

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107 (1989)
Heft: 4

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Ideenwettbewerb Bahnhof Zug

Die Stadt Zug und die SBB unter der Federführung der Stadt Zug veranstalteten einen öffentlichen Ideenwettbewerb für ein neues Gesamtkonzept des Bahnhofs Zug und seiner Umgebung. Teilnahmeberechtigt waren alle Architekten, welche seit dem 1. Januar 1986 in den Kantonen Zug, Schwyz, Uri, Obwalden, Nidwalden, Luzern, in den Bezirken Affoltern und Horgen (Kt. Zürich) und im Bezirk Muri (Kt. Aargau) ihren Wohn- und Geschäftssitz haben oder dort heimatberechtigt sind. Es wurden 27 Projekte beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (30 000 Fr.): Roland Meier, Thalwil, Partner in Büro Hornberger Architekten AG, Zürich; Mitarbeiter: Klaus Hornberger; beigezogene Fachleute: Heinz Schmid, Bauingenieur, Büro Zwicker + Schmid, Zürich; Urs Spillmann, Bauingenieur, Zug

2. Preis (28 000 Fr.): Hanspeter De Sepibus + SWAM Architects, Zug; Mitarbeiter: Daniel Dickenmann, Rolf Kaiser, Eduardo Ansart, Mathias Christen, Attila Csordas, Milan Krajcir, Linda Brunner, Raffaella D'Acunto, Daniela Cucinotta, Viviane Ehrli

3. Preis (20 000 Fr.): Architektengemeinschaft H. Bosshard + W. Sutter, Zug; C. Derungs + R. Achleitner, Zug; Mitarbeiter: G. Isenring, D. Djordjevic, G. Kurtovic; beigezogene Fachleute: R. Enz, Verkehrsingenieur, Büro J. van Dijk, Zürich

4. Preis (16 000 Fr.): Edwin A. Bernet, Zug; Mitarbeiter: Erwin Rychner; beigezogene Fachleute: Plüss & Meier, Bauingenieure AG, Luzern

5. Preis (13 000 Fr.): Interplan 4 AG, Luzern; Mitarbeiter: Roberto Cadilek, Ingenieur, Dr. Max M. Hofer, Architekt, in Zusammenarbeit mit R. Angolazza, C. Aregger, K. Furrer, P. Gilbert; beigezogene Fachleute: Dr. Lombardi + Balestra, Ingenieure AG, Schwyz, H. Beretta, Ing., E. Schellenberg, Ing., M. Huser, Ing.

6. Preis (12 000 Fr.): APC Architecture-Planning-Consulting AG, Zug

7. Preis (11 000 Fr.): Josef Stöckli, Zug; Mitarbeiter: Janos Csonka, Peter Schellinger; beigezogene Fachleute: A.F. & J. Steffen, Ingenieur/Verkehrsplaner, Luzern

8. Preis (10 000 Fr.): Architektengemeinschaft Hans Eggstein, Walter Rüssli, Luzern; beigezogene Fachleute: Eugen Jud, Ingenieur/Verkehrsplaner, Zürich; Mitarbeiter: S. Kaiser, Ing.; Bauingenieur: Ulrich M. Eggstein, Luzern

Ankauf (5000 Fr.): Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG, Cham, Roland Stockmann, Architekt; Mitarbeiter: Zoltan Komondy, Beatrice Dreier; beigezogene Fachleute Hansruedi Furter, Verkehrsingenieur, Hanspeter Stritt, Ing.

Ankauf (5000 Fr.): R. Notari, C. Notter, F. Schaepe, Steinhausen

Das Preisgericht empfahl den Veranstaltern einstimmig, die Verfasser der drei erstprämierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen.

Preisgericht. Externe Fachpreisrichter: Prof. H. Brändli, Verkehrsingenieur, Zürich; die Architekten: Frau Y. Hausammann, Bern; R. Obrist, St. Moritz; J. Schilling, Zürich; H. Zwimpfer, Basel; P. Willmann, Zürich (Ersatz); Stadt Zug: H.J. Werder, Stadtrat, Baupräsident (Vorsitz); Dr. M. Frigo, Polizeipräsident (Ersatz); H. Schnurrenberger, Stadtgenieur Zug; F. Wagner, Stadtarch. Zug (Stv. Vorsitz); SBB: W. Käslin, Ing., Chef Planung und Koord. Kreis II; Dr. C. Caviezel, Chef Liegenschaften Kreis II; U. Huber, Chef Hochbau GD, Bern; W. Felber, Chef Hochbau Kreis II (Ersatz); Kanton: R. Bisig, lic. iur., Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug; Dritte: Dr. K.L. Meyer, Vertreter private Grundeigentümer; Experten: H. Berchtold, Betriebschef ZVB, Zug; W. Schäfer, Ing., Chef Planung und Unterhalt, L + G; H. Bösch, Zürich, Verkehrsingenieur; M. Büchi, Kantonales Amt für Raumplanung; H.P. Heiz, SBB, GD Bern; P. Hunkeler, Projektleiter SBB Raum Zug; Dr. A. Stillhardt, Stv. Betriebschef SBB Kreis II; P. Deuber, Stadtplaner, Zug.

Zur Aufgabe

Allgemeines

Der Bahnhof Zug bildet heute einen regionalen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Das Einzugsgebiet umfasst ca. 80 000 Personen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) wird in den nächsten Jahren massiv ausgebaut. Zudem liegt der Bahnhof im Zentrum des zukünftigen Schwerpunktes der Stadt. Neben der bisherigen Hauptentwicklungachse der Stadt vom alten Stadtzentrum Richtung Norden (Baar) nimmt die Ausdehnung Richtung Westen (Cham) zunehmend konkretere Formen an. Im Zusammenhang mit dem kommenden Ausbau des SBB- und Bus-Leistungsangebotes wurde 1986/87 ein Umbauprojekt für den Bahnhof Zug erarbeitet. Diese Vorlage wurde am 28. Juni 1987 vom Stimmbürger äusserst knapp verworfen. Der Wunsch nach einer zukunftsweisenden Lösung ist jedoch unbestritten. Der Stadtrat von Zug und die SBB haben im Herbst 1987 beschlossen, gemeinsam einen Ideenwettbewerb durchzuführen.

Zielsetzung und Aufgabenstellung

Für den Bahnhof und seine Umgebung waren Vorschläge zu erarbeiten, die die vielfältigen städtebaulichen, verkehrstechnischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anliegen zu einem Gesamtkonzept vereinigen. Die Vorschläge sollen sich gut in die Stadtstruktur einfügen, bzw. neue Impulse hervorrufen. Die Wettbewerbsveranstalter beabsichtigen, neben einer wesentlichen Aufwertung des öffentlichen Verkehrs gleichzeitig weitere Nutzungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Bei der räumlichen Gestaltung des Bahnhofgebietes waren auch längerfristige Entwicklungsmöglichkeiten darzustellen.

Die verschiedenartigen verkehrstechnischen Anforderungen waren in einem Gesamtkonzept zu koordinieren. Zentrales Anliegen war die Schaffung guter Fussgängerbeziehungen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und die Erschliessung des Stadtgebietes für den Fussgänger auf klare und übersichtliche Art. Den guten Orientierungsmöglichkeiten des Fussgängers war Rechnung zu tragen. Der öffentliche Verkehr wird gegenwärtig massiv ausgebaut, dadurch kann das Parkplatzangebot für den Privatverkehr relativ klein gehalten werden.

Die betrieblichen Forderungen nach kurzen Wegen, übersichtlichen und gut gelegenen Eingangssituationen, optimalen vertikalen Erschliessungen, kurzen internen Raumbestimmungen, flexiblen Nutzungsmöglichkeiten, kurzen Anlieferungswegen etc. waren zu beachten. Den Forderungen nach einer massvollen Gesamtwirtschaftlichkeit war Rechnung zu tragen.

Etappe

Es ist beabsichtigt, eine erste Realisierungs- etappe möglichst rasch nach Abschluss des Wettbewerbes in Angriff zu nehmen. Vordringlich ist eine wesentliche Verbesserung der Zugänglichkeit und der Publikumsanlagen des Bahnhofs. Die bauliche Infrastruktur soll dem steigenden Angebot von SBB und Bus angepasst werden und die Attraktivität erhöhen. Diese Phase wird Objekte umfassen, deren Rechtsgrundlage und Trägerschaften innert nützlicher Frist geklärt werden können und deren Ausführung im Rahmen des zur Realisierung vorgeschlagenen Gesamtkonzeptes möglich ist. Die weiteren Etappen richten sich nach der Nachfrage.

Nutzungsprogramm

Das Nutzungsprogramm umfasste folgende Bereiche:

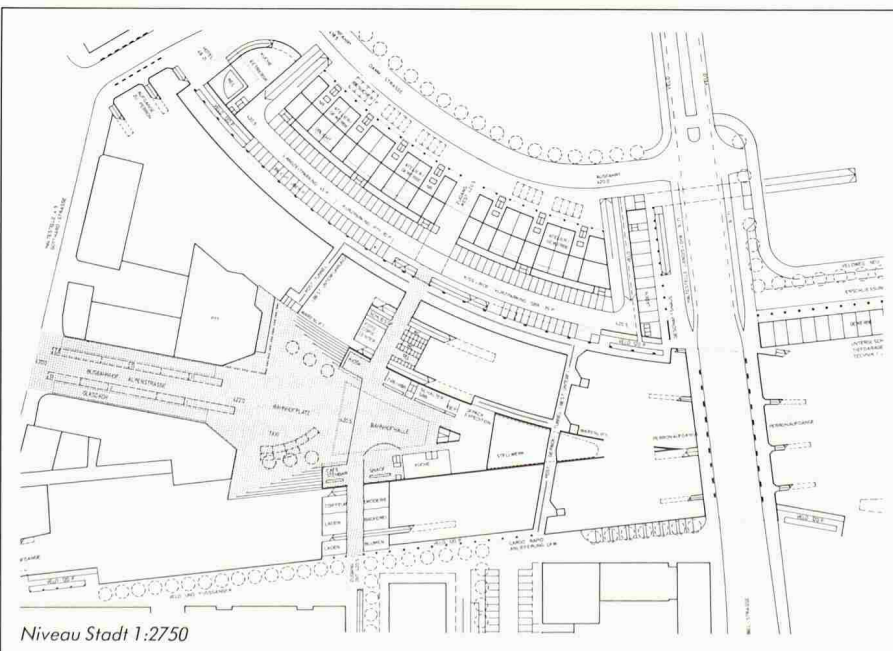
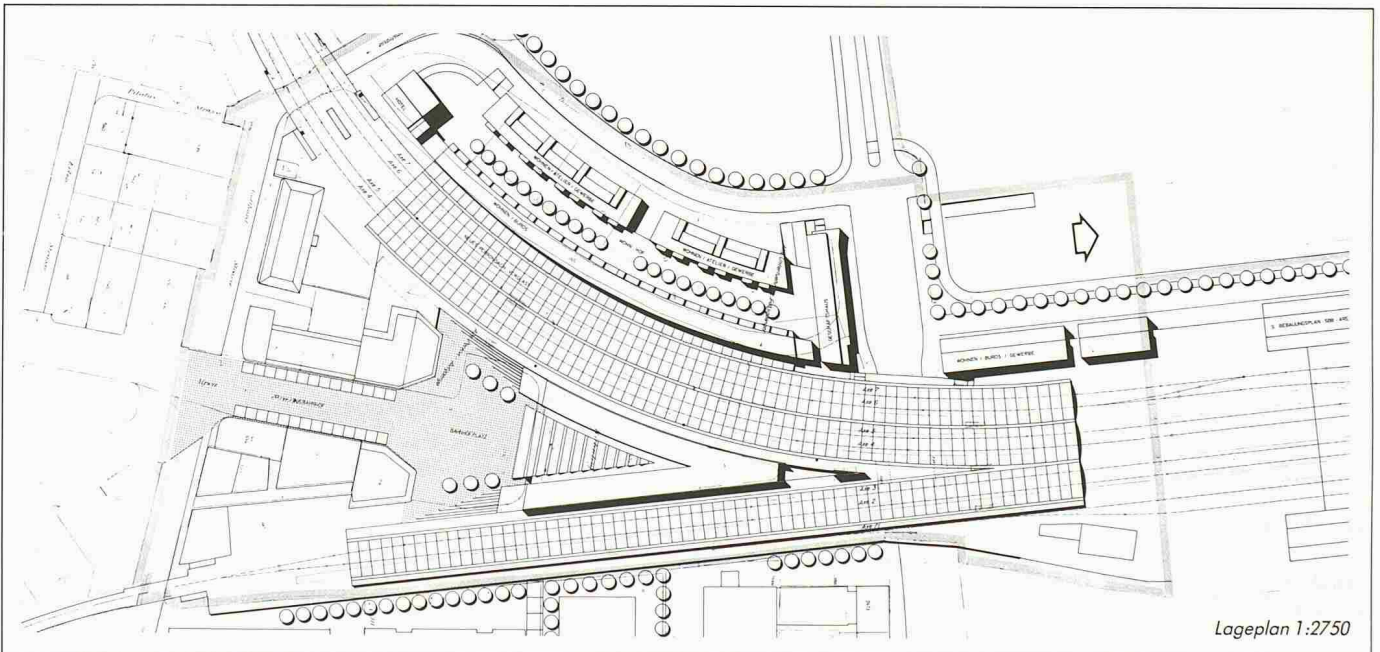
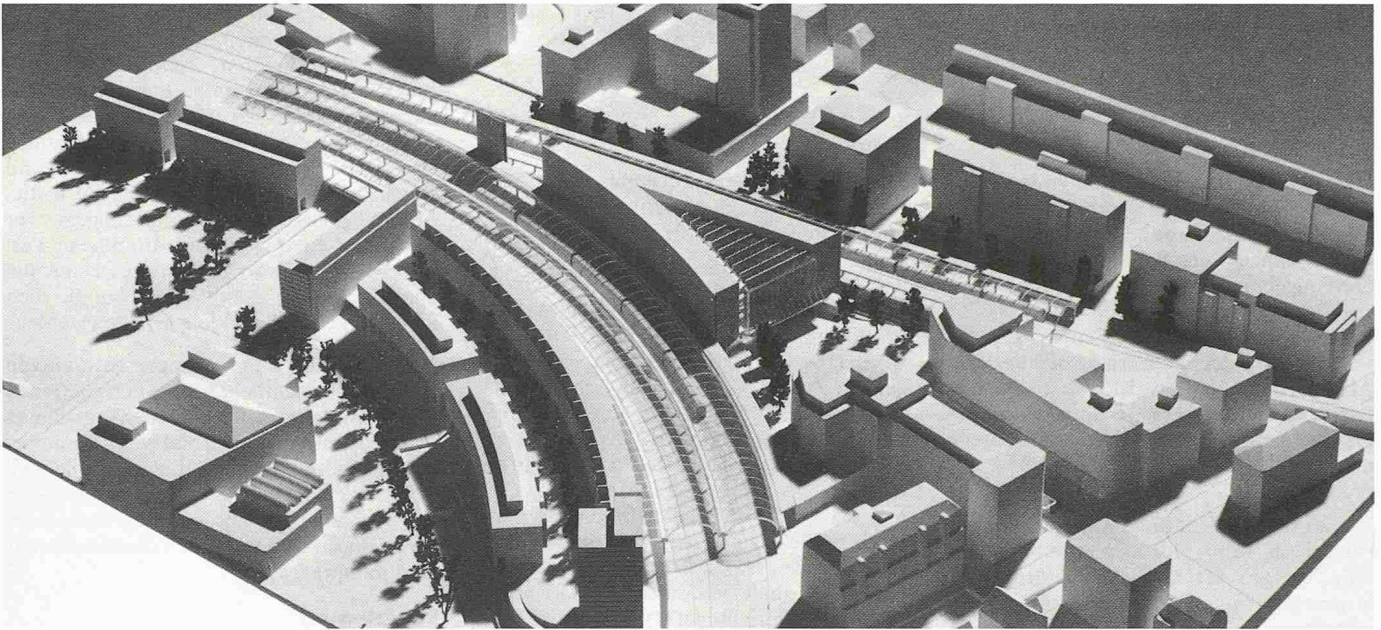
- Bahnreisezentrum von ca. 1900 m²
- Weitere Nutzungen nach Vorschlägen der Verfasser waren erwünscht: Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe aller Art, Wohnungen (1 bis 4 Zi.), Büros/Praxen, Verkaufs-/Informations- und Demonstrationsstände (eigene/fremde), Restaurants verschiedener Ausprägung, Take-out (Fertiggerichte-Verkauf), Kiosk usw.
- Busbahnhof inkl. Vorschlag Linienführung, Taxivorfahrt, Anlieferung
- Abstellplätze für den Individualverkehr (Zweiräder, PW)

