

# Wettbewerb städtische Bus- und Tramhaltestelle : Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zur Triennale in Madrid

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 6: **Flächentragwerke und Seilnetzkonstruktionen = Constructions en surfaces porteuses et en réseaux de câbles = Light-weight surface and cable net structures**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333291>

## **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.

# Wettbewerb Städtische Bus- und Tram- haltestelle

Beitrag der Bundesrepublik Deutschland zur  
Triennale in Mailand

Vorschläge für moderne städtische Bus- und Tramhaltestellen hatte ein Wettbewerb zum Inhalt, zu dem der Rat für Formgebung zusammen mit der Stadt Ludwigshafen und der BASF zehn deutsche Entwurferteams geladen hatte.

Das Ergebnis dieses Wettbewerbes liegt nun in Form von Fotografien vor.

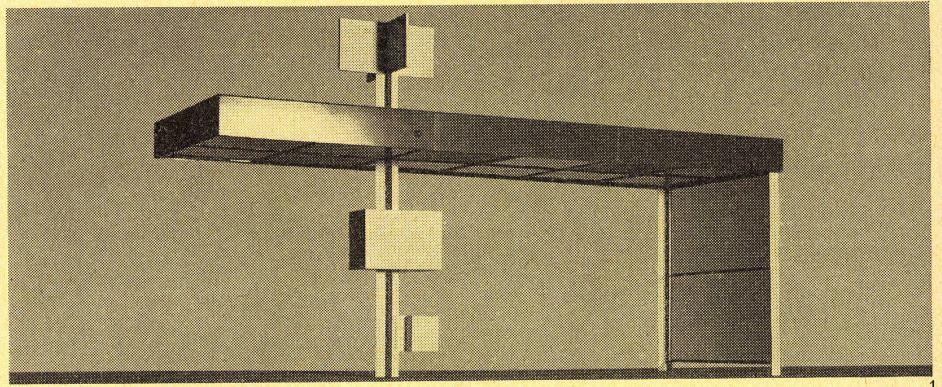
Leider können die Fotos nur eine sehr oberflächliche Information über die eingesandten Arbeiten vermitteln. Fast allen Arbeiten lagen sorgfältige Untersuchungen und Überlegungen zugrunde sowie eingehende Beschreibungen der durch die jeweilige Konstruktion gegebenen Variationsmöglichkeiten. Die Jury, die eine der Arbeiten für die Triennale auszuwählen hatte, entschied sich nach eingehender Erörterung für den Vorschlag der interdisziplinären Arbeitsgruppe Bushaltestelle an der Hochschule für Gestaltung Ulm.

Dieser Entscheid wurde von folgendem Preisgericht getroffen:

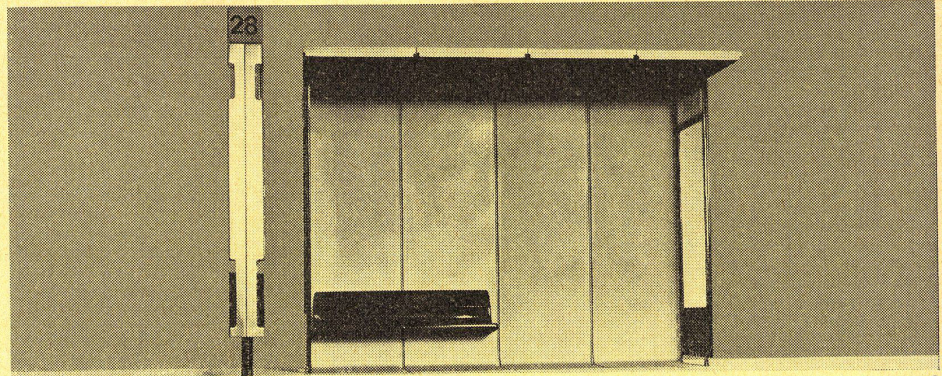
Dr. Ulrich Conrads, Berlin  
Min.-Dirigent Dierksmeier, Deutsche Bundesbahn, Frankfurt  
Wend Fischer, Direktor »Die Neue Sammlung«, München  
Baudirektor Haisch, BASF, Ludwigshafen  
Prof. Herbert Hirche, Präsident des VDID, Stuttgart  
Dipl.-Ing. Wendel Rolli, Robert Bosch GmbH, Stuttgart  
Prof. Walter Rossow, Universität Stuttgart  
Anton Stankowski, Grafiker, Stuttgart  
Oberbaudirektor Ziegler, Stadtverwaltung Ludwigshafen

Auf der Ausstellung »Gestaltung im öffentlichen Leben« in Essen werden alle eingesandten Arbeiten mit den eingehenden Erläuterungen gezeigt.

