

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen

Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 75 (1988)

Heft: 4: Entwerfen mit Bauteilen = Projeter par éléments = Designing with Elements

Artikel: Programm und Ort : Ideenwettbewerb Bahnhof- West in Schaffhausen

Autor: E.H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56989>

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: 15.01.2026

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

Programm und Ort

Ideenwettbewerb Bahnhof-West in Schaffhausen

Der alte Bahnhof von Schaffhausen begrenzt die Altstadt gegen Westen. Auf der anderen Seite der Geleise schliesst ein Areal an, das ursprünglich mit sekundären Bahnhofsnutzungen besetzt war, mit Lagerhäusern, Werkstätten, Schuppen: ein Niemandsland «hinter den Geleisen».

Dieses westliche Gebiet des Bahnhofes deklarierten die städtischen Planungsbehörden als zukünftigen «Entwicklungsraum»; er soll «dem starken Expansionsdruck von Dienstleistungsfächern» Platz bieten.

Der Wettbewerb stellte die Frage nach städtebaulichen Ideen für dieses Randgebiet. Das Programm umfasste folgende Hauptnutzungen: ein Postregionalzentrum (mit Geleisanschluss, rund 10000 m² Bruttogeschossfläche), ein Amag-Betriebsgebäude (5100 m²), zusätzliche Gewerbe- und Dienstleistungen (13000 m²), Wohnungen (8000 m²), einen Busbahnhof und Parkhäuser. Der alte Bahnhof durfte nicht abgerissen, nur

mit Neubauten ergänzt werden. Und die Realisierung sollte in Etappen erfolgen.

Eine erste, städtebauliche Frage war aus dem Widerspruch zwischen dem Programm und dem Ort zu beantworten: die beabsichtigte Stadtweiterung kann gar keine sein, weil eine Anknüpfung an die bestehende Stadt durch die trennenden Geleise nicht möglich ist. (Eine Geleiseüberbauung, die einige Projekte vorgeschlagen haben, war nur unter der Preisgabe des vorhandenen städtischen Massstabes zu haben.) Es gilt, das Areal «Hinter den Geleisen» städtebaulich zu qualifizieren.

Eine erste naheliegende Möglichkeit war, das Programm als neuen Stadtteil – neben der Altstadt – zu interpretieren. Diese Eigenständigkeit des Neuen thematisierte denn auch der überwiegende Teil der Wettbewerbsprojekte; die Gefahr, dass sie überbewertet wird, bestand in der Vernachlässigung des besonderen Kontextes des Areals. Bauen neben oder an den Geleisen fragt nach einer Typologie, die dem Ort entspricht. Die vorhandenen Geleisrandbebauungen in Schaffhausen verweisen auf eine lockere Bauweise, vorwiegend Einzelbauten prägen das

Bild. Ein zweites städtebauliches Merkmal besteht darin, dass das Areal hinter dem Bahnhof die (erinnerbare) Bedeutung eines Industriegebietes hat, ein drittes schliesslich, dass der alte Bahnhof seine Torfunktion für die Altstadt unterstreicht, indem er als einziges Gebäude klar dem Geleiseraum zugeordnet ist und als solcher zwischen der Ankunft und der Stadt vermittelt.

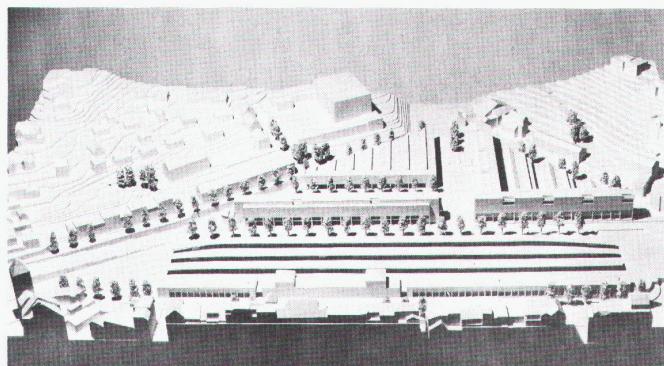
Das städtebauliche Thema dieses Wettbewerbes war also ein doppeltes: eine eigenständige Ergänzung zur Stadt zu finden und sie innerhalb des Kontextes zu interpretieren, den der Ort hinter den Geleisen vorgibt.

