

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Band:** 108 (1990)  
**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:** 24.11.2024

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

Fr. (Die seit 1985 aufgelaufene Teuerung beträgt zusätzlich 1,1 Mia. Fr.). Zum von Parlament und Volk beschlossenen Verpflichtungskredit von 5,4 Mia. Fr. (Planungs- und Kostenstand 1985) kommen zusätzlich 1,1 Mia. Fr. projektbedingte Mehrkosten; deren Ursachen sind:

- rund 0,4 Mia. Fr. infolge von ökologischen Auflagen zur stärkeren Einbettung von Bahn 2000 und die Umwelt. Der Grund liegt bei den erst nach Festlegung des Kostenrahmens erlassenen Verordnungen zum Umweltschutzgesetz. Ausserdem hat der von den eidg. Räten für die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist beschlossene Zusatzkredit von 50 Mio. Fr. auch andersorts zusätzlich Begehren hervorgerufen. Nicht berücksichtigt sind die Kosten für allfällige, über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehende Umweltschutzmassnahmen.
- Weitere 0,4 Mia. Fr. sind auf eine ungenügende Schätzgenauigkeit bei einzelnen Projekten vor und während der parlamentarischen Behandlung zurückzuführen. Dies gilt insbesondere für die kurzfristig beschlossene Projekterweiterung «Süd Plus» mit Aufwertung des Bahnhofs Biel zu einem Netzknoten.
- 0,2 Mia. Fr. machen die über die Indexierung hinaus gestiegenen Landpreise aus.
- Konzeptanpassungen und Optimierungen von Bahn 2000 lösen Mehrkosten von 0,1 Mia. Fr. aus.

Zudem müssen bei einigen Projekten (z.B. Ausbau der Strecken Genf-Lausanne, Zürich-Thalwil) Vorgaben von Angebotserweiterungen im regionalen und internationalen Verkehr mitberücksichtigt werden, deren Finanzie-

rung nicht im Rahmen des Bahn 2000-Kredites vorgesehen ist.

### Ausblick

Im vergangenen Jahr lag die Priorität der Gesamtprojektführung Bahn 2000 der SBB im Bereich Entwicklung/Konstruktion der künftigen IC-Lokomotiven sowie bei der Planung/Projektierung der Neubaustrecken und der grösseren Ausbauvorhaben.

Für 1990 sind zusätzlich folgende Schwergewichte in der Projektbearbeitung vorgesehen:

- Bestellung der neuen Wagen für die Intercity-Züge 2000
- Planung und Projektierung der bisher noch nicht bearbeiteten Streckenausbau-Projekte in die Wege leiten
- Planung und Projektierung der auszubauenden Knotenbahnhöfe in die Wege leiten.

Daneben gilt es, die Vorgaben für die Projektierungsarbeiten weiter zu verfeinern. Dazu gehört insbesondere die weitere detaillierte Konkretisierung des Fahrplanes und die künftigen Einsatzprogramme für das Rollmaterial. Eingehend abzuklären ist ferner, welche Massnahmen für die Sicherstellung eines angemessenen Anlagen-Unterhaltes bei den stark befahrenen Linien und Knoten vorzusehen sind.

Im Bereich der System- und Komponentenentwicklung geht es darum, erste Betriebserfahrungen mit neuartigen Anlageanteilen, die bei der S-Bahn Zürich zur Anwendung gelangen, auszuwerten. Darüber hinaus sind Grossversuche mit Schienen aus einem neuartigen, in sehr wirtschaftlicher Weise gehärteten

Stahl geplant. Für die künftige Hochgeschwindigkeitsfahrleitung ist im Wallis eine Prototyp-Anlage im Bau.

Grosses Gewicht wird dem Umweltschutz beigemessen. Entsprechende Studien, Untersuchungen und Versuche befassen sich einerseits mit der Reduktion der Lärmentwicklung und andererseits mit umweltschonenden Massnahmen und Methoden zur Verhinderung oder Begrenzung des Unkrautwachstums im Fahrbahnbereich.

Wie die vorstehenden Ausführungen zeigen, haben die SBB, unterstützt von den zahlreichen mitbeteiligten Stellen der Privatwirtschaft, die Herausforderung voll aufgenommen, welche die Realisierung des Konzeptes Bahn 2000 darstellt. Dass bei den umsichtig zu planenden und zum Teil bei laufendem Betrieb zu realisierenden Neu- und Ausbauvorhaben Engpässe und «Durststrecken» verschiedener Art auftreten würden, war allen Direktbeteiligten von Anfang an klar.

Die massgebenden Stellen der SBB bemühen sich nach wie vor, im Rahmen des vorgegebenen Auftrages bei der Projektierung der Bauvorhaben einvernehmliche Lösungen zu finden oder zumindest gut fundierte Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten. Für eine zügige und zweckdienliche Abwicklung der Plangenehmigungsverfahren sind sie weiterhin an einer guten Zusammenarbeit mit den von den Bauvorhaben Betroffenen und den Genehmigungsbehörden interessiert und angewiesen.

Adresse des Verfassers: Dr. sc. techn. Peter Winter, Gesamtprojektleiter Bahn 2000, Baudirektor Generaldirektion SBB, 3030 Bern.

## Wettbewerbe

### Mehrzweckanlage in Obermumpf

Die Gemeinde Obermumpf veranstaltet einen öffentlichen Projektwettbewerb für den Neubau einer Mehrzweckanlage mit Feuerwehrlokal, Raiffeissenkasse, Bauamt-magazin, Gemeindsaal sowie einer Bereitstellungsanlage und öffentliche Schutzplätze. *Teilnahmeberechtigt* waren alle Architekten die seit mindestens dem 1. Januar 1988 ihren Wohn- oder Geschäftssitz in den Bezirken Rheinfelden oder Laufenburg haben. Es wurden 12 Projekte beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (11 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Daniele Marques und Bruno Zurkirchen, Luzern

2. Preis (7000 Fr.): Baumann und Steck, Rheinfelden

3. Preis (6500 Fr.): Roland Hürzeler, Walter Winter, Magden

4. Preis (3000 Fr.): Graf und Stampfli, Solothurn

5. Preis (2500 Fr.): Beat Büchler, Magden, Architektengemeinschaft Büchler + Scheidegger, Kriens; Mitarbeiter: Markus Scheidegger.

Spezialentschädigung für den Perimeter B:

3000 Fr.: Daniele Marques und Bruno Zurkirchen, Luzern

1000 Fr.: Meinrad Morger, Heinrich Degelo, Gérard Prêtre, Basel

1000 Fr.: Beat Büchler, Magden

Fachpreisrichter waren M. Alder, Basel, R. Eppler, Aarau, F. Kuhn, Aarau, M. Steiger, Baden. Die Projekte sind vom 30. März bis zum 8. April in der Unterkirche Mumpf ausgestellt. Montag bis Freitag von 17 bis 19 Uhr, Samstag/Sonntag von 10 bis 12 Uhr.