Weitere Randbedingungen

Das Aufnahmegebäude der SBB ist im provisorischen «Inventar historischer Bahnhöfe der SBB» als von regionaler Bedeutung eingestuft worden. Bestehenlassen oder Abbruch war den Projektverfassern überlassen. Über das Areal der vier Wohnhäuser an der Dammstrasse konnte verfügt werden, ein Realersatz war bei Abbruchvorschlag sicherzustellen.

Für den Wettbewerb sind keine Höhenbeschränkungen vorgegeben. Im umliegenden Gebiet beträgt die durchschnittliche Ausnützung ca. 2,3 m³.

Fortsetzung auf Seite 95



I. Preis (30 000 Fr.): Roland Meier, Thalwil, im Büro Hornberger Architekten AG

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Die Projektverfasser schlagen einen Neubau des Aufnahmegebäudes der SBB, wie auch den Ersatz der vier Wohnhäuser an der Dammstrasse durch eine neue Bebauung vor. Das neue Aufnahmegebäude besteht aus zwei, die Gleise flankierenden Baukörpern, die über dem Stellwerk im spitzen Winkel zusammentreffen. Stadtseitig werden die beiden Gebäudeschenkel durch eine Glasfassade verbunden und schliessen eine grosse und gebäudehohe Halle ein.

Das sechsstöckige Bauvolumen gliedert sich massstäblich in die bestehende Stadtstruktur ein. Dem Gebäude fehlt eine spezifische Aussage betreffend Ort und Funktion, ebenso bleibt das Innere (Halle) als zentraler Begegnungsort wenig gestaltet.

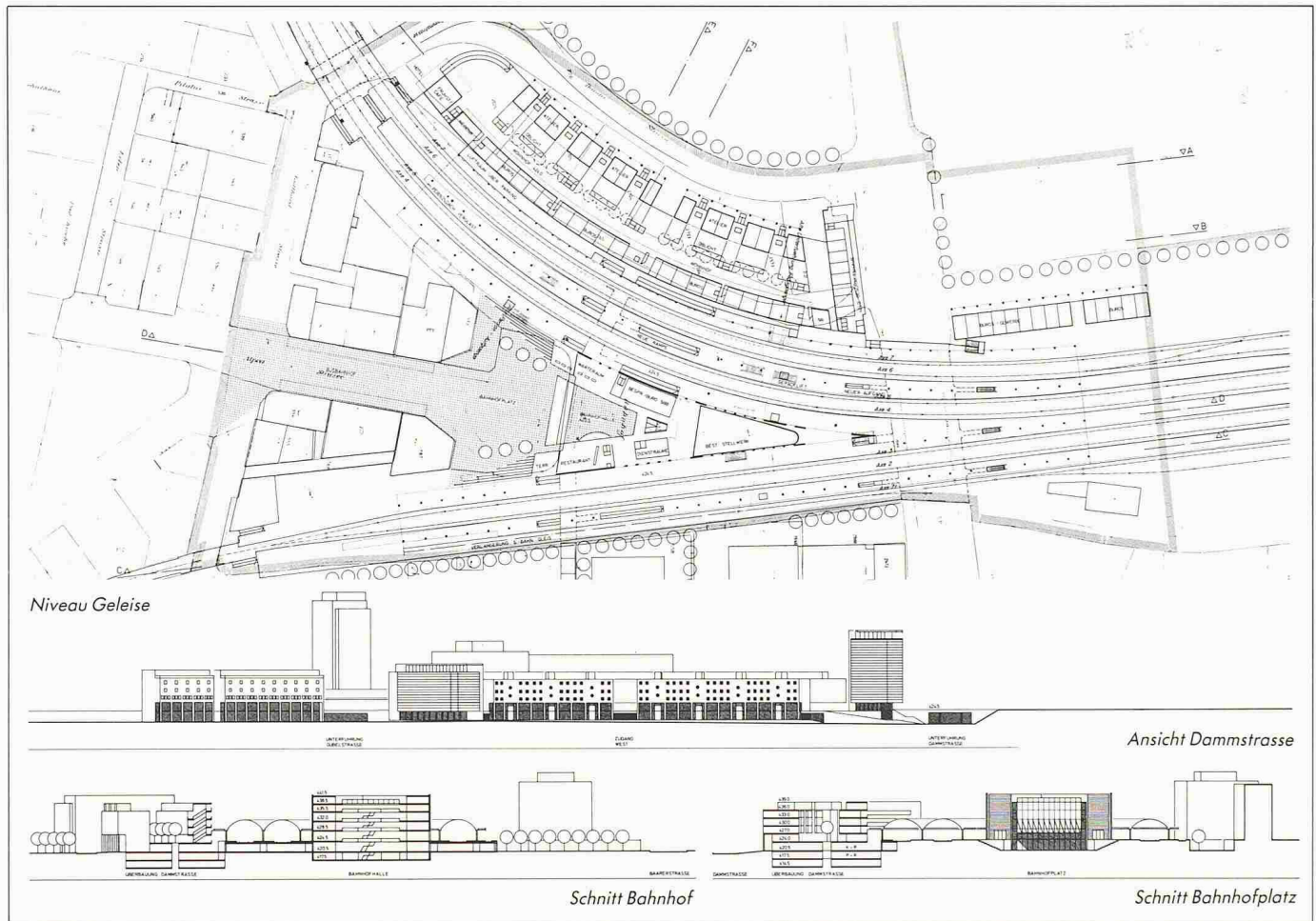
Folgerichtig liegt dort einer der Hauptzugänge des Aufnahmegebäudes. In der zentralen, lichtdurchfluteten Halle als Begegnungsort kreuzen sich vorteilhaft alle Fussgängerachsen. Dort befindet sich an attraktiver Lage und übersichtlich organisiert das Bahnreisezentrum.

Bezüglich der kommerziellen Nutzung bietet das Projekt gute Möglichkeiten. Die internen Betriebs-

abläufe sind grösstenteils übersichtlich und richtig gelöst. Westlich des Bahnhofes schirmt ein gleisflankierender Bau mit grossenteils Gewerbenutzung die Wohnüberbauung an der Dammstrasse vom Bahn-

lärm ab. Die doppelte, parallel laufende Gebäudezeile erhält beidseitig Kopfbauten. Die Proportionen der Neuanlage sind städtisch, die Zwischenräume zwischen den Gebäuden eng. Die Nutzungsverteilung in Wohnen und Gewerbe wird als gün-

stig betrachtet. Der Standort für ein Hotel ist umstritten. Das Projekt stellt eine ansprechende und selbstverständliche Lösung dar, welche besonders durch die grosszügig proportionierte und organisierte Anlage des Aufnahmegebäudes besticht.



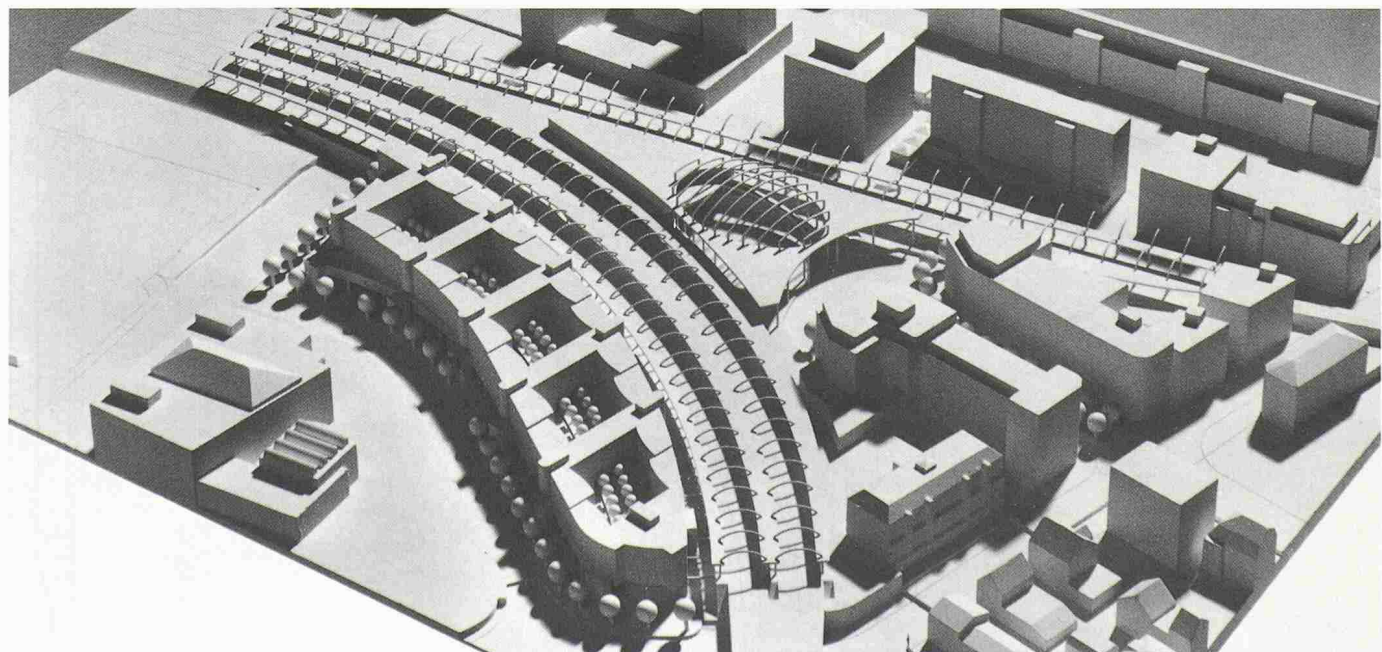
2. Preis (28 000 Fr.): **Hanspeter De Sepibus + SWAM Architects, Zug**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt lebt und besticht durch die grosse, lichtdurchflutete, ellipsenförmige Bahnhofhalle, welche durch einen eingeschossigen Flachbau um-

schlossen wird. Die grosszügige Bahnhofhalle öffnet sich auf den auf Niveau Geleise liegenden Bahnhofplatz und die anschliessende Alpenstrasse. Von Süden her wird der Fussgänger über die weitgehend verkehrsfreie obere Alpenstrasse in die oben liegende Bahnhofhalle und anschliessend über eine grosse zentrale Treppenanlage und zwei Nebentreppen zum Bahnreisezentrum auf das Niveau