Zahlreiche Wettbewerbsprojekte machten nun aus dem doppelten Thema ein einfaches: die vorgeschlagenen Stadtergänzungen verneinen die erwähnten besonderen städtebaulichen Merkmale – die Lektüre des Ortes. So geraten die monumentalen Zeilenbauten entlang der Geleise, wie sie etwa das Projekt im ersten Rang vorsieht, in eine unmotivierte Konkurrenz mit dem alten (erweiterten) Bahnhof. Diese städtebauliche Gleichsetzung von Geleise- und Strassenraum nivelliert die Unterschiede zwischen dem, was der ei-

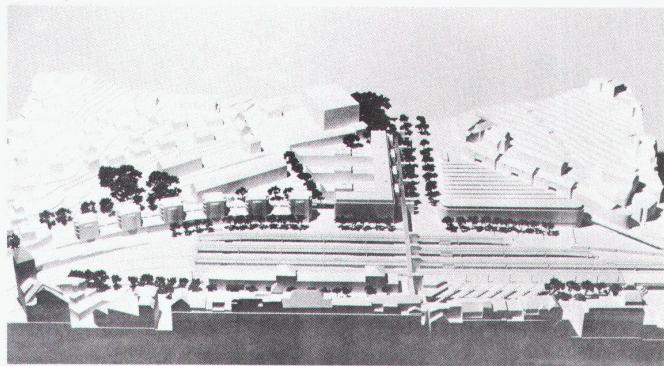
gentliche Bahnhof ist, und dem, was die Stadterweiterung hinter den Geleisen ist. Eine andere Vereinfachung des Themas widerspiegelt das Projekt im vierten Rang: die Stadtergänzung verschmilzt in einer Grossform, die als «Gegenwelt» ortsfremd bleibt. Im Gegensatz dazu steht das Projekt im zweiten Rang, das zwar die lockere Bauweise des Ortes aufgreift, aber keinen neuen, identifizierbaren Ort schafft. Die Anordnung der Bauvolumen, die durch sie definierten Außenräume sind in ihrer Bedeutung und ihren Zusammenhängen unvermittelt. Das Projekt im dritten Rang, das die Blockrandbebauung der Altstadt über die Geleise transferiert, ist in zweifacher Hinsicht eine städtebauliche Verunklarung: weder der neue Stadtteil noch die Eigenarten des Areals werden erkennbar.

Die Projekte dieses Wettbewerbes verweisen auf die Schwierigkeit, die Analyse eines Ortes mit einem komplexen Programm in Einklang zu bringen, genauer: die Wi-

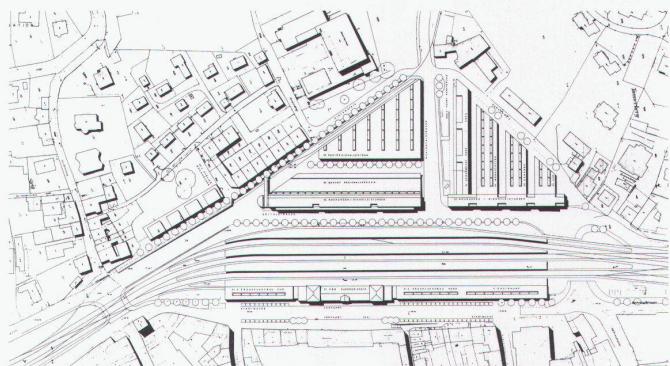
- ① ②**
1. Rang, Architekten: P. Stutz und M. Bolt
③ ④
2. Rang, Architekt: R. Stoos



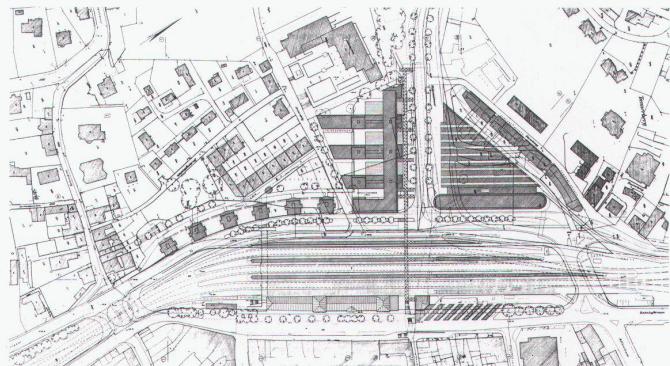
①



③



②



④

dersprüche von Programm und Ort nicht zu verneinen.

