

**Zeitschrift:** Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art

**Band:** 64 (1977)

**Heft:** 2: Bahnhof Dossier

**Artikel:** Rückblick : einige Wettbewerbe seit 1925

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-49423>

#### **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:** 13.01.2026

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

Claude Lichtenstein und Radoslav Begić

# Rückblick:

## Einige Wettbewerbe seit 1925

### 1925 Genève- Cornavin

Der Wettbewerb für den Neubau des Bahnhofs Genève-Cornavin wurde 1925 durchgeführt, nachdem die SBB bereits ein sorgfältiges, wenn auch schematisches Vorprojekt ausgearbeitet hatten. 66 der 78 eingereichten Entwürfe übernahmen dessen axiale Disposition, was von Peter Meyer in der *Schweizerischen Bauzeitung* (Nrn. 19, 20, 23/1925) polemisch kommentiert wurde:

«Bei der Auswahl der Pläne für die Publikation in der SBZ haben wir uns... möglichst beschränkt zugunsten der Arbeiten, die *Neues* bieten, das heisst den Eigenheiten der ausgesprochen unsymmetrischen Situation Rechnung tragen.»

Die städtebauliche Schwierigkeit der Situation bestand vor allem in der Lage des verfügbaren Areals: die wichtigen Verkehrsströme erschlossen es nur tangential, nicht zentral: auch die Sichtbezüge waren deshalb schwierig herzustellen. Diese Erschwernisse wirkten sich allerdings weniger auf der betrieblichen als auf der architektonischen und räumlichen Ebene aus. Für den Betrieb des Gebäu-

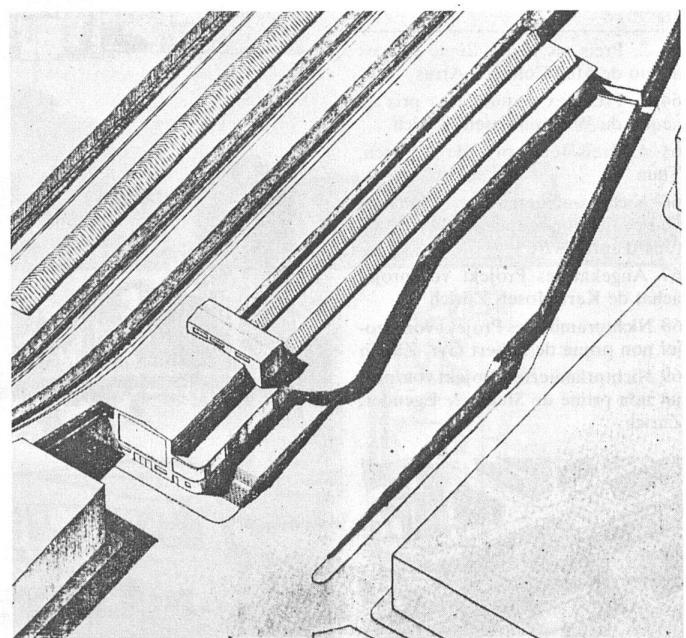
des war entscheidend, die erhöhte Lage der Gleise – das Trassee liegt auf einem Damm – durch eine günstige Anordnung der Räume mit den betrieblichen Erfordernissen in Übereinstimmung zu bringen. Zum Teil übernahmen die Projekte die Anordnung einer vor dem Gebäude liegenden Rampe vom alten Bahnhof, zum Teil sahen sie die Eingangshalle auf derselben Höhe der näheren Umgebung vor.

Keines der Projekte entsprach den Wünschen der Bahndirektion durchwegs, weshalb 1926 ein zweiter, diesmal beschränkter eidgenössischer Wettbewerb ausgeschrieben wurde. Dabei erhielt der Entwurf des Genfer Architekten J. Flegenheimer den ersten Preis. Danach ist der Bau in An-

griff genommen und 1933 eröffnet worden.

Dieser Wettbewerb war zu einem wichtigen Ereignis der Schweizer Architektur geworden. Die offene Konfrontation zwischen der «Akademie» und der

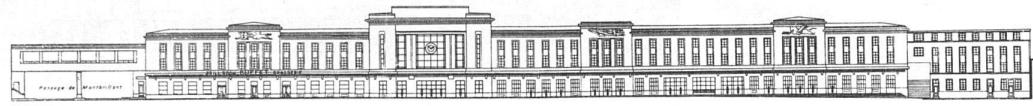
Moderne ergab sich zwar erst zwei Jahre später – ebenfalls in Genf, anlässlich des Wettbewerbs zum Völkerbundpalast, doch die neuen Kräfte regten sich bereits. Wir zeigen neben drei preisgekrönten Projekten den nichtprä-



61

61 Wettbewerb für den neuen Bahnhof Genf-Cornavin/concours pour la nouvelle gare Genève-Cornavin (1925); nicht eingereichtes Projekt von/projet non présenté par Hans Wittwer, Basel; Isometrie (aus/d'après ABC)

62 Fassade des ausgeführten zweiten Projektes von/ façade du projet réalisé de J. Flegenheimer



62

mierten Entwurf von Steger und Egendorf sowie zwei nicht eingereichte Entwürfe: jenen von Hans Witter (Basel) und jenen von Mart Stam, der als Mitarbeiter von Arnold Itten (Thun) am Zustandekommen des 4. Preises beteiligt war und sein eigenes Alternativprojekt in der Freizeit erarbeitet hatte.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Diesen Hinweis verdanken wir Martin Steinmann

#### Quellen:

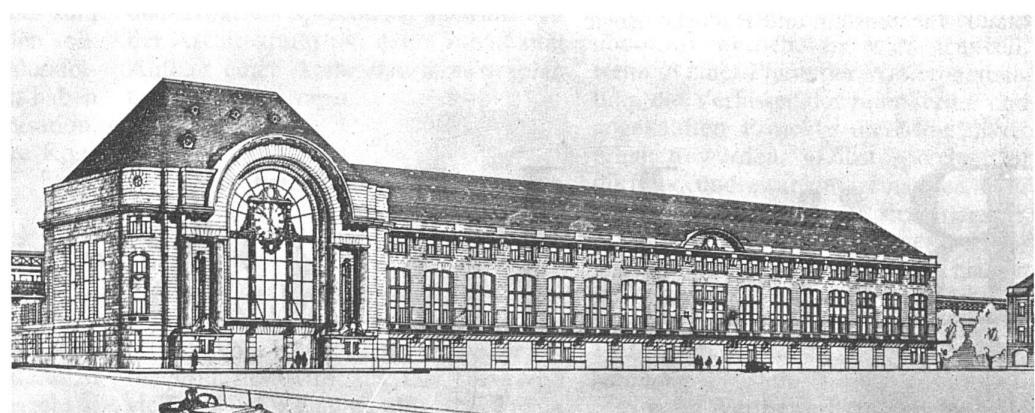
SBZ 1925, Nrn. 19, 20, 23  
*Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens* (Verlag Julius Springer, Berlin) Nr. 12/1934  
*ABC-Beiträge zum Bauen* Nr. 6/1925 (Eindhoven, 1969)

#### Jury:

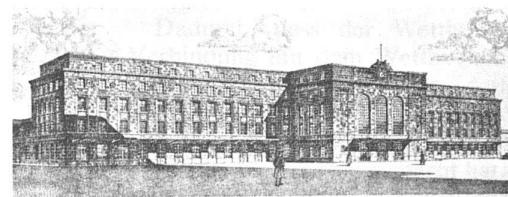
Ed. Fatio, Genf; A. Leclerc, Arch., Genf; E. Paschoud, Chefingenieur SBB, Lausanne; Th. Nager, Architekt der Generaldirektion SBB, Bern; M.E. Labhardt, Architekt der Generaldirektion SBB, Bern

#### Preisträger:

1. Preis: –
2. Preis, ex aequo: W. Brenneisen, Zürich
2. Preis, ex aequo: M. Convert, Arras
3. Preis, ex aequo: Ad. Guyonnet & Torcapel, Genf
3. Preis, ex aequo: E. Doret, Genf
4. Preis: A. Itten, Thun
5. Preis: F. Fulpius, Genf
1. Ankauf: Prof. Karl Moser, Zürich
2. Ankauf: Dr. A. Weiser, Wien



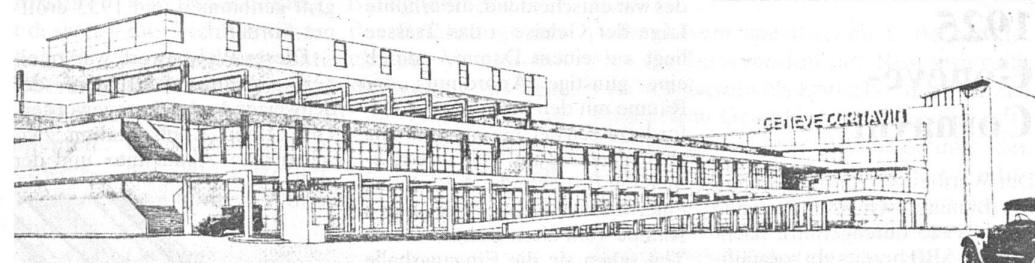
63



64



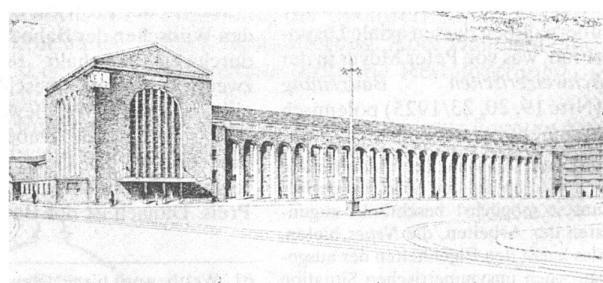
65



66

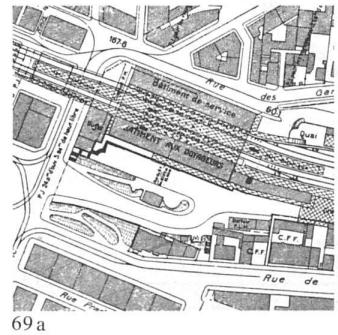


67



68

- 63 2. Preis, ex aequo/2ème prix ex aequo de Max Convert, Arras  
 64 2. Preis, ex aequo/2ème prix ex aequo de W. Brenneisen, Zürich  
 65 4. Preis/4ème prix de A. Itten, Thun  
 66 Nicht eingereichter Entwurf von/projet non soumis par Mart Stam (aus/d'après ABC)  
 67 Angekauftes Projekt von/projet achat de Karl Moser, Zürich  
 68 Nichtprämiertes Projekt von/projet non primé de Albert Gyr, Zürich  
 69 Nichtprämiertes Projekt von/projet non primé de Steger & Egendorf, Zürich



69a



69

## 1933 Florenz

Im Februar 1933 wurde über die 102 eingereichten Projekte des nationalen Wettbewerbs für den neuen Bahnhof S. Maria Novella in Florenz entschieden. Das Programm hatte den Teilnehmern einen bestimmten Grundriss vorgeschrieben. Im wesentlichen war die Aufgabe also gestalterischer Natur. Das Preisgericht vertrat die Auffassung, dass jede eklektizistische Lösung (zum Beispiel im Stil des ein Jahr zuvor fertiggestellten megalomaniischen Mailänder Bahnhofs) von der Preisverteilung ausgeschlossen sein sollte. Allerdings war die Jury in dieser Frage gespalten. Zwei der sieben Mitglieder kämpften gegen eine fortschrittliche Lösung. Doch dank dem Prestige von Filippo Tommaso Marinetti, dem «Kopf» der Futuristen, waren die Entscheide innerhalb der Jury eindeutig.