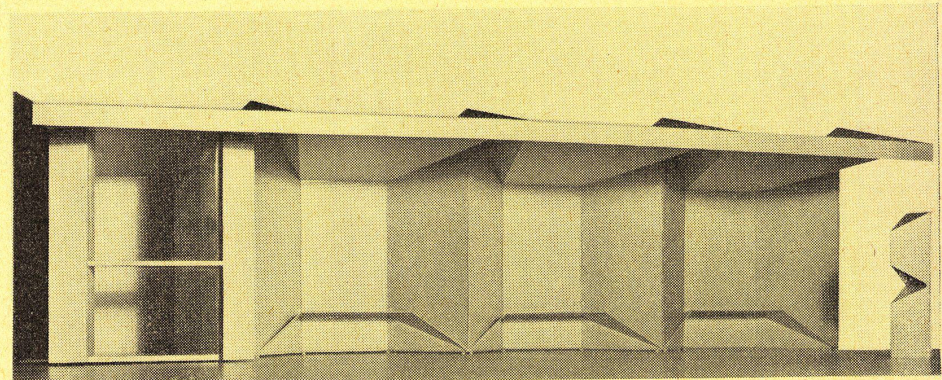
Den 1. Preis, dotiert mit 9000 DM, erhielt ein interdisziplinäres Team der Hochschule für Gestaltung, und zwar K. Gröbli, H. Lindinger, J. C. Ludi, C. Schnaidt, R. Schärer, M. Weiß. Der preisgekrönte Ulmer Entwurf wird, in Originalgröße ausgeführt, zugleich der Hauptbeitrag der Deutschen Bundesrepublik auf der Triennale in Mailand sein.



