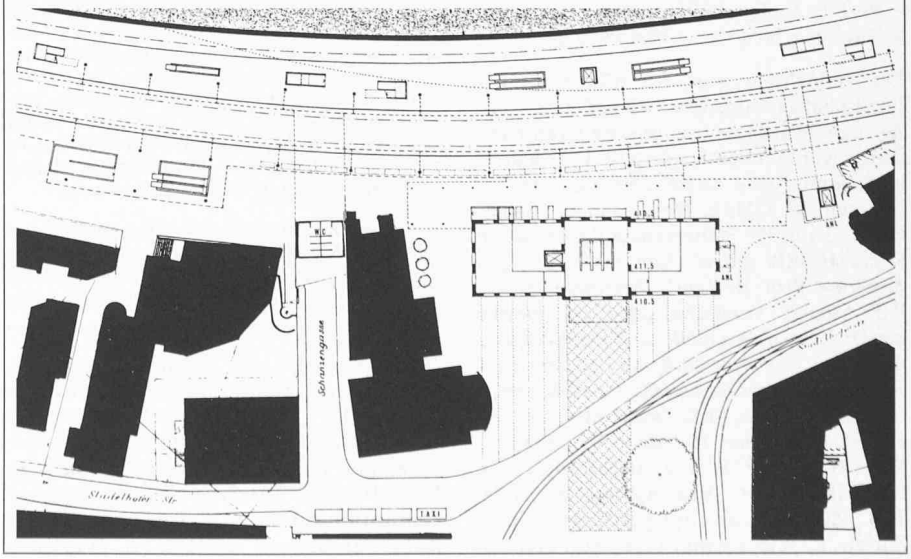


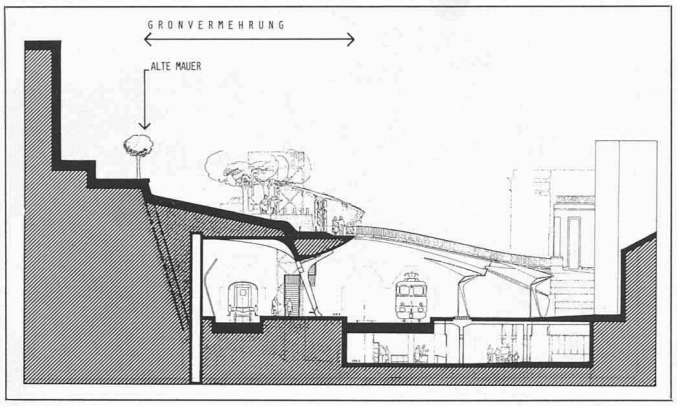
Schnitt Hohe Promenade/Bahnhof Stadelhofen/Stadelhoferplatz



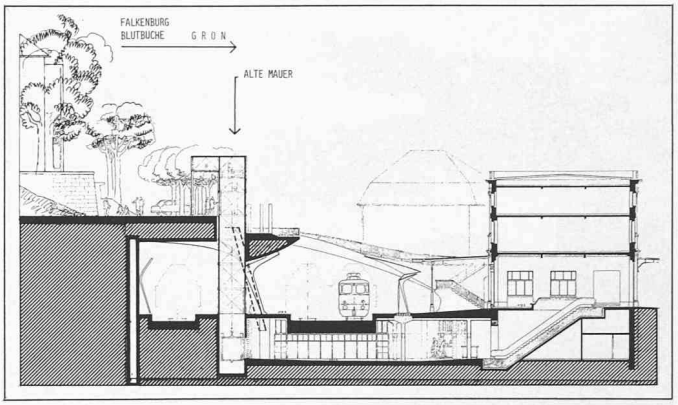
Grundriss Untergeschoss

Grundriss Geleiseebene

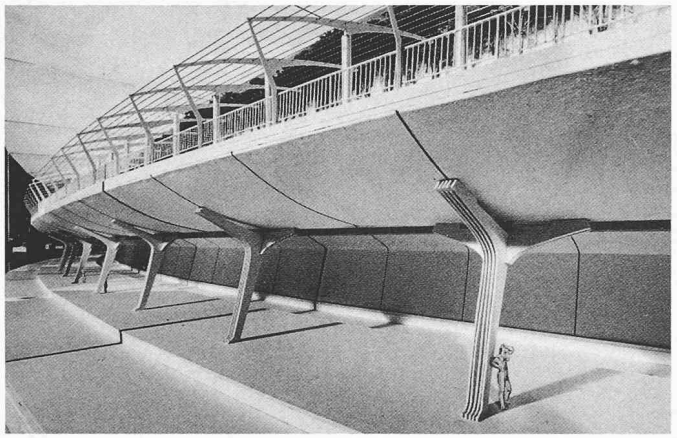




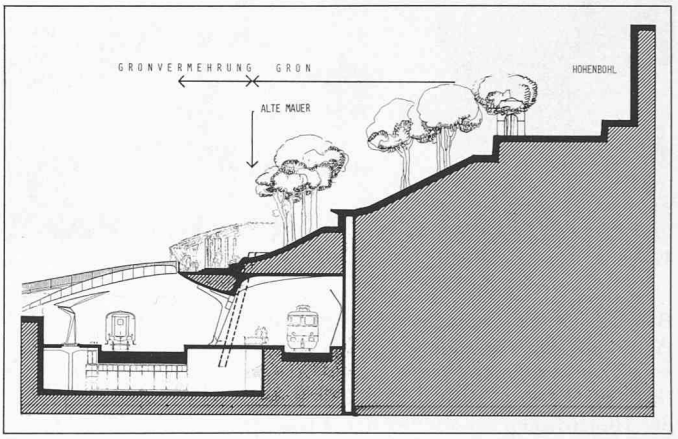
Schnitt Westen, Schanzenbrücke



Schnitt Mitte, Aufnahmegebäude



Modellaufnahme Geleiseüberdeckung



Schnitt Osten, Falkenberg/Hohenbühl

Projektaufträge

In dieser Situation erteilten die SBB als Bauherrschaft, zusammen mit Stadt und Kanton Zürich, Projektierungsaufträge an die folgenden acht Architekten, um auf der Grundlage der Gleisführung und Perronanlage des S-Bahn-Projektes Ideen für eine teilweise Überdeckung der Bahnhofanlage und damit für eine städtebaulich und landschaftsarchitektonisch tragbare Lösung zu erhalten:

- Arnold Amsler, Winterthur
- Ernst Gisel, Zürich
- Rudolf und Esther Guyer, Zürich
- Dr. Frank Krayenbühl, Zürich
- Martin Spühler, Zürich
- Willi Walter, Zürich
- Prof. P. Zoelly, Zollikon
- Zweifel + Strickler + Partner, Zürich

Die Teilnehmer waren verpflichtet, einen Landschaftsarchitekten beizuziehen; der Beizug von Ingenieuren und weiteren Fachleuten wurde ihnen freigestellt. Die Beurteilungskommission setzte sich wie folgt zusammen: M. Glättli, Oberingenieur Bauabteilung Kreis III, Stellvertreter des Direktors Kreis III SBB, Zürich (Vorsitz); *zugezogene Experten:* Prof. B. Hoesli, Architekt Zürich; P. P. Stöckli, Landschaftsarchitekt Wettingen; F. Lauber, Architekt und Denkmalpfleger, Basel; *Experten SBB, Kanton und Stadt Zürich:* U. Huber, Architekt, Chef Hochbau, Generaldirektion SBB, Bern; M. Vogt, Architekt ETH, Chef Hochbau, Bauabteilung Kreis III SBB, Zürich; S. Stähli, Ingenieur, Chef Bausektion, Bauabteilung Kreis III SBB, Zürich, Gesamtprojektleiter S-Bahn Zürich; E. Wiedemann, Ingenieur, Stellvertreter des Betriebschefs, Betriebsabteilung Kreis III SBB, Zürich; P. Schatt, Kantonsbaumeister Zürich; R. T. Balz, Adjunkt des Kantonsingenieurs Zürich; A. Pfleghard, Denkmalpfleger des Kantons Zürich; A. Wasserfallen, Stadtbaumeister, Zürich; B. Brechtbühl, Stadtingenieur-Stellvertreter Zürich; D. Nievergelt, Denkmalpfleger der Stadt Zürich; P. Stünzi, Chef Gartenbauamt der Stadt Zürich.

Die Konkurrenz wurde in zwei Stufen durchgeführt. Nach Abschluss der ersten Stufe bestimmte die Beurteilungskommission die folgenden fünf Teilnehmer für die Zur Weiterbearbeitung empfohlenes Projekt: **Arnold Amsler,** Architekt, Winterthur; **Dr. Santiago Calatrava,** Ingenieur; **Werner Rüeger,** Landschaftsarchitekt

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Zur ersten Stufe:

Die städtebauliche Idee geht aus einer radikalen Interpretation der städtebaulichen Situation hervor: Die Grenze zwischen Moränenhügel und Seefeldebene soll nicht verwischt, sondern deutlich spürbar werden. So wird die Hügelbasis geometrisiert und als aufgeschlitzter Tunnel oder als Bahngalerie, wie wir sie von einer Bergstrecke kennen, ausgebildet.

Zur zweiten Stufe:

Die städtebaulich einleuchtende Idee des offenen Bahneinschnittes bleibt auch in der 2. Stufe unverändert erhalten. Das Projekt überzeugt durch seine hohen städtebaulichen, gestalterischen und konstruktiven Quantitäten und die Reife der Bearbeitung. Die Klarheit des Vorschlages wird erreicht durch vollständigen Verzicht auf oberirdische bauliche Nutzungen. Die formal höchst interessante Bahngalerie wurde konstruktiv noch weiterentwickelt und durch stärkeres Vorwölben der Deckenkonstruktion auch als Wetterschutz verbessert.

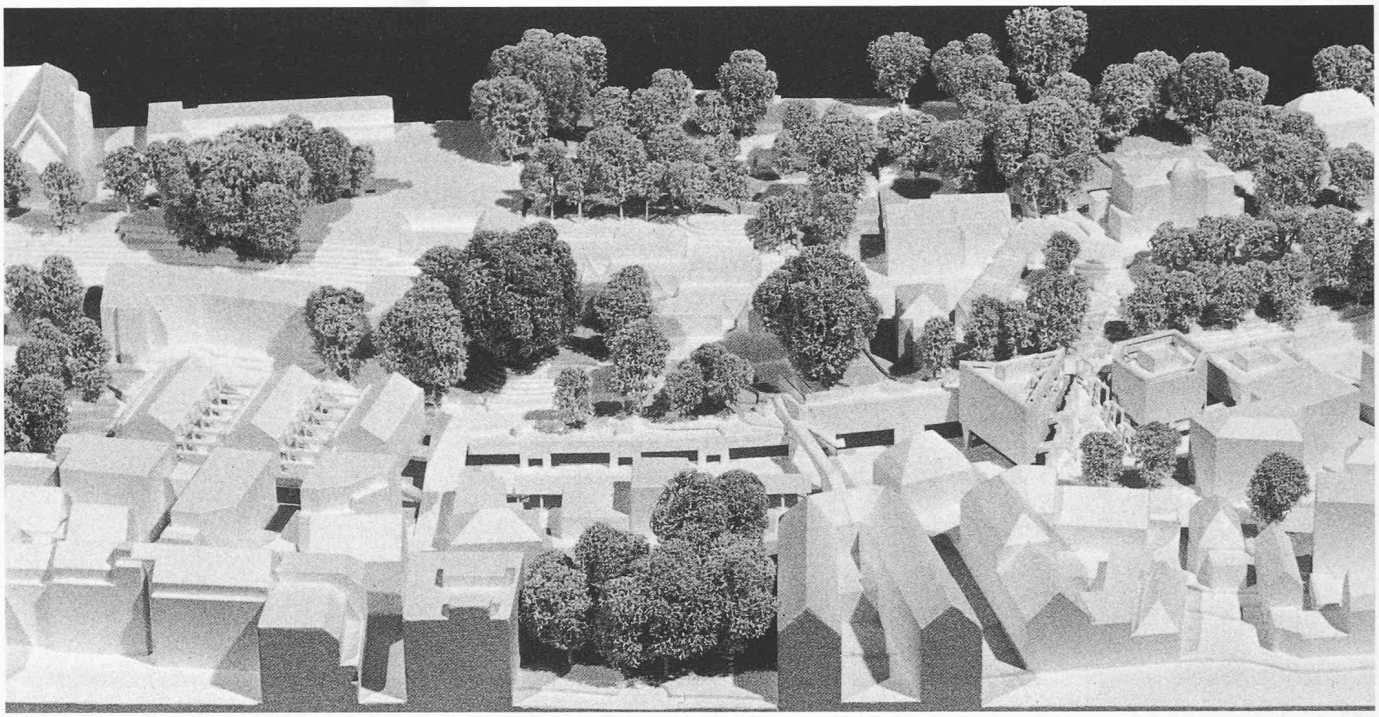
Als neues Gestaltungselement sehen die Verfasser auf der durchgehend begehbaren Galerie in den Sektoren West und Ost einen mit Pflanzen berankten Laubengang vor. Diese «Pergola» schafft schattiges Glied zwischen der scharfen Galeriekante und tige Aufenthaltsorte und bildet ein vermittelndes dem baumbestandenen Hangbereich. Im Ostsektor bleibt der Garten der Villa Hohenbühl weitgehend erhalten.