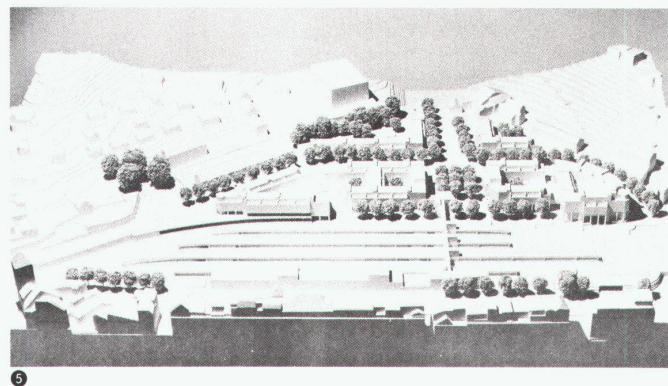
Ein Projekt (von Stephan Hofer und Heinz Schoettli), das bereits im zweiten Rundgang ausgeschieden ist, versuchte zumindest analytische Ansätze dem Entwurf zugrunde zu legen. Es thematisiert die städtebauliche Bedeutung des ehemaligen In-

dustriearls als einen unverwechselbaren, identifizierbaren Ort, ebenso wie die städtebauliche Erneuerung, die das Programm vorgab. Die sich verjüngenden Zeilenbauten, die quer zum Geleiseraum gestellt sind, greifen eine Typologie von Lagerhäusern auf, die mit dem Ort hinter den Geleisen korrespondiert. Zwischen ih-

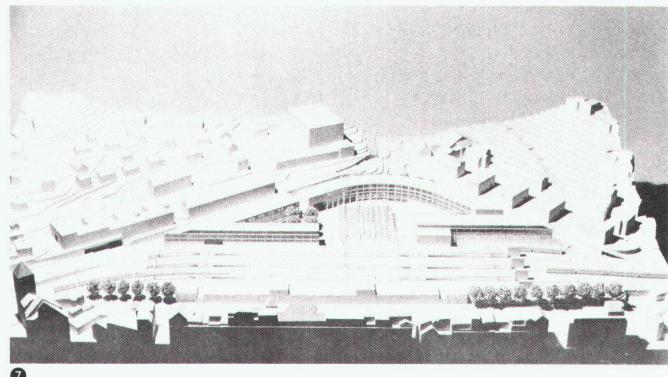
nen werden unterschiedlich qualifizierte, städtische Außenräume gebildet. Dieses städtebauliche Muster (das auch in Etappen realisierbar ist) gibt dem Geleiseraum die Bedeutung eines Orientierungsmerkmales für die Stadt, gleichzeitig klärt es die verschiedenen städtebaulichen Elemente des ganzen Bahnhofgebietes: der

alte Bahnhof, die Altstadt, die Stadtergänzung hinter den Geleisen sind einzelne Teile innerhalb des Ganzen, der Stadt. Auch wenn das Projekt seine städtebaulichen Gedanken abstrakt vorträgt, so vermittelt es doch eine Idee, wie ein Programm für eine Stadtergänzung und einen Ort lesbar wird.