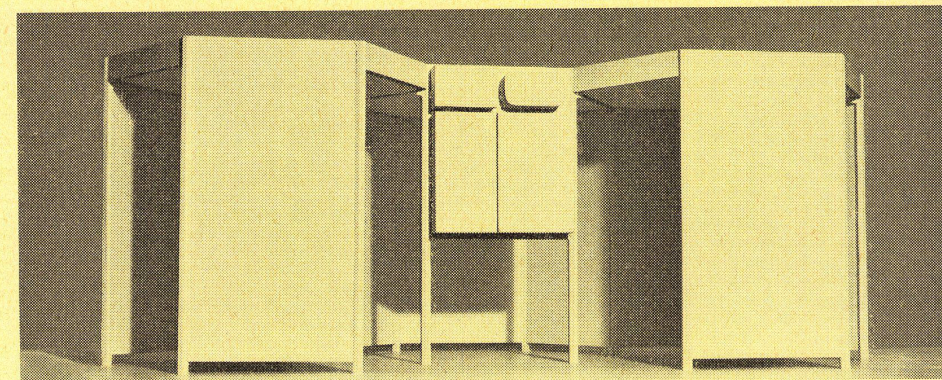
1



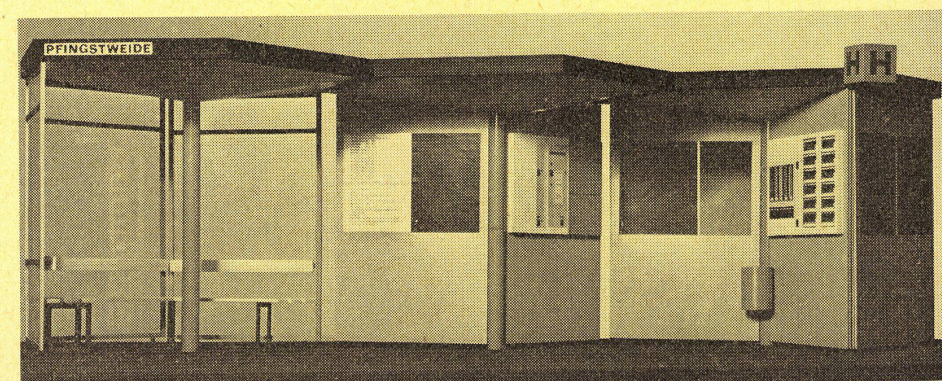
2



3



4



5

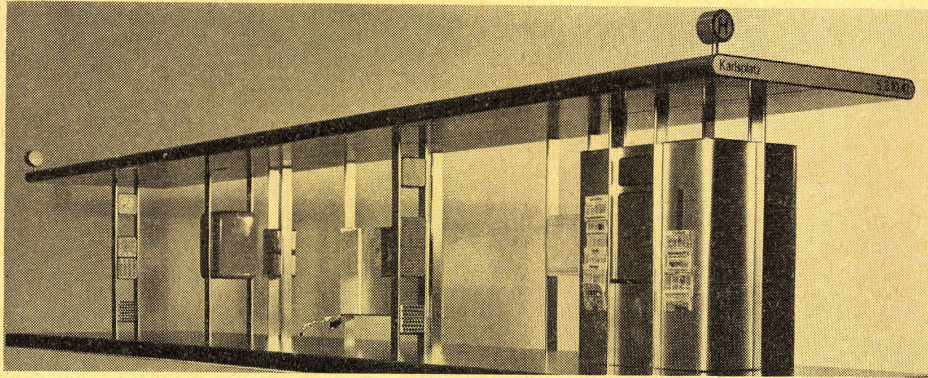
1  
Fridtjof F. Schliephacke und Mitarbeiter, Berlin.

2  
Arbeitsgemeinschaft Werkkunstschule Wuppertal  
Odo Kloose, Ulrich Reif, Fritz Niggermann, Will Sensen.

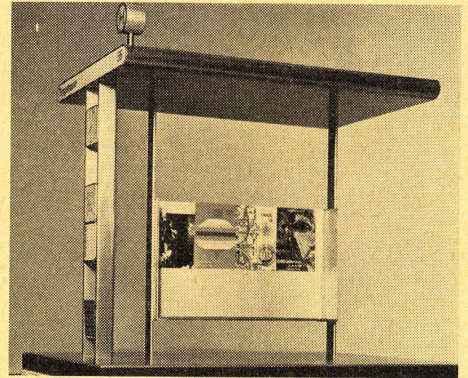
3  
Peter C. von Seidlein und Uwe Kiessler, München.

4  
Günter Ferdinand Ris, Oberpleis, und Herbert Selldorf,  
Köln.

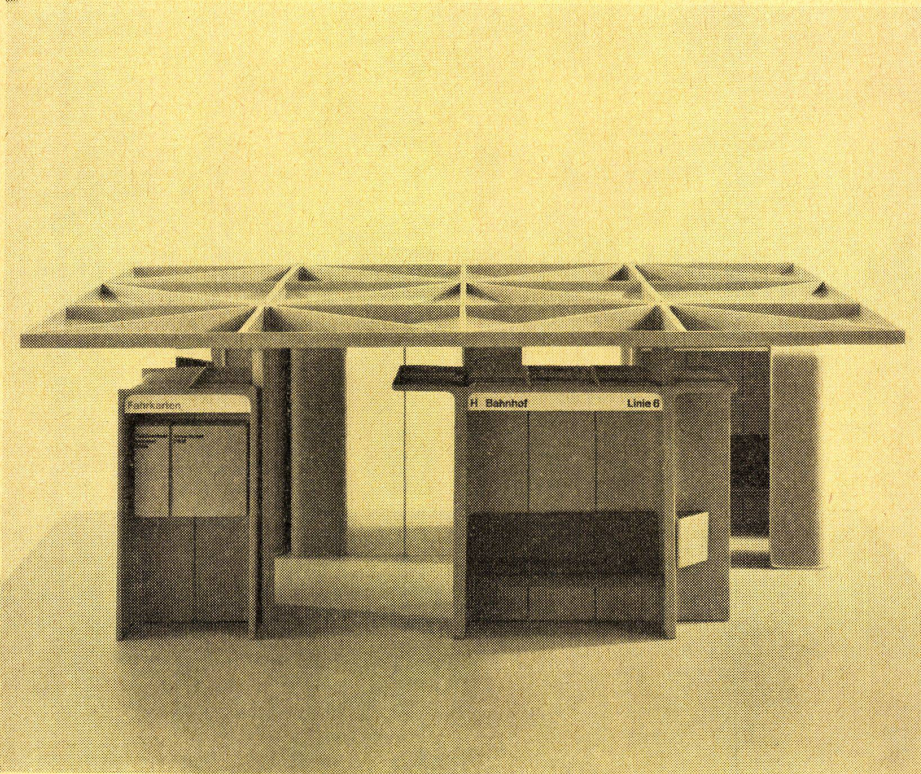
5  
Dietrich Oestreich und Hubert Zimmermann, Seeheim.