### Sonderschul- und Beschäftigungsheim für Behinderte, Kronbühl SG, Überarbeitung

Der Verein Schulheim Kronbühl veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für ein Sonderschul- und ein Beschäftigungsheim für schwer mehrfachbehinderte Kinder und Erwachsene. Teilnahmeberechtigt waren Architekten mit Wohn- oder Ge-

schäftssitz seit dem 1. Januar 1988 in den Bezirken Rorschach oder St. Gallen, den Appenzell-Ausserrhodischen Bezirken Vorder- und Mittelland sowie der Stadt Arbon. Es wurden 14 Projekte eingereicht und beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (15 000 Fr.): O. Müller + R. Bamert, St. Gallen; Mitarbeiterin: D. Bernasconi

2. Preis (13 000 Fr.): Karl Hidber AG, Baustudio 32 St. Gallen AG

3. Preis (12 000 Fr.): Martin + Widmer, St. Gallen

4. Preis (8000 Fr.): Markus Anton Buschor, Goldau

5. Preis (7000 Fr.): Alfred Stiefel, St. Gallen

6. Preis (6000 Fr.): Christian Wick, Speicherschwendi

7. Preis (5000 Fr.): Nüesch Architektur AG, St. Gallen; Mitarbeiter: E. Walsler, Ricardo A. Kleiber

8. Preis (4000 Fr.): H. Wagner + M. Masny, Teufen

Das Preisgericht empfahl der Bauherrschaft, die Verfasser der drei erstrangierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen.

Das Beurteilungsgremium empfahl nach dieser Überarbeitung der Veranstalter, das Projekt der Architekten O. Müller + R. Bamert (Mitarbeiterin: D. Bernasconi) zur Weiterbearbeitung.

Fachexperten waren P. Biegger, St. Gallen, A. Bamert, Kantonsbaumeister, St. Gallen, B. Gerosa, Zürich, F. Tissi, Schaffhausen.

Die Ausstellung der Projekte im Schulheim Kronbühl, Arbonerstr. 5, Kronbühl b. St. Gallen, dauert vom 10. bis 12. und vom 17. bis 22. April. Öffnungszeiten: täglich von 14 bis 18 Uhr; Samstag/Sonntag 21./22. April von 10 bis 12 und von 14 bis 17 Uhr.

### Mehrzweckhalle mit Nebenanlagen im Zelgli in Schlieren

Die Stadt Schlieren erteilte an zehn Architekten einen Studienauftrag für eine Mehrzweckhalle mit Nebenanlagen im Zelgli. Das Beurteilungsgremium empfiehlt das Projekt von Theo Landis (Mitarbeiter: Erkki Landis und Thomas Landis) zur Weiterbearbeitung.

Fachpreisrichter waren: Albert Müller, Baar, Viktor Langenegger, Muri, Walter Hertig, Zürich, Karl Stoller, Schlieren.

### Wohnüberbauung mit Gewerberäumen in Trogen AR

Das Baukonsortium Schülerwiese Trogen AR veranstaltet einen öffentlichen Projektwettbewerb für eine Kernüberbauung auf der Schülerwiese in Trogen. *Teilnahmeberechtigt* sind Architekten, die in den Kantonen AR und AI, St. Gallen und Thurgau mindestens seit dem 1. Januar 1989 niedergelassen sind (Wohn- oder Geschäftssitz). *Fachpreisrichter* sind Otto Hugentobler, Kantonsbaumeister, Herisau; Peter Quarella, St. Gallen; Georg Frey, Trogen; Thomas Eigenmann, St. Gallen; Martin Spühler, Zürich, Ersatz. Für sieben bis neun Preise sowie für mögliche Ankäufe stehen insgesamt 100 000 Fr. zur Verfügung. Es werden Vorschläge für eine zweckmässige, architektonisch und qualitativ hochstehende Wohnsiedlung mit Gewerberäumen erwartet. So-

wohl das nutzungsorganisatorische wie auch das bauliche Konzept sollen auf die besonderen Bedingungen des Ortes bezüglich Topographie, Freiräume und Ortsbild eingehen.

Die *Unterlagen* können unter Voranmeldung ab 2. April beim Planungsbüro T. Eigenmann + Rey, Kirchgasse 16, 9004 St. Gallen, gegen Hinterlage von 300 Fr. bezogen werden. *Termine*: Fragestellung bis 30. April, Ablieferung der Entwürfe bis 24. August, der Modelle bis 7. September 1990.

### Nuova Casa Comunale, Manno TI

Il comune di Manno, bandisce un concorso pubblico di architettura per la progettazione della nuova casa comunale, ai mappali n. 394, n. 397 e n. 718 nel territorio del comune di Manno. E' previsto un concorso di progetto secondo l'articolo 6 del Regolamento SIA 152 - edizione 1972.

Il concorso e' aperto ai professionisti del ramo architettura che alla data del 1 gennaio 1990 risultano:

- domiciliati nel cantone Ticino o  
- aventi sede dell'ufficio nel cantone Ticino.

Tutti i concorrenti e i loro eventuali collaboratori occasionali, dovranno risultare iscritti all'albo dell'Ordine Ingegneri e Architetti del cantone Ticino (OTIA), ramo architettura, al 1 gennaio 1990.

Giuria: on. Basilio Gabutti, sindaco; on. Giuseppe Schmid, municipale; Gianfranco Guidicelli, Dir. Circondario postale, Bellinzona; Marco Kraehenbuehl, architetto, Riva San Vitale; Elio Ostinelli, architetto, Chiasso; Claudio Pellegrini, architetto, Bellinzona; Alberto Tibiletti, architetto, Lugano.

La Giuria dispone di 40 000.- Fr. per premi ed eventuali acquisti. Il concorso si apre il 2.4.1990 con avviso sul Foglio Ufficiale e sui quotidiani della Svizzera Italiana. Le iscrizioni sono ammesse solo entro il 23.4.1990. I progetti dovranno essere consegnati entro il 1.10.1990 alle ore 16 alle cancelleria comunale che rilascerà; debita ricevuta.

Domande di chiarimento: entro il 7.5.1990. Il bando di concorso e il programma delle esigenze sono messi a disposizione gratuitamente a tutti gli interessati e potranno essere ritirati presso la cancelleria comunale a partire dal 2.4.1990. Il partecipanti al concorso, che si sono iscritti entro il 23.4.1990, potranno ritirare gli atti presso la cancelleria comunale a partire dal 27.4.1990.

### Schulanlage Unterdorf in Grabs SG

Der Schulrat und der Gemeinderat Grabs veranstalten einen öffentlichen Projektwettbewerb für den Neubau einer Schulanlage im Unterdorf Grabs, umfassend ein Primarschulhaus, eine Mehrzweckdoppeltturnhalle mit Bühne, öffentliche Schutzräume und Aussenanlagen. *Teilnahmeberechtigt* sind Architekten, die seit mindestens dem 1. Januar 1989 ihren Wohn- oder Geschäftssitz im Bezirk Werdenberg haben. Der Beizug eines Landschaftsgestalters ist freigestellt. Dieser braucht die Teilnahmebedingungen nicht zu erfüllen. Er darf jedoch nur für einen Architekten tätig sein. Betreffend Arbeitsgemeinschaften und Architekturfirmen (Partnerschaft) wird ausdrücklich auf die Bestimmungen der Art. 27 und 28 der Ordnung für Architekturwettbewerbe SIA 152

sowie auf den Kommentar zu Art. 27 hingewiesen. *Fachpreisrichter* sind A. E. Bamert, Kantonsbaumeister, St. Gallen; J. L. Benz, Wil; W. Kuster, St. Gallen; H. Bischof, St. Margrethen. Dem Preisgericht stehen für die Prämierung von etwa sechs Entwürfen sowie für allfällige Ankäufe insgesamt 50 000 Fr. zur Verfügung.

Das *Wettbewerbsprogramm* kann separat und kostenlos auf dem Gemeindebauamt Grabs, Rathaus, Büro Nr. 1, bezogen werden. Die *Unterlagen* können gegen Hinterlage von Fr. 500.- auf dem Gemeindebauamt Grabs ab 2. April bezogen werden. *Termine*: Fragestellung bis 14. Mai, Ablieferung der Entwürfe bis 21. September, der Modelle bis 12. Oktober 1990.