Die platzförmige Ausweitung der Galeriepromenade am Ostende des Bahneinschnittes wirkt überdimensioniert und in ihrer Lage unbestimmt. Die Ausdehnung des Bahneinschnittes im Ostsektor bis unmittelbar in den Hangbereich unter der Villa Hohenbühl führt zu weit und stört das Hügelrelief. Unterhalb der Villa Falkenburg wird die in der ersten Fassung vorgesehene schwerfällige Natursteinstützmauer weggelassen und durch eine sich natürlich einfügende begrünte Böschung ersetzt. Die Bewahrung der Blutbuche ist mit einfachen Projektanpassungen möglich.

Im Sektor Mitte planen die Verfasser zwischen dem auf der Bahnhofachse liegenden Westausstieg und der Schanzengasse, in Anlehnung an die Galeriepromenade, eine Vorfahrt- und Parkplatzanlage, welche indessen an dieser empfindlichen Stelle zu ausgedehnt erscheint.

Die Fussgängererschliessung im ganzen Projektierungsgebiet ist jedoch befriedigend gelöst. Die Bahnhofanlage tritt von allen Richtungen offen und leicht ablesbar in Erscheinung. Eine Parkierungsmöglichkeit besteht beim Stationsgebäude nicht, dagegen sehen die Verfasser 14 Parkplätze in ungünstiger Lage beim Liftausstieg Schanzengasse vor. Die Verfasser bieten in ihrem Vorschlag eine zwar relativ kleine, jedoch an guter Lage in der Unterführungsebene liegende kommerzielle Nutzfläche an.

Fortsetzung auf Seite 80



Rudolf und **Esther Guyer,** Architekten, Zürich; **Willy Neukomm,** Gartenarchitekt

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

1. Stufe: Die städtebauliche Idee will einen sinnvollen Ausgleich schaffen zwischen dem Herunterziehen des Hügelgrüns und einer der Standortgunst entsprechenden wirtschaftlichen Gleisüberbauung. Dazu wird im Sektor Stationsmitte das neue, bergseitige Gleis überdeckt und anstelle der heutigen Stützmauer mit den vorhandenen Natursteinquadern eine neue, durchbrochene Mauer errichtet. Um das bestehende Aufnahmegebäude entsteht damit ein städtebaulich schöner Raum.

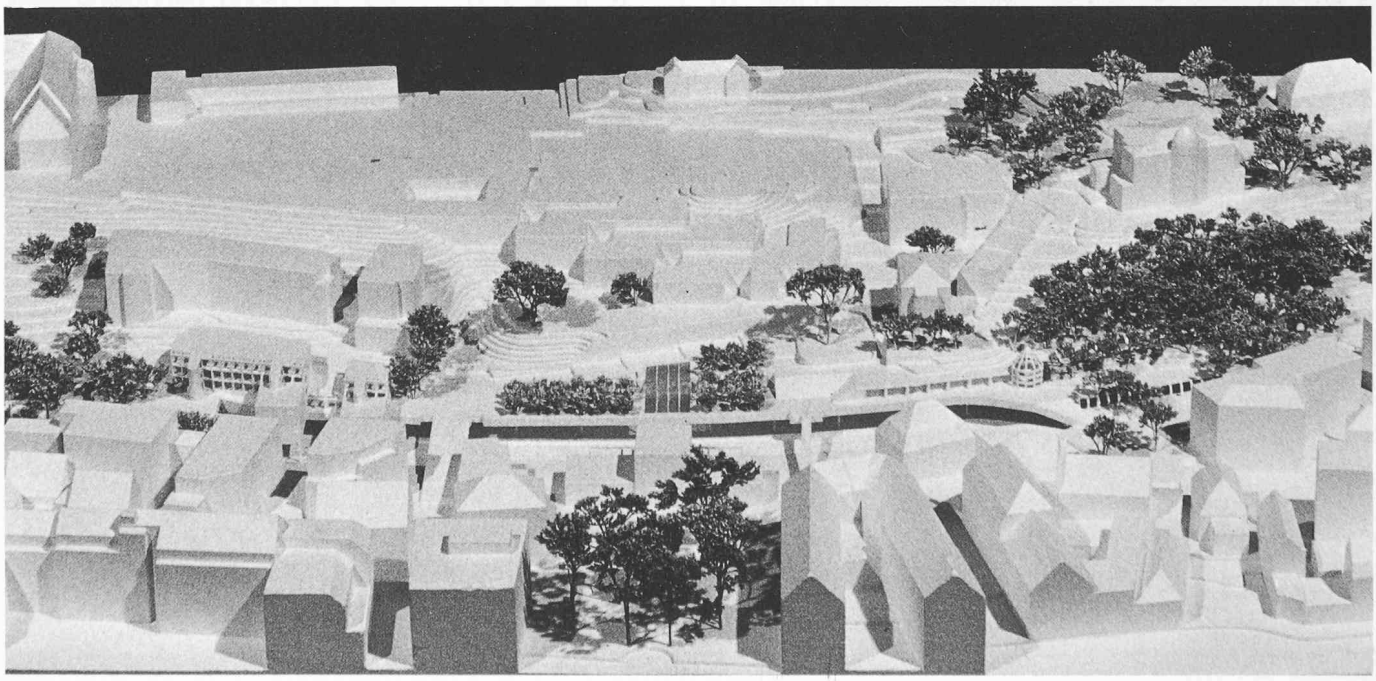
2. Stufe: Die städtebauliche Idee ist gegenüber dem 1. Projekt eher verwischt worden. Die Verfasser behandeln die drei Sektoren völlig unterschiedlich, was sich in einer differenzierten Formensprache niederschlägt. Im Sektor West wird die Bebauung der 1. Stufe beibehalten. Sie wirkt aufgrund der gewählten Dimensionen, Dachformen und der Materialien als Fremdkörper. Im mittleren Bereich ging die städtebaulich schöne und klare Einfassung der 1. Stufe um das Aufnahmegebäude verloren. Die volumetrische Heterogenität der Bauten im Ostsektor ist unverständlich. Das Projekt lebt von den umliegenden Grünflächen und ist geprägt von den zu stark dominierenden Hochbauten im Ost- und Westsektor. Die Verbesserung in der 2. Stufe liegt eher im wirtschaftlichen Bereich.