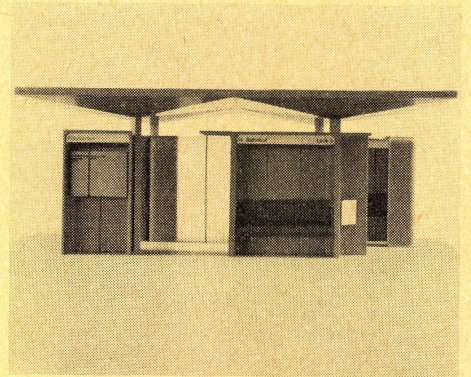
6



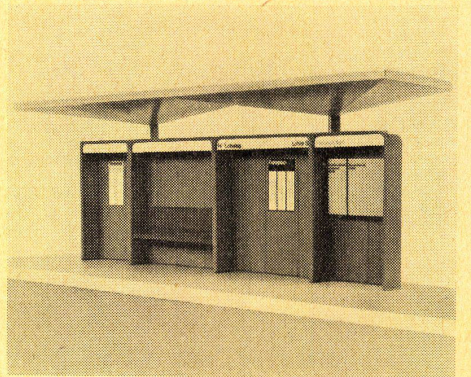
7



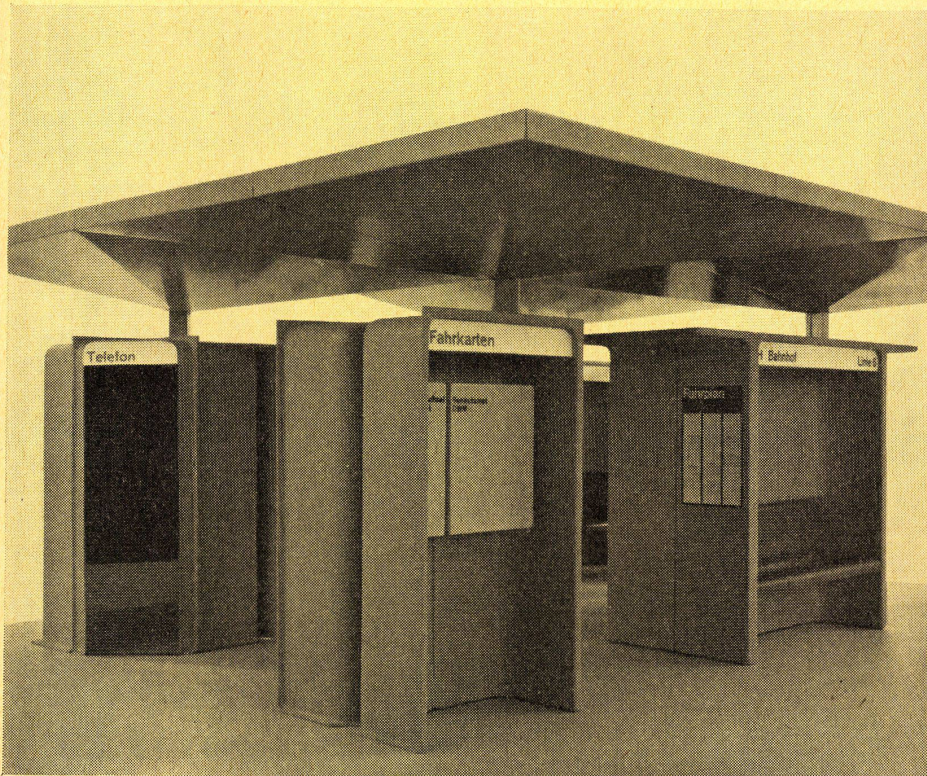
8



9



10



11

6, 7  
Otl Aicher, Ulm.