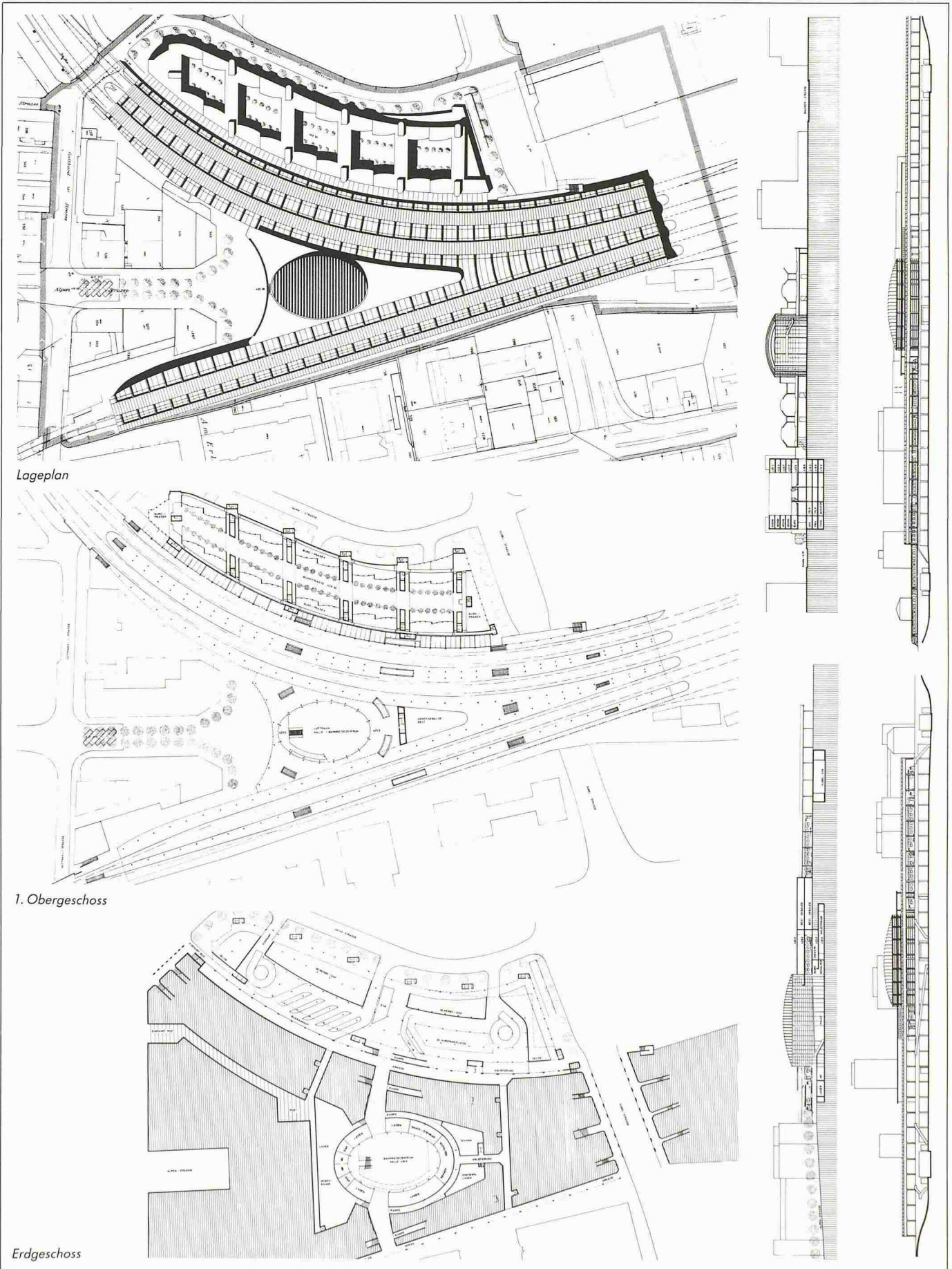
Stadt geführt. Von hier aus gelangen die Passanten auf dem Niveau Stadt an den verschiedenen SBB-Dienstleistungen (Bahnreisezentrum) vorbei sehr übersichtlich zu den Perronaufgängen, den Bushaltestellen an der Baarerstrasse sowie dem Bushof und den Kurzzeitparkplätzen auf der Seite Dammstrasse. Auf der Seite Dammstrasse schlagen die Verfasser eine Wohnüberbauung mit 5 Innenhöfen



sowie Büros und Praxen vor. Der Busbahnhof im Erdgeschoss unter Wohnbauten ist jedoch städtebaulich nicht lesbar. Im Gegensatz zum Aufnahmegebäude (Bahnhofhalle) werden auf der Seite Dammstrasse sehr grosse zusätzliche Nutzflächen

vorgeschlagen. Die Überbauung an der Dammstrasse stellt städtebaulich einen interessanten Vorschlag dar. Das Bahnreisezentrum ist sehr übersichtlich auf dem Niveau Stadt in der Bahnhofhalle angeordnet.

Es werden nur wenig Drittnutzungen im Bereich des Aufnahmegebäudes angeboten. Das Projekt besticht durch die grosse lichte Bahnhofhalle. Daneben fehlen in einer ersten Realisierungsetappe jedoch weitere attraktive Nutzungsmöglichkeiten.



3. Preis (20 000 Fr.): Architektengemeinschaft **H. Bosshard + W. Sutter**, Zug; **C. Derungs, R. Achleitner**, Zug

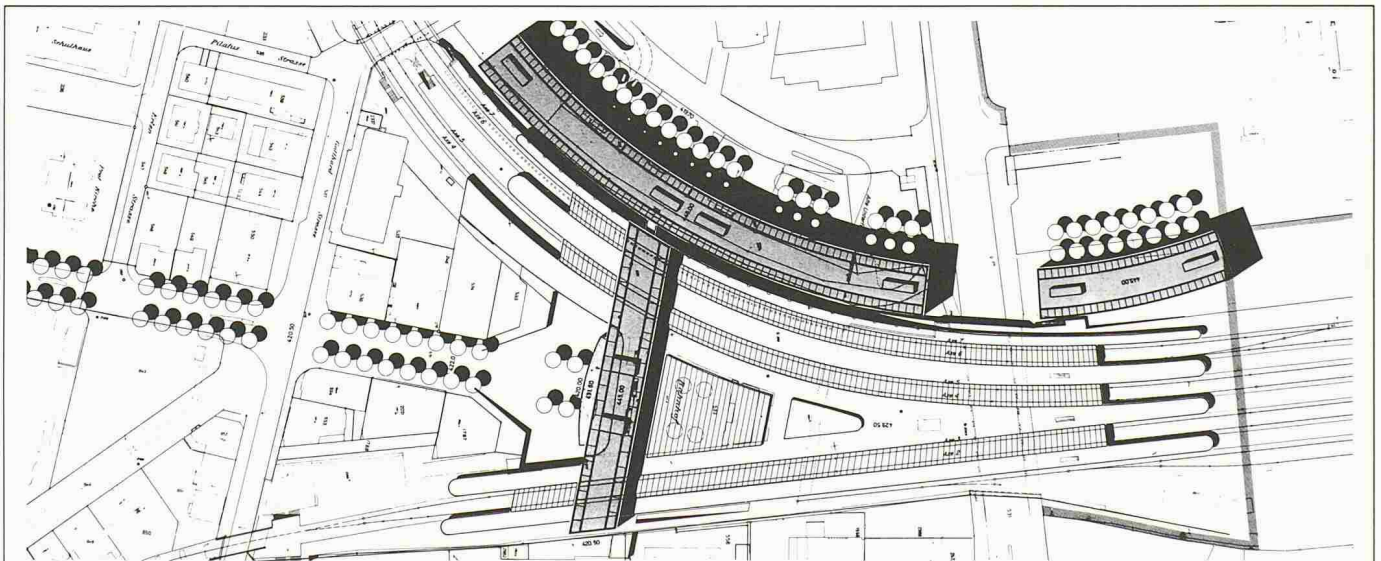
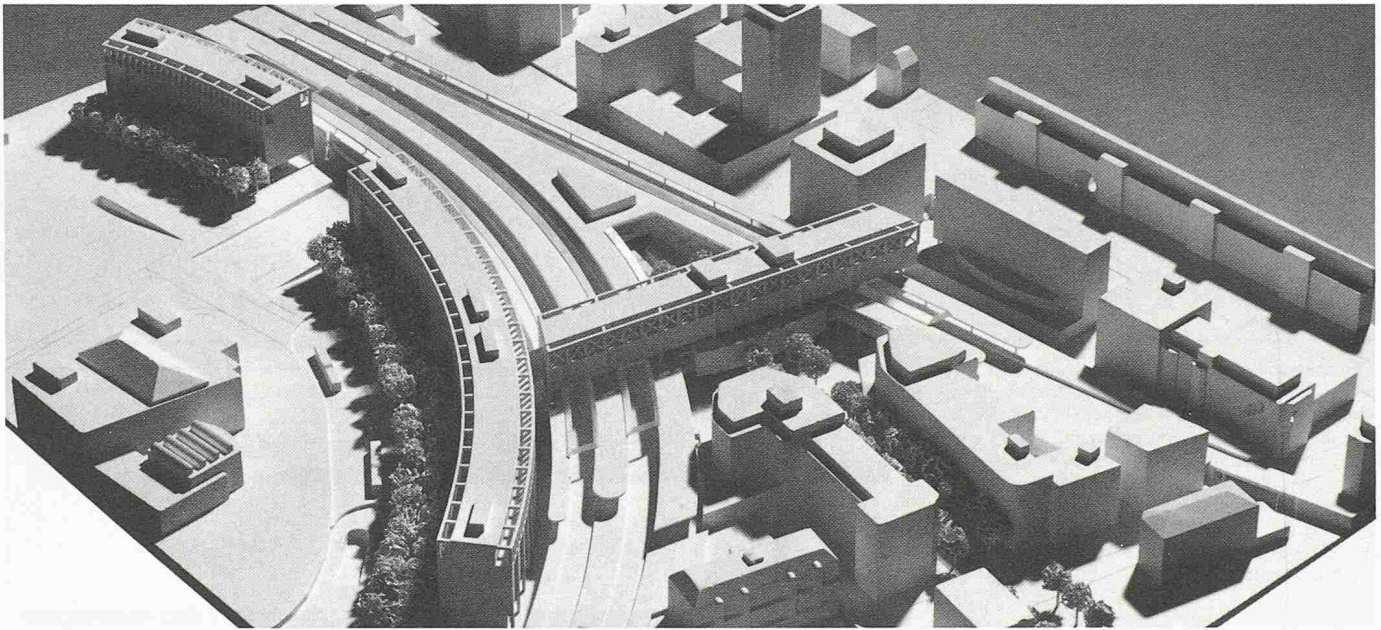
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt zeigt eine städtebauliche Grossform, die zum Ausdruck bringt, dass das ganze Gebiet dem Zentrumsbereich zugehörig ist. An dem, den

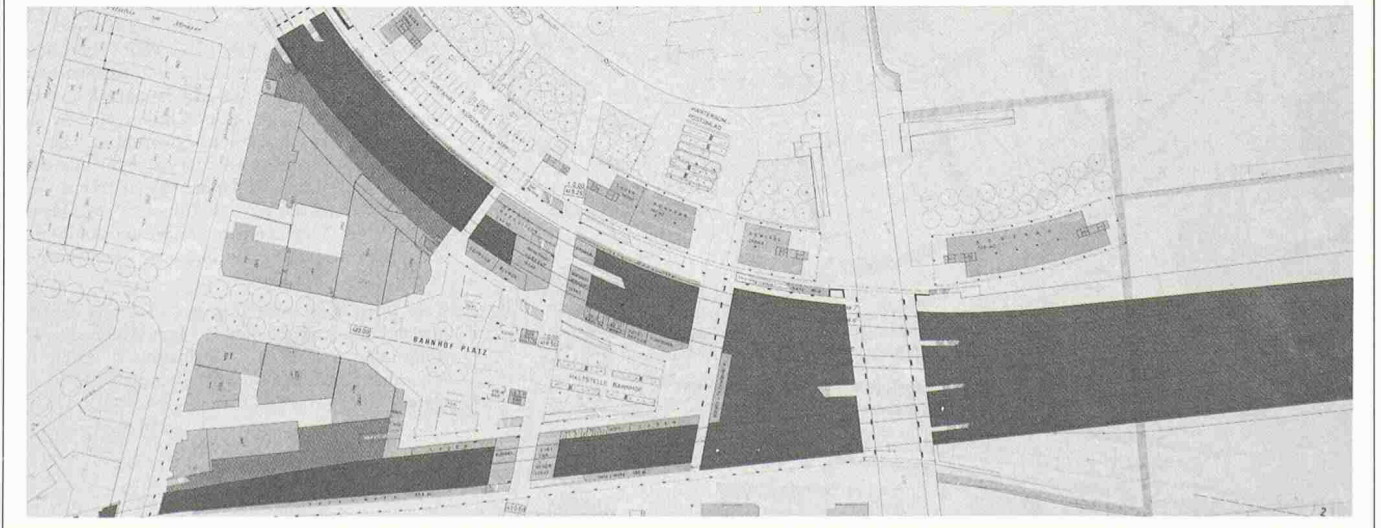
Gleisbereich begleitenden, eleganten Baukörper schliesst ein gleich hoher Baukörper an, der quer über den Gleisen liegt. Dieses Bauwerk – den Bahnhofplatz bedrängend – will die Bedeutung der Fussgängerverbindungen unter den Gleisen städtebaulich bewusst machen. Der Anschluss an das Längsbauwerk im Westen ist nicht gelöst. Im Osten besteht kein Bezug zum Stadtgefüge. Der Reiter