Nach der Bekanntgabe der Resultate brach allerdings in der Öffentlichkeit, insbesondere in der Presse, eine hitzige Debatte aus. Der Bau des erstprämierten Projektes war eine Zeitlang gefährdet. Ein Machtwort Mussolinis machte dem Seilziehen ein Ende: der Bahnhof sollte gemäss dem Ausgang des Wettbewerbs gebaut werden.

Obwohl mitten in der Zeit des Faschismus, war dies ein Zeichen dafür, dass die rationalistische Bewegung in Italien nicht zerschlagen war. Die Forderungen an einen Monumentalbau des Faschismus konnten auch von der Moderne befriedigt werden.

### Quellen:

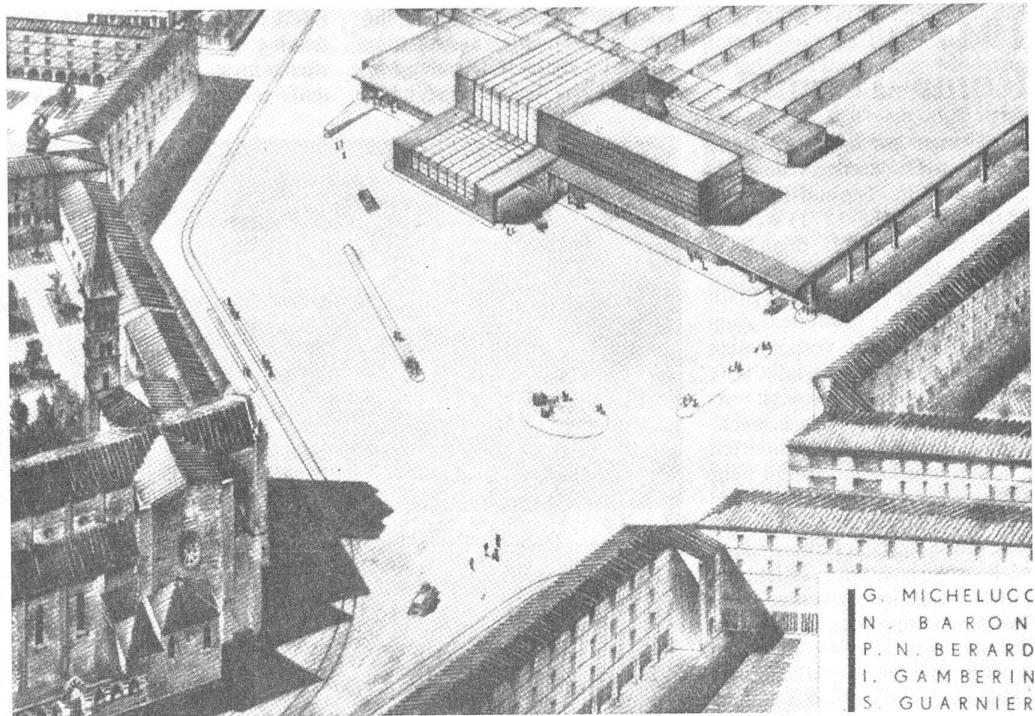
Architettura; Cronache e Storia (Juli/August 1955, S. 205)  
DBZ (Deutsche Bauzeitung) (Nr. 6/1934, S. 118 ff.)

### Jury:

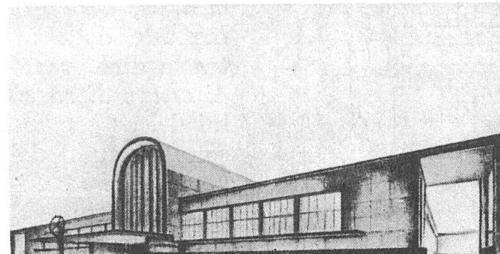
Ing. Cesare Oddone (ehemaliger Vorsitzender der Italienischen Staatsbahnen); Arch. Marcello Piacentini; Arch. Cesare Bazzani; Arch. Armando Brasini, Romano Romagnoli (Bildhauer); Ugo Ojetti (Kunstkritiker und Schriftsteller); Filippo Tommaso Marinetti (Schriftsteller)

### Preisträger:

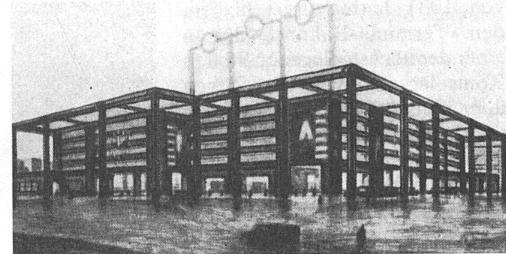
1. Preis: Giovanni Michelucci, Nello Baroni, Pier Nicolo Berardi, Italo Gamberini, Sarre Guarnieri, Leonardo Lusanna
2. Preise, ex aequo: a) Angelo Mazzoni, b) Ettore Sottsass, c) Bruno Ferrati, d) Cesare Pascoletti



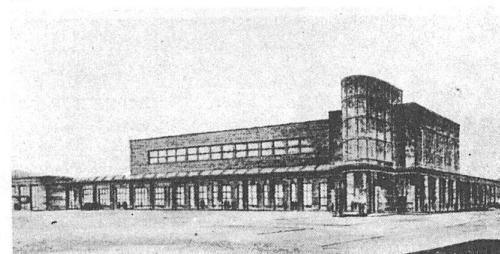
70



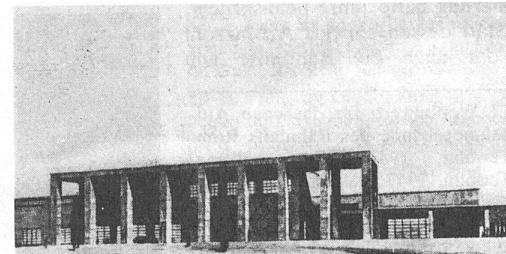
71



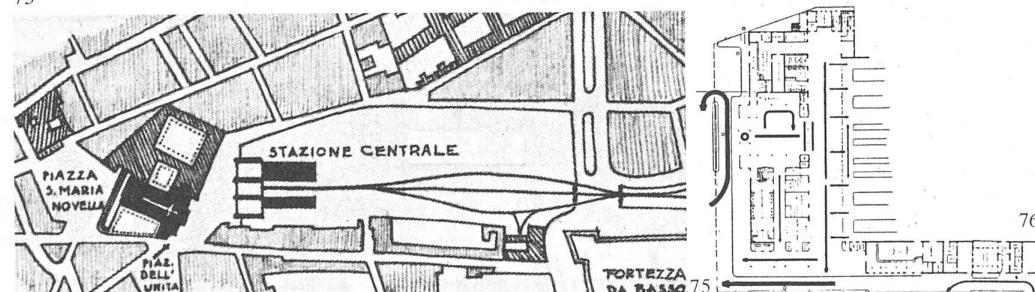
72



73



74



75

70 Wettbewerb für den neuen Bahnhof von Florenz/concours pour la nouvelle gare de Florence (1933); Vogelschau des 1. Preises (ausgeführtes Projekt)/vue aérienne du premier prix (projet réalisé). Links/à gauche: S. Maria Novella

71 Projekt von/projet de Giuseppe Samonà (nicht prämiert/non primé)  
72 2. Preis, ex aequo/2ème prix ex aequo de Bruno Ferrati  
73 2. Preis, ex aequo/2ème prix ex aequo de Cesare Pascoletti

74 Nichtprämiertes Projekt von/projet non primé de Pietro Aschieri und/et Eugenio Montuori  
75 Situation  
76 Der in den Grundzügen vorgeschriebene Grundriss/le plan tel qu'il a été élaboré comme base du concours

## 1947

### Roma-Termini

Den Namen hat er von den nahe liegenden Diokletians-Thermen. Doch der alte Termini-Bahnhof (Arch. S. Bianchi, 1871) war so gleich ein «Terminal»; denn Rom war gerade Hauptstadt des geeinten Italien geworden. Die Stadt hatte 180000 Einwohner. Zum Zeitpunkt des vorliegenden Wettbewerbs waren es 1800000. Die Stadt war in dieser Zeit ausschliesslich südostwärts gewachsen. Im Nordwesten verhinderten Vatikan und Gianicolo ein nennenswertes Wachstum. Auf die für 1942 geplante Weltausstellung hin sollte die «Urbs» jedoch nach Nordwesten (Richtung Ostia) ausgedehnt werden. Die Zeit war knapp; der bestehende Bahnhof war aber zu klein und musste für die hochliegenden Pläne des Duce auf jeden Fall ersetzt werden. Ein früherer Plan von 1931 hatte vorgeschlagen, den «Termini»-Bahnhof (der an einer der höchsten gelegenen Stellen Roms lag und von den Zügen über eine steile Rampe erklimmen werden musste) durch je eine Hauptstation im Nordwesten und im Südosten, die miteinander unterirdisch verbunden werden sollten, zu ersetzen. Man scheute jedoch die Kosten, und die Realisierung hätte Jahre beansprucht. Statt dessen entwarf A. Mazzoni (der auch die Bahnhöfe von

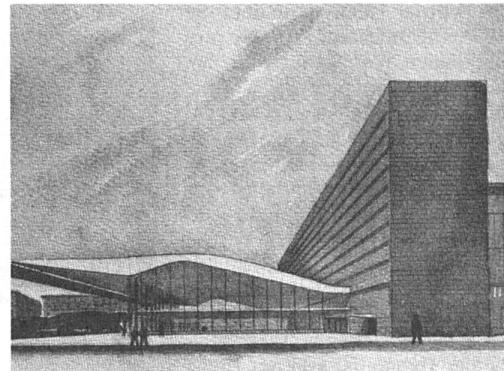
Trient und Siena sowie den Fährbahnhof von Massa Marittima baute) im Jahre 1938 einen Monumentalbau, dessen Ausführung

rasch an die Hand genommen, durch den Krieg aber unterbrochen wurde. Nur die beiden Seitenflügel wurden gebaut. 1947

