

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111 (1993)
Heft: 13

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

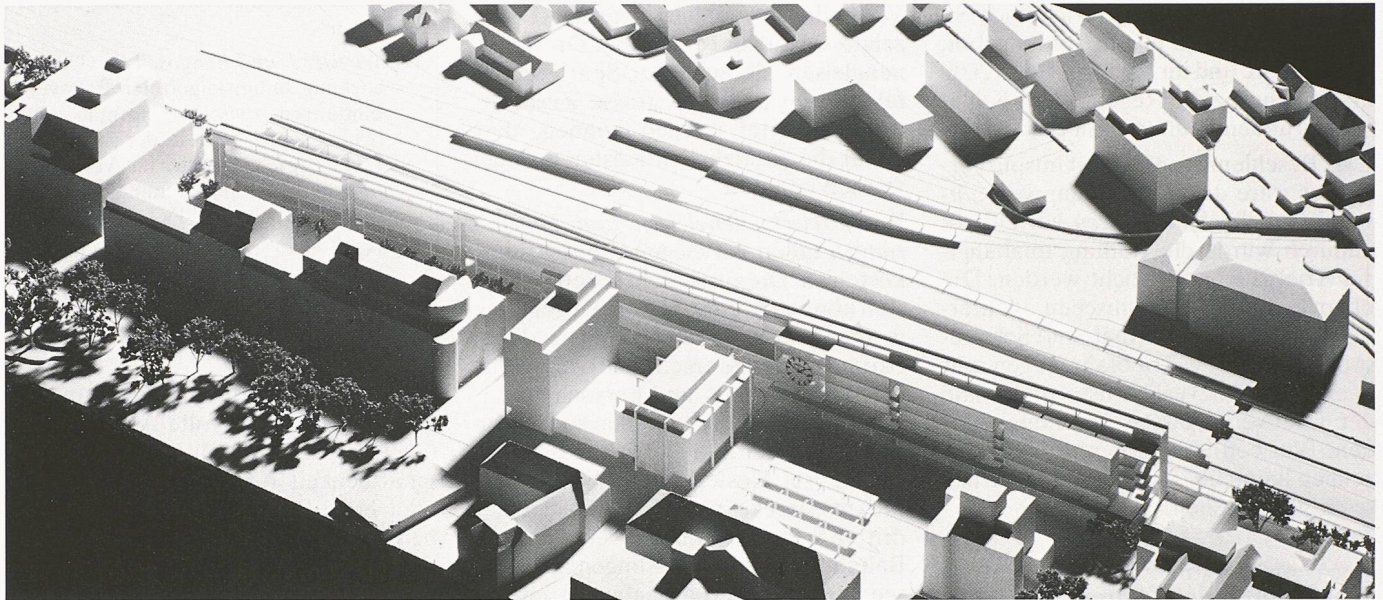
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 01.04.2025