### Complexe hôtelier, récréatif et culturel à Vevey VD

La Ville de Vevey ouvre un concours de projet pour la création d'un complexe hôtelier, récréatif et culturel, comprenant l'aménagement du Château d'Aile et de la Salle del Castillo, la construction de bâtiments hôteliers et leurs services, l'aménagement du Parc de l'Aile et ses abords.

Le concours est ouvert aux architectes reconnus par le Conseil d'Etat vaudois à la date de l'inscription, domiciliés ou établis sur le territoire du canton de Vaud avant le 01.01.90 ou originaires de celui-ci. Pour les architectes ayant un statut d'employé, l'article 26 du Règlement SIA no 152, dernière édition, est applicable. Les architectes sont invités à prendre connaissance du règlement-programme et des divers documents remis aux concurrents, ou à se les procurer en s'adressant, dès le 9.04.90, à la Direction de l'urbanisme de la ville de Vevey.

Les inscriptions seront prises du 9.04.90 au 8.06.90 à l'adresse de l'organisateur, contre un dépôt de 200 Fr., qui sera remboursé aux personnes qui auront rendu un projet admis au jugement. Une visite des lieux sera organisée le vendredi 11.05.90 à 14.00 h.

Jury: Y. Christen, syndic de Vevey; O. Chevallaz, conseiller en tourisme; J.-J. Bodmer, ingénieur; les architectes A. Galeras, D. Gilliard, J. Gross, R.-L. Hitz, R. Morandi, G. Poncet, E. Teyssiere; O. Vulliamy, hôtelier; A. Dupuis, chef du service de l'urbanisme de Vevey; X. Leforestier, architecte hôtelier, Direction de l'Urbanisme de la Ville de Vevey.

Les documents graphiques de base seront remis aux concurrents au moment de l'inscription, soit dès le 9.04.90 à l'adresse de l'organisateur et la maquette du 25.06.90 au 29.06.90 à l'atelier de maquettes Bernard Brot, Route de Vevey 16 à Cully, sur présentation du «Bon pour une maquette» remis aux concurrents avec les documents du concours.

Une somme de 120 000 Fr. est mise à disposition du jury pour l'attribution de 7 à 8 prix. En outre, une somme de 30 000 Fr. est réservée au jury pour d'éventuels achats. Les questions relatives au concours seront adressées jusqu'au 8.06.90, à l'adresse de l'organisateur. Les projets seront remis, jusqu'au 29.10.90 à l'adresse de l'organisateur. Adresse de l'organisateur: Municipalité de Vevey, Direction de l'urbanisme, Rue du Simplon 16, 1800 Vevey (021/925 52 11)

## Wettbewerb Bahnhof Brig VS

Die Gemeinden Brig und Naters, das Baudepartement des Kantons Wallis sowie die Furka-Oberalp-Bahn, die SBB und die PTT veranstalteten einen Projektwettbewerb für den neuen gemeinsamen Personenbahnhof von Furka-Oberalp-Bahn(FO), Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), für die Postautostation, für ein neues Postbetriebsgebäude, für die notwendigen Parkieranlagen sowie für den vom bahnfremden Individualverkehr befreiten Bahnhofplatz zu entwerfen.

Teilnahmeberechtigt waren alle in der Schweiz beheimateten sowie die seit dem 1. Januar 1989 mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in der italienischen Nachbarprovinz Novara ansässigen Architekten. Es wurden 41 Projekte eingereicht. Ergebnis:

1. Preis (35 000 Fr.): Gundula Zach Zünd, Zürich
2. Preis (34 000 Fr.): A. Barth, H. Zaugg, Aarau; Mitarbeiter: H. R. Baumgartner, R. Bill, H. U. Scheibler
3. Preis (31 000 Fr.): Rodolphe Luscher, Lausanne; Mitarbeiter: B. Fara, M. Fischer, F. Theodori, E. Novello
4. Preis (30 000 Fr.): Elias Balzani, Brig
5. Preis (25 000 Fr.): Andreas Steiger, Zürich
6. Preis (24 000 Fr.): Luigi Nicolazzi; J. De Paoli + L. Nicolazzi, Visp
7. Preis (23 000 Fr.): Jürg Meister, Wien; Mitarbeiter: F. Meisterhofer, N. Lechner; Verkehr: Siegfried Trimmel
8. Preis (15 000 Fr.): Claudine Lorenz, Sion; Mitarbeiter: P. Lorenz, G. Bregy, M. L. Delaloye, M. Formaz; Verkehr: P. F. Schmid, Ch. Quinodoz; Mitarbeiter: Ch. Salamin, M. Cerruti, Berater: F. Musso
9. Preis (14 000 Fr.): Y. Chapuis, P. A. Simonet, Fribourg; Mitarbeiter: M. Chenaux
10. Preis (13 000): Obrist und Partner, St. Moritz; Mitarbeiter: R. Ackeret, M. Hornburg, J. Sandell; Beratung: U. Schneider, Hegland + Partner, Chur; H. Schmid, Verkehrsring, Zwicker + Schmid, Zürich
11. Preis (12 000 Fr.): Beat Eyer, Zürich; Mitarbeiter: L. Heinen

*Ankauf (11 000 Fr.):* Heinz Feliser, Brig; Mitarbeiter: P. M. Petrig

*Ankauf (11 000 Fr.):* Reinhard + Partner AG, Bern; Mitarbeiter: Ph. Meyer, B. Moser, T. Reinhard, R. Schiesser, C. Barbey; Ingenieure: Emch + Berger Bern AG; Mitarbeiter: E. Pechotsch, I. Jain, R. Reinl

*Ankauf (11 000 Fr.):* Ralph Bänziger AG, Zürich; Mitarbeiter: R. Bänziger, S. Gerger, M. Küng, D. Küng-Lepard, A. Koskinen, A. Looser, D. Osterwalder, R. Padrutt, G. Roxas, P. Schmucki, C. Senn, J. Siradakis, R. Weibel

*Ankauf (11 000 Fr.):* Raymond Theler, Glis, Christoph Wyrer, Glis; Verkehr: Anton Rufiner

Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, die Verfasser der vier erstrangierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen.

*Preisgericht: Beigezogene Fachleute:* Die Architekten J. Zweifel, Zürich, K. Aellen, Bern, E. Furrer, Sion, Prof. M. Zanuso; H. Bernath, Zürich (Experte); *Vertreter der SBB:* U. Huber Arch, Chef Hochbau GD, Bern, P.- A. Urech, Ing., Kreisdirektion Lausanne, (Ersatz); W. Jerra; Ing., GD, Bern, (Experte), U.-T. Schlegel, Kreisdirektion, Lausanne (Experte); *Vertreter PTT:* W. Stucki, Arch., GD Bern, R. Roy, Lausanne (Ersatz), G. Guidicelli, GD Bern (Experte); *Vertreter FO:* A. Gasser, Brig, P. Maurer, Brig, B. Gloor, Brig; *Vertreter Kanton:* H. Ritz, Arch., Sion, N. Major, Ing., Sion, E. Plaschy, Brig; *Vertreter der Stadt:* R. Escher, Stadtpräsident, Brig, P. Burchard, Stadtarchitekt, Brig.

\*

Der Bahnhof Brig ist der zentrale Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs der Region. Auslöser des Wettbewerbes ist der Bau der Verbindungsstrasse N9/A19. Die neue Strassenanlage befreit den Bahnhofplatz vom Durchgangsverkehr und schafft die Möglichkeit zum Bau eines neuen Bahnhofes der Schmalspurbahnen.