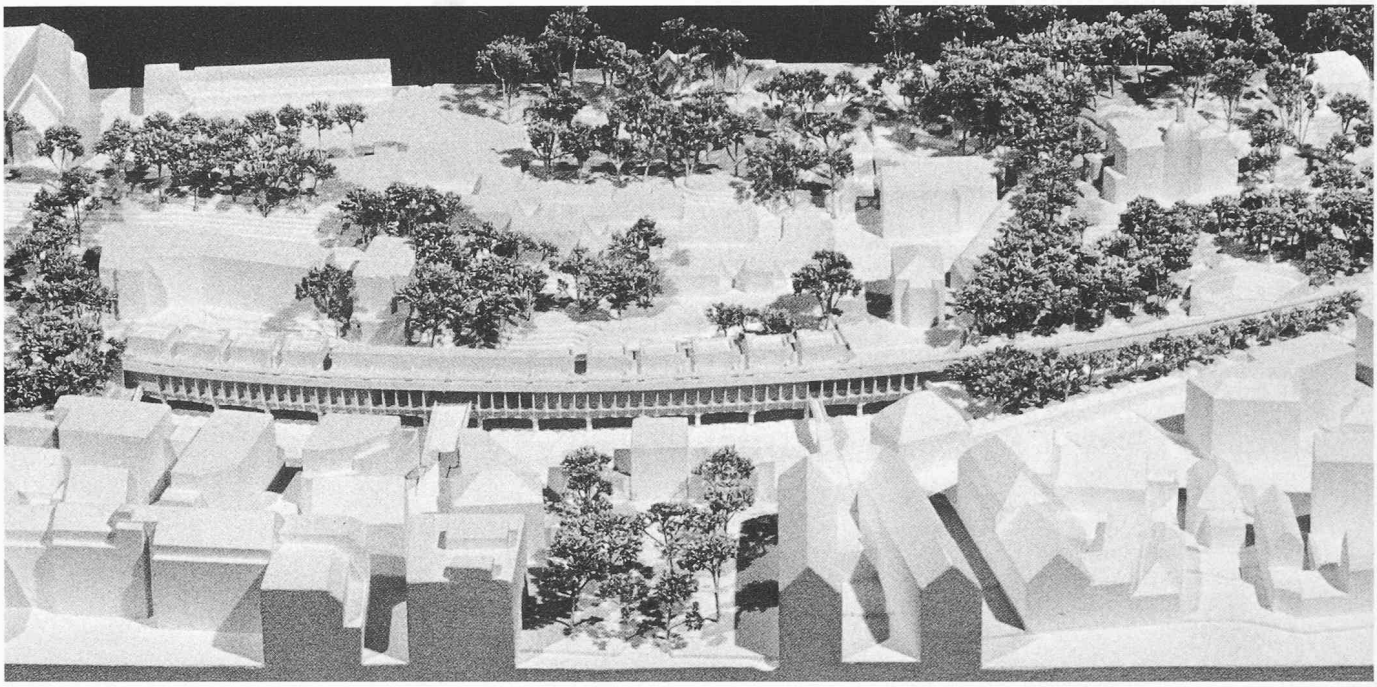
Dr. **Frank Krayenbühl,** Architekt, Zürich, **Christopher Eriksson, Adam Magyar**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

1. Stufe: Die Verfasser gehen davon aus, dass der heutige Zustand ein städtebauliches Provisorium und der Hügelfuss gestalterisch besser zu definieren ist. Die Nahtstelle zwischen Hügelfuss und Seefeld soll besser erlebbar werden.

2. Stufe: Die Überarbeitung führte zu einer entscheidenden Verbesserung. Durch Eingehen auf besondere strukturelle und städtebauliche Gegebenheiten weist sich das Projekt als guter Ansatz einer sektorenweisen Überbauung der Gleise aus. Im Sektor West sind die Baukuben volumetrisch und massstäblich gut. Anstelle einer Bebauung im Sektor Mitte tritt eine einfache Überdeckung der Gleisanlage, womit eine gute räumliche Beziehung von Stadelhofen zum Promenadenhügel ermöglicht wird. Der Wasserlauf und die Asymmetrie der Baumraster überzeugen nicht. Von entscheidender Bedeutung ist die Stirnfront der Überdeckung; sie ist zu massig und der Versuch, die Wirkung durch Kassettenausbildung zu mildern, ist nicht gelungen. Der Verzicht auf den Neubau im Sektor Ost führt zu einer Vergrösserung der Grünfläche und ist positiv zu werten. Im Bereich der Villa Hohenbühl setzt sich das Projekt über die ursprüngliche Gestaltung hinweg. Es dominiert der Wald, was das Ensemble beeinträchtigt.