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



Wettbewerb Überbauung Bahnhofgebiet Aarau, Überarbeitung

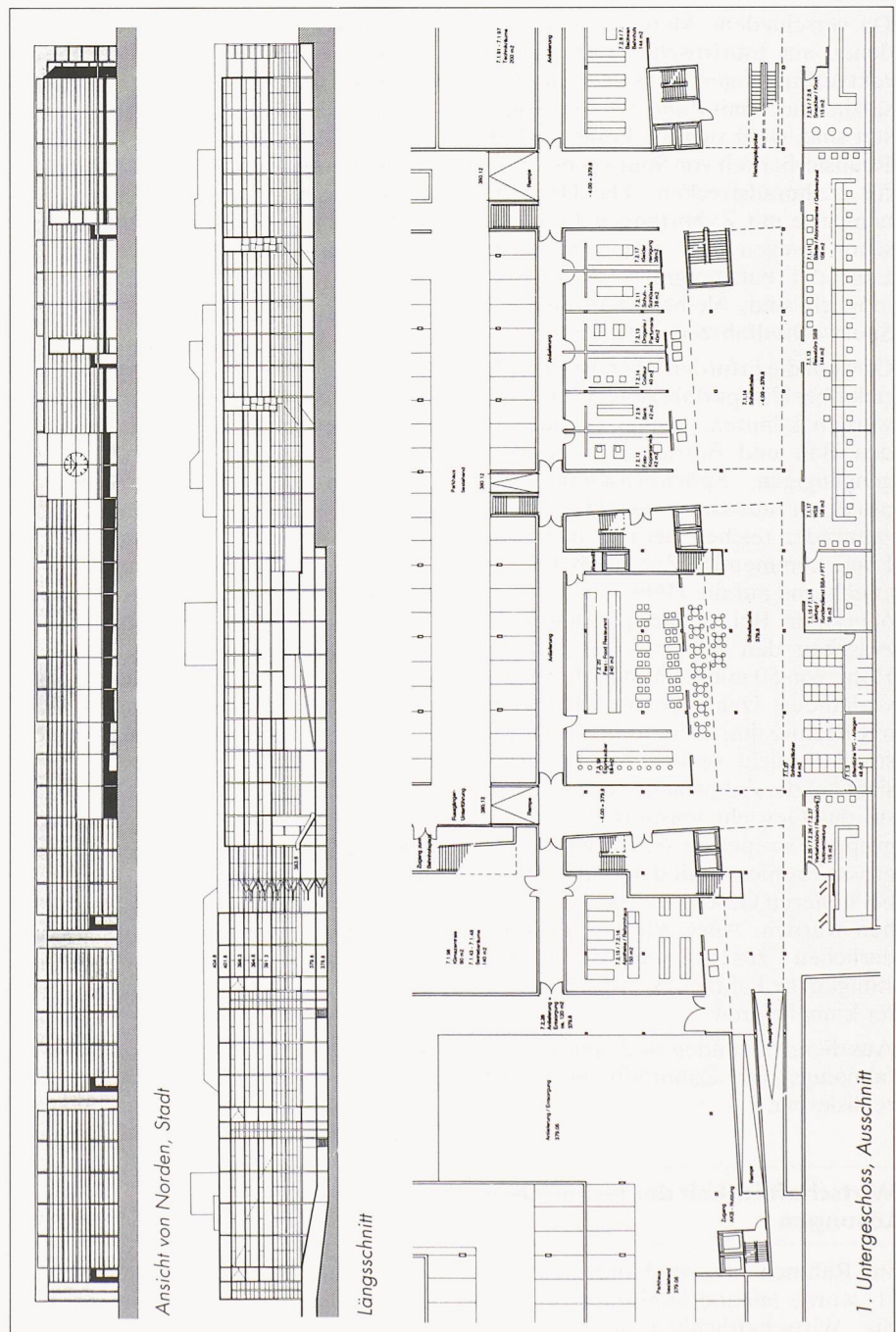
Projekt **Theo Hotz AG**, Zürich; **WEWO Bauingenieure AG**, Aarau

Aus dem Bericht der Expertenkommission

Der lange Baukörper stellt sich durch deutliche Gliederung und Hierarchisierung in enge und spannungsreiche Beziehung zur angrenzenden Stadt. Die eingeführte Schräge, ursprünglich aus dem Bild der Gleisgeometrie abgeleitet, wird zum wirkungsvollen Instrument des Entwurfs: Sie gliedert die Volumen, die so in ihrer Höhenentwicklung massvoll auf die Umgebung reagieren, sie schafft dynamische Innenräume, sie gibt der Bahnhofshalle ihre Form und bewirkt über die Verbindung der Personenunterführungen hinaus die Verknüpfung von Stadtausseräumen. Und sie definiert in ihrer Schnittstelle mit den Bauteilen parallel zu den Gleisen, den präzisen Ort der Eingangshalle. Durch die Gliederung der Baukörper und der Fassaden werden Zusammenhänge zwischen den angrenzenden Ausserräumen über den eigentlichen Bahnhofplatz hinaus geschaffen. Das Bahnhofgebiet wird in seiner ganzen Länge einbezogen, wird zum Teil des Stadtraums.

