

Programm und Ort : Ideenwettbewerb Bahnhof-West in Schaffhausen

Autor(en): **E.H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

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

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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

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.

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 Dienstleistungsflächen» Platz bieten.

Der Wettbewerb stellte die Frage nach städtebaulichen Ideen für dieses Randgebiet. Das Programm umfasste folgende Hauptnutzungen: ein Postregionalzentrum (mit Geleiseanschluss, 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 Stadterweiterung 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 galt, 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 Geleiserandbebauungen 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.

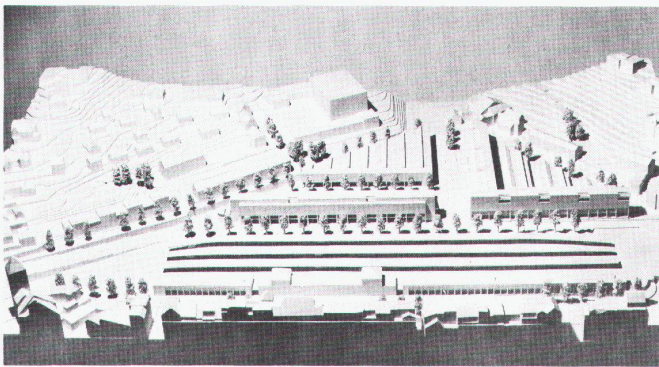
Das städtebauliche Thema dieses Wettbewerbes war also ein doppeltes: eine eigenständige Ergänzung zur Stadt zu finden und sie innerhalb des Kontextes zu interpretieren, den der Ort hinter den Geleisen vorgibt.

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-

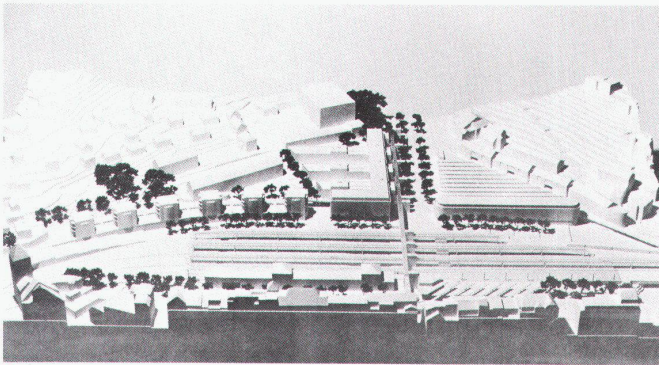
gentliche Bahnhof ist, und dem, was die Stadterweiterung hinter den Geleisen ist. Eine andere Vereinfachung des Themas widerspiegelt das Projekt im vierten Rang: die Stadtergänzung verschmilzt in einer Grossform, die als «Gegenwelt» ortsfremd bleibt. Im Gegensatz dazu steht das Projekt im zweiten Rang, das zwar die lockere Bauweise des Ortes aufgreift, aber keinen neuen, identifizierbaren Ort schafft. Die Anordnung der Bauvolumen, die durch sie definierten Ausserräume 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 Verunklärung: 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-

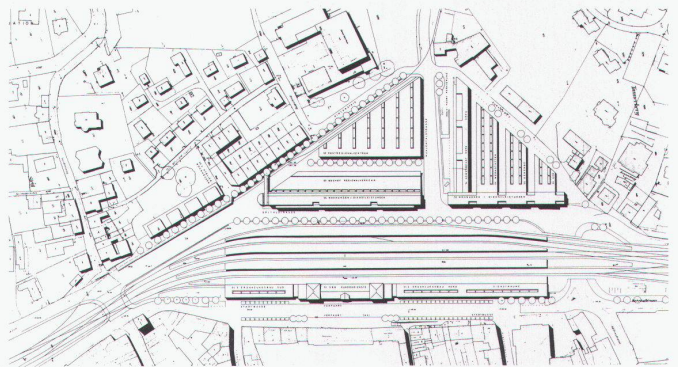
- 1 2
1. Rang, Architekten: P. Stutz und M. Bolt
- 3 4
2. Rang, Architekt: R. Stoops



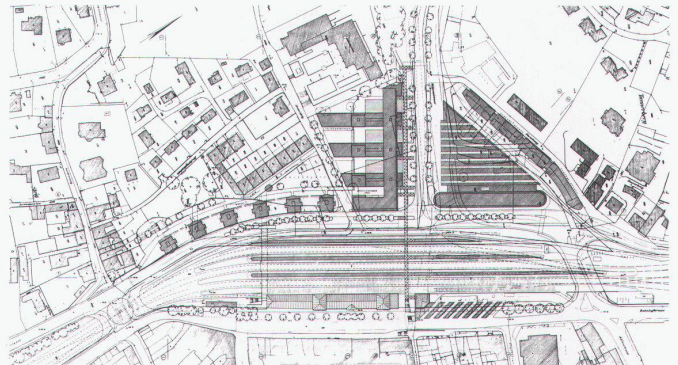
1



2



2



3

dersprüche von Programm und Ort nicht zu verneinen.