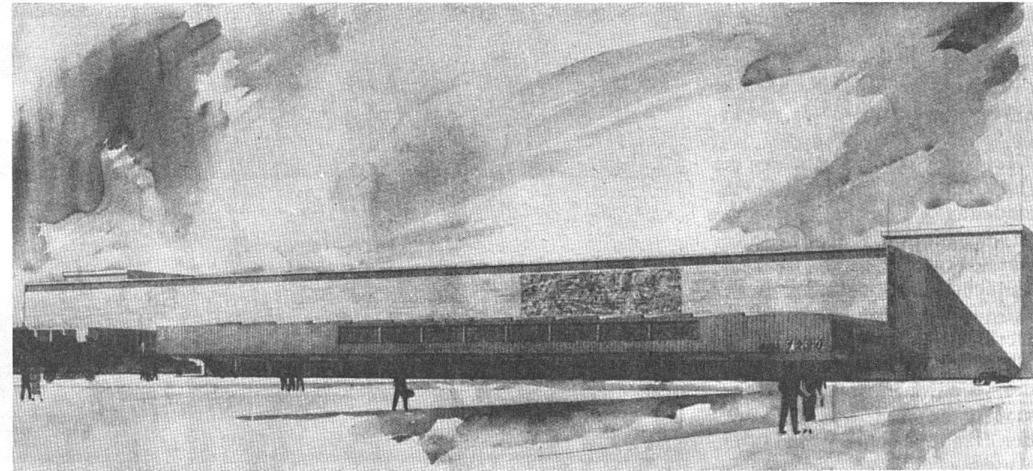
wurde dann dieser nationale Wettbewerb zur Gestaltung der Bahnhoffront ausgeschrieben. Gefordert war eine Vorverlegung



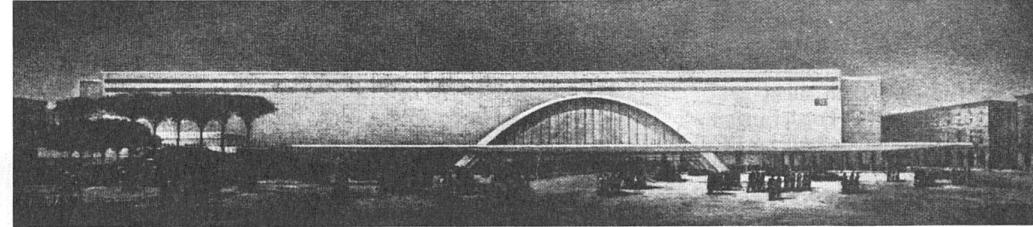
77



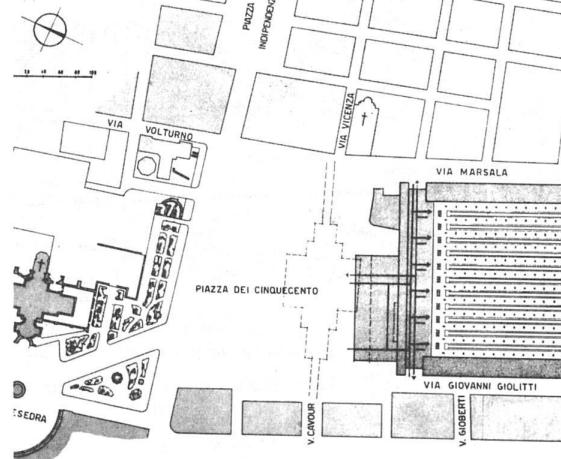
78



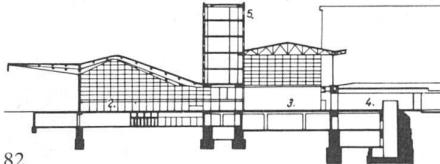
79



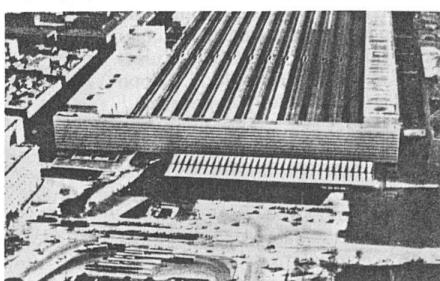
80



81



82



83

des Stirnbau gegen die Piazza dei Cinquecento unter Berücksichtigung der Mauer von Servius Tullius. Östlich der Mauer war ein

Restaurant, westlich davon die Schalterhalle sowie im ganzen Bereich eine grosse Anzahl von Büroräumen.

Die 40 eingereichten Projekte wiederspiegeln wie in Florenz den immer noch vehementen Konflikt zwischen Tradition und Moderne,

doch mit einem Unterschied: das immer geltende Trägheitsprinzip verhalf in Florenz der Moderne noch zum Durchbruch; in Rom hatten die Jahre nach der Befreiung noch herumspukenden Tempelfronten keine Chance mehr.

#### Quellen:

*Neue Bauwelt* (Nr. 1/1949, S. 9 ff.; Nr. 19/1949, S. 65 ff.)

*Domus* (Dezember 1951)

*Architectural Review* (April 1951, S. 209 ff.)

#### Preisträger:

1) Preis, ex aequo: Leo Calini, Eugenio Montuori

2) Preis, ex aequo: Massimo Castellazzi, Vasco Fadigati, Achille Pintonello, Annibale Vitellozzi

3) 2. Preis, ex aequo: Vittorio Immirzi, Luigi Cosenza, Francesco della Sala, Adriano Galli, Giuglielmo Ricciardi, Raffaello Salvatori

4) 2. Preis, ex aequo: Saul Greco

5) 2. Preis, ex aequo: Claudio Longo

6) 3. Preis, ex aequo: Bruno Ronca, Carlo Mutinelli

7) 3. Preis, ex aequo: Achille Petrigiani, Costantino Forleo, Nello Ena

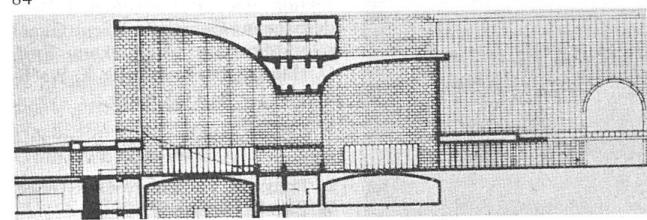
8) 3. Preis, ex aequo: Mario Ridolfi, Ludovico Quaroni, Aldo Cardelli, Mario Fiorentino, Giulio Ceradini, Mario Caré

9) 3. Preis, ex aequo: Leonardo Favini, Mariano Pallottini

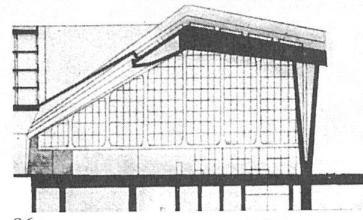
10) 3. Preis, ex aequo: Robaldo Morozzo della Rocca, Domenico Rossi



84



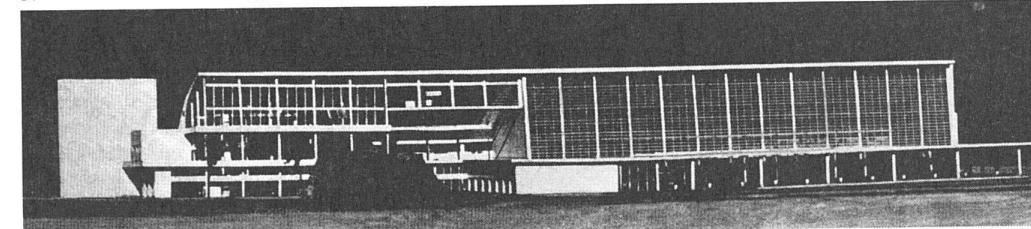
85



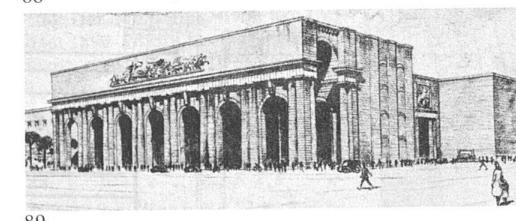
86



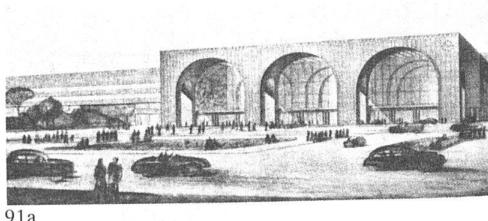
87



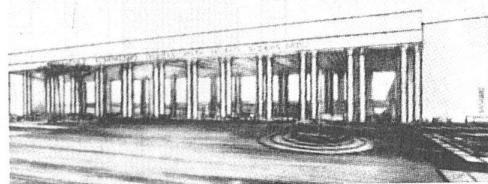
88



89



91a



92



90

84/85 Ein 2. Preis/un 2ème prix: Saul Greco

86/87 Einer der 3. Preise/un des 3èmes prix: Ridolfi, Quaroni, Cardelli, Fiorentino, Ceradini, Caré

88 2. Preis, ex aequo/2èmes prix ex aequo de Immirzi, Cosenza, della Scala, Galli, Ricciardi, Salvatori

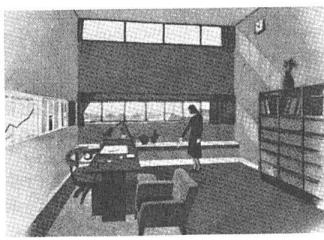
89 3. Preis, ex aequo/3ème prix ex aequo de Petrigiani, Forleo, Ena

90 3. Preis, ex aequo/3ème prix ex aequo de Petrigiani, Forleo, Ena

91a Ein Büro im ausgeführten Projekt/un bureau dans l'édifice réalisé; man beachte die zwei übereinanderliegenden Fensterbänder pro Geschoss/voir, en particulier, les deux rangées de fenêtres par étage

91b 3. Preis, ex aequo/3ème prix ex aequo de Pascoletti

92 Entwurf für den Neubau (1938)/projet pour le nouvel édifice (1938) de Mazzoni; nur die Seitenflügel wurden gebaut/seules les ailes latérales ont été réalisées.