### Bearbeitungsgebiet, Aufgabe

Das Wettbewerbsgebiet umfasst im wesentlichen die nach der Verlegung der Betriebsanlagen von Furka-Oberalp-Bahn und Brig-Visp-Zermatt-Bahn frei werdenden Flächen auf dem Bahnhofplatz, das heutige Aufnahmegebäude der SBB sowie den Bereich des Dienstgebäudes. Teile des Güterschuppens werden in das Wettbewerbsgebiet mit einbezogen.

Der Wettbewerbsperimeter wird begrenzt durch die Achse Viktoriastrasse/Nordstrasse im Süden, die neue Umfahrungsstrasse im Norden, die Furkastrasse im Westen und die Verlängerung der Saflischstrasse im Osten. Die für die Bearbeitung und die Beurteilung massgeblichen Strassenräume mit den gegenüberliegenden Fassaden wurden mit einbezogen. Die Perimeterbegrenzung konnte für wichtige Verbindungselemente wie Fussgängerzugänge etc. durchbrochen werden. Hochbauten durften im Süden die Viktoriastrasse und die Nordstrasse nicht überstellen. Der definitive Ausbau der Strassen bildete Gegenstand des Wettbewerbes.

Die Chancen, die sich mit der Entflechtung des Verkehrs im Bahnhofplatzgebiet eröffnen, sollen für eine Attraktivierung des öf-

fentlichen Verkehrs und eine Aufwertung des Bahnhofes und des Bahnhofplatzgebietes genutzt werden. In diesem Sinn wurden Vorschläge für Drittnutzungen erwartet, die über das Raumprogramm hinausgehen, damit der Bahnhof die Funktion eines belebten Dienstleistungs- und Begegnungszentrums erfüllen kann.

Die in den Planunterlagen vorgegebene Verkehrslösung mit dem Neubau des Bahnhofes der Schmalspurbahnen in Hochlage diene als Grundlage für den Wettbewerb. Die neue Gleisanlage bedingt den Abbruch des bestehenden Aufnahmegebäudes der SBB, das von der Denkmalpflege als erhaltenswert betrachtet wird. Vom vorgegebenen Gleisprojekt konnte abgewichen werden, sofern die im Wettbewerbsprogramm beschriebenen minimalen Anforderungen und die Hochlage gewährleistet blieben.

Hauptaufgabe dieses Wettbewerbs war es daher, eine überzeugende Lösung für die Verknüpfung der verkehrstechnischen Anforderungen und der städtebaulich architektonischen Ansprüche zu finden, welche der bedeutungsvollen Lage am Anfangs- und Endpunkt der städtischen Hauptachse zwischen Bahnhof und Altstadt gerecht wird.

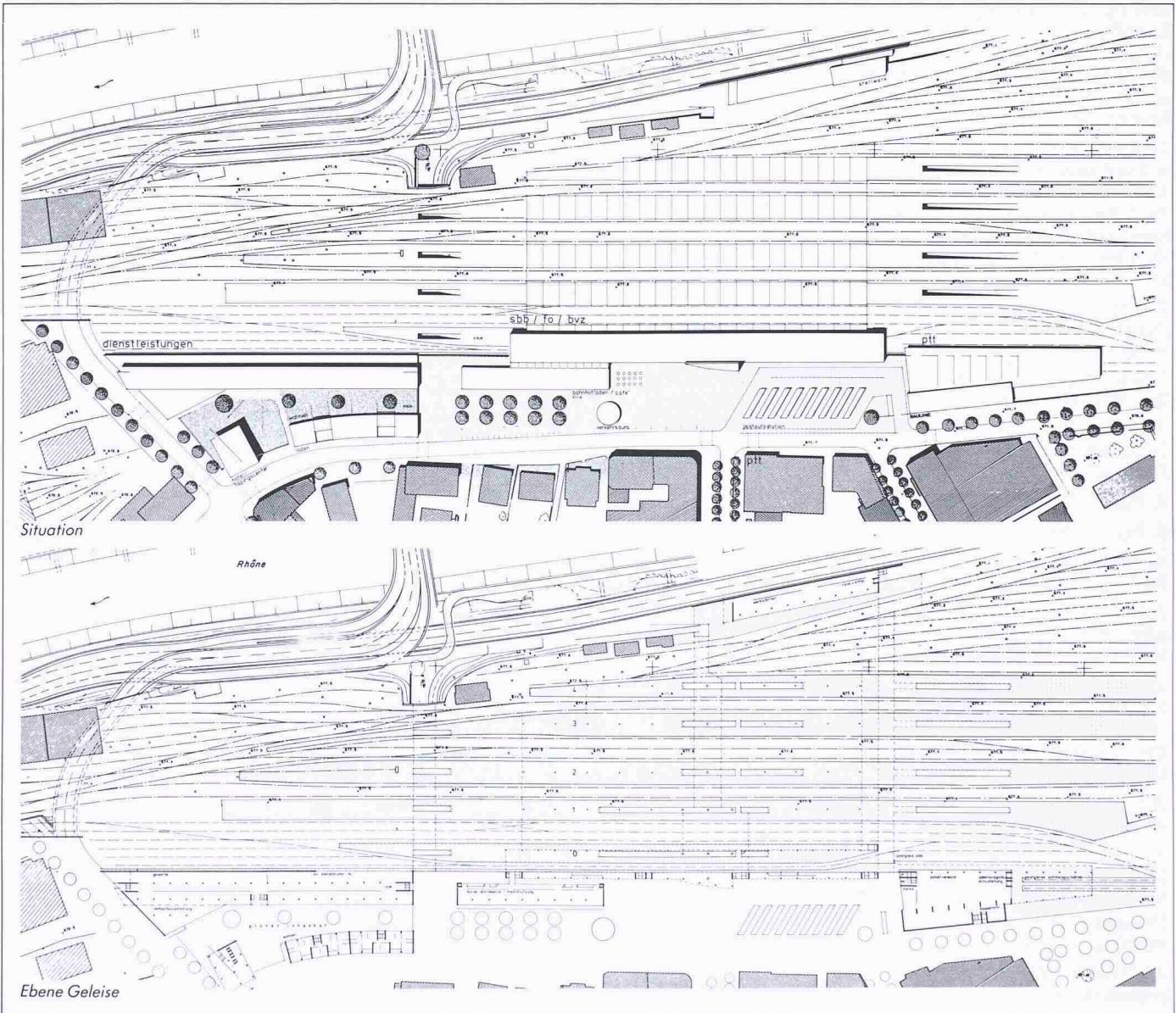
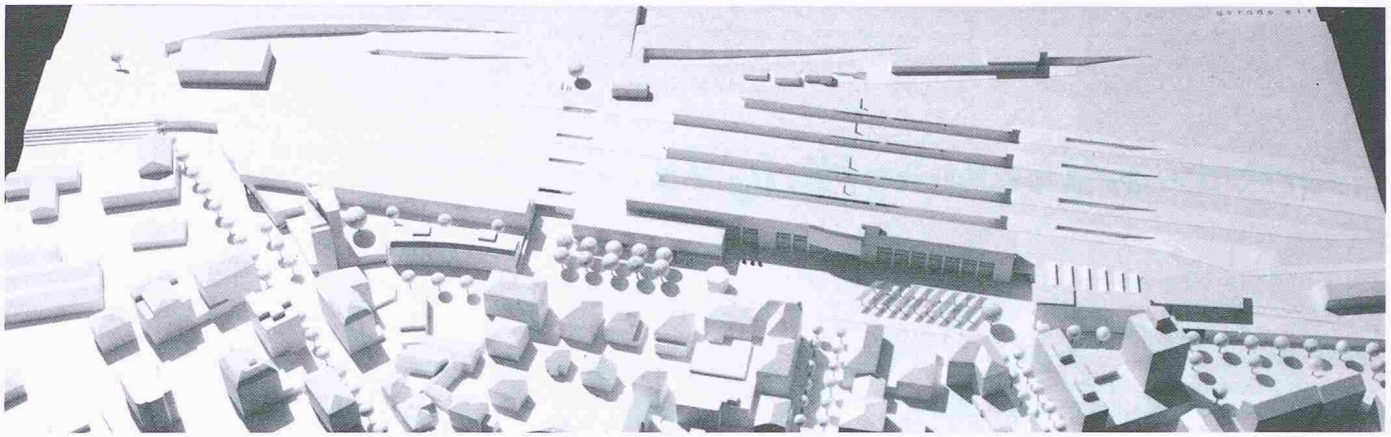
### Gesamtbewertung des Ergebnisses