8-11  
Modellaufnahmen des erstplazierten Projektes der Arbeitsgruppe Bushaltestelle der HfG (Karl Gröbli, Herbert Lindinger, Jean-Claude Ludi, Claude Schnaidt, Richard Schärer, Michael Weiss).

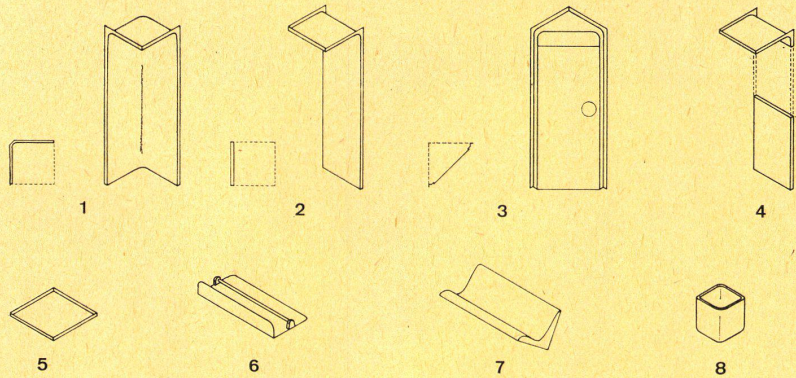
12  
Katalog der Elemente.

- 1 Ekelement
- 2 Zwischenelement
- 3 Türelement
- 4 Sonderelement Kioskausgabe
- 5 Abdeckungsplatte
- 6 Lichtkasten
- 7 Sitzbank
- 8 Abfallkorb

13  
Kombinationen der Dachelemente.

14  
Liste der Komponenten.

Erläuterung des Entwurfs der Arbeitsgruppe  
Bushaltestelle an der HFG Ulm



Bei dem vorliegenden Konzept eines flexiblen Bausystems für Bushaltestellen wurde ein Prinzip zugrunde gelegt, das – ausgehend von der erwünschten Variabilität und der einfachen Montage – zwei voneinander unabhängige Baustrukturen mit verschiedenen Funktionen vorsieht:

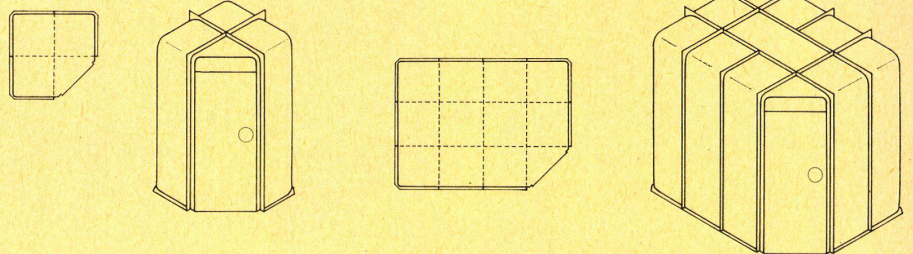
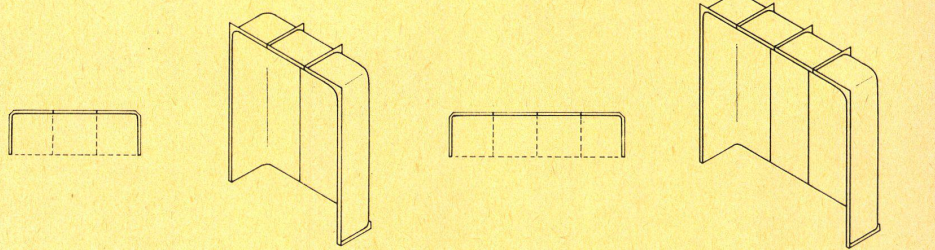
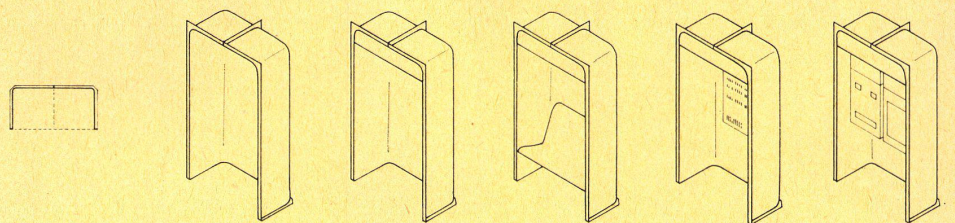
1. Überdachung