Die lichtdurchflutete mehrgeschossige Halle verbindet überzeugend den Bahnhofplatz, die Fusswegbeziehung entlang der Gleise im Westen und die Vorfahrt mit den Personenunterführungen, entwickelt aus dieser Verbindungsfunktion, aus diesem Sammeln aller Bewegungen ihre räumliche Qualität und Dynamik. Vom Bahnhofplatz kommend, vorbei an den «klassischen» Bahnnutzungen, den Buffets, öffnet sich der Blick in die Halle: hinüber auf die Gleise, hinunter zu der Front der Bahnschalter. Diese interessante Schnittkonzeption, die daraus entwickelte Halle mit ihrer Eindeutigkeit der Orientierung, dem starken Bezug zur Bahn lassen einen neuen Typus des Durchgangsbahnhofes entstehen. An den Passantenströmen liegen die funktionell richtig konzipierten, jedoch ungenügend bemessenen Gastronomieeinrichtungen. Praktisch sämtliche Läden sind an attraktiver Stelle angeordnet und von günstigem Zuschnitt. Die Bürogeschosse sind attraktiv erschlossen, und der Grundriss ermöglicht eine vielfältige Nutzung.

Aus dem poetischen Bild des Wettbewerbes wurde ein Gebäude, in dem die spezifischen Gegebenheiten des Ortes und die komplexen Anforderungen der Funktionen in sehr schöner und überzeugender Art und Weise räumlichen Ausdruck finden.