Martin Spühler, Architekt, Zürich; Mitarbeiter: **Caspar Angst, David Munz; Toni Raymann,** Landschaftsarchitekt

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

1. Stufe: Die städtebauliche Idee basiert auf der Gegebenheit, dass der Fuss des grünen Promenadenhügels dort, wo er von Verkehrsachsen angeschnitten ist, beim Bahnhof Stadelhofen und an der Rämistrasse, durch fast dramatisch betonte Mauern in Erscheinung tritt. Auf der stadteinwärtigen Seite der Rämistrasse übernehmen Wohnbauten die Funktion einer Stützmauer. Der Hügelfuss wird geometrisiert und städtebaulich grosszügig und eindeutig definiert. Dabei wird aber eine direkte Beziehung zum Moränenhügel verunmöglicht.

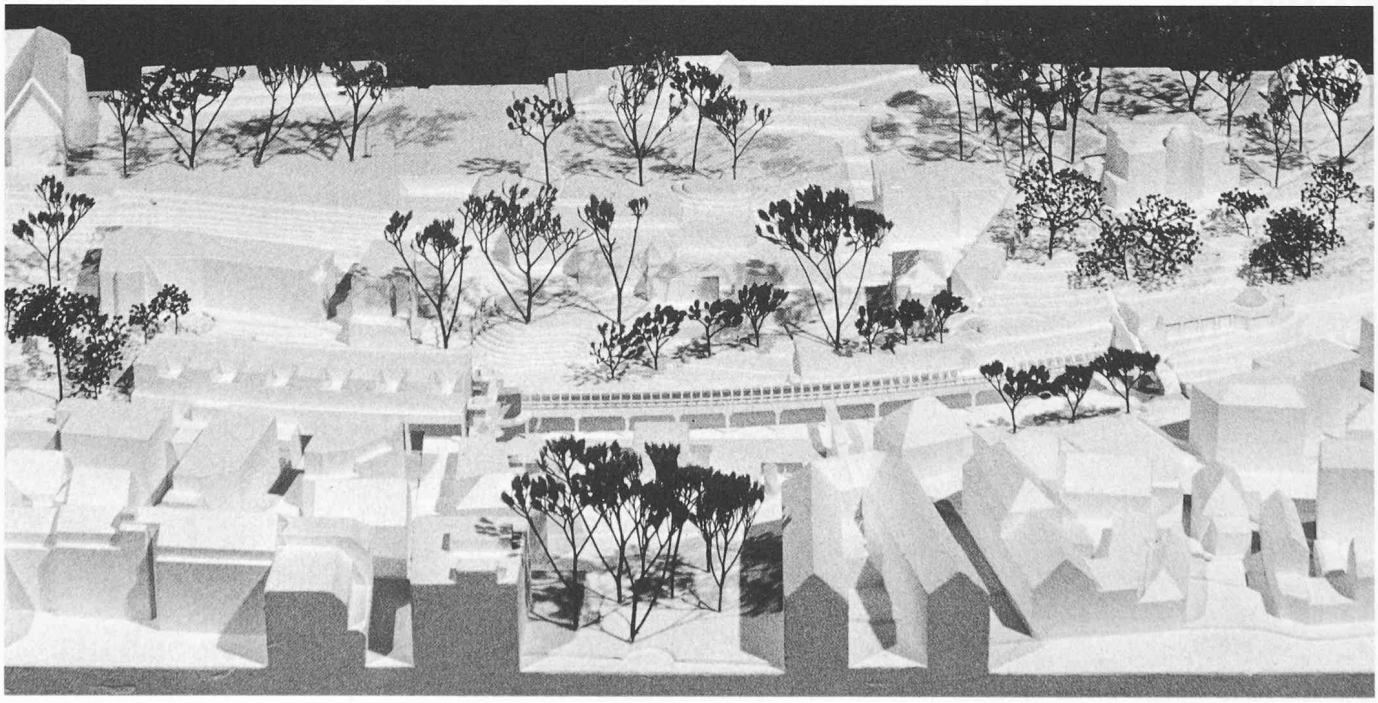
2. Stufe: Die Verfasser bleiben bei der städtebaulichen Idee der ersten Stufe. Im Bereich der Brücke Schanzengasse wird die früher torartige Gebäudeausformung vereinfacht, ost- und westseitig die Kontur durch kleine Gebäudezäsuren aufgelöst und damit eine etwas weniger harte Einbindung erreicht. Im Ostsektor werden die aufgesetzten Gebäudeteile fallengelassen, was eine weitere Begrünung in diesem Sektor erlaubt. Auch wenn die Absicht der Verfasser, die Form des Bauwerkes dem Verkehrsträger nachzuzeichnen, konsequent ist, wirkt die Anlage aggressiv, bringt keine wesentlichen Grünflächenerweiterungen, und es ergeben sich zum Teil schluchtartige Raumverhältnisse.

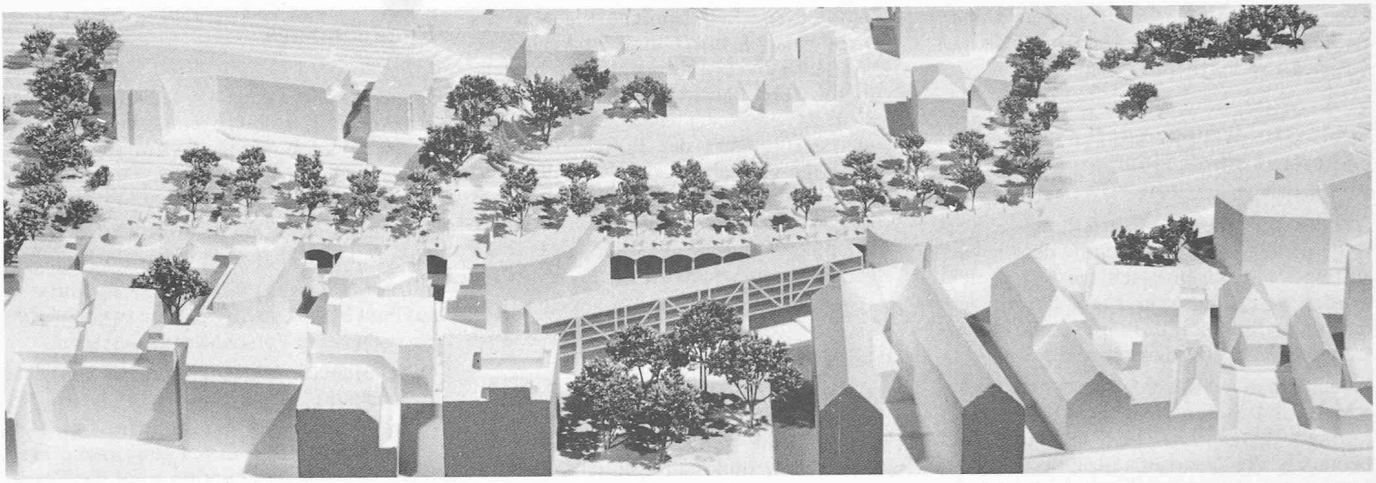
Zweifel + Strickler + Partner, Architekten, Zürich; **Jakob Beusch,** Ingenieur; **Ursula Schmocker-Willi,** Gartenarchitektin