Als System beliebig addierbarer Grundelemente, deren Verband die Funktion des Schutzdaches und der Entwässerung übernimmt.

Jede Stütze kann 1–4 Elemente tragen. Im Vierer-Verband um eine Stütze gruppiert, bilden die Elemente einen Parasol.

Vorzüge

- freie Anordnung des Dachgrundrisses
- geringe Anzahl von Stützen
- Entwässerung durch die Stützen
- überkragendes Dach möglich (keine Stützen am vorderen Rand der Überdachung, wo sie den Fußgängerverkehr beeinträchtigen würden)
- Beschränkung auf zwei Elementklassen:
  - 1 Stütze als Vierkantprofil aus nichtrostendem Stahl
  - 2 Dachelemente aus GFK, eingefärbt
- keine Wartung erforderlich
- leichte Reinigung
- handelsübliche Verbindungselemente (Schrauben)



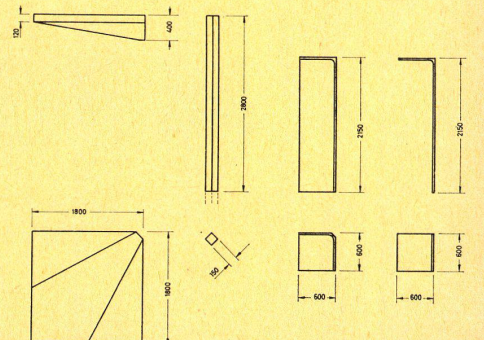
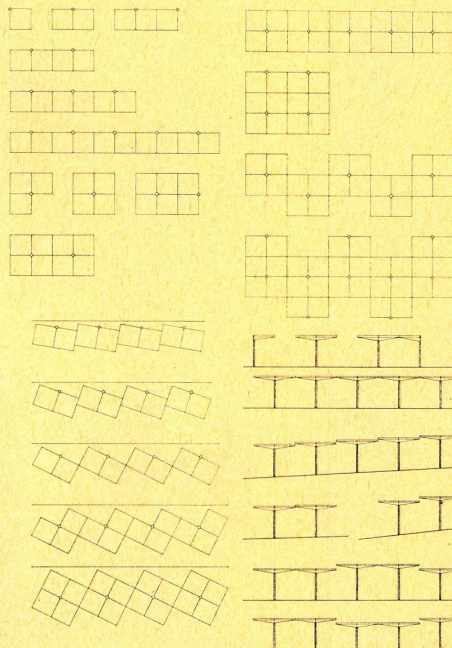
2. Gehäuse

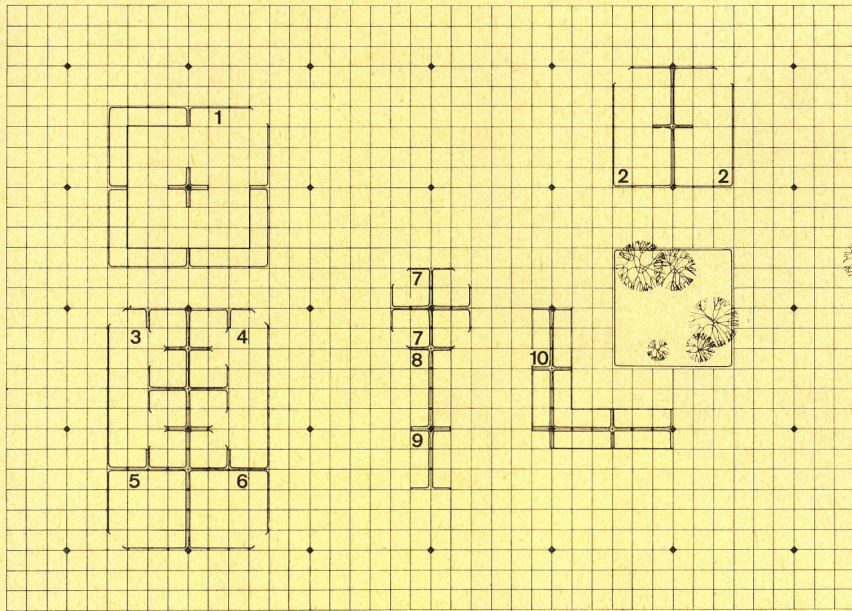
Als System beliebig addierbarer Gehäuseelemente, deren Verband als Schutzwand bzw. geschlossener Raum sowie als Träger von Einrichtungsobjekten fungiert.