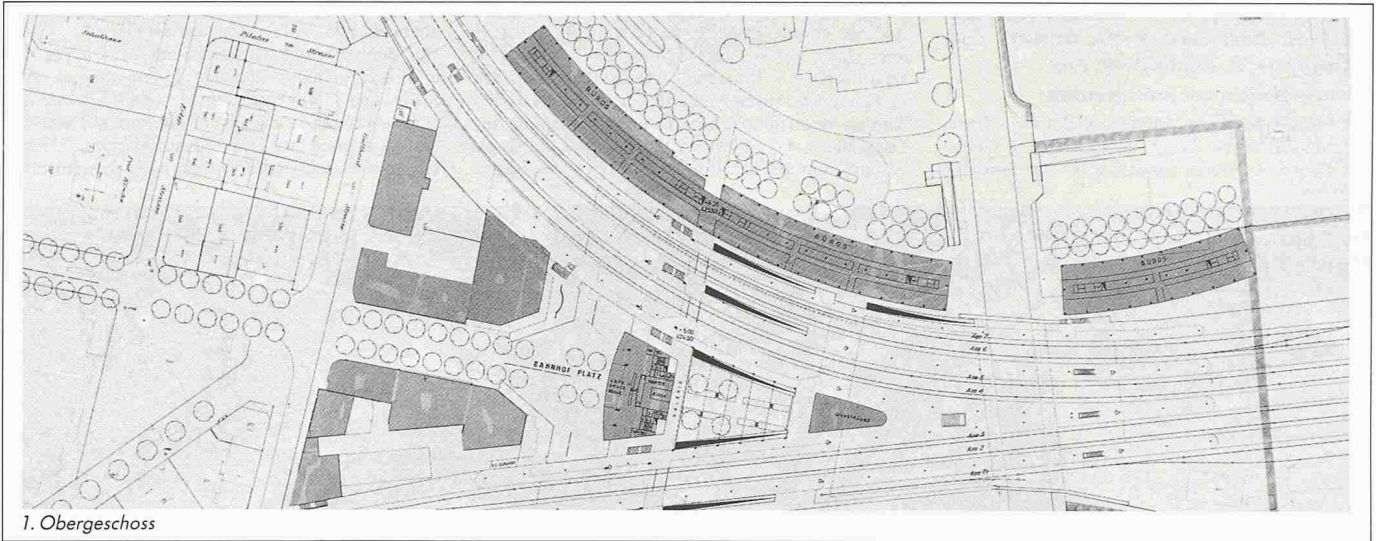
unterbricht den Fluss der Perrondächer, zeichnet aber die Lage des Zuganges auf der Ostseite.

Der Bahnhofplatz wird auf Stadtebene abgesenkt und ins Aufnahmegebäude hineingezogen. Auf Stadt- und Gleisebene geht der Entwurf intensiv auf die Tatsache ein, dass der Bahnhof auf drei Seiten zugänglich ist. Das Bekenntnis zum «Hochbahnhof» schafft gute Beziehungen Bahnhofplatz

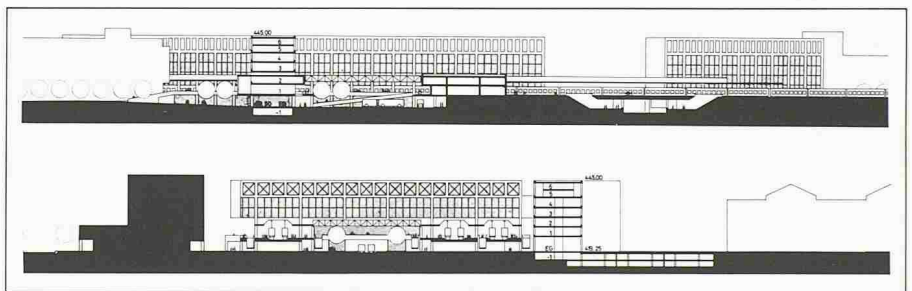


Lageplan, Erdgeschoss

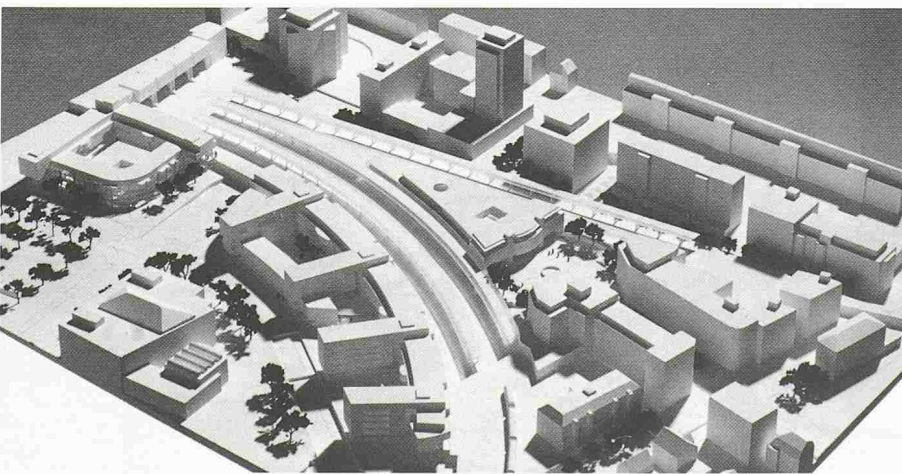




- Fussgängerquerachse. Die Einführung des Busses in die zentrale Zone bringt ideale Umsteigebeziehungen, klassiert die Bahnhofhalle als Transitfläche, die als Ort zum Verweilen wenig attraktiv ist. Der Bereich Bahnhofplatz/Fussgängerpassage hat eine grosse Richtplanqualität, ist aber im Bereich Erdgeschosskopfbauten an der Alpenstrasse, Anordnung der Nutzungen auf Stadtniveau und die Ausbildung einer, für den Besucher ansprechenden Mitte nicht ausgereift.



Ost- und Nordansicht

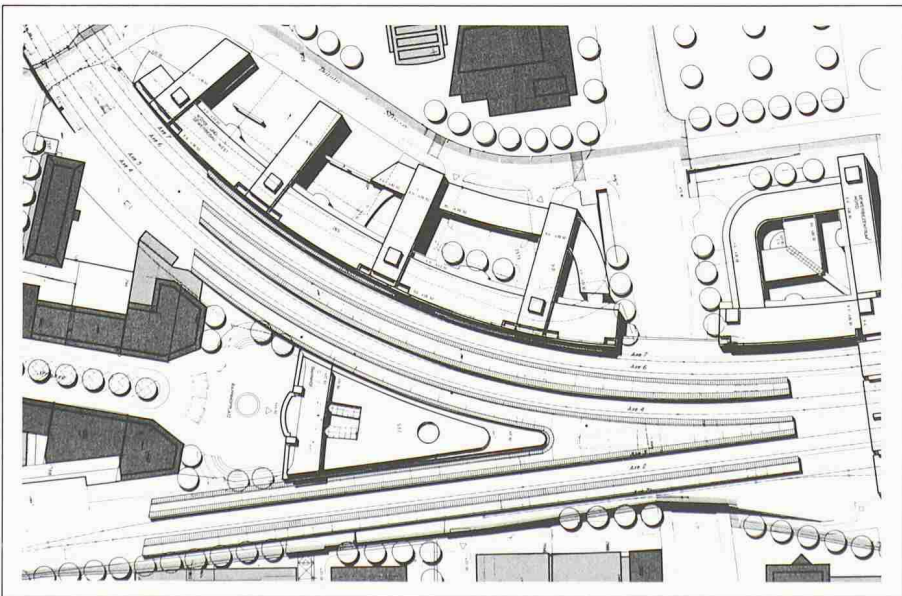


4. Preis (16 000 Fr.): **Edwin A. Bernet**, Zug

Das Konzept geht von einer massvollen baulichen Entwicklung im zentralen Bahnhofbereich und in der westlich angrenzenden Zone aus. Das neue Bahnhofgebäude bildet mit einem zu niedrig gehaltenen Baukörper den Abschluss der Erschliessungsachse vom See zum Bahnhof. Der fahrverkehrsfreie Bahnhofplatz wird auf dem Gleisniveau belassen. Das Bahnhofgebäude entwickelt sich entlang der Perrons als Dreieck nach Norden mit Fremdnutzungen in den Obergeschossen. Unter diesem zentralen Gebäude entwickeln die Verfasser das Bahnreisezentrum und die Busstation durch das zusätzliche Unterbauen der Gleisanlagen. Im Bereich Dammstrasse und L&G wird entlang der Gleisanlage eine geschlossene Bebauung mit Querbauten und damit grosszügigen Hofanlagen vorgeschlagen. Der Versuch, Torbildung für die Gubelstrasse zu schaffen, ist begrüssenswert, aber in der vorliegenden Gestaltung wenig ausgereift. Die Anbindung der nördlichen Bebauung an die östliche Stadt mit einem aufwendigen Reiterbauwerk ist wenig motiviert.

Das Bahnreisezentrum auf zwei Ebenen ergibt eine erschwerte Orientierung für den Bahnkunden. Die Zu- und Wegfahrten zum Busbahnhof beeinträchtigen die eher knapp bemessenen Fussgängerbereiche. Aus betrieblicher Sicht ist die nahe Beziehung Bahn-Bus gut. Das dezente Bahnhofgebäude lässt nur eine geringe zusätzliche Nutzung zu. Die Anordnung des Bushofes und der darunter liegenden P+R-Garage unter den beiden Gleiskörpern wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus. Das Gewerbe- und Wohnzentrum im Westen bildet eine valable Antwort auf die intensive Nachfrage im Raum Zug.

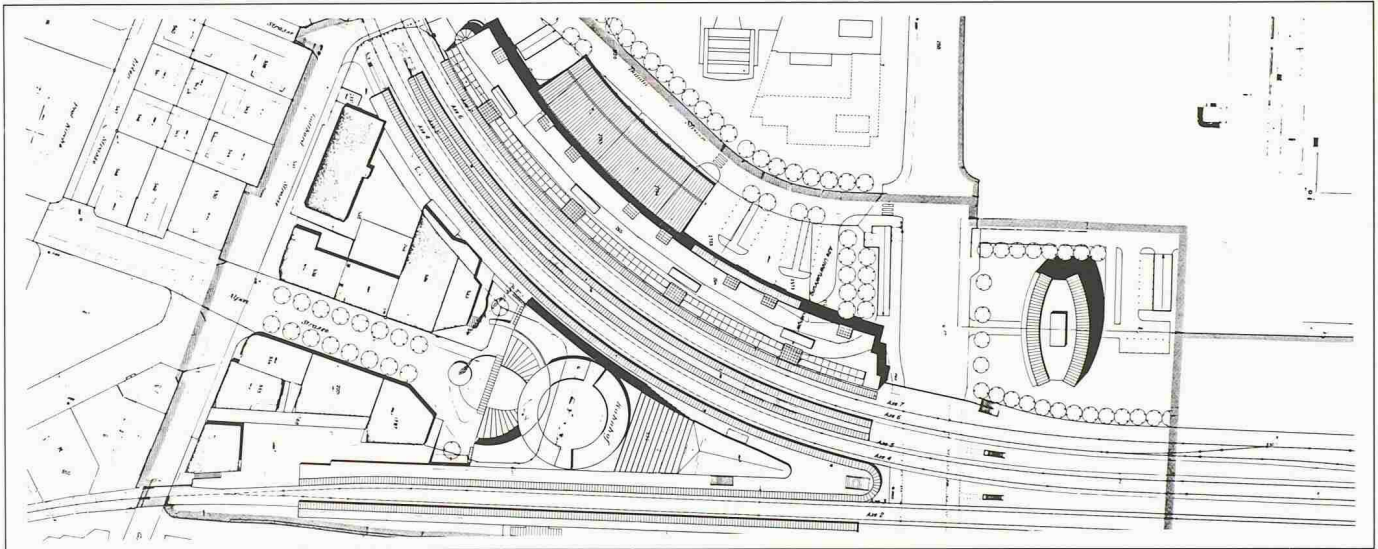
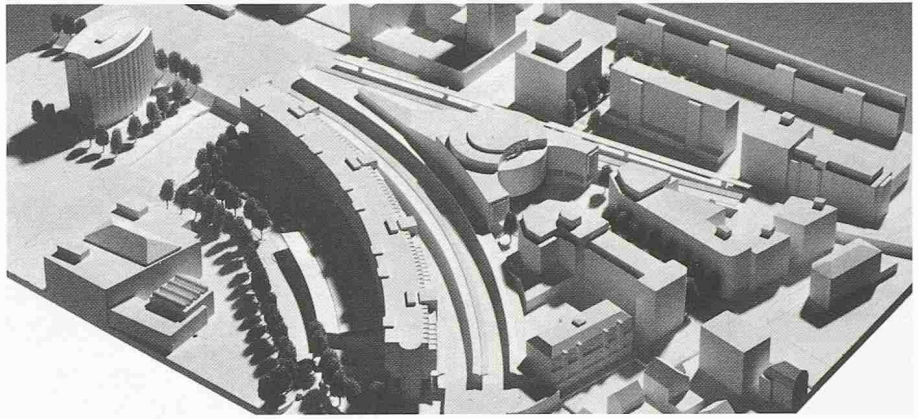
Das Projekt ist sorgfältig gestaltet und besticht durch seine zurückhaltende Massstäblichkeit. Das Bahnreisezentrum mit Busbahnhof unter der Gleisanlage bringt zwar Vorteile, ist aber nicht ausgereift.



