

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **138 (2012)**

Heft 29-30: **Kleinwasserkraft**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.

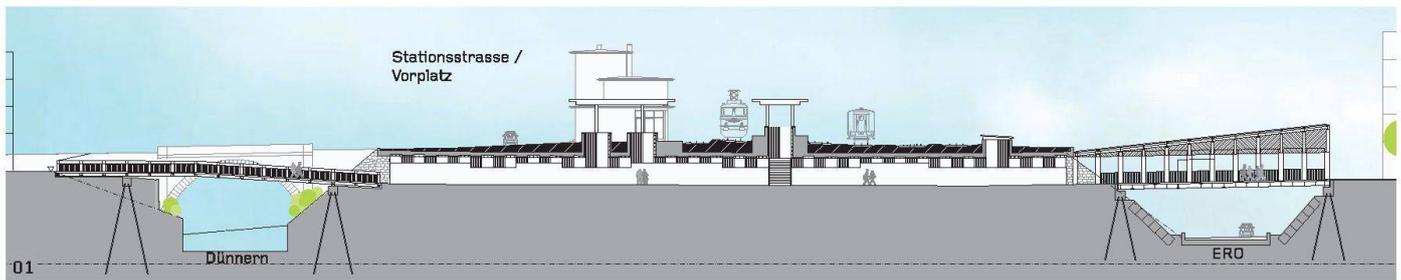
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

# PERSONENUNTERFÜHRUNG HAMMER, OLTEN



01–05 Zur Weiterbearbeitung «Ich bin auch ein ...» (Schmid+Partner Bauingenieure): neuer Stadtzugang von Südwesten mit grosszügiger gedeckter Brücke (16.5m breit, 22.5m lang) über die Entlastungsstrasse (ERO). Die ungedeckte Stahlbrücke (9.6m breit, 23m lang) über die Dünnern fällt mit brüstungshohen Trägern bescheidener aus. Dazwischen führt eine mit Holzelementen und Kunstlichtbändern freundlich gestaltete Unterführung (9m breit, 3m lichte Höhe) unter dem Bahnhof Olten Hammer hindurch. Die Platzverhältnisse bei den Perronzugängen sollen noch überprüft werden. Attraktiv gestaltete Untersicht der Stahlbrücke mit zwei 4.15m hohen Vierendeelträgern für Benutzer der ERO (Pläne+Visualisierungen: Projektverfasser)

Im Südwesten von Olten entsteht ein neuer Stadtteil. Zur Anbindung soll eine Unterführung für den Langsamverkehr unter dem Bahnhof Hammer dienen. Das Team aus Schmid+Partner Bauingenieure und Plagaro Cowee Architektur gewinnt den Wettbewerb mit einem stimmig gestalteten Stadtzugang aus zwei Brücken und einer Unterführung.

(af) Die Aufgabe war komplex: Zur Anbindung des künftigen Oltener Stadtquartiers auf dem Gebiet der ehemaligen Zement- und Kieswerke südwestlich der Altstadt war ein Fussgänger- und Velotunnel mit zwei nördlich und südlich anschliessenden Brücken zu entwickeln. Die neue Verbindung führt unter dem S-Bahnhof Olten Hammer hindurch und über die in einem Einschnitt südlich des Bahntrassees geführte neue Entlastungsstrasse sowie auf der Nordseite über den Aare-Nebenfluss Dünnern.

Um die Anbindung des Areals an die Innenstadt und den Bahnhof künftig sicherzustellen, veranstaltete die Stadt Olten, vertreten durch die Baudirektion, einen offenen Projektwettbewerb für interdisziplinäre Teams aus Bauingenieuren (federführend), Architekten und Landschaftsarchitekten. Insgesamt hatten sich 14 Teams für das Verfahren angemeldet, von denen schliesslich 10 Projekte abgaben.

## GESTALTERISCHE EINHEIT

Zentrale Idee des Siegerprojekts «Ich bin auch ein ...» des Teams um Schmid+Partner Bauingenieure aus Lenzburg und Plagaro Cowee Architektur aus Herrliberg ist eine gedeckte, sich nach Süden öffnende Brücke über die Entlastungsstrasse, die den Brückenschlag zugleich in einen markanten Stadtzugang verwandelt. Das weitgespannte Satteldach weckt Assoziationen an die historische Oltener Holzbrücke über die Aare, ist aber als Stahltragwerk mit Ausfachungen aus

Holz geplant. Das Holz als prägendes Gestaltungselement zieht sich auch durch die Unterführung – abwechselnd mit Kunstlichtbändern. Die stadtseitige Brücke über die Dünnern fällt mit brüstungshohen Trägern bescheidener aus. Die einheitliche Materialisierung verbindet die drei Bauwerke zu einer homogenen Anlage, wobei der im Vergleich mit den anderen Projekten im Wettbewerb hohe Holzanteil zur positiven Grundstimmung beiträgt.

## HAUSAUFGABEN

Zur Weiterbearbeitung schrieb die Jury dem Siegerteam noch ein paar Punkte ins Aufgabenheft: Die Unterführung solle nicht unnötig verlängert werden, sie lobt als Lösungsmöglichkeit die in Teilen bereits vorgeschlagenen Dachöffnungen. Die Geometrie des Brückendaches und der Anschluss an den Bahndamm sind zu prüfen. Konstruktion und Materialisierung sollen – unter Beibehaltung der atmosphärisch dichten Gestaltung – verein-

facht werden. Ausserdem muss das Bahnhofsgebäude in Gänze erhalten bleiben, was die gedeckte Rampe hinterfragt. Die Überarbeitung soll vom Fachpreisgericht und von Experten begleitet werden.