Bei entsprechender Kombination der Elemente ergeben sich offene, halboffene und geschlossene Räume. Beheizte Räume können mit einer transparenten GFK-Überdeckung geschlossen werden. Zur Erhellung der Räume mit Tageslicht werden lichtdurchlässige Gehäuseelemente eingesetzt.

Vorzüge

- freie Anordnung der Gehäuse-Einheiten unter der Überdachung, unabhängig von der Struktur des Daches
- einfachste Montage und Demontage durch Verschrauben der Gehäuse-Elemente untereinander bzw. am Boden
- Toleranz-, Dichtungs- und Verbindungsprobleme zwischen Dach und Wand (Gehäuse) entfallen
- einfache nachträgliche Variier- und Nachrüstbarkeit der Einrichtungen sowie des Ausrüstungsinventars unter gegebenem Dachgrundriß
- zusätzliche Trägerstruktur für die Einrichtungsobjekte (Bänke, Automaten, Beleuchtung, Heizung, Informationsflächen usw.) erübrigt sich



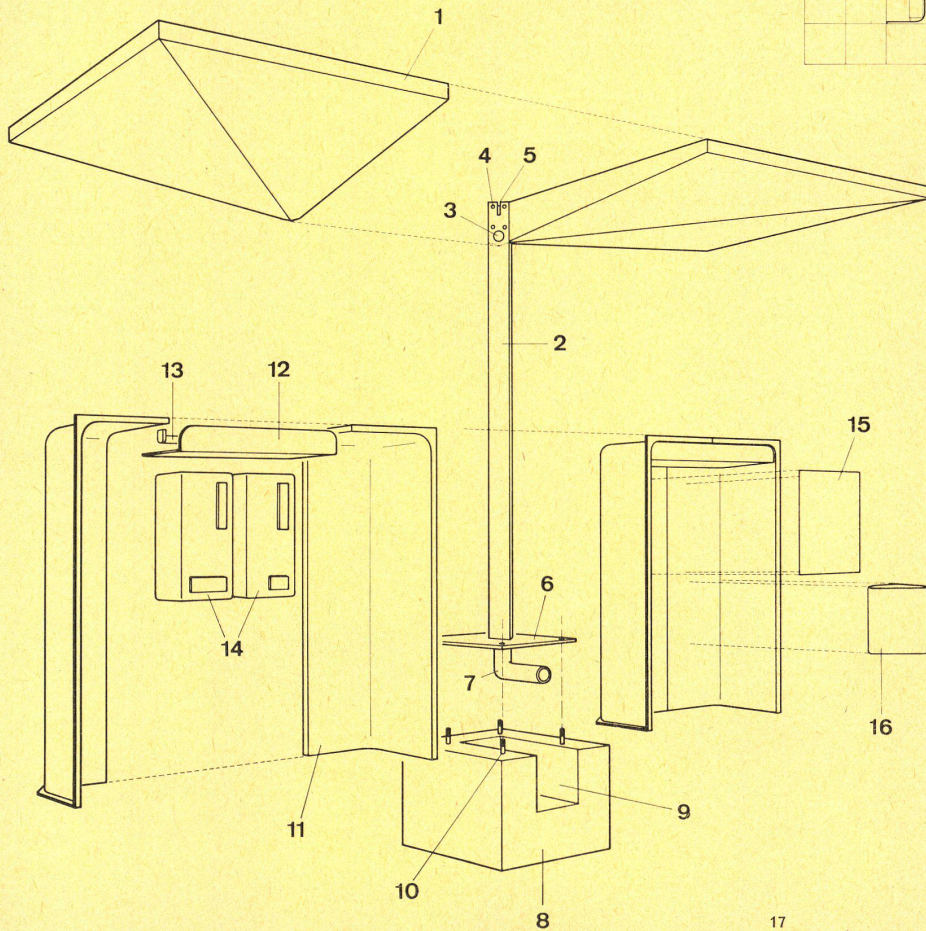
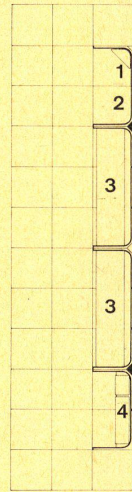
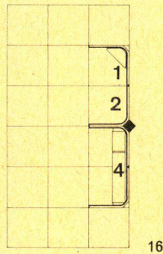