91b

# 1950

## Wien

### Südbahnhof

In der Hauptstadt der Donaumonarchie war die Eisenbahn schon früh als für das «Management» des lockeren Staatenverbandes bedeutsam erkannt worden. Als erster wurde 1838 der Nordbahnhof gebaut, von dem aus Mähren, Schlesien und Galizien erschlossen wurden. Kurz darauf folgten andere Strecken, von denen jede in der Hauptstadt einen eigenen Kopfbahnhof hatte. So standen in Wien nach kurzer Zeit nicht weniger als sieben Endstationen. Dass dies den Verkehr von Passagieren und Gütern behinderte, leuchtet ein. Deshalb befasste man sich im versehrten Wien von 1945 wieder intensiv mit der Jahrzehntelang gehegten Absicht, die Vielzahl von Kopfbahnhöfen durch eine Zentralstation auf dem Areal der damaligen einander unmittelbar benachbarten Bahnhöfe Wien-Süd und Wien-Ost zu ersetzen. Dieser Plan eines Hauptbahnhofs für die ganze Stadt erwies sich aber als unrealistisch. Man beschloss, statt dessen zwei Bahnhöfe für den Fernverkehr zu bauen, nämlich einen kombinierten Süd-Ost-Bahnhof (an der erwähnten Stelle) und einen Westbahnhof.

Zur Kombination zweier Bahnhöfe und zweier in Verlauf und Höhenlage festgelegter Tras-

sees (jenes der Südbahn lag fünf Meter höher als das der Ostbahn) zu einem Südostbahnhof wurde 1950 ein öffentlicher nationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Die Aufgabe war, unter Beachtung einer guten städtebaulichen Anordnung und einer klaren Verkehrslösung ein Aufnahmegebäude zu entwerfen, das eine flüssige Abwicklung des Zu- und Abgangs der Reisenden ermögliche und dabei bei ökonomischer Ge-

staltung eine konstruktiv einheitliche Lösung darstelle. Selbstverständlich kam bei einer solchen Aufgabe einer Kombination zweier Bahnhöfe unter einem Dach dem Problem der inneren Verkehrsabläufe entscheidende Wichtigkeit zu. Wir können hier auf die einzelnen Probleme nicht eingehen, drucken aber zur Verdeutlichung ein Schema ab (Abb. 98).

Von den 42 eingesandten

Wettbewerbsprojekten überzeugte keines die Bahndirektion restlos. Deshalb nahm sie die Realisierung des Baues selbst an die Hand. Die eingebrachten Ideen halfen ihr, den Bau bereits 1951 zu beginnen.

#### Quellen:

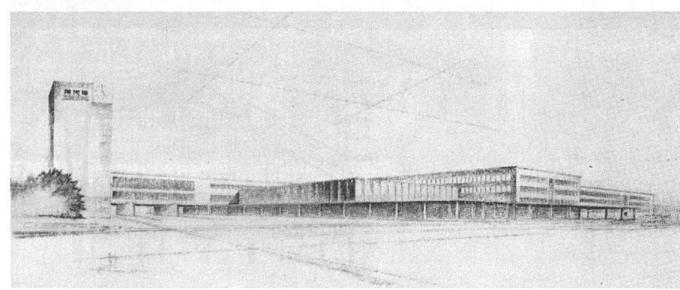
*Der Aufbau* (Nr. 7/1951, S. 266 ff.; Nr. 4/1957, S. 1 ff.)  
Mihály Kubinszky: *Bahnhöfe Europas* (Stuttgart 1969, S. 236 ff.)

#### Jury:

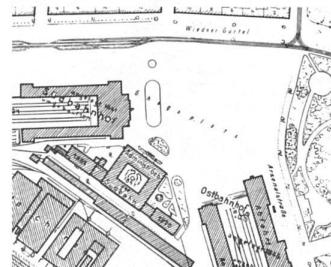
Bundesministerium für Verkehr und Verstaatlichte Betriebe; Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen; Gemeinde Wien; Generalpostdirektion; Architekten: Prof. O. Haerdtl, Dr. K. Kupsky, E. Wachberger, Dr. K. Girkmann

#### Preisträger:

1. Preis: Dr. R. Maculan, K. Walder (Wien)
2. Preis: E. Hiesmayr, O. Gruber, W. Larwin (Bregenz)
3. Preis: K. Machtlinger, H. Muttoné, F. Nowotny, R. Fill (Wien)
- Ankauf: Perl, Kowatsch, Wetzlinger, Pontaschl (Villach)
- Ankauf: Mörtl, Heim (Wien)
- Ankauf: Schlarbaum, Keiter, A. May (Wien)
- Ankauf: Michor, Kaplaner, Rohner (Klagenfurt)
- Ankauf: Prof. Kadletz, Dr. Reisch (Wien)
- Ankauf: Lehmann, Machatti (Wien)
- Ankauf: Panlitschka, Rollwagen, Schittenhelm (Wien)



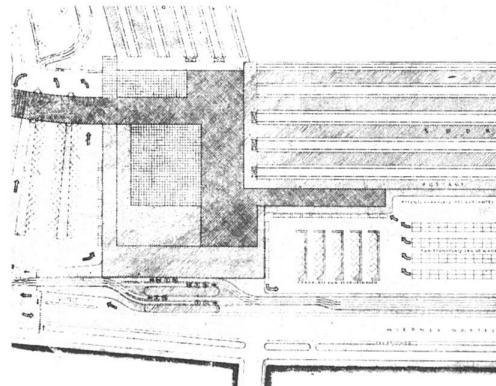
93



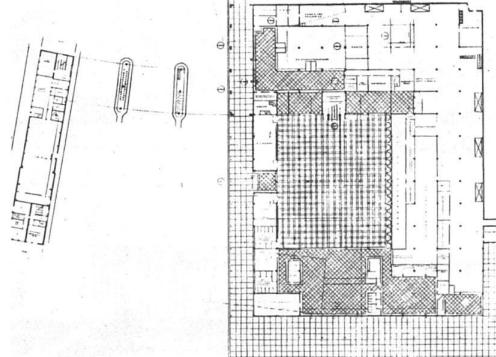
94



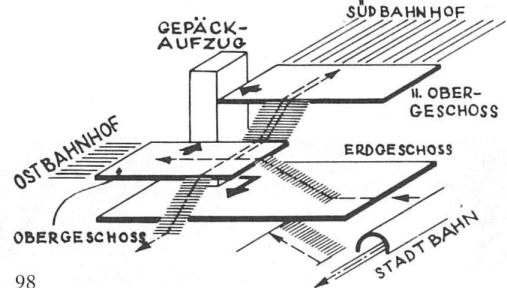
95



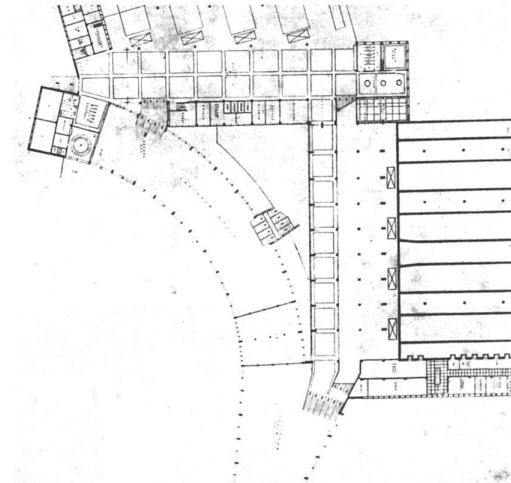
96



97



98



99

93 Bahnhof Wien/Vienne; Perspektive des 1. Preises/perspective du 1er prix de Maculan und/et Walder

94 Situation von Süd- und Ostbahnhof vor der Zerstörung/situation des gares Sud et Est avant la destruction

95 Vogelschau über den im Bau befindlichen neuen Südbahnhof (1957)/vue aérienne de la gare Sud en construction (1957); er geht nicht auf den 1. Preis des Wettbewerbs zurück/la réalisation ne correspond pas au 1er prix du concours

96 Situation des 1. Preises/situation du 1er prix

97 Erdgeschossgrundriss des 1. Preises/plan du rez-de-chaussée du 1er prix

98 Schema des von der Bahndirektion gebauten Bahnhofs/schéma de la gare telle qu'elle a été réalisée par la direction des Chemins de Fer

99 Erdgeschossgrundriss des 2. Preises/plan du rez-de-chaussée de Hiemayr, Gruber, Larwin

## 1952 Köln

An der Standortwahl des Kölner Hauptbahnhofs – unmittelbar neben dem Dom – trug die Stadt schon vor dem Zweiten Weltkrieg schwer. Schon um 1900 hatte man erkannt, dass durch die erhöhten Schienenstränge die innere Stadt eingeschnürt werde. Doch zuvor, 1890, war der gewählte Platz in Anbetracht der repräsentativen Bedeutung der Bauaufgabe als angemessen erschienen. – Der Situationsplan zeigt die auch in ästhetischer Hinsicht problematische Sachlage. Nach 1945, als der unversehrte Dom sich wie eine Kerze über dem umliegenden Trümmerfeld erhob, erhielten die lange gehexten Hoffnungen auf eine Verlegung der Bahnanlagen für kurze Zeit neuen Auftrieb. Doch waren sie den Praktiken des hektischen Wiederaufbaus fremd; die Chance wurde nicht wahrgenommen.

Man entschloss sich, den teilweise zerstörten Bahnhof an der gleichen Stelle und unter Verwendung der intakten Teile (Perronhalle, Schalterhalle) zu reparieren. Die Bundesbahnverwaltung entschloss sich zu einem Wettbewerb in kleinem Kreis: neben vier eingeladenen Architekten nahmen an ihm vier Bundesbahnarchitekten teil.

Das Programm war stark durch die vorhandenen Teile vorbestimmt. Eingänge, Billetschalter, Zugänge zu den Perrons und die Gepäckaufbewahrung waren in ihrer Lage festgelegt. Nur ein mehrgeschossiger Trakt mit Läden, Auskunfts- und Reisebüros sowie Verwaltungsräumen und

einem Restaurant, das gegenüber dem Domchor liegen musste, war neu im Programm. Der bestimmende Einfluss des alten Gebäudes ging so weit, dass selbst seine *Fundamente* in die Planung einbezogen werden mussten.

Bei diesem Wettbewerb war folglich der Spielraum des Archi-

tekten äußerst eingeschränkt. Die Möglichkeit, sich auszudrücken, war beinahe auf die Platzfassade beschränkt; dort *musste* man Stellung beziehen. Die Perspektiven sind vom Dom her angelegt. Wir zeigen hier vier Entwürfe. Bemerkenswert ist der Wettbewerb auch in dieser Hinsicht: der

ausgeführte Bau, schliesslich von der Bundesbahndirektion Köln errichtet, knüpft nicht an das erstprämierte Projekt an, sondern an den dritten Ankauf!