5. Preis (13 000 Fr.): **Interplan 4 AG, Luzern**

Die Verfasser formulieren drei eigenständige, voneinander weitgehend unabhängige Überbauungen von unterschiedlicher Qualität. Das neue Bahnhofgebäude nimmt klar Bezug auf die Stadtachse See - Bahnhof, wobei die gewählte Rundform und die Integration des bestehenden Dienstgebäudes in ihrem Ausdruckswillen forciert erscheinen.

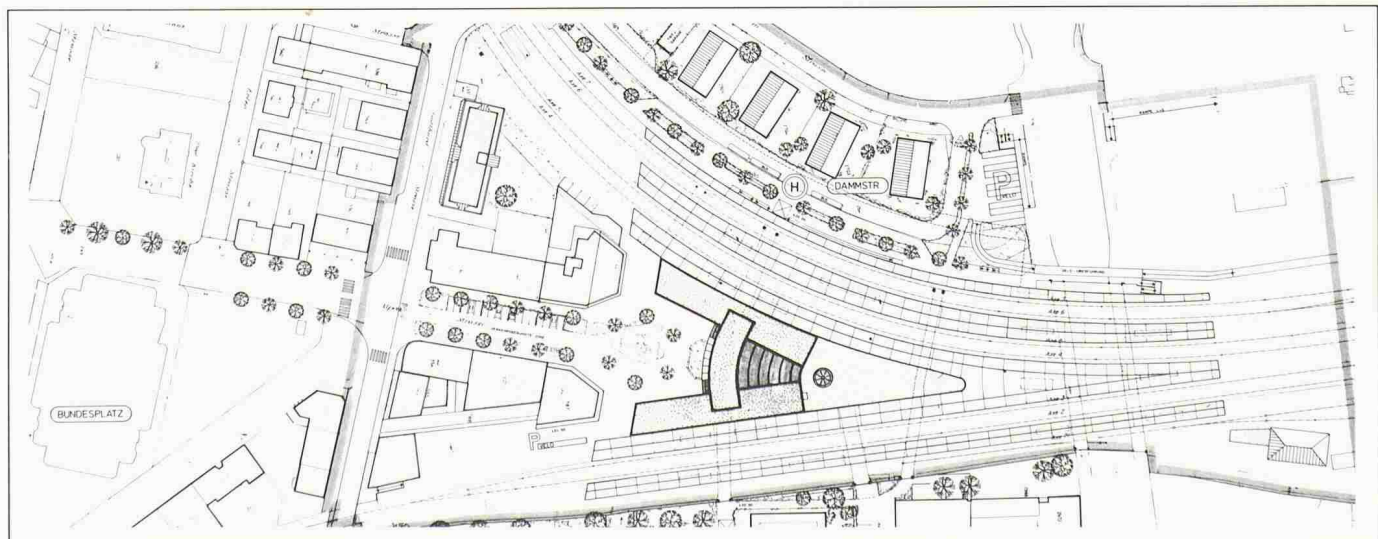
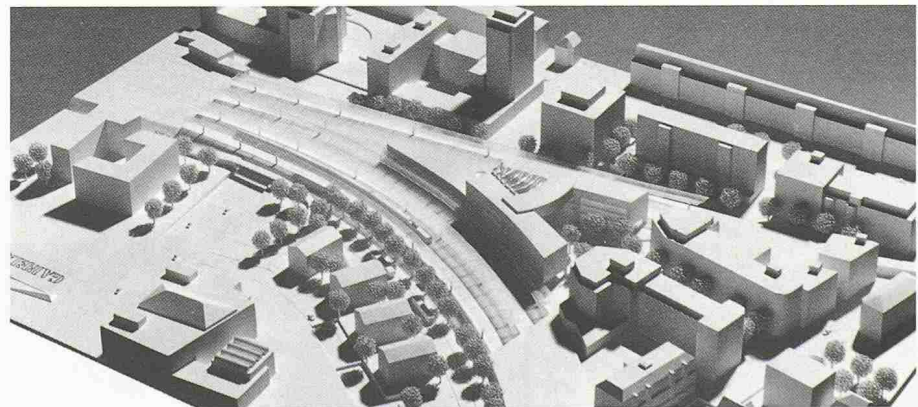
Das Projekt zeigt eine vor allem betrieblich interessante Lösung. Der Verkehr ist gut gelöst. Städtebaulich und architektonisch vermag das Projekt nicht voll zu überzeugen, wobei vor allem die Formulierung des neuen Bahnhofgebäudes eher zufällig wirkt.

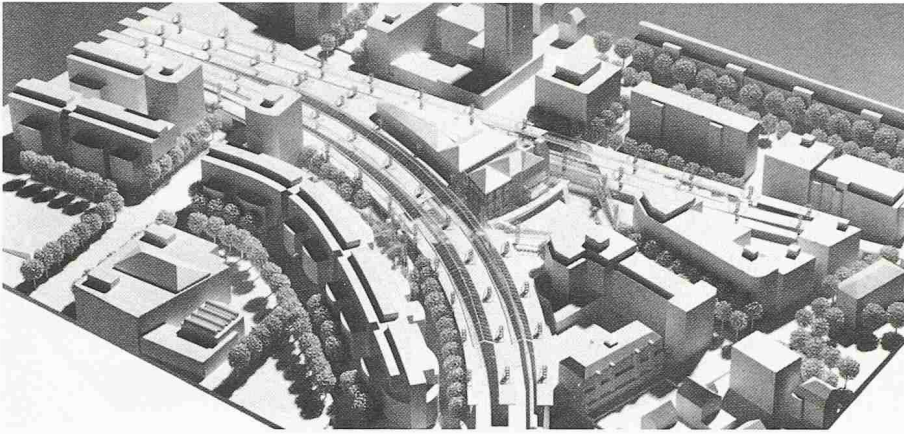


6. Preis (12 000 Fr.): **APC Architecture-Planning-Consulting AG, Zug**

Das Projekt konzentriert sich weitgehend auf das Dreieck zwischen den beiden Gleissträngen. Die vier Wohnbauten an der Dammstrasse bleiben bestehen; nördlich der Gubelstrasse ist eine mögliche Überbauung lediglich angedeutet. Eine neue Bushaltestelle westlich des Bahnhofes ersetzt die aufgehobene Haltestelle auf dem Bahnhofplatz. Mit zwei viergeschossigen Baukörpern parallel zu den Gleisen wird der Bahnhofplatz auf der heutigen Ebene neu gefasst.

In groben Zügen zeigt das Projekt Ansätze zu einer interessanten städtebaulichen Lösung, welche allerdings in der Ausgestaltung wichtiger Bereiche (Bahnhofplatz, Halle, Bahnreisezentrum) zuwenig konsequent durchgeführt wird.

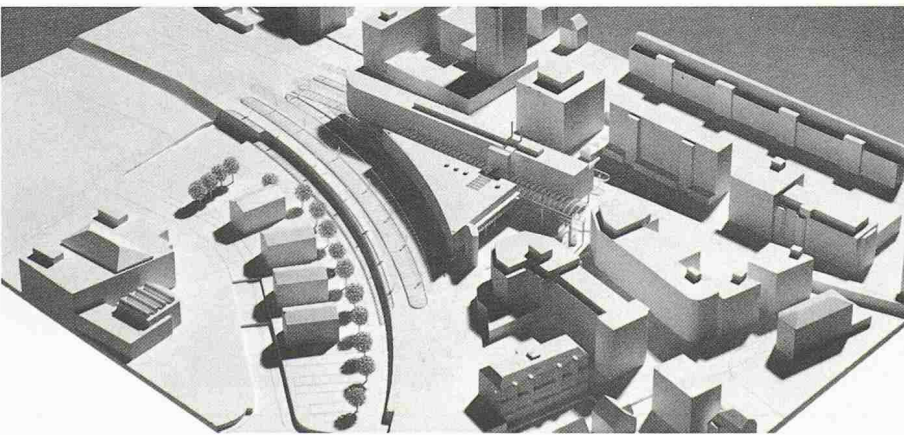
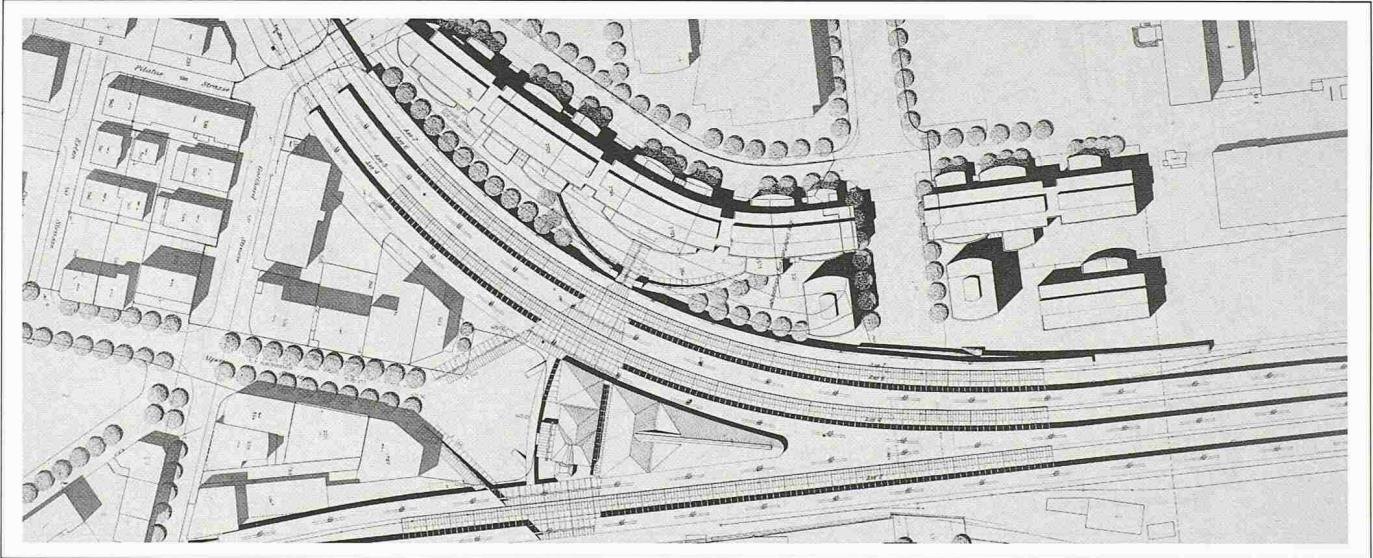




7. Preis (11 000 Fr.): **Josef Stöckli**, Zug

Der Bahnhofplatz wird an seiner heutigen Lage auf das Stadtniveau abgesenkt. Die damit geschaffene Voraussetzung, ihn zu einem verbindendem Element zwischen den Stadtteilen untereinander und zum Bahnhof auszugestalten, wird zum tragenden Element. Die Verfasser wollen das heutige Bahnhofgebäude als charakteristischen Bau seiner Zeit erhalten. Die Absenkung des Bahnhofplatzes bedingt aber eine «Unterstockung» des Gebäudes.