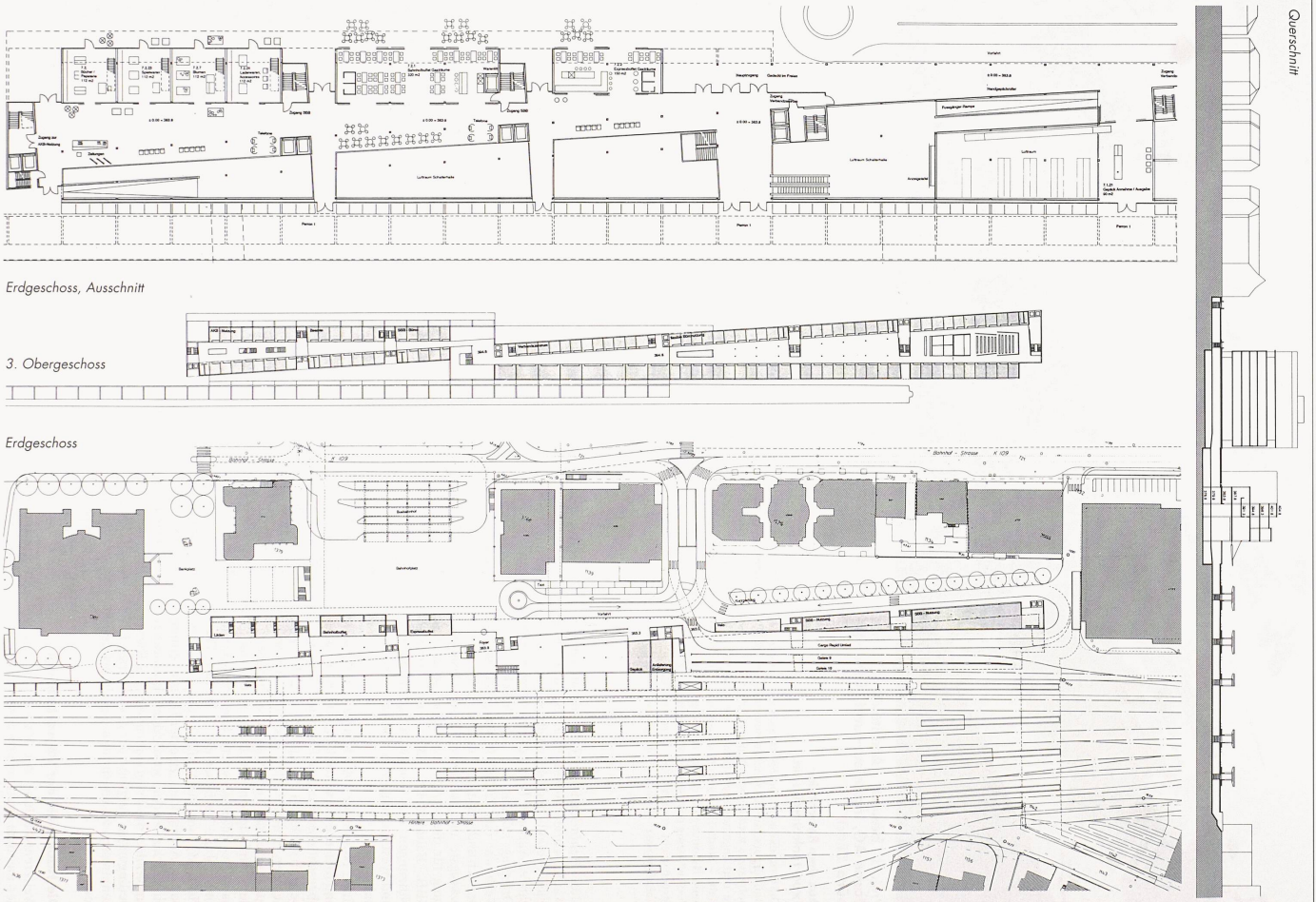


Ansicht von Norden, Stadt

Längsschnitt

1. Untergeschoss, Ausschnitt

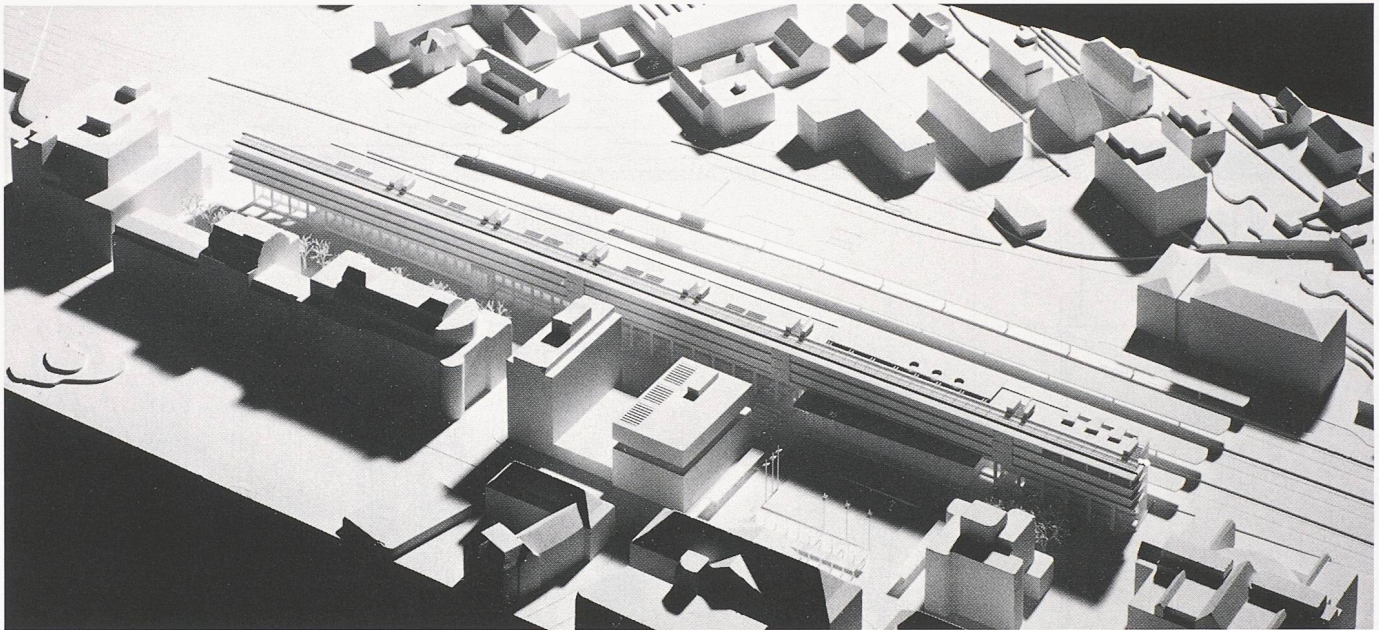
Querschnitt



Erdgeschoss, Ausschnitt

3. Obergeschoss

Erdgeschoss



Projekt **bauart Architekten**, Bern;
Barbe AG, Ingenieur- und Planungsbüro, Zürich

Aus dem Bericht der Expertenkommission

Die Grundkonzeption des ruhigen, gleichmässigen Baukörpers mit besonderer Betonung des Bahnhofplatzes wird beibehalten und bildet eine gültige und angemessene Antwort auf die Nahtstelle Bahn – Stadt. Die bauliche Ausprägung der wichtigen Betonung durch den angefügten Vorbau jedoch ist wenig präzise und wird dem gesetzten Anspruch nicht gerecht. Der in seiner Idee schöne Bahnhofplatz wird als ein grosser, städtischer

Raum zwischen Bahnhof, Post, Bankverein und Aarauer Hof gesehen und deshalb als einheitliche Mischfläche für Fussgänger, Busse und Taxis ausgewiesen.

Die angestrebte Transparenz und Sichtverbindung zwischen Platz und Gleisen werden in ihrer Ausformung mit den angelagerten Abgängen die im Städtebau formulierte Bedeutung der Eingangshalle ab. Dieser Widerspruch zwischen lateraler und axialer Erschliessung, die damit verbundene Vielzahl der Ein- und Abgänge ohne wirkliche Hierarchie erschweren die Orientierung. Die Disposition der öffentlichen Räume im Inneren hat wenig Zusammenhang mit den Fussgängerströmen. Die mehrgeschossige Halle bringt zwar gross-

zügig Licht ins Untergeschoss; dieses Licht wird jedoch weder räumlich noch funktional interessant genutzt und umgesetzt.