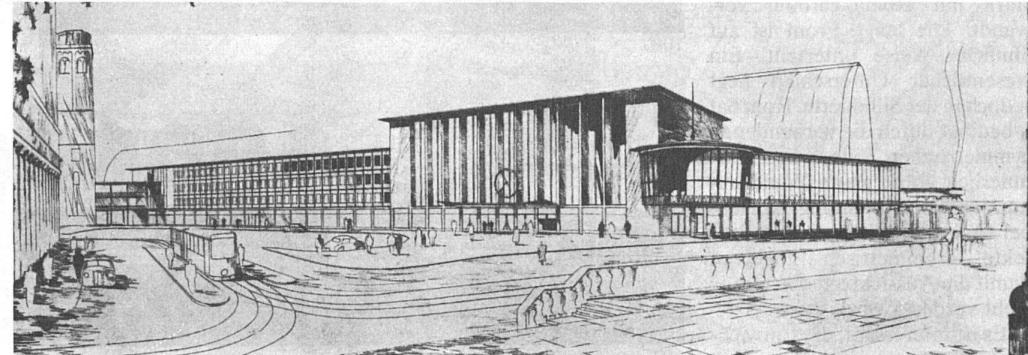
**Quelle:**  
Baumeister (Nr. 5/1952, S. 289 ff.)



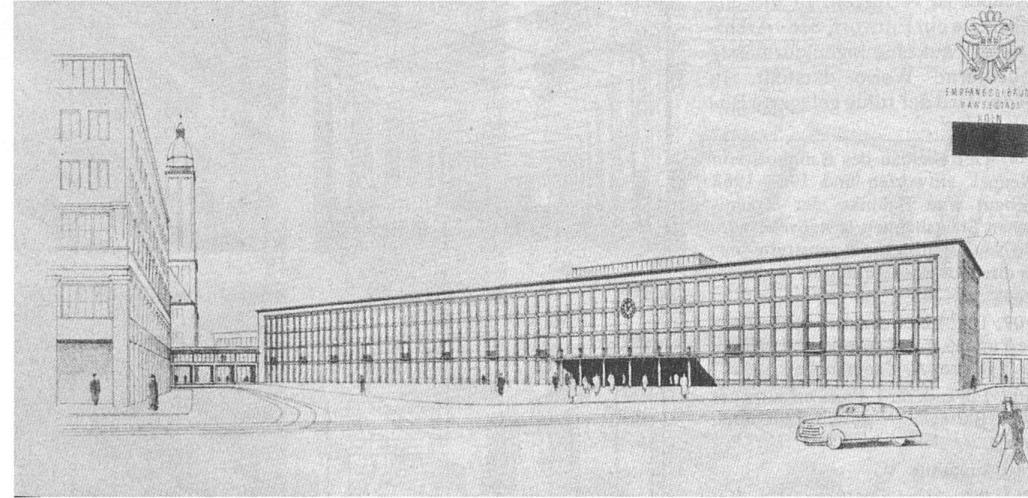
100



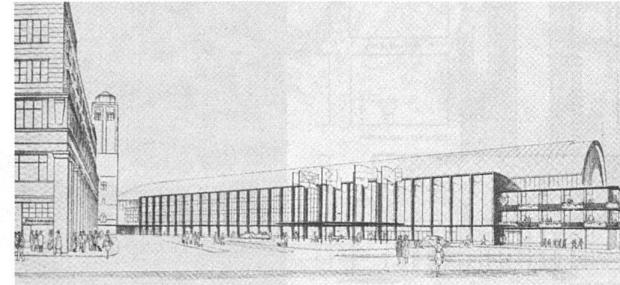
101



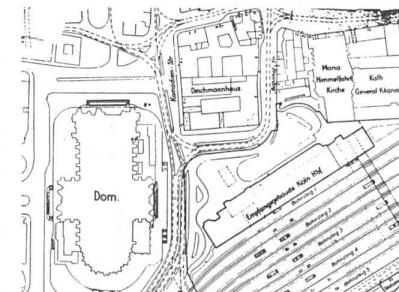
102



103



104



105

100 Der alte Bahnhof von Köln, erbaut 1890–1894/la vieille gare de Cologne, construite en 1890–1894

101 Der Neubau von/la nouvelle gare de 1956 par Schneider und/et Schmitt, Bundesbahndirektion Köln; siehe auch Abb. 44/à considérer No 44

102 1. Preis/1er prix: Arch. Reichsbahnbaurat Waltenberg, Mitarbeiter/collaborateur C. Schmitt

103 2. Preis/2ème prix: Entwurf von/projet de Reichsbahnrat Dürkop

104 3. Ankauf/3ème prix achat: Arch. W. Riphahn

105 Situation mit altem Bahnhofgebäude und Dom/situation de la vieille gare et de la cathédrale

## 1955

### Neapel

Der Anlass zu diesem Wettbewerb lag in der Überalterung des alten Bahnhofgebäudes. Vor allem war es viel zu schmal. Nur wenige Gleise konnten hineingeführt werden. Die Folge war ein dauerndes tumultuöses Gedränge in der Bahnhofshalle und auf der Piazza Garibaldi.

Auch hier sah das Wettbewerbsprogramm eine öffentliche Bahnhofsanlage in Verbindung mit amtlichen Verwaltungs- und sonstigen Büroräumen vor.

Drei Projekte gingen als Sieger aus dem Wettbewerb hervor. Alle sind sie in ihren Grundzügen stark mit Roma-Termini verwandt: Die lange Front ist auf ähnliche Weise unterteilt. Ein wesentlicher Unterschied liegt jedoch in der Silhouette. Rom hat – bedingt durch die vorhandenen symmetrischen Teile – die kontinuierlich hohe, glatte Wand mit horizontaler Schichtung. In Neapel sind die preisgekrönten Projekte asymmetrisch angelegt, damit die Aussicht auf den Vesuv nicht verdeckt wird.

Es ist interessant, die Entwicklung von Florenz über Rom nach Neapel zu verfolgen: In Florenz obsiegte ein Entwurf, der «Architektur» auf eine ingenieurmässig nüchterne Weise darstellt. In Rom wird der ruhig gelagerte Bü-

106 Der Neubau des Bahnhofs von Neapel, entworfen und 1960–1963 gebaut vom Baubüro der Italienischen Staatsbahnen/la nouvelle gare de Naples, projetée et construite sous la direction des Chemins de fer nationaux

107, 108 Einer der drei ersten Preise/l'un des trois 1ers prix: P. L. Nervi, S. Vaccaro, A. Campanella

109 Ein anderer 1. Preis/un autre 1er prix: Battaglini, Cameli – Lombardi, Viale

110 Situation

111 Projekt/projet Piccinato – Barinci, Cacchia, De Luca, Zevi

112 Der alte Bahnhof/la vieille gare



112

rotarkt von der expressiven Form der Eingangshalle kontrastiert. In Neapel ist die Suche nach der «richtigen» Strukturform weitergetrieben worden, doch wirken die konstruktiven Elemente hier

überzüchtet und als Selbstzweck. Das Verhältnis ist reziprok zu Florenz: der Aufwand an Struktur übertront ihren Sinn – die Emanzipation der «Struktur» verdrängt die «Architektur».

#### Quellen:

Architettura, Cronache e Storia (Nr. 1/

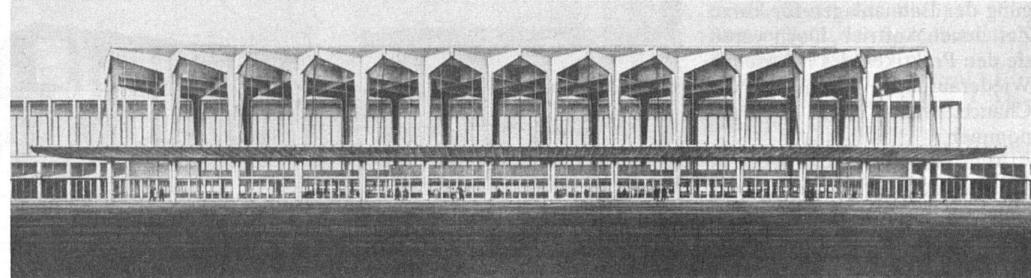
1955, S. 27 ff.)

L'Architecture d'aujourd'hui (Nr. 64/

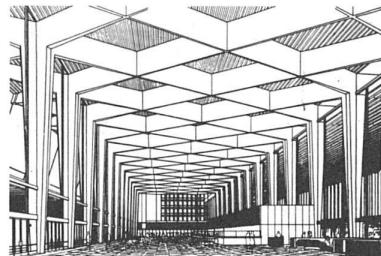
1956, S. 6 ff.)



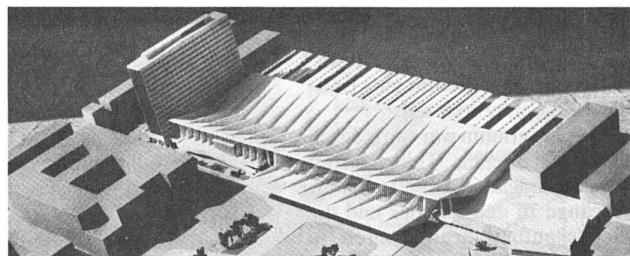
106



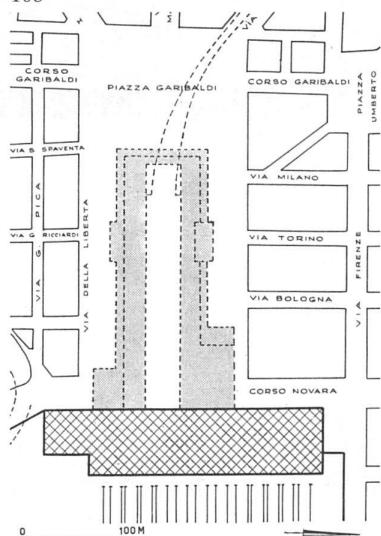
107



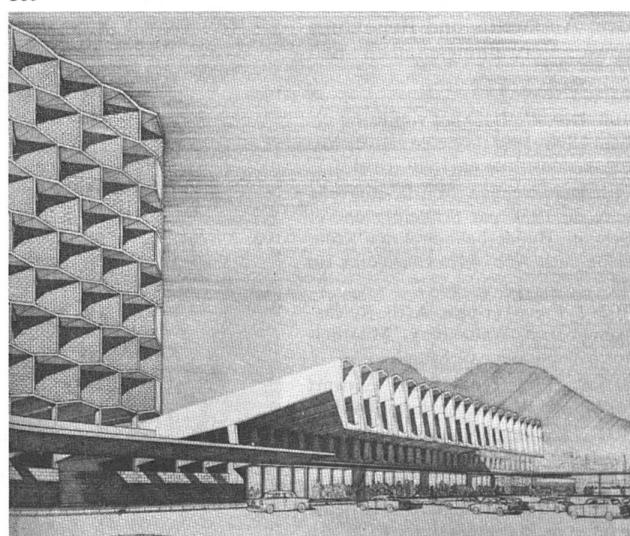
108



109



110



111

## 1950 Bern

### Ideenwettbewerb für die Verkehrsgestaltung in der Innenstadt in Verbindung mit den Bahn- und Postgebäuden in Bern

Der alte Berner Bahnhof war 1860 als Kopfbahnhof an der Stelle der jetzigen Bauten errichtet worden, unmittelbar neben dem Westrand der Altstadt. In den folgenden Jahrzehnten erfolgte stufenweise die Umwandlung in einen Durchgangsbahnhof. Seither verläuft der Geleisekörper am Fuss der Grossen Schanze. Diese wurde mit der Zeit teilweise abgetragen, damit mehr Geleise untergebracht werden konnten. Das Aufnahmegeräude behielt seine Lage bei und stand deshalb übereck zum Bahnkörper.