Die ausschreibenden Behörden waren sich bei der Formulierung des Programms des unausweichlichen Zielkonfliktes zwischen städtebaulichen, betrieblichen und denkmalpflegerischen Anliegen bewusst. Mit den 41 eingereichten Entwürfen von guter Qualität und zum Teil beachtlichem Ausarbeitungsgrad werden diese Konflikte in konkreter Form aufgezeigt. Es werden damit Lösungswege vorgeschlagen, ohne jedoch eine abschliessende Antwort auf alle gestellten Fragen zu geben.

Die Qualität der Arbeiten liegt auf verschiedenen Ebenen, wie dies bei der grossen Komplexität der Aufgabe zu erwarten war. Dabei hebt sich kein Projekt eindeutig von den andern ab. So zwingen zum Beispiel die Projekte, welche sich mit dem Altbau auseinandergesetzt haben, unmissverständlich, dass das Ziel des Schmalspurbahnhofes in Hochlage bei gleichzeitiger Erhaltung des Aufnahmegebäudes nur mit einer völligen Neukonzeption der gesamten Gleisanlagen erreicht werden kann. Dies bedeutet Zusatzkosten in der Grössenordnung von ca. 100 Mio. Franken.

Ohne diese investitionsmässig unrealistische Massnahme muss das Aufnahmegebäude so stark beschnitten werden, dass es nur noch als Fassadenkulisse bestehen bleibt oder aber durch Gleisvorbauten seine Präsenz auf dem Bahnhofplatz und in der Stadt völlig verliert.

Diese Beurteilung führt die Jury einstimmig zur Empfehlung, in einem weiteren Schritt nach einer Lösung für ein neues Aufnahmegebäude zu suchen.



1. Preis (35 000 Fr.): **Gundula Zach Zünd**, Zürich

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Ein neuer Bahnhof mit einer Säulenfront zum Platz wird an und über die Gleise gestellt. Zusammen mit dem vorgelagerten Postbetriebsgebäude im Osten und einem Büro- und Fremdnutzungs- trakt im Westen werden neue Räume und Plätze geschaffen. Der Hauptbau ist gut proportioniert. Der kleine geschweifte Vorbau betont die Achse der Bahnhofstrasse und markiert zugleich den Haupteingang. Die Drittnutzungen im Westen nehmen das städtische Bebauungsmuster auf.

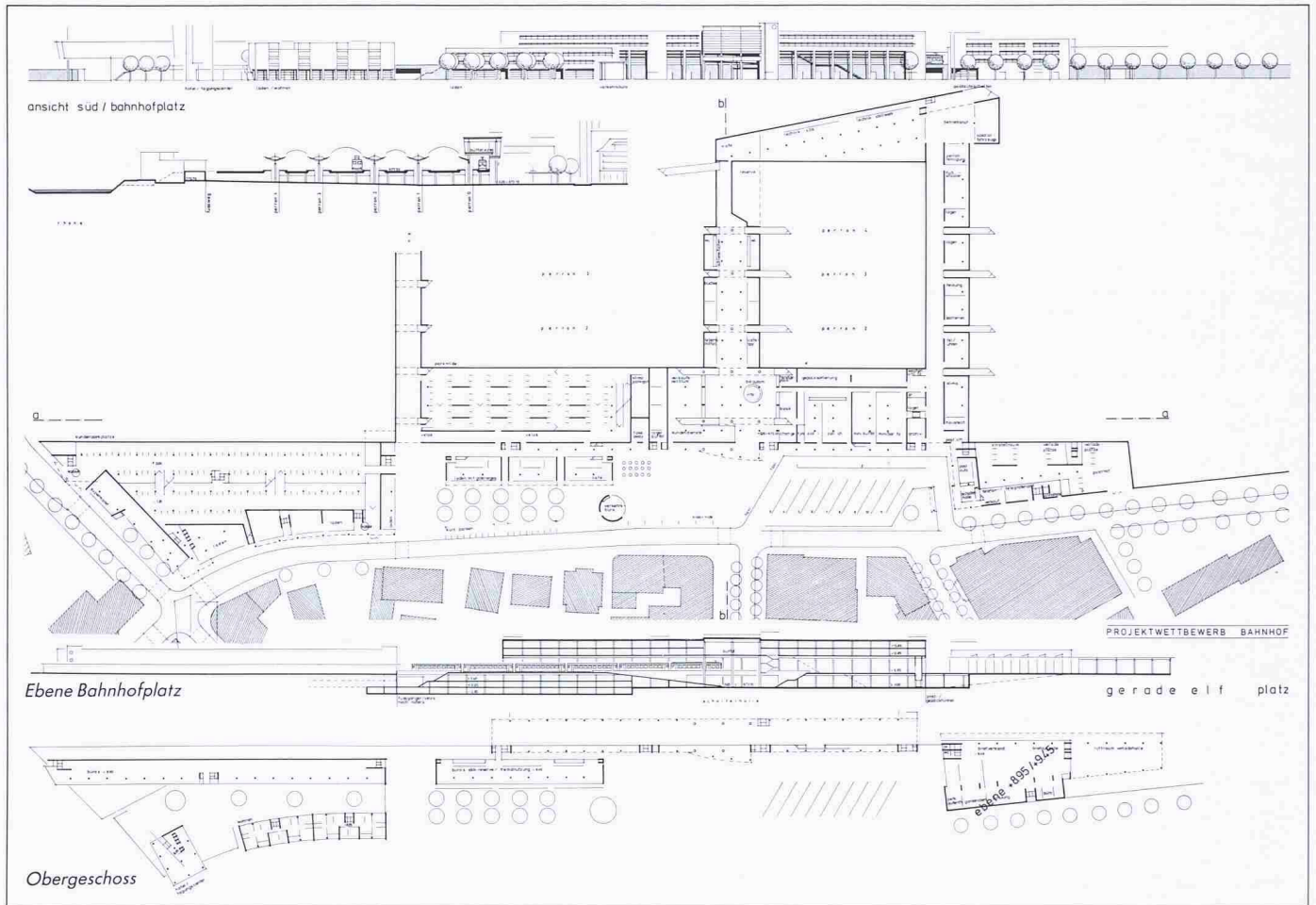
Gesamthaft werden die funktionalen Anforderungen an die Anlagen des öffentlichen Verkehrs weitgehend erfüllt. Die Lösungen für den Privatverkehr vermögen nicht in allen Teilen zu genügen:

- die Vermischung von Privat- und Postautoverkehr in der Postautostation
- die Parkhausein- und -ausfahrten in unmittelbarer Nachbarschaft zur Dennerkreuzung
- der Raumbedarf für die Dennerkreuzung im Westen des Areals wurde unterschätzt

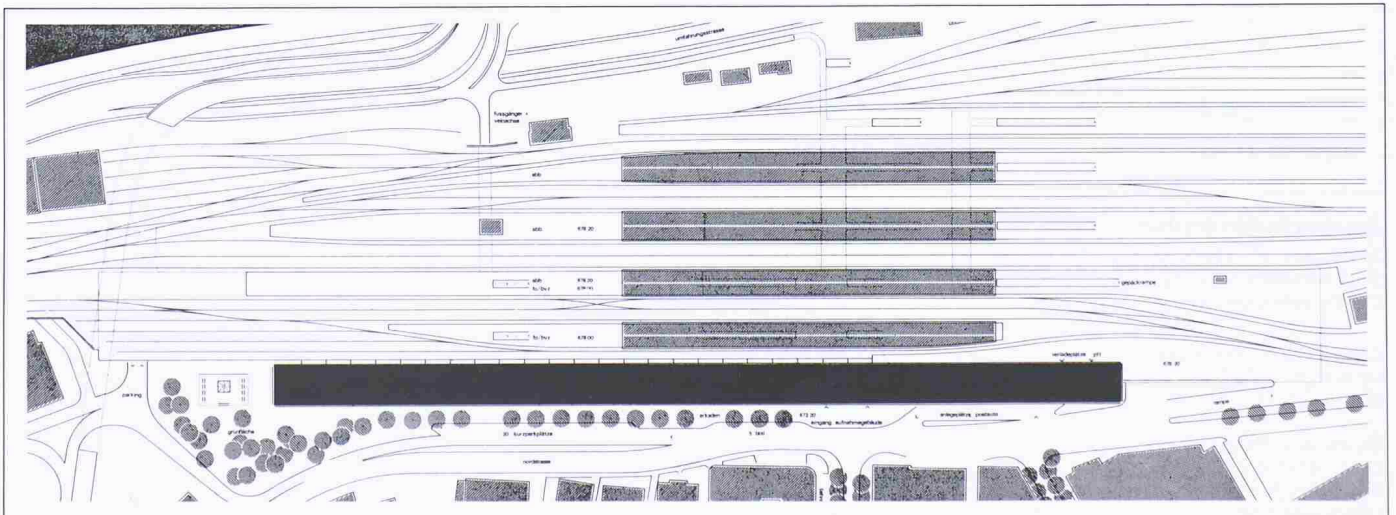
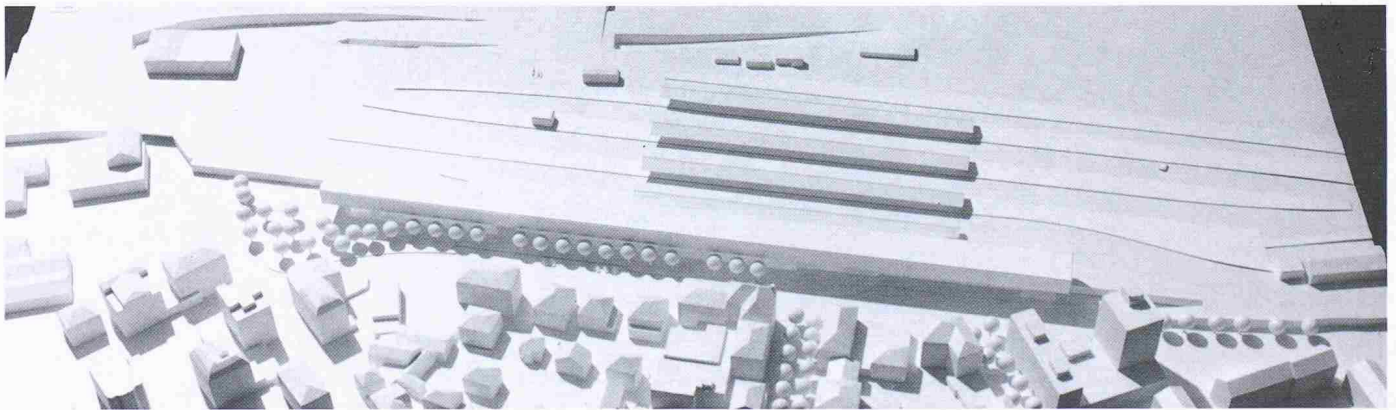
Die interne Gebäudeorganisation befriedigt in Teilen. Gut gelegen sind die Ladenflächen in der Schalterhalle auf Platzebene und in der Personen-

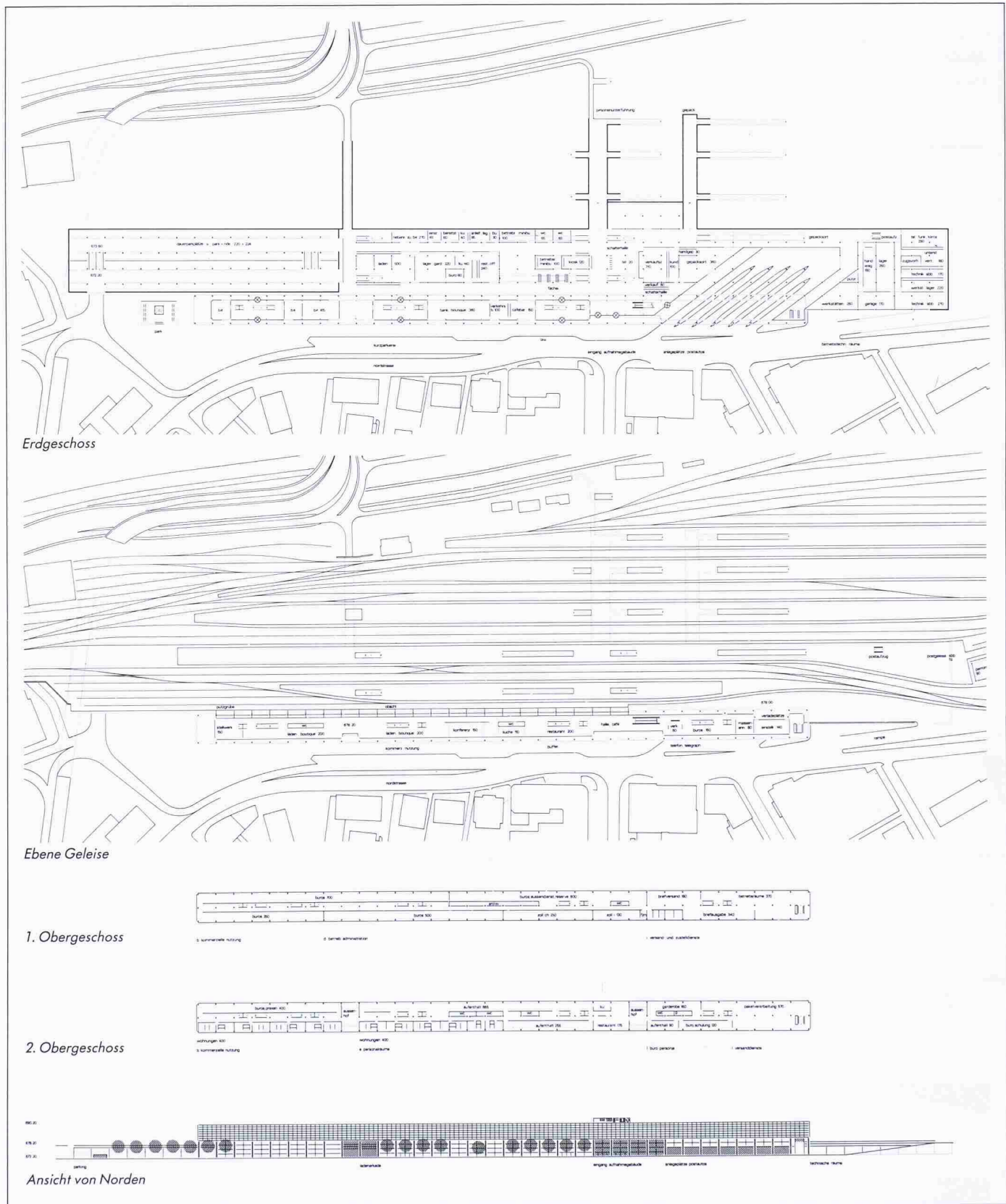
unterführung. Nicht befriedigend sind: die zu grosse Distanz zwischen Telegrafenturm und Bahnreisezentrum, die Disposition der PTT-Betriebsräume, die dezentrale Lage des Restaurants im 2. Obergeschoss. Der dem westlichen Teil des Aufnahmegebäudes vorgelagerte Bau bietet Mietflächen im engeren Bahnhofsbereich. Die Raumtiefe von 10 m ist für Büronutzungen nicht optimal. Dies gilt auch für das Gebäude auf gleicher Höhe im Westen. Weiter sind im Areal West Wohnungen und ein Hotel vorgeschlagen.