Die funktional wichtigen Zugänge zu den Bahnanlagen sind nicht sehr übersichtlich situiert, dies im Gegensatz zum prominent angeordneten Zentraleingang, welcher seinerseits für den Fussgänger wenig Nutzen bringt. Den Passantenströmen fehlt ein räumlich und nutzungsmässig attraktives Umfeld.

Die im Wettbewerb honorierte einfache und angemessene Grundkonzeption findet leider in der Überarbeitung vor allem im Innenraum keine qualitätvolle Entsprechung.

Die Behördendelegation Bahnhofgebiet Aarau schrieb Anfang 1991 einen öffentlichen Projekt- und Ideenwettbewerb für das ganze Aarauer Bahnhofgebiet nach SIA-Ordnung 152 aus. Für den Projektwettbewerb war das Ziel, Vorschläge für städtebaulich und architektonisch beste, die zweckmässigste und wirtschaftlichste Gesamtlösung für die Vorhaben Aufnahmegebäude SBB, Bahnhofplatz, Busstation, bauliche Nutzungen der Entwicklungsgebiete Ost und West im Sinne von Vorprojekten zu erhalten.

Ende November 1991 konnte der Projekt- und Ideenwettbewerb Bahnhofgebiet Aarau abgeschlossen werden. Für den Projektwettbewerb stellte das Preisgericht fest, dass keines der Projekte allen gestellten Anforderungen gerecht werde, und dass aber die beiden erstplatzierten Projekte wertvolle städtebauliche Beiträge seien. Das Preisgericht empfahl die Verfasser des 1. Preises, Theo Hotz AG, und die Verfasser des 2. Preises, bauart Architekten, zu einer Überarbeitung einzuladen. Zudem wurde dem Veranstalter empfohlen, das Programm und einige Randbedingungen aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse zu überprüfen und zu präzisieren.