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

1. Stufe: Die Verfasser versuchen, auf die in den vier Sektoren verschiedenen städtebaulichen Gegebenheiten differenziert einzugehen und räumen dem Erscheinungsbild «Bahnhof» einen hohen Stellenwert ein. Der Weiterbestand der schutzwürdigen Bauten ist gesichert.

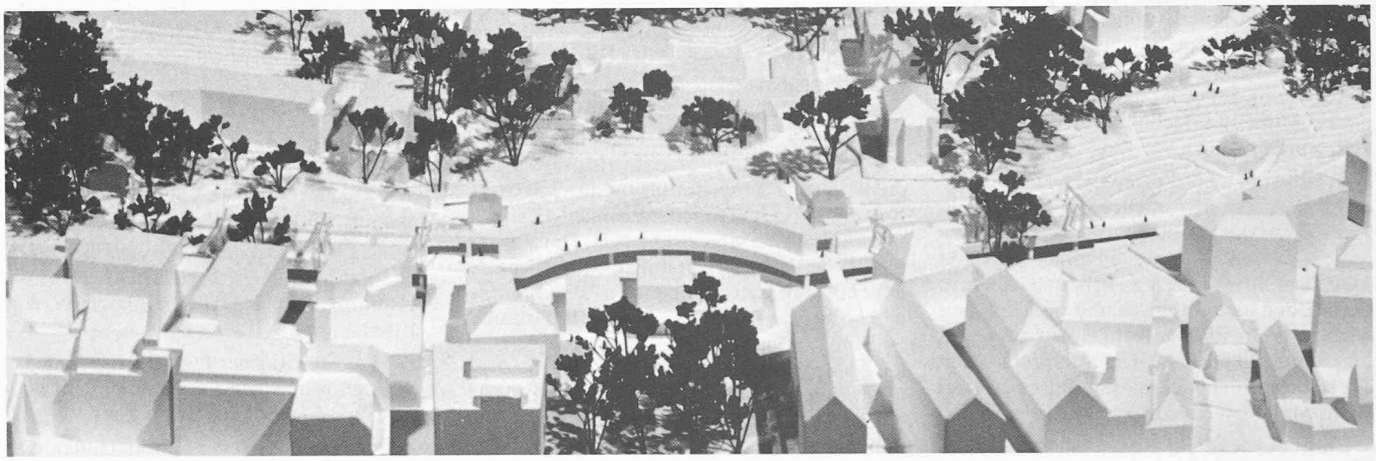
2. Stufe: Die Grundsätze der städtebaulichen Idee werden beibehalten. Es gelingt aber nicht, eine durchgehend einheitliche Gesamtanlage zu schaffen. Das Reiterbauwerk im Sektor West hat zwar einen eindeutigeren Baukörper erhalten. Die Verlängerung des Baus über die Schanzenbrücke hinaus führt jedoch zu einer räumlichen Beengung und beeinträchtigt das Aufnahmegebäude. Das Perrondach ist nun zwar begehbar, die aufgesetzte Laubenverbindung sowie die in Bogen geführten Zugangsbrücken können nicht überzeugen. Das Umgelände der Villa Falkenburg hat eine zurückhaltendere Gestaltung erfahren, welche die Erhaltung der Blutbuche gewährleistet. Das Restaurant bildet einen unnötigen neuen Schwerpunkt im Garten der Villa Hohenbühl. Die Verfasser gehen auf die örtlichen Verhältnisse differenziert ein. Dem Projekt fehlt aber die Kraft eines umfassenden Konzeptes. Die einzelnen Gestaltungselemente drohen einander zu konkurrenzieren und führen in den Anschlussbereichen zu teilweise fragwürdigen Detaillösungen. Das Projekt weist ein mittleres Angebot an kommerziell nutzbarer Fläche aus.





Ernst Gisel, Architekt, Zürich; **Waldemar Santi,** Ingenieur; **Fred Eicher,** Gartenarchitekt

Die städtebauliche Idee besteht darin, den Moränenhügelfreiraum durch Überdecken der Gleise seewärts zu erweitern und die Bebauung der Seefeldebene durch einzelne Bauten zu ergänzen, nachdem Olivenbaum - Aufnahmegebäude - Mandarinbau abgebrochen werden. Dabei wird aber die städtebauliche Situation weniger interpretiert als radikal verändert und verunklärt: Es entsteht eine neue räumlich-volumetrische Kontinuität Stadelhoferstrasse–Kreuzbühlstrasse, wobei Stadelhoferplatz und Station räumlich getrennt werden. Im Bereich der Station gibt es eine Gruppe isolierter Einzelobjekte. Auch die neue Terrasse ist als durchgehendes Band nicht auf die angrenzenden Besonderheiten der typischen Abschnitte von West bis Ost bezogen. Das Konstruktionssystem für die Gleisüberdeckung ist einfach und zweckmässig.