Das Projekt weist ein klares Konzept für den Bahnhof und dessen Platz auf. Es ergänzt das städtische Bebauungsmuster massstäblich richtig.



2. Preis (34 000 Fr.): **A. Barth, H. Zaugg**, Aarau; Mitarbeiter: **H.R. Baumgartner, R. Bill, H.U. Scheibler**





**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Mit konsequenter Haltung grenzt der Verfasser die Stadt-Randbebauung mit einer lichten Stahl-Glasfassade gegen die Gleisanlagen ab.

Er geht von der vorgegebenen Gleisanlage aus und verzichtet deshalb auf die Manifestation eines Bahnhofplatzes.

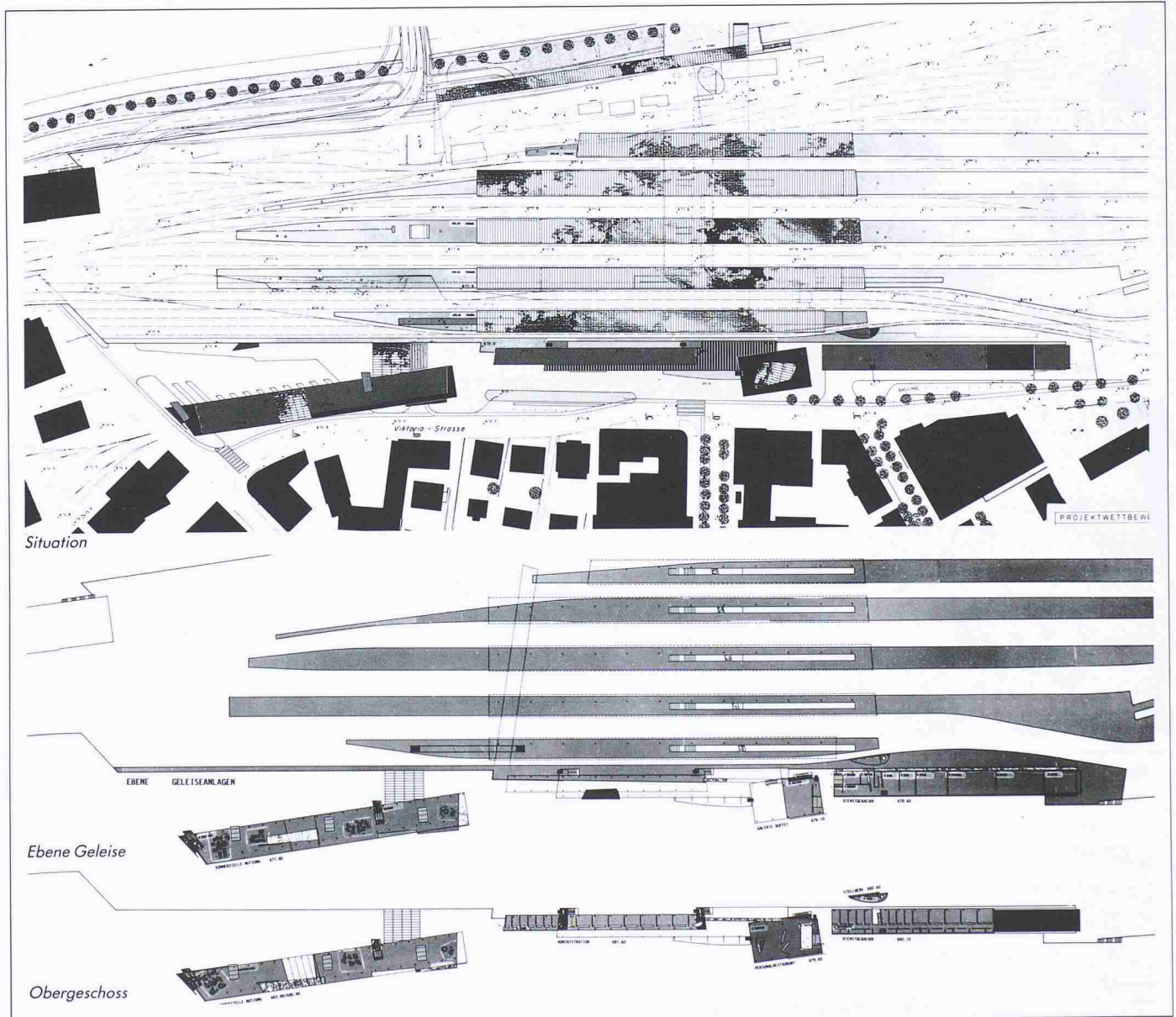
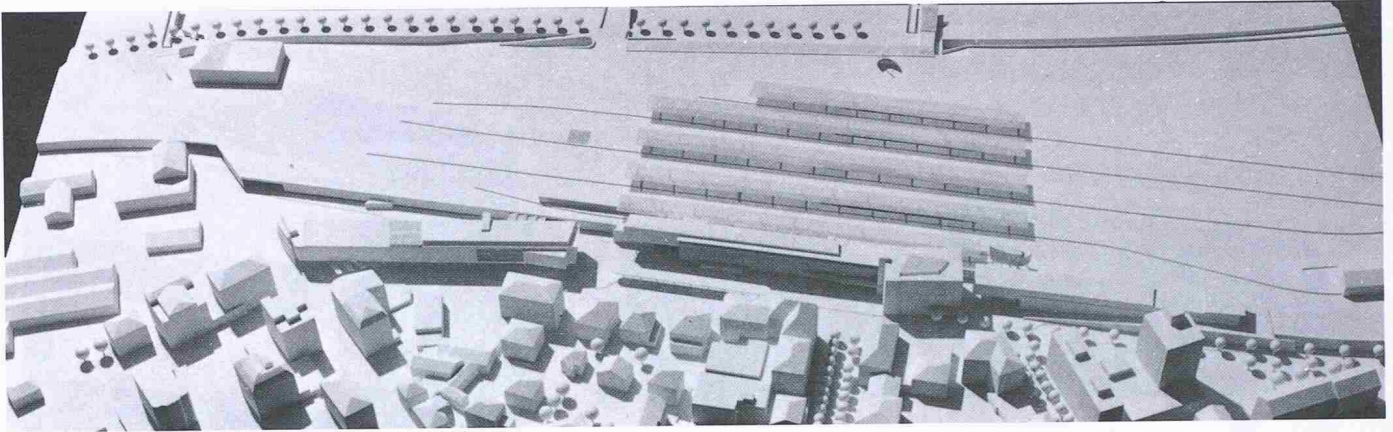
Durch das Abrücken des Baukörpers von der Gleisplattform entsteht ein Lichtband, das Tageslicht in die hintenliegenden Raumeile im Erdgeschoss, speziell auch in die Eingangshalle, wirft.