Die Hauptziele der Überarbeitung:

Weiterentwicklung der Projekte aufgrund der aus dem Wettbewerb gewonnenen Erkenntnisse – Berücksichtigung der Kritik des

Preisgerichtes an den vorliegenden Entwürfen – Übernahme der Ergänzungen und Anforderung aus der Überarbeitung des Programms.

Optimierung des Projektes, insbesondere hinsichtlich:

- Verbesserung der architektonischen und städtebaulichen Qualitäten. Insbesondere ist der Bahnhofplatz mit den ihn anschliessenden Freiräumen als Ganzes zu bearbeiten.
- Verkehr: Die einschlägigen geometrischen und betrieblichen Anforderungen des Individualverkehrs wie auch des öffentlichen Verkehrs müssen gewährleistet werden. Das Bahnparking im 1. und 2. Untergeschoss soll weiterhin beibehalten werden. Als Option soll eine weitere Fussgänger- und Velo-Quer Verbindung in der Nähe der Gais-Unterführung vorgesehen werden.
- Wirtschaftlichkeit und Betrieb: Optimale Organisation und Verknüpfung der SBB-Nutzungen und der anderen Dienstleistungsnutzungen.
- Etappierung: Im Interesse der Realisierbarkeit ist die verkehrsmässige und bauliche Etappierbarkeit neu zu studieren. Die Etappen müssen in sich selbst funktionieren.

Der Auftrag wurde mit der Auflage, einen Verkehrsingenieur beizuziehen, an die folgenden Architekturbüros erteilt:

- Theo Hotz AG, Zürich; Ingenieure: WEWO Bauingenieure AG, Aarau
- bauart Architekten, Bern; Ingenieure: Barbe AG, Zürich

Empfehlungen der Expertenkommission

Nach eingehender Diskussion empfiehlt die Expertenkommission den Auftraggebern einstimmig, das Projekt der *Theo Hotz AG, Zürich*, und der *WEWO Ingenieure AG, Aarau*, der Verwirklichung der Bauvorhaben zugrunde zu legen. Basis dazu bilden das Projekt vom Oktober 1992 und die Bemerkungen und Empfehlungen der Expertenkommission.

Dieses Projekt soll zum Zweck der notwendigen Neuorganisation des Bahnhofs als Verkehrsknotenpunkt und als eine architektonisch-städtebaulich sowie betrieblich und wirtschaftlich optimale Gesamtüberbauung mit kommerziellen Nutzungen zügig verwirklicht werden. Im Bestreben einer Aufwertung des ganzen Bahnhofgebietes und im Interesse der Sanierung der bestehenden Unzulänglichkeiten erscheint es wünschenswert, dass der Neubau des Aufnahmegebäudes Priorität erhält. Beide Projekte unterschreiten zwar die verlangten Nutzflächen, ihre Volumen stellen aber die Obergrenze des städtebaulich Vertretbaren dar. Eine Aufstockung des Gebäudes des Bankvereins ist wünschenswert. Für den Bahnhofplatz als

wichtiger städtischer Raum ist eine bessere Lösung zu finden.

Die städtebaulich-architektonischen Qualitäten des Projektes sind denjenigen des bestehenden Aufnahmegebäudes überlegen. Unter diesem Aspekt drängt sich ein Abbruch des bestehenden Bahnhofgebäudes auf.