15  
Großpavillon, Grundriß 1:200.

- 1 Wartehalle
- 2 Kiosk
- 3 Sanitärraum Herren
- 4 Sanitärraum Damen
- 5 Materialraum
- 6 Raum für Fahrpersonal
- 7 Telefon
- 8 Postautomaten
- 9 Automaten
- 10 Sitzbänke

16  
Minimallösungen, Bus oder Tramhaltestelle,  
Grundriß 1:100.

- 1 Papierkorb
- 2 Fahrplan
- 3 Sitzbank
- 4 Automaten



- niedrige Herstellungskosten durch einfache Formwerkzeuge und Beschränkung auf zwei Elementenklassen:
- 1a Eckelement aus GFK, eingefärbt
- 1b Türelement als reduziertes Eckelement aus GFK, eingefärbt (2schalig)
- 2 Zwischenelemente aus GFK, eingefärbt oder lichtdurchlässig
- beschädigte Elemente einzeln auswechselbar
- keine Wartung erforderlich
- leichte Reinigung durch glatte Oberflächen
- billiger Transport zum Montageort durch Stapelbarkeit und geringes Gewicht der Elemente

Zur Erreichung weitgehendster Wartungsfreiheit der Haltestellen wurden für das Bausystem Werkstoffe gewählt, die auf Grund ihrer Korrosionsbeständigkeit keinen periodisch anfallenden Schutzanstrich bedürfen. Neben rostfreiem Stahl wurde ausschließlich GFK verwendet. Die Einfärbung dieses Materials erübrigt außerdem einen nachträglichen Farbanstrich.

Um den Eigenschaften des Kunststoffes gerecht zu werden, wurden die Gehäuse- bzw. Dachelemente als Schalen bzw. Flächentragwerke ausgebildet.

17  
Explosionszeichnung.

- 1 Dachelement GFK gepreßt
- 2 Edelstahlstütze 15/15
- 3 Öffnung für die Dachentwässerung
- 4 Bohrungen für die Dachelemente-Befestigung
- 5 Schlitz für die Dachelemente-Verankerung
- 6 Stahlbodenplatte an der Stütze angeschweißt
- 7 Entwässerungsschlauch
- 8 Vorgefertigtes Betonfundamentteil
- 9 Aussparung für Abfluß
- 10 Stützenbefestigung-Schrauben
- 11 Gehäuseelemente GFK gepreßt
- 12 Lichtkasten Plexiglas
- 13 Leuchtstofflampe
- 14 Automaten
- 15 Fahrplan
- 16 Papierkorb GFK gepreßt

18  
Detail der Dach- und Bodenbefestigung.

- 1 Edelstahlstütze 15/15
- 2 Dachelement GFK gepreßt
- 3 Abdeckplatte
- 4 Dachentwässerung
- 5 Dachbefestigung
- 6 Stahl-Bodenplatte an der Stütze angeschweißt
- 7 Stützenbefestigung
- 8 Fertigbodenübergang
- 9 Zementüberzug
- 10 Vorgefertigtes Betonfundamentteil
- 11 Sauberkeitsschnitt Sand
- 12 Erde
- 13 Aussparung für Abfluß