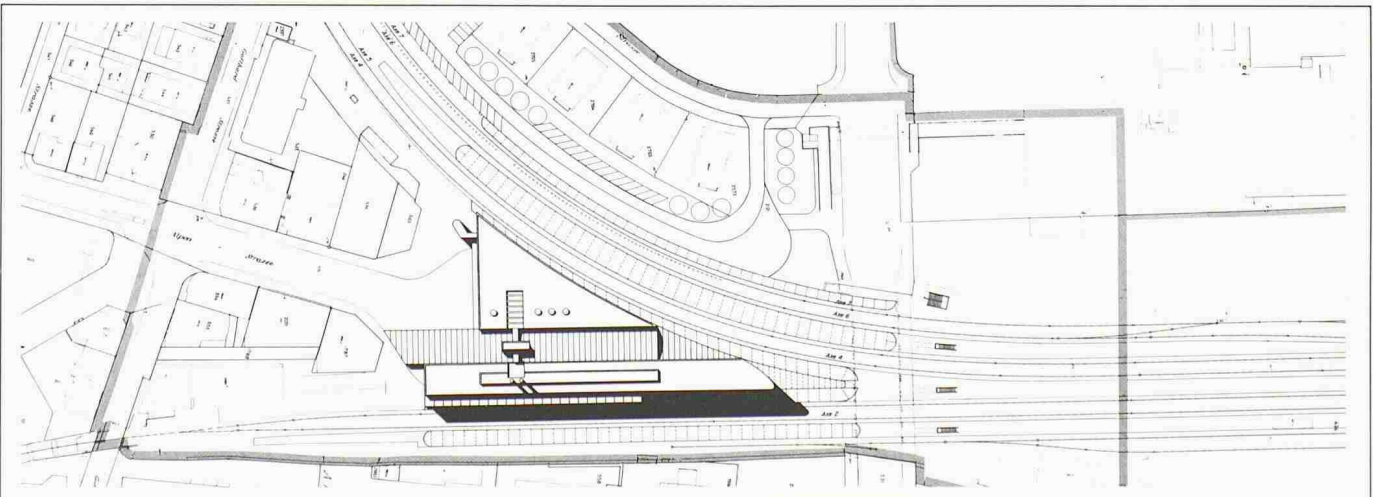
Die Projektverfasser bieten einen gut proportionierten, die Stadtteile mit dem Bahnhof und untereinander verbindenden Bahnhofplatz an. Dies ist das hervorsteckende positive Merkmal des Projektes. Andere Vorschläge, wie der Umbau des Bahnhofgebäudes, die Gestaltung der Perrondächer, die westliche Randbebauung und der Busbahnhof sind weniger gelungen.



8. Preis (10 000 Fr.): Architektengemeinschaft **Hans Eggstein, Walter Rüssli**, Zug
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Anstelle des bestehenden Aufnahmegebäudes schlagen die Verfasser eine massvolle, interessant gestaltete Überbauung vor. Die Volumetrie dieses Komplexes wird von der Geometrie und der Bedeutung der Bahnbetriebsanlage bestimmt: geschwungener, niedriger Gebäudeflügel am Gleisbogen der Strecke nach Luzern; langgestreckter, dominierender Baukörper an der Gotthardlinie. Dabei werden aber auch städtebauliche Bezüge zur Alpenstrasse und zu deren Kopfbauten am Bahnhofplatz hergestellt. Die Anordnung der Busstation kommt nicht zum Ausdruck.

Das Projekt besticht durch seine äussere Erscheinung, welche funktionell und innenräumlich jedoch keine Entsprechung findet.



Aus den Schlussfolgerungen des Preisgerichtes

Der Bahnhof ist ein Ort von hoher Bedeutung und soll daher städtebaulich einen entsprechenden Ausdruck erhalten. Das Aufnahmegebäude muss zwischen den beiden Gleissträngen liegen. In seiner Erscheinung soll er auf die historische Stadtstruktur wie auch auf die neuen wesentlichen Fussgängerbeziehungen Bezug nehmen. Das bestehende Aufnahmegebäude kann den zukünftigen Anforderungen der SBB nicht mehr genügen und vermag sich gestalterisch in der bestehenden und zukünftigen Umgebung nicht mehr zu behaupten. Es ist zu ersetzen. Das Bahnreisezentrum muss auf das Stadtniveau Bezug nehmen, in zentraler Lage an den Hauptfussgängerströmen an-

geordnet werden. Der Bahnhofplatz hat die auf Stadtniveau liegende Hauptfussgängerebene zu berücksichtigen und ist als städtebaulich wichtiger Orientierungsort und Empfangsraum sorgfältig zu gestalten. Zwischen Baarerstrasse und Dammstrasse ist im Bereich des Aufnahmegebäudes eine Hauptfussgängerachse zu schaffen. Diese ist durch eine neue Verbindung mit der Fussgängerachse Alpenstrasse zu verknüpfen. Entlang den Fussgängerachsen sind Ruhe- und Verweilzonen sowie belebende Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsflächen als Ergänzung zum Bahnreisezentrum anzuordnen. Der erwünschte zentrale Busbahnhof mit Verknüpfung aller Linien ist bei den Gegebenheiten in Zug kaum realisierbar. Die bestehenden Wohnbauten an der Dammstrasse sind nicht mehr vertretbar. An deren Stelle ist eine grosszügige Überbauung entlang den

Gleisen zu planen, die sowohl den bahnhöflichen Verkehr, als auch Wohnungen und Dienstleistungsbetriebe enthält. Auf dem Areal nordwestlich der Gubelstrasse sind Bauten möglich, die städtebaulich mit den Dammstrassen-Bauten koordiniert werden müssen. Ein Brückenbauwerk über die Gleise erscheint an dieser Stelle städtebaulich und wirtschaftlich wenig sinnvoll. In der ersten Etappe sind das Aufnahmegebäude, der Bahnhofplatz und die zentralen Fussgängerachsen zu verwirklichen. Als zweite Etappe können Bauten auf der Westseite schrittweise realisiert werden. Für die Verkehrsanlagen und die Bauten zwischen den Gleisen ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den SBB, der Stadt und dem Kanton notwendig. Im Bereich der Dammstrasse ist durch die fünf Grundeigentümer ein Gesamtplan zu entwickeln. B. O.

Ingenieurwettbewerb: Storchenbrücke in Winterthur

Mit der Storchenbrücke wird die Untere Brüggerstrasse über die ausgedehnten Bahnanlagen der SBB hinweggeführt. Sie dient als Strassenverbindung zwischen den Quartieren «Breite» und «Töss» dem öffentlichen und dem privaten Motorfahrzeugverkehr sowie den Fussgängern und Velofahrern. Das Bauwerk ist in einem sehr reparaturbedürftigen Zustand.

Bei diesem Brückenbauwerk sind neben den ingenieurspezifischen Problemen städtebauliche Aspekte sowie Wirtschaftlichkeit von immenser Bedeutung. Weiter hat das Projekt noch die speziellen Anforderungen des Bahnbetriebes zu berücksichtigen. Das Departement Bau empfahl einen Submissionswettbewerb durchzuführen.

Das geplante Bauwerk wird inklusive der Widerlagerbauwerke zwischen den Projektierungsgrenzen eine Länge von ca. 150 m aufweisen. Die Brücke befindet sich fast ausschliesslich über dem Areal der SBB und überspannt fünfzehn bestehende Rangiergleise und Streckgleise. Im Zusammenhang mit der Bahn 2000 sind zwei weitere Gleise auf der Strecke Winterthur-Kemptal und ein Doppelspurausbau auf der Linie Winterthur-Töss vorgesehen.

Besonders erwähnenswert sind die sehr einschränkenden Vorschriften der SBB, die sich für den Bau aus dem Bahnbetrieb ergeben. Der Wahl des Bauvorganges kommt daher eine grosse Bedeutung zu. Die Überquerung der Rangiergleise der SBB erfordert eine Spannweite von mindestens 60 m bei einer sehr knappen verfügbaren Konstruktionshöhe. Es ist möglich, diese grosse Stützweite zu halbieren, wenn zuvor ein Teil der Gleise verschoben wird.

Aufgabe war es, ein Projekt auszuarbeiten und hierfür eine verbindliche Globalofferte einzureichen, wobei folgende Aspekte besonders zu beachten waren:

- formale Gestaltung und Erscheinung im städtischen Landschaftsbild
- Bauvorgang im Bereich der Bahnanlagen mit möglichst geringer Auswirkung auf den Bahnbetrieb
- Gesamtwirtschaftlichkeit von vorübergehenden Massnahmen und bleibendem Bauwerk

Nebst dem eigentlichen neuen Brückenobjekt gehörten auch die Demontage der bestehenden Brücke und die Bereitstellung einer Hilfsbrücke für Fussgänger und Velofahrer während der Bauzeit mit zur Aufgabe der Submittenten. Am 4. März 1988 erteilte das Departement Bau, Bereich Tiefbau, aufgrund ihrer Bewerbungen einen entsprechenden Auftrag an vier Arbeitsgemeinschaften.

Ergebnis:

1. Preis (50 000 Fr. mit Antrag zur Ausführung): Baugeschäft Wülflingen AG, Winter-

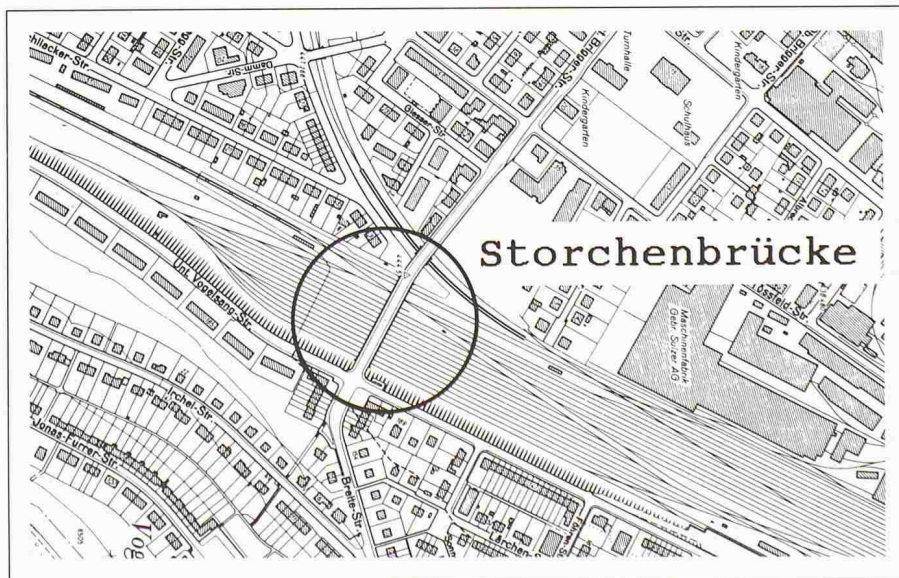
thur, Unternehmer; V. Oehninger, Winterthur, Stucki & Hofacker, Zürich, Ingenieure; A. Blatter, Winterthur, Architekt.

2. Preis (40 000 Fr.): Lerch AG, Winterthur, Unternehmer; H.H. Sallenbach und Partner, Wallisellen, Unternehmer; P. Stutz + Bolt, Winterthur, Architekten.

3. Preis (40 000 Fr.): Zani AG, Winterthur, Geilinger Stahlbau AG, Winterthur, Unternehmer; Ruckstuhl + Münchinger, Winterthur, Ingenieure; H. Irion, Winterthur, Architekt.

4. Preis (20 000 Fr.): Leemann + Bretscher AG, Winterthur, Unternehmer; Grünenfelder + Keller AG, Winterthur, Ingenieure; Dahinden + Heim, Winterthur, Architekten.

Preisgericht: U. Widmer, Stadtpräsident; U. Schibler, Stadtbaumeister; H. Hulmann, Stadtingenieur; P. Hübner, Ing., Sektionschef SBB, Kreis III, Zürich; E. Näf, Ing., Fietz AG, Zürich; G. Stulz, Architekt, Büro Germann + Stulz, Zürich; W. Krebs, Ing., Schweiz. Baumeisterverband; Ersatzmitglieder: Prof. P. Leemann, Architekt, Winterthur; Prof. H. Hauri, Ing. ETH Zürich.



1. Preis (50 000 Fr. mit Antrag zur Ausführung): **Baugeschäft Wülflingen AG**, Winterthur, Unternehmer; **V. Oehninger**, Winterthur, **Stucki & Hofacker**, Zürich, Ingenieure; **A. Blatter**, Winterthur, Architekt.

Mit diesem Projekt wird eine Lösung ohne Tragelemente über der Fahrbahn vorgeschlagen. Das Problem der sehr gedrängten Bauhöhe wurde durch geschickte Ausnützung aller Möglichkeiten des Spannbetons bewältigt. Die Wahl eines unten offenen Querschnittes mit zwei Längsrippen vermeidet die Schwierigkeiten eines gedrungene Kastens.

Die vorgeschlagene Lösung war über Jahre hinweg im Brückenbau richtungsweisend: Überwindung eines topographischen Hindernisses durch möglichst dünne gerade Balken. Diese Konstruktion, welche die Möglichkeiten der Vorspannung und des Freivorbaus verbindet, prägte das Bild der «modernen» Brücke. Das Projekt übernimmt dieses Bild, ist jedoch in Wirklichkeit eine massive Betonkonstruktion über zwei Feldern. Die Herausforderung, an dieser wichtigen Stelle einen gewünschten städtebaulichen Akzent zu setzen, wird

2. Preis (40 000 Fr.): **Lerch AG**, Winterthur, Unternehmer; **H.H. Sallenbach und Partner**, Wallisellen, Unternehmer; **P. Stutz + M. Bolt**, Winterthur, Architekten.