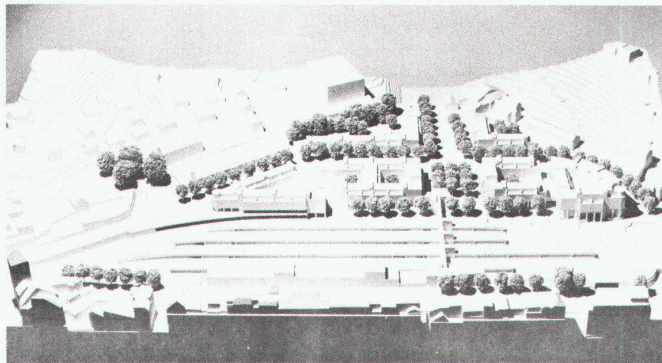
Ein Projekt (von Stephan Hofer und Heinz Schoettli), das bereits im zweiten Rundgang ausgeschieden ist, versuchte zumindest analytische Ansätze dem Entwurf zugrunde zu legen. Es thematisiert die städtebauliche Bedeutung des ehemaligen In-

dustriareals 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-

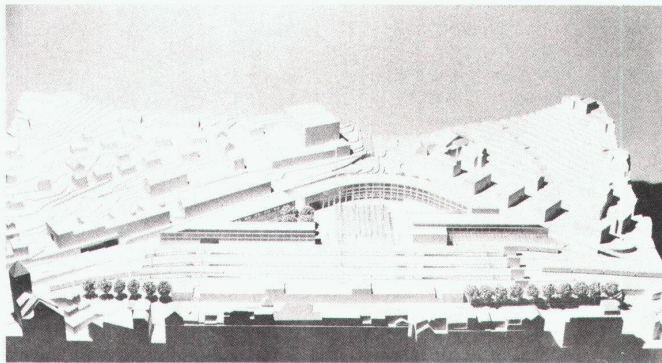
nen werden unterschiedlich qualifizierte, städtische Aussenräume gebildet. Dieses städtebauliche Muster (das auch in Etappen realisierbar ist) gibt dem Geleiseraum die Bedeutung eines Orientierungsmerkmals für die Stadt, gleichzeitig klärt es die verschiedenen städtebaulichen Elemente des ganzen Bahnhofgebietes: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

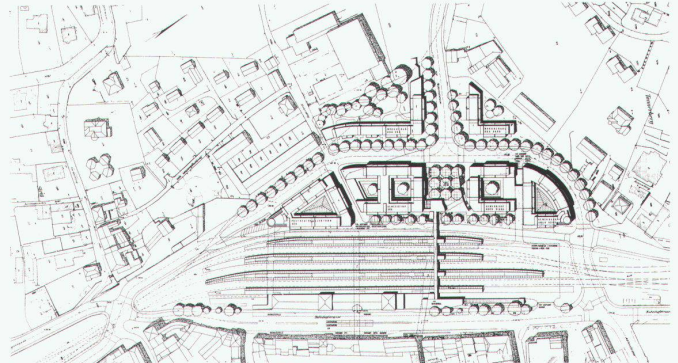
E. H.



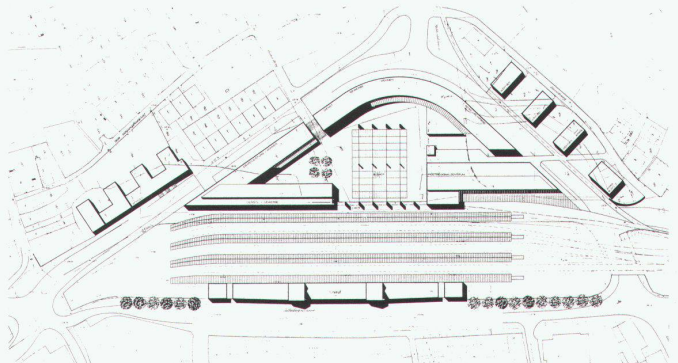
5



7



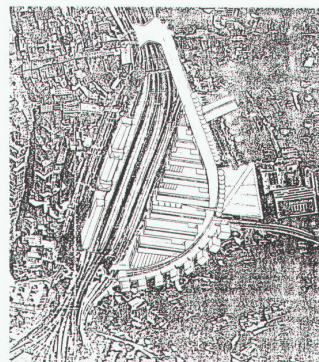
6



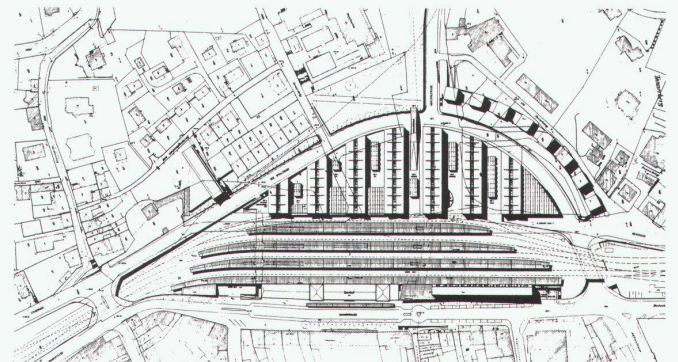
8



9



10



11

5 6
3. Rang, Architekten: M. und Y. Hausamann

7 8
4. Rang, Architekten: R. Brosi und Obrist + Partner

9 10 11
2. Rundgang, Architekten: St. Hofer und H. Schöttli