Expertenkommission. Stadt Aarau: Dr. M. Guignard, Stadtammann; F. Fuchs, Stadtbaumeister, Dr. U. Hofmann, Vizeammann, R. Mögerle, Ing., Bahnhofplanung Aarau; *SBB:* Dr. Ch. Caviezel, Liegenschaften und kommerzielle Nutzung, Kreis II, Luzern; U. Huber, Chef Hochbau SBB, Bern; J. Schaub, Arch., Kreis II, Luzern; P. Schürmann, Hauptabteilung Bau, Kreis II, Luzern; Dr. A. Stillhart, Betriebschef-Stellvertreter, Kreis II, Luzern; *Kanton Aargau:* F. Althaus, Kantonsbaumeister; H.P. Howald, Ing., Chef Verkehrsplanung; A. Schlatter, Kant. Denkmalpfleger; Fachexperten: Prof. H. Brändli, Zürich; Silvia Gmür, Architektin, Basel; Prof. A. Henz, Arch., Auenstein; F. Thormann, Arch., Bern; G. Zach, Architektin, Zürich.

*

Veröffentlichungen zu diesem Wettbewerb: H. 7/1991, S. 149, Ankündigung; H. 1-2/1992, S. 12, Ergebnis; H. 8/1992, S. 157, Darstellung der Projekte.

Erweiterung der Kantonsschule Reussbühl, Luzern, Überarbeitung

Im Januar 1988 schrieb der Regierungsrat einen öffentlichen Architekturwettbewerb für die Planung eines Erweiterungsbaues der Kantonsschule Reussbühl und eines Baues für die Fachschule für Hauswirtschaft aus. Nach einer intensiven Beratung empfahl die Jury, die drei erstrangierten Projekte weiterzubearbeiten. Da der Standort der Fachschule für Hauswirtschaft, der während der Bearbeitung des Wettbewerbes in Frage gestellt wurde, zum Zeitpunkt der Jurierung noch offen war, musste aber die Weiterbearbeitung verschoben werden.

1992 wurde als definitiver Standort für die Fachschule für Hauswirtschaft das der Stadt Luzern gehörende Hubelmattschulhaus bestimmt. Damit konnten die Verfasser der drei erstrangierten Projekte mit der Überarbei-

tung beauftragt werden. Die folgenden Büros wurden dazu eingeladen:

- A. + J. Fischer Luzern
- Gassner Ziegler & Partner, Luzern
- M. + M. Jauch-Stolz, Luzern.

Das Raumprogramm umfasste einen Schulbau mit 13 Schulzimmern und 2 Schulküchen, eine Kantine mit 250 Sitzplätzen und den notwendigen Infrastrukturräumen wie Küche, Lagerräume, usw., eine Turnhalle mit den Nebenräumen, einen Gemeinschaftsraum für Schüler, eine Aula mit Bühne, Foyer und den notwendigen Nebenräumen und eine Hauswartwohnung.

Die Expertenkommission empfahl dem Regierungsrat, die Architekten Gassner Ziegler & Partner, Luzern, mit der Weiterbearbeitung zu betrauen.

Überbauung Thiersteinallee/Hochstrasse, Basel

Berichtigung

Bei der Bekanntgabe des Ergebnisses in Heft 49/1992 bzw. 11/1993 wurde das Preisgericht nicht vollständig genannt: Preisrichter waren C. Fingerhuth, Kantonsbaumeister; die Architekten St. Gass, R. Küpfer (Coop Schweiz), W. Steib, H. Wicki (Coop Schweiz); Ersatz: A. Bavaud, Adjunkt des Kantonsbaumeisters.

Preise

Innovationspreis Stahlbautechnologie 1992

Die Stiftung für wissenschaftliche, systematische Forschung auf dem Gebiete des Stahlbaus hat Mitte 1992 zur Teilnahme am Wettbewerb «Innovationspreis Stahlbautechnologie 1992» eingeladen. Der mit 10000 Fr. dotierte Preis wird verliehen als Auszeichnung für eine Forschungs- oder Entwicklungsarbeit auf dem Gebiet des Stahlbaus, die geeignet ist, diesem neue Impulse zu vermitteln.

Die Jury hat beschlossen, den Innovationspreis Stahlbautechnologie 1992 an Dr. Peter Kunz für seine Forschungsarbeit «Probabilistisches Verfahren zur Beurteilung der Ermüdungssicherheit bestehender Brücken aus Stahl» zu verleihen. In Würdigung des

wegweisenden und innovativen Charakters wird das Hallendach der Postautostation des Bahnhofs Chur mit einem Anerkennungspreis ausgezeichnet.