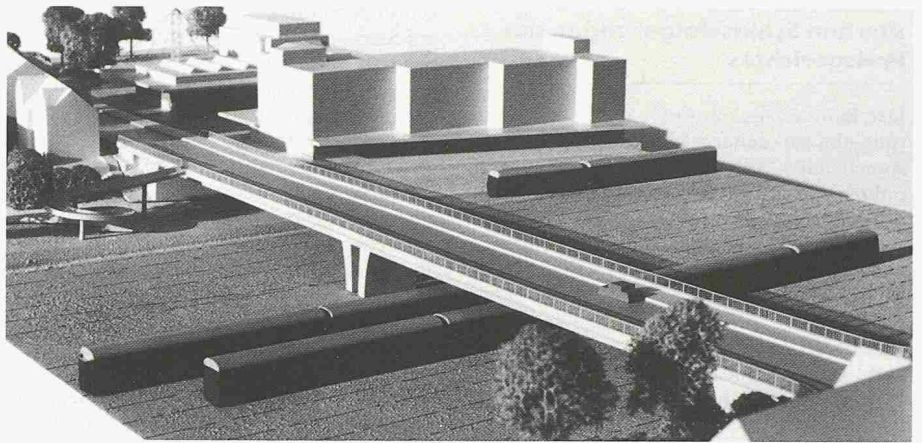
Der sehr geschickt gewählte Querschnitt löst das Problem der geringen Bauhöhe auf statisch elegante Weise. Die über der Fahrbahn aufragenden Wände mit oberem Flansch bilden zusammen mit der Fahrbahn Doppel-T-Querschnitte, welche sich gut zur Aufnahme der Kräfte eignen. Statisch und konstruktiv gut gelöst sind auch die Rahmenstützen und die Schachtfundationen. Die Ausbildung der Brücke als Trog mit hohen Stegen beidseits der Fahrbahn ist eine logische Folge des Entschlusses, die ganze Tragkonstruktion über der Fahrbahn vorzusehen. Die Führung des Verkehrs in drei durchgehend getrennten Kanälen, ohne Möglichkeiten gegenseitiger Einsichten oder eines Wechsels des Gehweges, wirkt beengend. Der unübersichtliche Übergang der getrennten Verkehrswege in das normale Strassenprofil an den Brückenden stellt eine nicht zu unterschätzende Gefahrenquelle dar.

Visuell wirkt die Brücke als schwerer, durchgehende Balken über den Gleisen, der das Verkehrsgeschehen nicht einsehbar macht. Durch die fein-

3. Preis (40 000 Fr.): **Zani AG**, Winterthur, **Geilinger Stahlbau AG**, Winterthur, Unternehmer; **Ruckstuhl + Münchinger**, Winterthur, Ingenieure; **H. Irion**, Winterthur, Architekt.

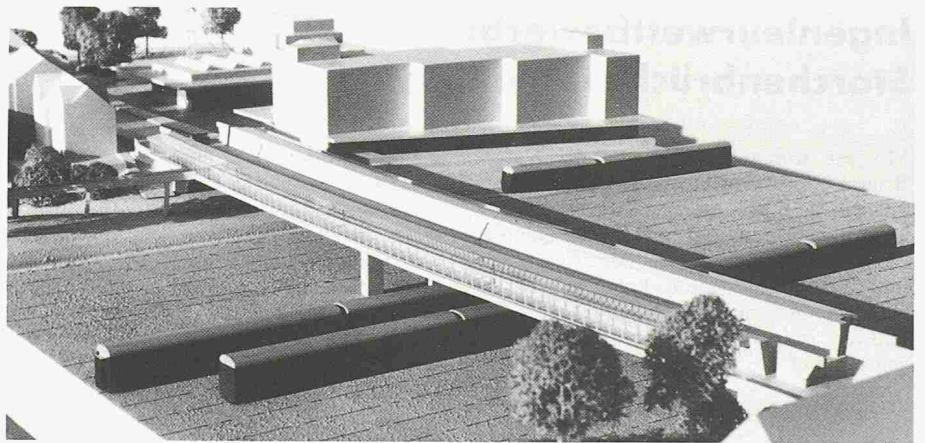
Die Wahl von Stahlbogen mit aufgehängter Fahrbahn ist für die vorliegende Aufgabe sehr zu begrüssen. Die Form der Bogen und deren Ausbildung ist recht günstig. Mit dem Verzicht auf ein Zugband müssen aber die Horizontalkräfte auf Widerlager und Pfeiler abgegeben werden, was zu entsprechend grossen Massen führt. Da die Bogen ganz ausserhalb des Querschnittes angeordnet sind, wird der Unterbau zudem sehr breit. Als Folge des grossen Abstandes der Bogen werden auch die Querträger sehr kräftig.

Das Projekt besticht durch seine eindeutige Formulierung des Themas Brücke. Die Funktion des Überbrückens wird deutlich sichtbar gemacht. Der zweifache Doppelbogen als Tragelement überspannt das Bahngelände, und die massiven Auflager zeigen die Spannung des Bogens. Die Ausbildung der Auflager als markante Brückenköpfe und als Mittelpfeiler ergeben zusammen mit den Stahlbögen einen eindrucklichen, bewusst gestalteten städtebaulichen Akzent. Beim Durchfahren der



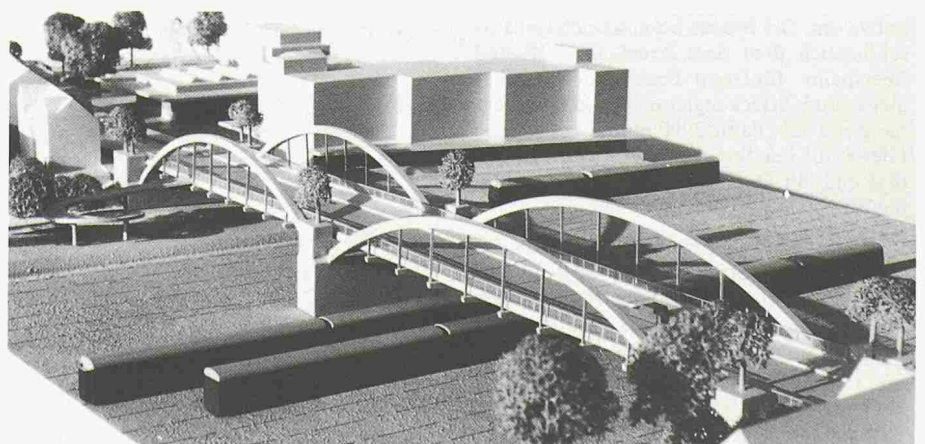
nicht angenommen. Die Brücke erscheint als monotone Betonfahrbahn über den Gleisen. Dem Verkehrsteilnehmer wird kaum bewusst, dass er die normale Strasse verlassen hat und auf einem Bauwerk die Bahnanlage überquert. Die Offertsumme von 6,1 Mio Fr. liegt 18% über dem günstigsten Angebot und ziemlich genau im Mittel aller Offerten.

Die Brücke bringt städtebaulich keinen Gewinn und vermittelt kein deutliches Bild der statischen Verhältnisse. Das Projekt ist aber technisch und konstruktiv ausgereift, und das Problem der grossen Spannweiten wird statisch sehr geschickt gelöst. Die Brücke wird die geringsten Unterhaltskosten aufweisen. Aus diesen Gründen liegt der angebotene Preis in vertretbarem Rahmen.



gliedrig durchgebildete Verglasung der seitlichen Rad- und Fussgängerwege gewinnt das massive Bauwerk eine gewisse Massstäblichkeit. Das Projekt stützt sich auf zwei Vorstellungen, die an dieser Stelle nicht zwingend sind: Lärmschutz und geschützte Passage für Fussgänger und Radfahrer. Die Offertsumme von 5,9 Mio Fr. liegt um 13% über dem günstigsten Angebot.

Die undifferenzierte Gestaltung wirkt städtebaulich nicht befriedigend. Das Projekt stellt technisch eine interessante und gute Lösung dar und ist auch in bezug auf die Erstellungskosten günstig. Die vorgetragenen Überlegungen bezüglich Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer überzeugen nicht.



Brücke wird dem Verkehrsteilnehmer durch das Aufsteigen und Abfallen der Stahlbogen bewusst, dass er die normale Strasse verlassen hat und auf einem künstlichen Bauwerk die Gleisanlage überquert. Durch die Wahl von Stahl als Konstruktionsmaterial ist eine farblich differenzierte Gestaltung der Brücke möglich, was positiv zu bewerten ist.

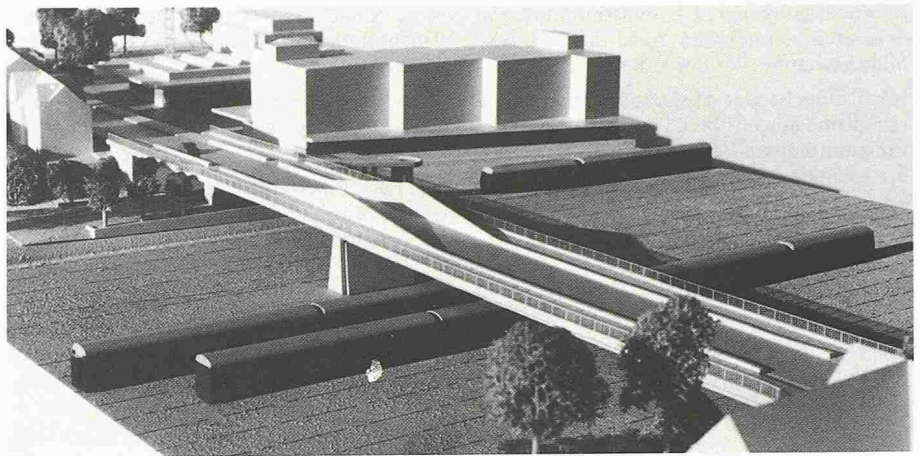
Die Offertsumme von 7,2 Mio Fr. ist die höchste aller vier Projekte.

Diese Brücke stellt in gestalterischer und städtebaulicher Hinsicht die beste Lösung dar. Das Projekt weist technische Mängel auf und ist mit deutlichem Abstand die teuerste Lösung.

4. Preis (20 000 Fr.): **Leemann + Bretscher AG**, Winterthur, Unternehmer; **Grünenfelder + Keller AG**, Winterthur, Ingenieure; **Dahinden + Heim**, Winterthur, Architekten.

Die sehr ungleichmässigen Spannweiten von 20 m, 40 m und 72 m führen zu recht ungünstigen Beanspruchungen. Die Wahl eines einzelligen Hohlkastens hat in diesem Falle einige Nachteile zur Folge. Die über die Fahrbahn hinausragenden Rippen über der Mittelstütze sind eine gute Lösung zur Aufnahme der grossen Stützmomente. Allerdings erscheint die Ausbildung nicht ausgereift. Die Vorspannung ist recht hoch. Trotzdem ist es nicht gelungen, Zugspannungen zu vermeiden.

Die Gestaltung der Brücke mit den über der Mittelstütze kammartig ansteigenden Wänden ist zu zaghaft und zu wenig eindeutig vorgetragen, um einen klaren baulichen Akzent setzen zu können. Zudem vermittelt sie dem Betrachter ein falsches Bild von den statischen Verhältnissen und vom Verlauf der Spannkabel. Die sehr unterschiedlichen Spannweiten werden lediglich durch verschiedene Höhen des Kastenträgers sichtbar gemacht. Diese Differenzierung der Kastenhöhe wird aber vom beid-



seits vorspringenden Rad- und Fussgängerweg verdeckt. Der Vorschlag setzt kein markantes städtebauliches Zeichen und vermittelt kein klares Bild der statischen Verhältnisse.

Die Offertsumme von 5,2 Mio Fr. ist die niedrigste aller eingereichten Projekte. Sie liegt um 13% unter

dem nächsten Angebot.

Der Vorschlag vermag städtebaulich nicht zu überzeugen und vermittelt kein klares Bild der statischen Verhältnisse. Auch in technischer Hinsicht weist das Projekt konzeptionelle Mängel auf. Es handelt sich um das preisgünstigste Angebot.

Wettbewerbe

Nuova casa comunale, Savosa TI

Il Comune di Savosa bandisce un concorso di progetto pubblico per la nuova casa comunale. Il concorso è aperto ai professionisti del ramo architettura che alla data del 1.1.1987 risultano:

- domiciliati nel distretto di Lugano o
- aventi sede dell'ufficio nel distretto di Lugano.

Tutti i concorrenti ed i loro eventuali collaboratori occasionali dovranno risultare iscritti all'albo dell'Ordine Ingegneri ed Architetti del Cantone Ticino (OTIA), ramo architettura, al momento dell'apertura del concorso. Si richiama in particolare il commento della Commissione dei concorsi SIA all'articolo 27 del Regolamento.

Una Giuria di sette membri e di quattro supplenti è incaricata di esaminare e giudicare i progetti. Essa è composta come segue: on. dr.

Flavio Masina, sindaco; on. Armando Sigismondi, vice-sindaco; Livio Casellini, dir. Circ. postale, Bellinzona; Piero Frueh, ing. SIA-OTIA, Massagno; Elio Ostinelli, arch., Chiasso; Oreste Pisenti, arch., Muralto; Alberto Tibiletti, arch., Lugano; supplenti: on. Mario Meier, municipale; on. Roberto Quadri, municipale; on. Emil Serrem, municipale; Gianfranco Martini, arch., dir. edilizia P.T.T., Giubiasco.