E. H.



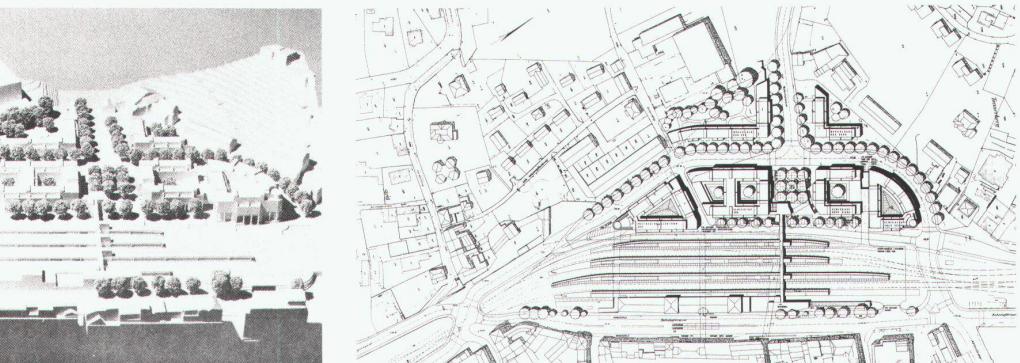
5



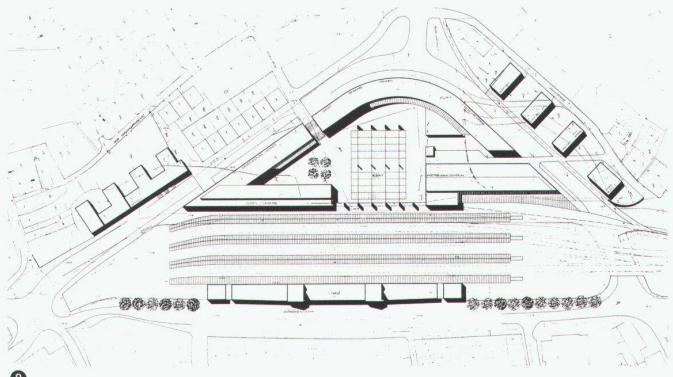
7



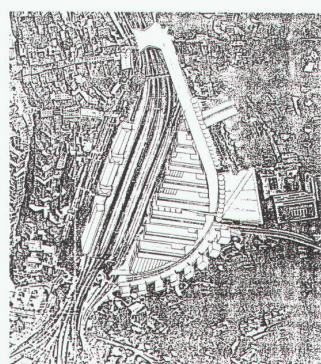
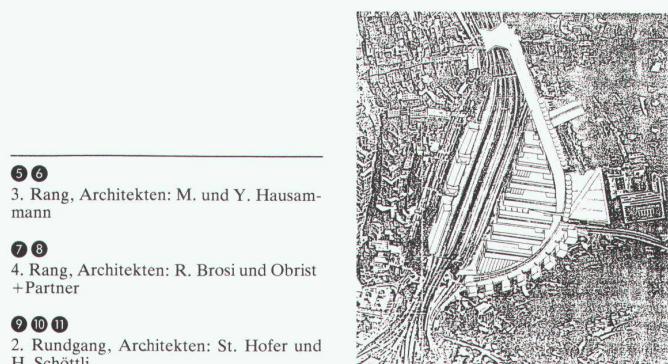
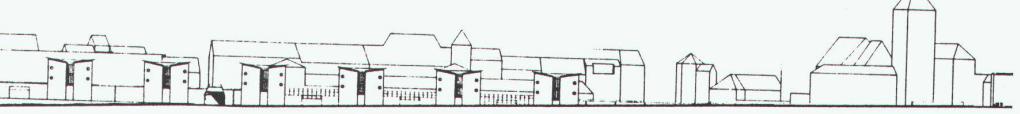
9



6



8



5 6

3. Rang, Architekten: M. und Y. Hausammann

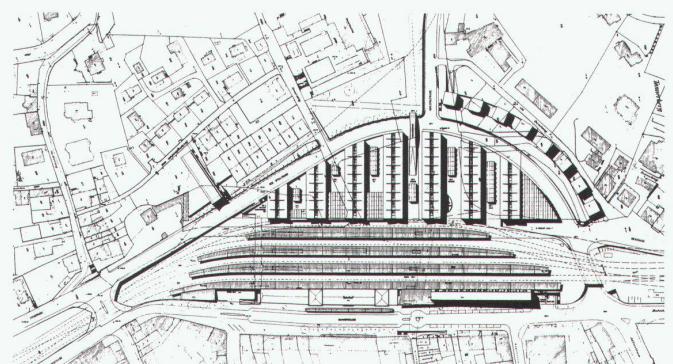
7 8

4. Rang, Architekten: R. Brosi und Obrist + Partner

9 10 11

2. Rundgang, Architekten: St. Hofer und H. Schöttli

10



11