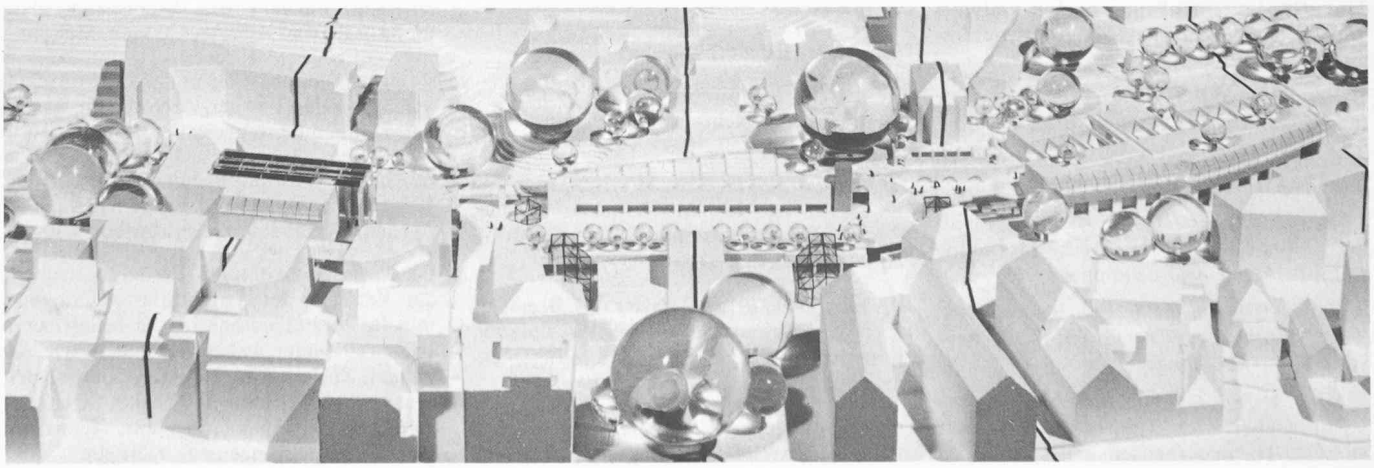


Willi Walter, Architekt, Zürich; **Stern + Partner,** Landschaftsarchitekten

Das Projekt versteht sich nicht als architektonisches, sondern als topographisches Konzept zur «Korrektur des ersten Bahnbaues». Um diesen vergessen zu lassen, wird der Bahneinschnitt überdeckt und darüber eine begrünte Hügelzone geschaffen, die für Erholungszwecke nutzbar ist. Der Stadelhoferplatz wird in das Konzept einbezogen als grüner Ausläufer des Hügels zum See. Forchbahn und Stadelhoferstrasse werden seewärts um den Platz herumgeführt und dadurch ein fussgängerfreundlicher Bahnhofvorplatz gestaltet. Im Grenzbereich zwischen der städtischen Überbauung und dem künstlichen Hügelfuss wird die Decke über der Gleis- und Perronanlage als begehbarer Rand ausgebildet. Dieser bedrängt die seitlichen Häuser und wird im Mittelbereich als Platzausweitung zurückgewölbt.

Pierre Zoelly, Architekt, Zürich; **B. Bernardi,** Ingenieur; TBF **Toscano Bernardi Frey,** Verkehr; **P. Ammann,** Landschaft; **N. Ehrat,** Baurecht

Ziel der Verfasser ist eine der zentralen Lage angemessene hohe kommerzielle Nutzung. Entsprechend wird das SBB-Grundstück vollständig überdeckt. Das Projekt weist im Detail Qualitäten auf, es fehlt ihm jedoch eine zusammenfassende, auf den Ort bezogene städtische Haltung. Die Bauten im Sektor Olgastrasse führen die städtebauliche Struktur der «Stadelhoferpassage» weiter. Es entstehen interessante Aussenräume. Im Gegensatz zum grossen Baukörper mit einer eigenen Passage wirkt der Viertelkreisbau bezüglich Bahnanlage etwas zufällig. Im Bereich der Schanzenbrücke geht die Gestaltung zwar auf das vorhandene Tälchen ein, darüber hinaus verschwindet aber das Relief der Hangzone des Hügels vollständig unter der dichten Bebauung. Der Bereich der Falkenburg ist gestalterisch überinstrumentiert.



zweite Stufe: *A. Amsler, R.* und *E. Guyer,* Dr. *F. Krayenbühl, M. Spühler* sowie *Zweifel + Strickler* + Partner.

Schlussfolgerungen der Expertenkommission

Das Studium und die Beurteilung der acht Projekte, die in der ersten Stufe des Projektauftrags als Ideenvorschläge eingereicht worden waren, hatten ergeben, dass die städtebauliche Situation des Ortes auf zwei Arten interpretiert werden kann:

In der einen Auffassung werden Bahneinschnitt und Stationsgebäude als historisch bedingte Bestandteile von Topographie und Bebauung des Quartiers akzeptiert und gefolgert, dass die wegen des Baus der S-Bahn notwendigen Veränderungen mit dem Eingriff vom Ende des 19. Jahrhunderts verbunden werden sollen, um so die historische Kontinuität zu betonen und das Wesentliche des Ortes trotz Veränderungen im vertrauten Bild zu erhalten. Für die andere Auffassung ist der Einschnitt von 1877, obwohl heute ein vertrauter Anblick, ein Eingriff im Stadtgefüge, der anlässlich der wegen dem Bau der S-Bahn möglichen städtebaulichen Entwicklung des Ortes durch teilweise Überdeckung mit Freiflächen und Bauten korrigiert werden kann.

Die eingereichten Projekte zeigten jedenfalls, dass es sich nicht darum handelt, planerische oder bautechnische Möglichkeiten zu finden, um den heutigen Zustand möglichst unverändert zu erhalten, sondern darum, den topographisch und städtebaulich wichtigen Ort im Stadtgefüge neu zu gestalten. Die beiden möglichen Interpretationen der städtebaulichen Situation führen zu zwei städtebaulichen Konzepten:

- Entweder wird der Einschnitt der Linienführung akzeptiert und aufgrund der heutigen bahntechnischen Bedingungen neu interpretiert und so gestaltet, dass die topographische und bauliche Eigenart des Ortes erhalten bleibt und der Verlust an Freifläche und Grünsubstanz durch Gleisüberdeckung bestmöglich kompensiert wird;
- oder der Eingriff des Einschnittes wird mit Hilfe von Überdeckungen und Überbauungen mit Hochbauten repariert, wobei der Ort ein neues Gesicht erhält, aber die topographische Eigenart des Ortes trotzdem erhalten bleiben soll.

In der zweiten Stufe des Projektauftrages gibt es für beide städtebaulichen Strategien mehrere Vorschläge.