La Giuria dispone di 40 000 fr. per la premiazione di sei progetti ed eventuali acquisti. Il concorso si apre il 31.1.1989 con avviso sul Foglio Ufficiale e sui quotidiani della Svizzera Italiana. Le iscrizioni sono ammesse solo entro il 17.2.1989. Dopo questa data la partecipazione al concorso è chiusa. I progetti dovranno essere presentati entro il 19.6.1989 alla Cancelleria Comunale. Domande di chiarimento possono essere inoltrate per iscritto entro il 3 marzo 1989.

Preise

Architekturpreis Beton 89

Der Verein Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gips-Fabrikanten (VSZKGF) schreibt seinen vierten «Architekturpreis Beton» aus. Der Preis wird verliehen für ein beispielhaftes Werk, in welchem dem Beton (oder den Zementsteinen) als architektonischem Ausdrucksmittel eine ausschlaggebende Rolle zukommt. Ausgeschlossen sind eigentliche Verkehrsbauten. Es können in der Schweiz ausgeführte Objekte eingereicht werden, die nach dem 1. Januar 1982 fertiggestellt worden sind. Ausgeklammert sind Objekte, die bereits am «Architekturpreis Beton 85» teilgenommen haben.

Die Preissumme beträgt Fr. 30 000.-. Die Jury ist berechtigt, diesen Preis aufzuteilen.

Der Preis wird anlässlich der Generalversammlung des VSZKGF im Juli 1989 verliehen. Bemerkenswerte Arbeiten werden öffentlich ausgestellt und können unter Autorennennung vom VSZKGF publizistisch ausgewertet werden.

Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen und Arbeitsgemeinschaften mit einem oder mehreren Objekten.

Die nachstehend aufgeführten Dokumente sollen spätestens bis zum 28. Februar 1989 (Poststempel) an die Technische Forschungs- und Beratungsstelle der Schweizerischen Zementindustrie (Postadresse: TFB, 5103 Wildegg) eingereicht werden.

- Pläne, Schnitte, Fassaden, Details, Situationsplan, Fotos, die eine klare Beurteilung

des Objektes ermöglichen, werden auf maximal 4 Kartons von 90 cm Breite und 60 cm Höhe einseitig aufgezogen und in Mappen verpackt.

- Kurzangaben über das Bauwerk auf einer Seite im Format A4 mit: Bericht über die projektbezogene Anwendung des Betons (oder der Zementsteine), Bezeichnung und Lage des Bauwerks, Fertigstellungsdatum, Bauherr/Eigentümer, Architekt/Architektengemeinschaft, Bauingenieur, Sonderfachleuten, für die Betonarbeiten verantwortlichen Firmen

Urheber-Erklärung: Mit der Teilnahme bestätigt der Bewerber, dass er der geistige Urheber der eingereichten Arbeit ist. Er erklärt sich mit der Veröffentlichung durch den VSZKGF, unter der Nennung des Urhebers, einverstanden. Das Einholen der notwendigen Zustimmung interessierter Dritter hat er besorgt und befreit damit den VSZKGF von jeglicher Forderung.

Jurierung: Der Jury gehören an: Carl Fingerhuth, Kantonsbaumeister Basel-Stadt, Rodolphe Luscher, Lausanne, Ueli Marbach, Zürich, Prof. Karljosef Schattner, BRD, Prof. Luigi Snozzi, Locarno, Nicolas Weiss, VSZKGF, Zürich. Der Jury-Entscheid ist endgültig und unanfechtbar. Die Jury kann von einer Preisverleihung Abstand nehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

VSZKGF, Talstrasse 83, 8001 Zürich

Stahlbaupreis 1988

Die Schweizerische Zentralstelle für Stahlbau hat im Jahre 1988 zum siebten Mal einen Förderpreis für Studierende der Architekturabteilung an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich ausgeschrieben. Es wurden insgesamt 20 Arbeiten aus dem 5., 6., 7. und 8. Semester sowie aus dem Diplom zur Beurteilung vorgelegt. Die Jury war beeindruckt vom konstruktiven und architektonischen Niveau der Projekte.

Die Beurteilung der Arbeiten erfolgte nach dem Kriterium richtungsweisender und intelligenter Anwendung von Stahl unter Be-

rücksichtigung der Übereinstimmung mit dem architektonischen Ausdruck des Ausbildungsstandes der Bewerber.

Nach eingehender Diskussion und mehreren Rundgängen beschloss die Jury, die Preissumme von 7000 Fr. auf sechs Bewerber wie folgt aufzuteilen:

Gerold Burger, 6. Semester: 1500 Fr. Marco Graber, 6. Semester: 1500 Fr. Michael Arn, 5. Semester: 1100 Fr. Sacha Menz, 8. Semester: 1100 Fr. Harry Gugger, 5. Semester: 900 Fr. Martin Weishaupt, 5. Semester: 900 Fr.

Die Jury bestand aus den Herren Prof. H. Hauri, Prof. P. Meyer, B. Simioni, SZS, Ingenieur, Prof. E. Studer.

Aus dem Reglement für den Stahlbaupreis 1988

Die Schweizerische Zentralstelle für Stahlbau (SZS) stellt eine Summe von 7000 Fr. zur Ausrichtung von Preisen an reguläre Studierende der Abteilung für Architektur der ETHZ zur Verfügung.

Der Wettbewerb wird unter dem Titel Stahlbau-Preis alle zwei Jahre am Ende des Sommersemesters durchgeführt (abwechslungsweise mit der ETHL).

Zugelassen werden Studien-, Semester- oder Diplomarbeiten, die im Rahmen des Studienplanes im entsprechenden Studienjahr ausgeführt wurden.

Die Vorbereitung, Durchführung und Beurteilung des Wettbewerbes wird durch eine Jury vorgenommen, welche von der Professorenkonferenz der Abteilung für Architektur für jeden Wettbewerb neu gewählt und eingesetzt wird.

Die Jury besteht aus 4 Personen: 1 Delegierter der Stahlbauindustrie, 3 Professoren der ETH aus den Fachgebieten architektonisches Entwerfen, Konstruktion und Tragwerkslehre.

Die Jury ist berechtigt, die Preissumme in eine geeignete Anzahl von Preisen, höchstens aber sieben, aufzuteilen.

Die Gewinner werden von der SZS persönlich über die Preisverleihung informiert. Die Wettbewerbsprojekte werden im Architekturfoyer ausgestellt. Der Veranstalter publiziert die mit Preisen bedachten Arbeiten und den Jurybericht. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig und können nicht angefochten werden.

*

Die Ausstellung der Arbeiten im HIL C30 ETH Höngerberg dauert noch bis zum 10. Februar 1989.

SEV/IEEE-PREIS 1988 für hervorragende Studentenarbeiten

Der Schweiz. Elektrotechnische Verein (SEV) führt gemeinsam mit der IEEE Switzerland Section und dem IEEE Switzerland Chapter on Digital Communication Systems jedes Jahr einen Wettbewerb zur Förderung selbständiger Studentenarbeiten von hohem wissenschaftlich-technischem Niveau auf dem Gebiet der Elektrotechnik und Elektronik durch. An diesem Wettbewerb können

sich Studenten an den schweizerischen Hochschulen und Ingenieurschulen (HTL) beteiligen.

Mit dem SEV/IEEE-Preis 1988 wurden folgende Arbeiten ausgezeichnet:

Andreas Berger und Peter Schönenberger (ETHZ): Faseroptisches LAN mit Code Division Multiple Access (Diplomarbeit, Institut für Quantenelektronik, Prof. Dr. H. Melchior);

Daniel Burkhalter und André Geiser (ETHZ): IMPACT: Simulation diskreter Systeme mit parallelen Prozessen (Diplomarbeit, Institut für Automatik und Industrielle Elektronik, Prof. Dr. M. Rimvall);

Urs Müller und Michael Schenkel (ETHZ): Untersuchung universeller Zeichenerkennungssysteme für Faksimile (Diplomarbeit, Institut für Kommunikationstechnik, Prof. Dr. P. Leuthold).

Die Arbeit der Herren A. Berger und P. Schönenberger wurde gleichzeitig zur Teilnahme am IEEE-Region-8-Studenten-Wettbewerb vorgeschlagen.

Latsis-Preis der ETH Zürich 1988

Der Latsis-Preis ist mit 25 000 Fr. dotiert und kann jungen Forschern der ETH Zürich zugesprochen werden. Anlässlich des Symposiums der Latsis-Stiftung «High-Tech Ceramics» wurde er im November Herrn Dr. von Känel verliehen. Der Geehrte ist Absolvent der ETHZ und diplomierte in Festkörperphysik. Seine Dissertation im Jahre 1978 schloss er auf magneto-optischem Gebiet ab, wobei er sich mit linearer und zirkulärer magnetischer Doppelbrechung an 2-dimensionalen Magneten beschäftigte. Nach zweijährigem Aufenthalt am Massachusetts Institute of Technology (MIT) ist er seit 1981 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Laboratorium für Festkörperphysik der ETHZ. Von der regen Forschertätigkeit zeugen mehr als 60 Publikationen; über 50 Vorträge beweisen das internationale Interesse an seiner Tätigkeit.

Europäischer Natur- und Landschaftsschutzpreis 1988

Die Conservaion Foundation vergab 1988 folgende Auszeichnungen in die Schweiz:

Siedlungspreis und Ford-Natur- und Landschaftsschutzpreis 1988

Preisträger: Stadtgemeinde Onex (GE) für den Gestaltungsplan «Baumbestände, Alleen und Hecken».

Baumbestände, Feldgehölze und Hecken zu schützen oder neu anzulegen, ist nicht neu, aber die Planung und Realisierung beschränkte sich bislang weitgehend auf den ländlichen Raum bzw. landwirtschaftlich genutzte Gebiete. Das Originelle am Gestaltungsplan von Onex besteht darin, dass er sich auf die überbauten Zonen einer sehr rasch gewachsenen Agglomerationsgemein-

de mit mehr als 16 000 Einwohnern bezieht. Aber die Gemeinde war sich der Existenz natürlicher Elemente im Siedlungsbereich von Anfang an bewusst. Seit 1986 läuft die Planung zur Schaffung des «Bois de l'enfance onésienne». Dieses Projekt hat die Legislative der Gemeinde veranlasst, die Möglichkeiten zur Pflanzung bzw. Regeneration der Baumbestände im einst ländlichen «Pays genevevois» von Onex zu untersuchen. Das Resultat ist der unter Leitung von Biologen erarbeitete Gestaltungsplan. Im März 1988 hat die Gemeindelegislative dem Plan zugestimmt und ihn genehmigt, wodurch er Rechtskraft erhalten hat. Die nötigen Kredite sind im Budget ebenfalls bewilligt. Die ersten Arbeiten zur Realisierung haben bereits begonnen.

Die Stadtgemeinde Onex hat in zweierlei Hinsicht Neuland beschritten: Erstens werden ökologische Brücken zwischen Land und (neuer!) Stadt hergestellt. Zweitens sind diese Massnahmen in Form eines Richt- bzw. Gestaltungsplanes über ein grosses Gebiet grundeigentümergebunden, d.h. die Gemeinde hat ein raumplanerisches Instrument geschaffen, das ihr erlaubt, authentische Natur in der Stadt anzusiedeln. Damit wird auch ein Beitrag zur dringenden Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt geleistet.

Landschaftsschutzpreis

Preisträger: Christian Zündel, dipl. ing. agr. und *Angelo Jelmini*, Fürsprecher von der Stiftung Riccardo Rossi in Ronco (Gemeinde Croglio) im Malcantone (TI), für alle Arbeiten auf der rechtlichen, administrativen und vor allem bäuerlich-tätigen Ebene zur Wiederherstellung einer traditionellen Kulturlandschaft im Südtessin.

Der Erblasser Riccardo Rossi hat vor seinem Tod im Jahr 1964 seine ganze Besitzung testamentarisch in den Besitz einer gemeinnützigen Stiftung, benannt nach seinem Namen, übergeführt. Es handelt sich um ein beträchtliches Stück Land, das eine typische traditionelle Kulturlandschaft mit terrassierten Rebbergen, Wald, einem alten Grotto mit Brunnen, Boccibahn, einer Stallung mit Ententeich samt Baumgärten umfasst. 20 Jahre später war von all dem fast nichts mehr zu erkennen: Die ursprüngliche Landschaft war überwuchert, die Gebäude waren halb zerfallen. Jelmini nahm sich der Sache an und sorgte dafür, dass das Gelände wieder einer Nutzung zugeführt werden konnte. Ch. Zündel übernahm als gelernter Agronom und praktizierender Rebbauer die Pacht. Und er besorgte auch die beinahe herkulischen Arbeiten zur Wiederherstellung der einstigen Anlage, die ein sehr schöner Vertreter dieses im Südtessin einst verbreiteten Landschaftstypes darstellt.

Das ganze Projekt illustriert ein grundsätzliches Problem: Viele Kulturlandschaften zerfallen oder werden «verspekuliert», weil das Grundeigentum längst nicht mehr den einstigen Benützern gehört. Und für jene, die bereit wären, es zu nutzen, ist es nicht verfügbar. Hier wurde ein schönes Beispiel realisiert, wo ohne Handänderung, jedoch durch sinnvolle rechtliche und praktische Massnahmen, die Wiederherstellung einer Landschaft möglich wurde. Sicher gibt es im