1944 stellten die SBB ihr

113 Vedute der Stadt Bern mit dem als Kopfbahnhof erkennbaren Gebäude/vue de Berne avec la vieille gare étant une gare terminus

114 1. Preis/1er prix: Bosshard, Mätzener, Trachsel, Wasserfallen

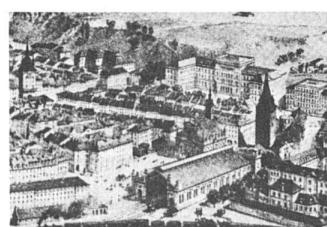
115 2. Preis/2ème prix: Jaussi, Wanner; die Post ist hier wie beim ausgeführten Bau quer über den Geleisen liegend angeordnet/à considérer la disposition au-dessus des voies des PTT réalisées plus tard

116 3. Preis/3ème prix: Keller, Bréguet

117 4. Preis/4ème prix: Neunenschwander, Zürcher, Studer

118 5. Preis/5ème prix: Notter, Liechti, Götti; Aufnahmegeräude hier westlich des Bürgerspitals angeordnet/la gare est située à l'ouest de l'hôpital

119 1. Ankauf/1er prix achat: Otto Senn; Schnitt/coupe, eine der wenigen vertikal entflochtenen Lösungen/une des solutions peu nombreuses qui proposent la diversification verticale



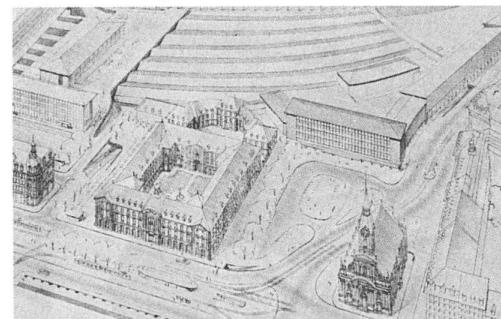
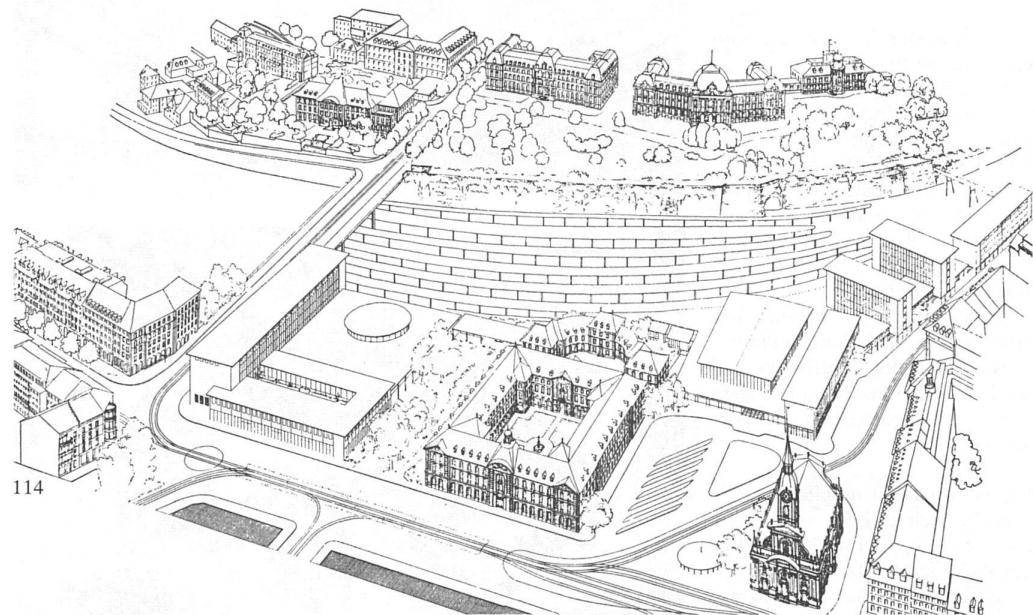
113

«endgültiges» Projekt für einen Neubau der gesamten Anlage vor. Die beiden Architekten Natter und Hostettler traten 1946 mit einem aus eigener Initiative ausgearbeiteten Gegenvorschlag an die Öffentlichkeit. Er lautete, die Bahn- und Postgebäude seien um einige hundert Meter westwärts, an die Laupenstrasse, zu verlegen, um die Schwierigkeiten der

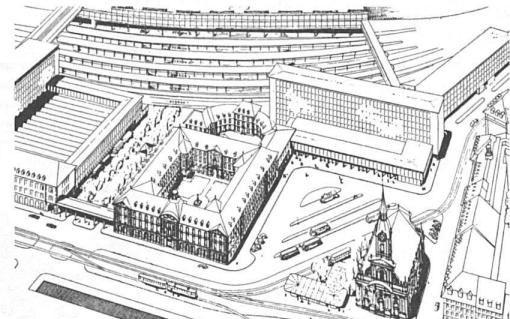
gedrängten Topographie zwischen Schanze und Altstadt zu umgehen. In der folgenden lebhaften Auseinandersetzung um den Standort behielten aber letztlich die Befürworter eines neuen Bahnhofs an alter Stelle die Oberhand.

Während der Debatte waren viele präzis gewerte Ideen vorgebrachten worden. Deshalb schrie-

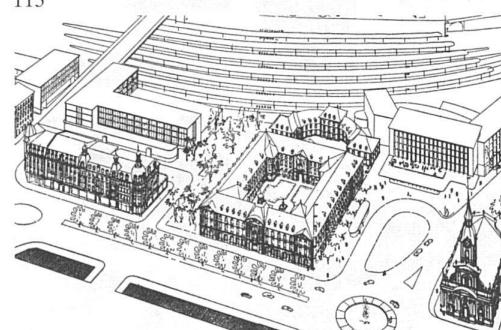
ben die Bahndirektion und die Stadt Bern den vorliegenden Wettbewerb aus. Ob sich am alten Ort überhaupt ein neues Bahnhofaufnahmegeräude, die geforderten PTT-Bauten und die städtischen Verkehrsanlagen befriedigend würden verwirklichen lassen: diese Frage musste durch den eidgenössischen öffentlichen Wettbewerb abgeklärt werden. ▶



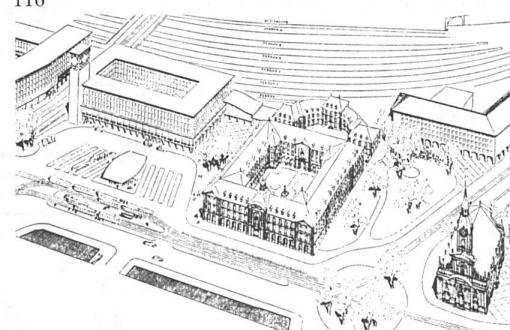
115



116



117



118



119

Aus den Ergebnissen des Wettbewerbs wurde gefolgert, dass der Standort zur Erfüllung dieser Bedürfnisse geeignet sei. Doch die Art der Beziehung von Bahnanlagen und Stadt blieb in wesentlichen Punkten ungeklärt. Das ist auch nicht verwunderlich, wenn wir die Richtlinien zur Beurteilung der Entwürfe mit der nach 1950 einsetzenden Verkehrsentwicklung vergleichen:

- Planung der Verkehrsanlagen von Schiene und Strasse
- Koordinierung des öffentlichen mit dem individuellen Verkehr (Kriterium: horizontale oder vertikale Entflechtung)
- Sanierung bestehender Verkehrsknoten (Bubenbergplatz, Käfigturm, Zeitglockenturm)
- Bewältigung der Verkehrsspitzen («Stosszeiten»)
- prognostische Beurteilung der künftigen Verkehrsentwicklung
- Schonung des Stadtbildes und des Lebens in Gassen und Lauben
- gute Realisierbarkeit der Vorschläge.

Da es hier nicht möglich ist, die verkehrstechnischen Belange darzustellen, beschränken wir uns auf die Wiedergabe einiger Ausschnitte aus Isometrien, die neben dem Bubenbergplatz auch zum Teil die Grosse Schanze mit der Hochschule zeigen. Damit teilt sich der Charakter der damals praktizierten Architektur in hinreichendem Mass mit.

#### Quellen:

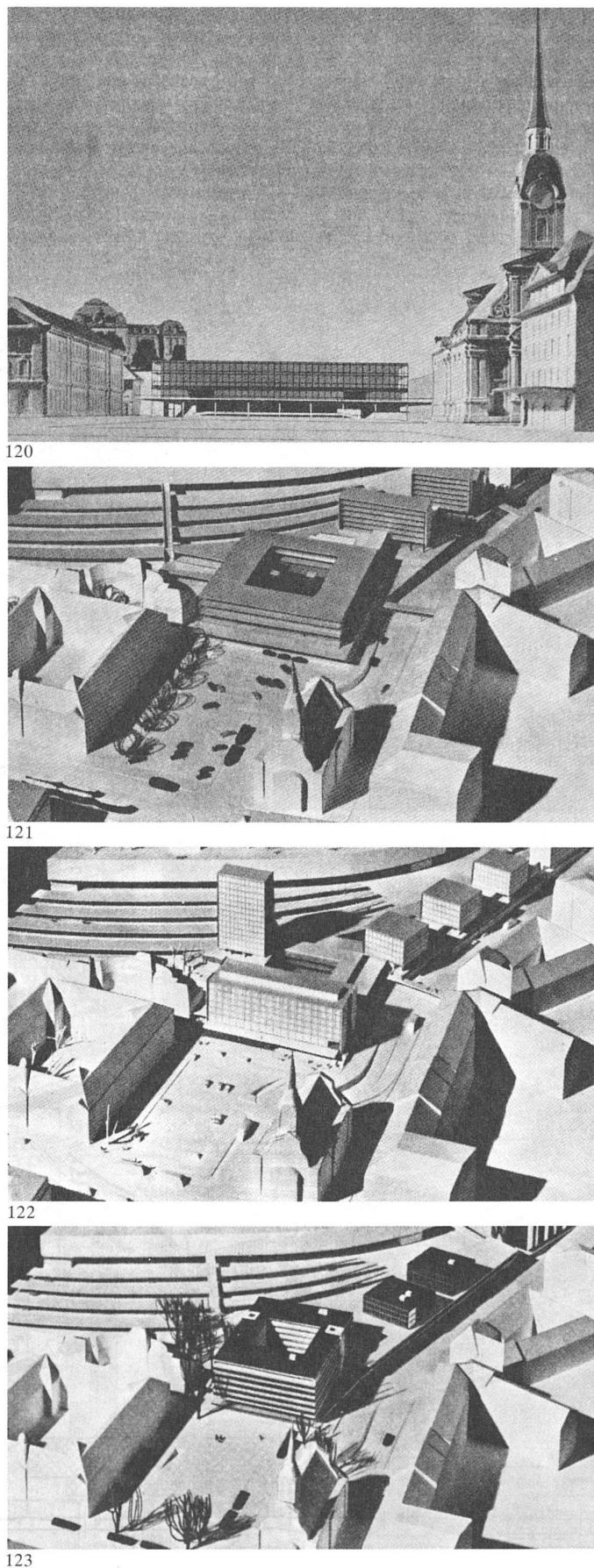
SBZ (Nrn. 30/31/32/1950, S. 399 ff.)  
Werk (Nr. 10/1972, S. 563 ff.)