Das Projekt *Amsler* interpretiert Bahneinschnitt und Station neu und formuliert die unvermeidliche Neugestaltung so, dass das topographisch und städtebaulich Wesentliche des Ortes - die städtebauliche Bedeutung der Linienführung am Fuss des Promenadenhügels - erhalten bleibt.

So ist der vorgeschlagene neue Zustand eng mit dem im Stadtgefüge Vertrauten verbunden; das Bestehende wird respektiert und was wesentlich ist, bleibt erhalten. Der Vorschlag ist städtebaulich einfach, klar, grosszügig und in allen Details der Durchbildung der baulichen Teile sowie der Gestaltung der landschaftsgärtnerischen Einzelheiten differenziert, einfallsreich und sogfältig.

Das Projekt ist ein zeitgemässer Vorschlag für den S-Bahnhof: betrieblich günstig für die Benützer, bautechnisch gut durchdachtes Konzept, städtebaulich grosszügig, subtil und formal von grosser Qualität. Der unvermeidliche Verlust an heutiger Grünsubstanz wird angemessen kompensiert, die Freifläche vergrössert und damit für die Zukunft eine neue Qualität geschaffen (vgl. Skizze auf der folgenden Seite). Die massvollen Mehrkosten des Projekts Amsler gegenüber einer rein technischen Minimallösung erhöhen die Chancen einer Realisierung, und hinsichtlich der Entscheidungsabläufe ist eine Weiterbearbeitung des Projekts hinlänglich flexibel.

Empfehlungen

Gestützt auf die eingehende Beurteilung der erhaltenen Vorschläge empfahl die Expertenkommission ihren Auftraggebern einstimmig, die Arbeitsgruppe:

Arnold Amsler, Architekt, Winterthur, Dr. **Santiago Calatrava**, Bauingenieur, **Werner Rüeger**, Landschaftsarchitekt,

mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe auf der Grundlage ihres in der zweiten Stufe überarbeiteten Vorschlages zu betrauen.

Dabei seien die folgenden Punkte besonders zu beachten:

- Im Ostsektor ist der Bahneinschnitt zu verkürzen; die dadurch gewonnene Freifläche ist in der Gestaltung auf das Vorgelände der Villa Hohenbühl abzustimmen.
- Die obere Stützmauer im Bereich der Villa Hohenbühl ist zu minimieren.
- Im Bereich des Hauses zum Garten ist die Wegführung so anzulegen, dass der Garten nicht beeinträchtigt wird.
- Die Zweckmässigkeit der Parkplätze auf der Schanzenterrasse ist zu überprüfen. Wenn das Bedürfnis ausgewiesen ist, sind sie besser in die Umgebungsgestaltung zu integrieren.
- Für die Abgänge von der Schanzengasse auf den Zwischenperron ist ein Wetterschutz zu prüfen.
- Bei der Ausbildung der Galeriekante sind Schutzmassnahmen gegen das Berühren der Fahrleitung zu berücksichtigen (Verordnung über elektrische Anlagen von Eisenbahnen).
- Bei der Führung der Fussgänger durch das Aufnahmegebäude sind die denkmalpflegerischen Belange zu berücksichtigen.
- Bei der Gestaltung der Gärten Hohenbühl und Falkenburg sind die Freiraum-denkmalpflegerischen Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

B.O.

Wettbewerbe

Senioren-Appartements «La Clairière»

In diesem Wettbewerb auf Einladung wurden acht Projekte beurteilt. Ein Entwurf musste von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Rang, Ankauf (10 500 Fr.): AAP, Atelier für Architektur und Planung, Bern

2. Rang, 1. Preis (10 500 Fr.): Andrea Roost, Bern; Mitarbeiter: Richard Dolezal

3. Rang, 2. Preis (9000 Fr.): Jürg Zulauf, Bern; Mitarbeiter: Guido Merki, Jacqueline Stampfli, Pierre André Simonet

4. Rang, 3. Preis (5500 Fr.): Rudolf Rast, Bern; Mitarbeiter: Pierre Grosjean, Gerhard Stoll, Manfred Oppliger

5. Rang, 4. Preis (4500 Fr.): Werner Kissling + Rolf Kiener, Bern; Mitarbeiter: R. Dorier, M. Lüthi, H. Niederhauser

Das Preisgericht beantragte der Bauherrschaft, die Verfasser der drei erstprämiierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen. Fachpreisrichter waren: Marc Hausammann, Bern, Hans-Ulrich Meyer, Bern, Prof. Franz Oswald, Bern, Karl Schihin, Muri b. Bern, Hans U. Ammon, Bern, Ersatz.

Parkhaus Altstadt Bremgarten

In diesem Ideenwettbewerb für Bauingenieure wurden acht Projekte beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (10 000 Fr.): Dr. M. Grenacher und Partner, Brugg; Minikus Witta und Partner, Baden; Bernd Wengmann, Landschaftsarchitekt, Untersiggenthal

2. Preis (8000 Fr.): TBF Hasler AG, Bremgarten; Ueli Flück und Robi Vock, Architekten, Ennetbaden; TBF AG, Planer und Ingenieure, Zürich

3. Preis (6000 Fr.): U. Blumer, Baden; Peter F. Oswald, Architekt, Bremgarten

4. Preis (3000 Fr.): Heinzelmann & Co. AG, Brugg; Fritz Doswald, Architekt, Bremgarten; Barbe AG, Planungsbüro, Zürich

5. Rang: Motor-Columbus, Ingenieurunternehmung, Baden

6. Rang: Studer Urech, Bremgarten; Ammann & Partner AG, Architekten, Meggen

7. Rang: Dietschweiler und Frey, Mutschellen; Kuhn und Partner, Architekten, Brugg; Hans Huber, Gartengestalter, Bremgarten

8. Rang: E. Fäs und R. Stierli, Bremgarten; Balzari + Schudel AG, Bern; Klemm und Cerliani, Architekten, Bremgarten

Das Preisgericht empfahl der Bauherrschaft, den Verfasser des erstprämiierten Projektes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Fachpreisrichter waren Felix Schwarz, Architekt, Zürich, Albert Zulauf, Landschaftsarchitekt, Baden, Alfred Bodmer, Ingenieur, Aarau, Wolf Hanak, Ingenieur, Auenstein, Peter Hegnauer, Ingenieur, Küttigen.