Bücher

Beiträge der Schweiz zur Technik

Hrsg. Georg Fischer AG, Schaffhausen, SIG, Neuhausen. 1991, 298 S., zahlreiche Illustrationen, Format 17 x 24,5 cm, Ganzleinen, Preis: Fr. 48.-. Olynthus-Verlag, c/o Freihofer AG, Postfach, 8033 Zürich. ISBN 3-907715-17-4

Zwei renommierte Schweizer Maschinenbauunternehmen haben es ermöglicht, diesen Band als ihren Beitrag zur 700-Jahr-Feier der Schweiz gediegen auszustatten. Die Autoren, Lorenz Häfliger, Charles Inwyler, Adolf Jacob, Wiggand Kerle, Albert Kloss, Norbert Lang, Hans Rudolf Ris, Hans G. Wägli und Rudolf Weber, haben die «Schweizer Technik» auf zehn Gebiete konzentriert: Technik-Grundlagen, Bau-, Energie-, Medizin-, Verfahrens- und Verkehrstechnik, Feinmechanik, Maschinenbau, Telekommunikation und Werkstoffe. Jedem dieser Abschnitte ist eine Übersicht vorangestellt, welche das Gebiet definiert und die schweizerischen Beiträge in den internationalen Rahmen stellt. Bemerkenswerte Erfindungen und Entwicklungen auf jedem Gebiet, meist deren acht bis zehn, werden sodann je in einem Kapitel gesondert beschrieben. Diese Kapitel sind in sich abgeschlossene kurze Geschichten, die sich trotz der zum Teil anspruchsvollen Technik-Materie leicht und spannend lesen und sehr gut illustriert sind, zum grösseren Teil mit historisch wertvollen Fotos.

Der Themenbogen spannt sich im wesentlichen vom 18. Jahrhundert, als die ersten bedeutenden Schweizer-Erfindungen zu verzeichnen waren, bis heute – oder von der Elektrisiermaschine des Pfarrers Planta aus Zizers über die Hängebrücken des Staatsmannes General Dufour bis zur modernsten Gentechnologie. Wer weiss schon, dass der Sonnenkollektor, die Fahrradkette und der Hubschrauber helvetischen Ursprungs sind? Eine Überraschung nach der andern, zumal auch wirtschaftliche und soziale Zusammenhänge aufgezeigt werden. Dank einem ausführlichen Suchwortverzeichnis stellt der Band zugleich eine Art Lexikon der Schweizer Technik dar.

Aktuell

Exportwirtschaft: Zwei Drittel geht an EWR

(Wf) Die Schweiz hat 1992 für 92 147 Mio. Fr. Güter ausgeführt. Rund 65% der Exporte wurden im EWR-Raum abgesetzt. Damit sind die EG- und EFTA-Länder nach wie vor die besten Kunden der Schweizer Wirtschaft, doch spielt auch der aussereuropäische Absatzmarkt eine wichtige Rolle. So fanden letztes Jahr allein in Asien Schwei-

zer Güter für 15 214 Mio. Fr. (17%) einen Käufer; die Ausfuhren nach Amerika beziffern sich auf 11 275 Mio. Fr. (12%).

Vergleichsweise noch unbedeutend sind dagegen sowohl wert- als auch anteilmässig die Lieferungen nach Osteuropa (2%), Afrika (2%) sowie Australien und Ozeanien (1%).

Mehr Wärmepumpen

(AWP) Im Jahre 1992 verkauften die 23 der Arbeitsgemeinschaft Wärmepumpen angeschlossenen Fabrikanten und Lieferanten in der Schweiz 2260 Wärmepumpen. Trotz einem Rückgang von rund 6% (der dem absackenden Konjunkturverlauf der Bauwirtschaft nicht entspricht) konnten Wärmepumpen insgesamt Marktanteile gutmachen.