## PREISE

1. Rang/Preis (50 000 Fr.): «Ich bin auch ein ...», Schmid+Partner Bauingenieure, Lenzburg; Plagaro Cowee Architektur, Herrliberg
2. Rang/Preis (35 000 Fr.): «Getrennt vereint», WAM Planer und Ingenieure, Solothurn; 3B Architekten, Bern; 4d Landschaftsarchitekten, Bern
3. Rang/Preis (30 000 Fr.): «Palindrom», TSW Trachsel, Schibli, Walder+Partner, Olten; Werk1 Architekten und Planer, Olten; Schneider Landschaftsarchitekten, Olten
4. Rang/Preis (15 000 Fr.): «Diagonal», Gerber+Partner Bauingenieure und Planer, Windisch, Tschudin+Urech, Brugg; SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen; Eichenberger Bauingenieure und Planer, Muhen

## ÜBRIGE TEILNEHMENDE

- Leonhardt, Andrä+Partner, Zürich; Stéphane M. Lippitsch Architekt, Berlin; TDB Landschaftsarchitektur, Berlin
- Gruner Ingenieure, Olten; Felber Widmer Kim Architekten, Aarau; Naef Landschaftsarchitekten, Brugg; Makiol+Wiederkehr, Beinwil am See; MRS Partner, Zürich; Hefti Hess Martignoni, Aarau
- Engelsmann Peters Beratende Ingenieure, Stuttgart; Landschaftsarchitektur Diekmann, Hannover
- Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure, Zürich; Müller&Truniger Architekten, Zürich; Raderschall Partner Landschaftsarchitekten, Meilen
- TBF-Marti Ingenieurbüro, Schwanden; Jung Architektur, Mollis; Laubrausch Landschaftsarchitektur, Glarus
- Frey+Gnehm Ingenieure, Olten; Frey Architektur, Olten; PG Landschaften Gysin, Sissach

## JURY

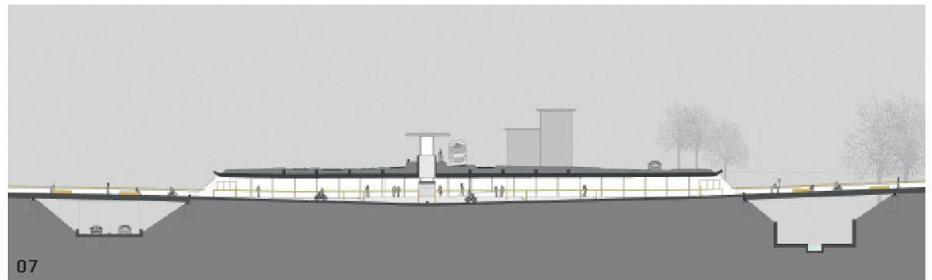
Fachpreisgericht: Walter Bieler, Ingenieur, Bonaduz (Vorsitz); Peter Heiniger, Kantonsingenieur Solothurn; Daniel Wentzloff, Architekt, Basel; Pius Flury, Dipl. Architekt, Solothurn; Marie-Noëlle Adolph, Landschaftsarchitektin, Meilen; Lorenz Schmid, Stadtplaner Stadt Olten (Ersatz)

Sachpreisgericht: Martin Wey, Baudirektor Olten; Christoph Gerber, SBB Projekte Bau & Architektur, Olten; Rolf Furrer, Präsident Baukommission Olten; Adrian Balz, Leiter Baudirektion Olten (Ersatz)

Weitere Informationen: [espa.zium.ch](http://espa.zium.ch)



06

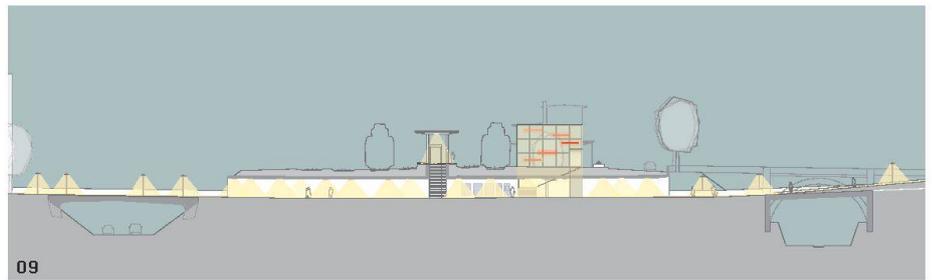


07

**06+07 «Getrennt vereint»** (WAM Planer und Ingenieure): konfliktfreie Verkehrsführung über einfache Stahlbetonbrücken, aber räumlich und atmosphärisch wenig grosszügige Unterführung (Visualisierungen + Plan: Projektverfasser)



08



09

**08+09 «Palindrom»** (TSW Trachsel, Schibli, Walder+Partner): fließende Raumfolge mit einheitlicher Materialisierung in Asphalt und weissem Polyurethan. Die Stahlbetonbrücken treten in der Wahrnehmung zurück (Visualisierungen + Plan: Projektverfasser)



10



11

**10+11 «Diagonal»** (Gerber+Partner Bauingenieure): Das bestehende Gebäude südlich der Gleise wird als markantes Wahrzeichen des neuen Quartiers umgenutzt. Funktional überzeugten die komprimierte Unterführung und die knappen Platzverhältnisse weniger (Visualisierungen + Plan: Projektverfasser)