#### Jury:

S. Bravand, Regierungsrat; O. Wicher, Oberingenieur; H. Hubacher, Gemeinderat; Dr. A. von Salis, Generalsekretär; A. Bodmer, Ing.; H. Daxelhofer, Arch.; H. Hoechel, Arch.; Dr. C. Pirath, Ing.; Dr. h.c. R. Steiger, Arch.; H. Steiner, Ing.; Dr. M. Stettler, Kunsthistoriker

#### Preisträger:

1. Preis: J. Bosshard, J. Matzener, A. Trachsel, A. Wasserfallen (Zürich)
2. Preis: W. Jaussi, R. Wander (Bern/Zürich)
3. Preis: R. Keller, A. Brégét (Lausanne)
4. Preis: F. Neuenschwander, R. Zürcher, H. Studer (Bern)
5. Preis: A. Notter, E. Liechti, O. Götti (Zürich)
6. Preis: K. Fiedler, Ed. Zübelin & Co. AG, P.+P. Vischer (Zürich/Basel)
1. Ankauf: O. Senn (Basel)
2. Ankauf: Ph. Bridel (Zürich)



1958

Bern

Trotz dem Ausgang des Ideenwettbewerbs von 1950 war die Auseinandersetzung um den Standort eines neuen Bahnhofs in der Öffentlichkeit weitergegangen. Erst 1957 verschaffte eine Volksabstimmung in dieser Frage Klarheit.

Daraufhin wurde ein öffentlicher schweizerischer *Projektwettbewerb* ausgeschrieben. Der Standort des Parkhauses (über den Geleisen, im Bereich der Grossen Schanze) und jener der Fussgängerschliessung unter den Geleisen war festgelegt, ebenso die unterirdische Einführung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und die Anordnung der Aufnahme- und Dienstgebäude.

Innerhalb dieses eindeutigen Rahmens waren konkrete Projekte zu entwerfen.

Auch hier ist eine gerechte Darstellung solch komplexer Materie, wie sie die ausgedehnten Anlagen eines Bahnhofs darstellen, nicht möglich. Wir müssen uns auf die Wiedergabe einiger Modellaufnahmen beschränken und verweisen auch hier auf die ausführliche Publikation in der SBZ (Nr. 49/1958, Nr. 50/1958, S. 746 ff.)

#### Jury:

Ing. Otto Wicher; Ing. Max Portmann; Arch. Max von Tobel; Arch. Albert Gnägi; Arch. Dr. h.c. Rudolf Steiger; Arch. Hans Reinhard; Arch. Arthur Lozeron; Arch. J.W. Huber; Dr. M. Stettler; Arch. Heinrich Türler; Ing. Oskar Baumann

#### Preisträger:

1. Preis: Walter Schwaar, D. Reist, J.P. Schwaar (Bern)
2. Preis: Philipp Bridel (Zürich)
3. Preis: G. Hertig, W. Hertig, R. Schoch (Kloten)
4. Preis: E. Del Fabro, B. Gerosa (ZH)
5. Preis: Marcel Mäder, Karl Brüggemann (Bern)
6. Preis: W. Boesiger, E. Katzenstein (Zürich)
7. Preis: R.+E. Guyer, Columbus, Ohio

120, 121 Projektwettbewerb Neubau des Bahnhofs Bern (1958)/concours de la gare de Berne 1958: 1. Preis/1er prix: Schwaar, Reist

122 2. Preis/2ème prix: Ph. Bridel  
123 3. Preis/3ème prix: Hertig, Hertig, Schoch

## 1970 Zürich

### Ideenwettbewerb Neuüberbauung des Areals Hauptbahnhof Zürich

Seit der Jahrhundertwende wurden Dutzende von Vorschlägen zur Umgestaltung oder Verlegung des Zürcher Hauptbahnhofs gemacht. War dessen erstes Gebäude 1847 sozusagen noch vor den Toren der Stadt erbaut worden, so kam in den folgenden Jahrzehnten des lawinenartigen Wachstums das Industrie- und Aussersihl-Quartier einerseits bald in Konflikt mit seiner eigenen Entwicklungsdynamik. Andererseits erlangte das ebenfalls sich ausbreitende Bahnareal (heute eine Fläche von etwa 150 ha bis zur Langstrasse) einen enormen Wert, der Gedanken zu seiner kommerziellen Nutzung weckte.

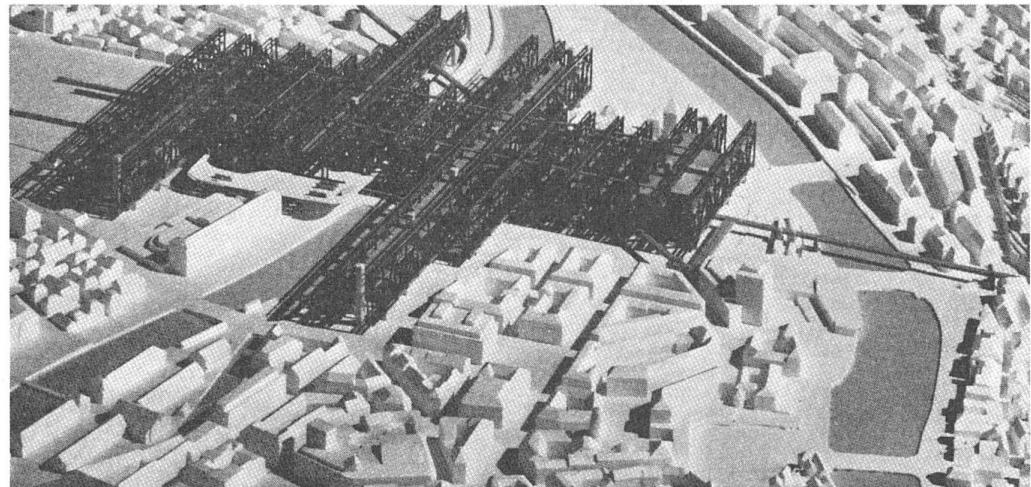
Dies war auch der Anlass zum Wettbewerb, der im September 1969 ausgeschrieben wurde und ein Jahr lang lief. Die Frage nach einer Verlegung des Bahnhofs wurde nicht zur Diskussion gestellt; die SBB hatten bereits in der Mitte der 50er Jahre Vorschläge, den Bahnhof entweder *in situ* in einen Durchgangsbahnhof zu verwandeln oder einen solchen anderswo (zum Beispiel unterirdisch im Bereich der Gessnerallee; Projekt Ebersold 1956) neu zu errichten, verworfen. Vom Anfang des Jahrhunderts an bis heute waren Dutzende Projekte dieser Art gemacht worden.

Die Aufgabe dieses Wettbewerbs lautete, das bestehende Bahnhofareal und der Sihlraum seien nach einem umfassenden Katalog von Forderungen mit strengen Präjudizien («Shopville», Expressstrassenkonzept der Stadtplanung, projektierte U- und S-Bahn-Stationen) so zu nut-

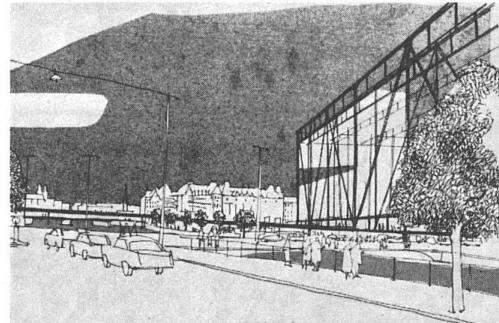
zen, dass bei der erwünschten hohen Dichte eine städtebaulich verantwortbare Lösung entstehe. Dabei wurden Vorschläge erwartet, welche nach Möglichkeit die unvermeidlich scheinende Riegelwirkung eines Bahntrasses vermeiden würden.

Von den 57 eingereichten Pro-

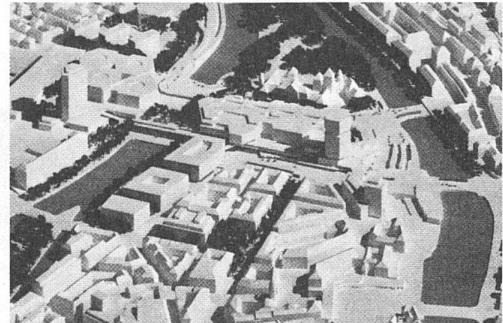
jekten wurden 19 prämiert. Die Spannweite der Projekte reichte von «Altstadt»-mässiger Kleinheit bis zu Makrostrukturen und pneumatischen Konstruktionen. Über die Problematik dieses Wettbewerbs, der, wenn er sich auch als Ideenwettbewerb deklarierte, keine der Rahmenbedin-



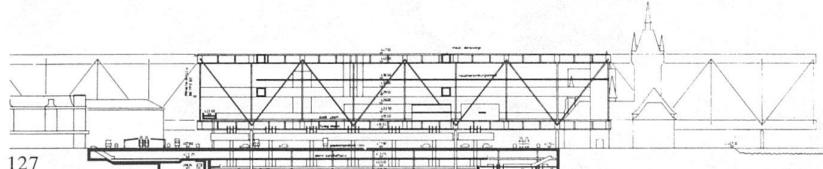
124



125



126



127

124, 125, 127 Ideenwettbewerb zur Überbauung des Hauptbahnhofareals Zürich 1970/concours de la gare de Zurich: der Entwurf des/le projet du «Gruppo Architetti Associati»

126 1. Preis/1er prix: M. Ziegler

### Produkt «M'acht» (Ankauf)

Verfasser: Gruppo Architetti Associati, Pregassona

Das Wettbewerbsprogramm stellte nicht einen Ideenwettbewerb dar, sondern verlangte die architektonische Gestaltung von definierten Inhalten, deren Hauptmerkmal in einer maximalen Ausnutzung privatkapitalistischer Investitionen in das Bahnhofsbereich bestand. Ausserdem waren die städtebaulichen Gegebenheiten so genau definiert worden, dass ein Neuberdenken einer nichturbanen Politik durch Alternativvorschläge sich als unmöglich erwies. Die Gruppe stellte

sich die Frage: Ist es möglich, innerhalb sozialökonomischer und städtebaulicher Gegebenheiten und innerhalb eines begrenzten Stadtteils einen Experimentierraum für einen Entwurfsprozess zu schaffen, der eine Alternative zum heutigen Chaos und zur Anonymität bildet?

Die Analyse der bestehenden städtebaulichen Struktur weist drei verschiedene Momente auf:

1. die übriggebliebene mittelalterliche Kleintextur um die Limmat,
2. die Überbauung des Stadtgrabens im 19. Jahrhundert,
3. die heutige Situation, charakterisiert durch die freie Entwicklung auf den al-

ten Agrarstrukturen ohne jegliche politische und städtebauliche Konzeption.

Innerhalb dieser drei Momente steht der Bahnhof in einer strategischen Lage: gleichzeitig als Zäsur und als Bindeglied. Wir haben das über grosse Mass der verlangten Räumlichkeiten akzeptiert, und statt sie den stadtlandschaftlichen Gegebenheiten anzupassen, haben wir sie unterstrichen und den morphologischen Ort durch ein klares architektonisches Zeichen markiert.

Der Bahnhof, Ort von funktionellen Beziehungen, lässt zwei wichtige Momente erkennen: die Abfahrt und die Ankunft.

So haben wir eine Plattform oberhalb aller Verkehrselemente vorgesehen, die als Sammelpunkt aller neuen städtebaulichen Elemente dient. So haben wir eine Passerelle oberhalb der Plattform als Spannungselement von dynamischen Beziehungen zwischen drei Stadtteilen angeordnet: Bahnhofstrasse, Aussersihl, ETH-Hügel. Plattform und Passerelle sind dem Fußgänger reserviert.

In den Absichten, aber nicht unbedingt im Resultat soll der Wille zur Überwindung der heutigen sozialpolitischen Gegebenheiten durch das im Wettbewerb verlangte Objekt «Architektur» zum Ausdruck kommen. Das Ziel aber bleibt das Recht auf die Stadt.

gungen in Frage stellte, sondern architektonische Projekte zu deren Absegnung forderte, wurde seinerzeit auch im *Werk* geschrieben (Nr. 7/1971).

Wir räumen hier nochmals dem Projekt des «Gruppo Architetti Associati» und dessen Erläuterung breiteren Platz ein – nicht, weil es das einzige qualitätsvolle Projekt gewesen wäre, sondern deshalb, weil in ihm die gedankliche Freiheit, die in einem Ideenwettbewerb gewährleistet sein sollte, zu einer charakteristischen Lösung geführt hatte, die immer-

hin von der Jury wegen ihrer Möglichkeiten gewürdigt wurde: das Projekt wurde zwar im zweiten Rundgang ausgeschieden, aber angekauft.

#### Jury:

Dr. h. c. O. Wichser (SBB); Dr. K. Wellinger (SBB); A. Günthard, Regierungsrat; Prof. H. Künzi, Volkswirtschaftsdirektor; E. Frech, Stadtrat; Dr. H. Burkhardt, Stadtrat; Architekten: F. Brugger, Prof. A. Camenzind, Prof. K. Schwanzer, W. Stücheli, H. R. Suter, Ph. Bridel, W. Frey; Vertreter der Wirtschaft: Dr. R. Lang (Schweizerische Kreditanstalt, «Zürich-Transport»), W. Haefner

(«Zürich-Transport»); Behördenfachvertreter: Dr. M. Strauss (SBB), M. Portmann, Obering. (SBB); Prof. J. W. Huber, Arch.; M. Fehr, Arch.; B. Witschi, Kantonsbaumeister; H. Stüssi, Kantonsingenieur; A. Wasserfallen, Stadtbaumeister; G. Sidler, Chef Stadtplanungamt; J. Bernath, Stadtgenieur; Experten: Prof. Dr. P. Hofer; Direktor I. Lack (Swissair); H. Zachmann, Arch. (SBB); Dr. G. Beuret (SBB); Dr. W. Latscha (VBZ); Dr. R. Zürcher (Stadtpolizei ZH)

#### Preisträger:

1. Preis (40 000 Franken): Max Ziegler (und Mitarbeiter), Zürich.  
2. Preis (35 000 Franken): H. Rauber

und A. Riklin, J. Montalta (und Mitarbeiter), Zürich.

3. Preis (32 000 Franken): Walter Vogelsanger, Zürich, Hohl und Bachmann, (und Mitarbeiter), Zürich.

4. Preis (30 000 Franken): W. Gantzenbein, Zürich, Brandenberger und Ruosch, Ingenieure (und Mitarbeiter), Zürich.

5. Preis: (29 000 Franken): Theo Hotz (und Mitarbeiter), Zürich.

6. Preis (24 000 Franken): Ueli Roth, Haward Mud, Planer, Walter Schindler (und Mitarbeiter), Zürich.

7. Preis (22 000 Franken): Farner und Grunder (und Mitarbeiter), Zürich.

8. Preis (20 000 Franken): Ruedi Fraefel, Spreitenbach.  
9. Preis (18 000 Franken): Peter Weber, Wald ZH.

10. Preis (16 000 Franken): Jörg Affentranger, Ing., Basel, Peter Bachmann, Ing., Basel, Nicolas Hosch, Basel, Andreas Bruns, Arlesheim, und Albert Schaller, Lausanne.

11. Preis (14 000 Franken): Walter R. Hunziker, Arch. und Städteplaner, Peter W. Gygax, Jacques Richter, Verkehrsing., Henri L. Perrin, Ing., Zürich.

*Ankäufe zu je 9000 Franken:*  
Jacqueline und Benno Fosco-Oppenheim, Zürich  
Stutz und Schliep, Zürich  
Burckhardt Architekten, Gass und Boos, A. Aegerter und Dr. O. Bosshardt AG, Ingenieure, Basel  
Jakob Schilling, Ralph Bänziger, Claudia Baenziger, Gottfried Derendinger, François Veillard, Friedrich Preisig, Ingenieurbüro, Zürich, Mitarbeiter Eduard Rohner, Willi Bleichenbacher  
Hans Dreher, Johanna Lohse, Zürich, Klaus Schuldt, Basel, Demetrios Yannopoulos, Wetzikon  
Werner Felber, Alois Linke, Giorgio Morandini, Luzern, Mitarbeiter Peter Siegenthaler  
Hermann Massler, Zürich, Mitarbeiter Paul Beck

#### Ankauf zu 7000 Franken:

Gruppo Architetti Associati: Mario Botta, Giovanni Buzzi, Aurelio Galfetti, Christina Göckel, Marco Krähenbühl, Flora Ruchat, Luigi Snozzi, Ivo Trümpy, Mitarbeiter Silvano Caccia, Architekten; Renzo Lucchini, Pietro Martinelli, Ingenieure; Lugano-Pregassona

128 5. Preis/5ème prix: Th. Hotz

129 Nichtprämiertes Projekt/projet non primé de P. Balla, K. Bernath, X. Favre, C. Frei, G. Gendotti, B. Schleggenhauff (Zürich)

130 5. Ankauf/5ème prix achat: AIA Luzern

131 1. Ankauf/1er prix achat: Fosco-Oppenheim

132 4. Ankauf/4ème prix achat: J. Schilling, Bänziger, Baenziger, Derendinger, Veillard, F. Preisig

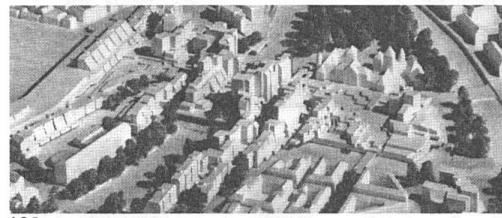
133, 134 6. Preis/6ème prix: U. Roth, W. Schindler, P. Keller, de Quervain



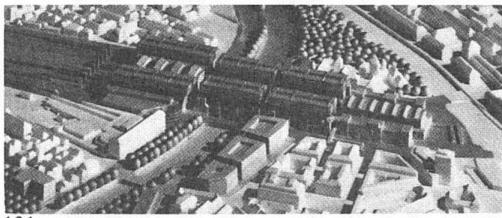
128



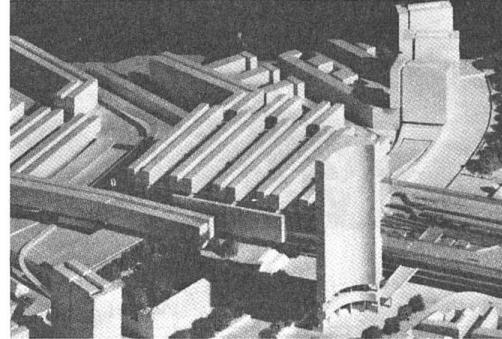
129



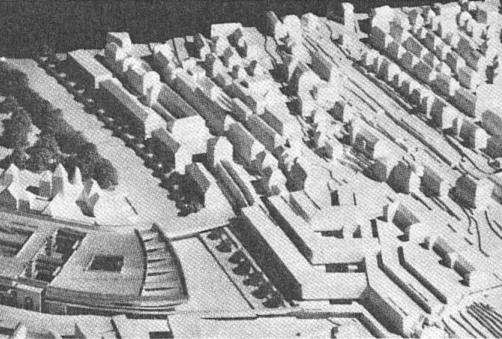
130



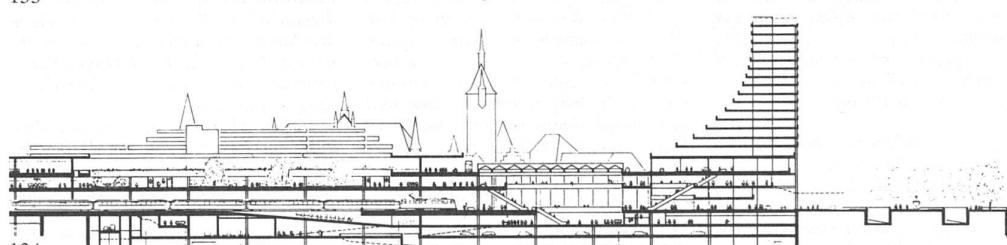
131



132



133



134