Die funktionalen Anforderungen an die Gleisanlagen entsprechen den Vorgaben. Die Lage der Postautostation und des Postbetriebes erlauben eine betriebliche Einheit. Die dezentrale Anlage des Parkhauses im Westen führt zu einer Entlastung des Bahnhofplatzes vom Individualverkehr, bedingt aber längere Fusswege. Betrieblich liegt die Qualität des Projektes nicht in der vorgeschlagenen Detailorganisation, sondern in einer geometrisch und konstruktiven Raumstruktur, innerhalb welcher sich das Programm frei einordnen lässt.

Das kommerzielle Angebot entspricht flächenmässig dem Programm. Die Läden sind teilweise seit-

lich vom Hauptpassantenstrom abgesetzt und durch interne Funktionen verdeckt. Die Restaurants sind auf die Gleisebene und das 2. Obergeschoss verteilt, die Lagerräume befinden sich im Kundenbereich im Erdgeschoss. Die Forderung, wonach die Bufferräume untereinander eine betriebliche Einheit bilden müssen, ist nur teilweise erfüllt. Im westlichen Gebäudeteil ist ein vergleichsweise bescheidenes Angebot von 2400 m<sup>2</sup> Büroflächen vorgeschlagen.

Die aufgezeigte Architektur setzt neue Akzente im Ortsbild von Brig. Dem Fussgänger wird ein interessanter Innenbereich angeboten.



3. Preis (31 000 Fr.): **Rodolphe Luscher**, Lausanne; Mitarbeiter: **B. Fara, M. Fischer, F. Theodori, E. Novello**

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Die Volumina der verschiedenen Gebäude sind abwechslungsreich und ansprechend gegliedert. Zur übrigen Bebauung liegen sie im richtigen Massstab. Mit Ausnahme der Postanlage im Westen und der unbewältigten Haupteingangssituation ist das Projekt ein spannungsreicher Vorschlag.

Die Strasse von Brig nach Naters wird durch die bestehende Unterführung geleitet. Der Knoten süd-

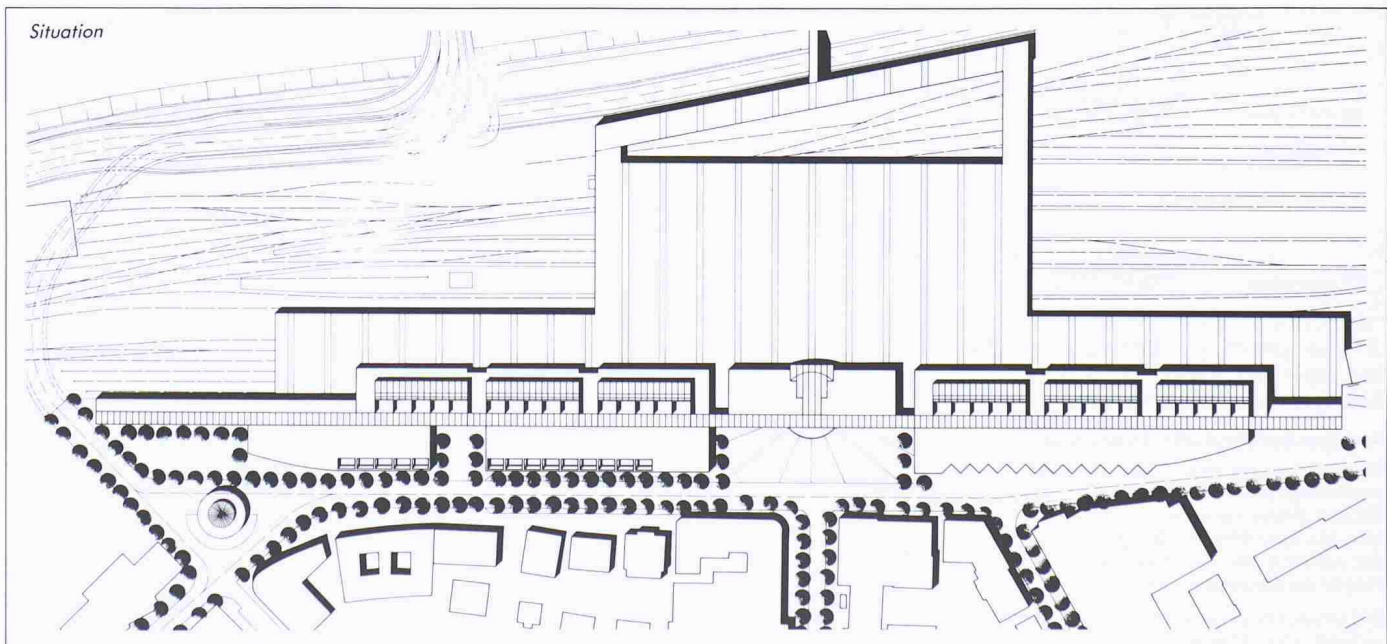
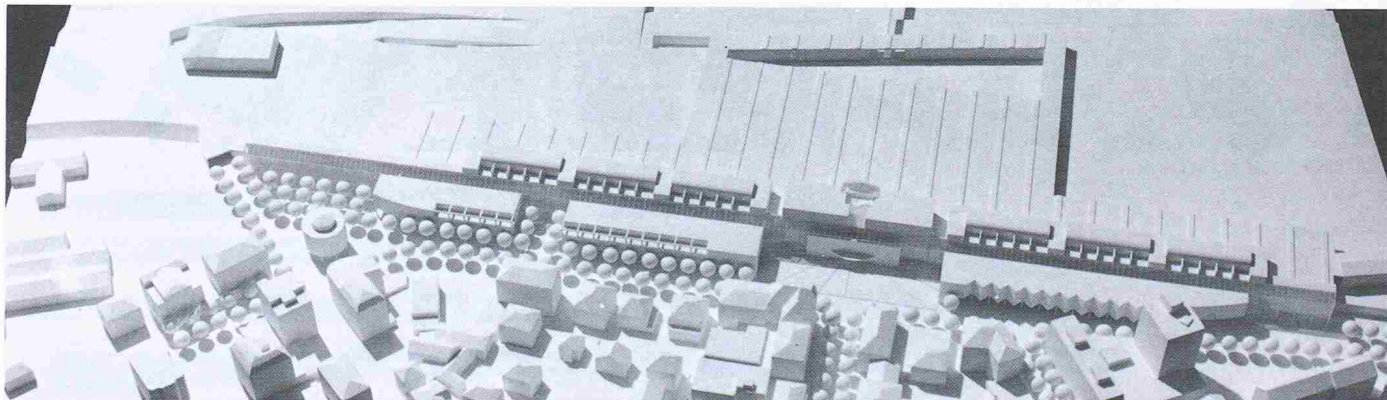
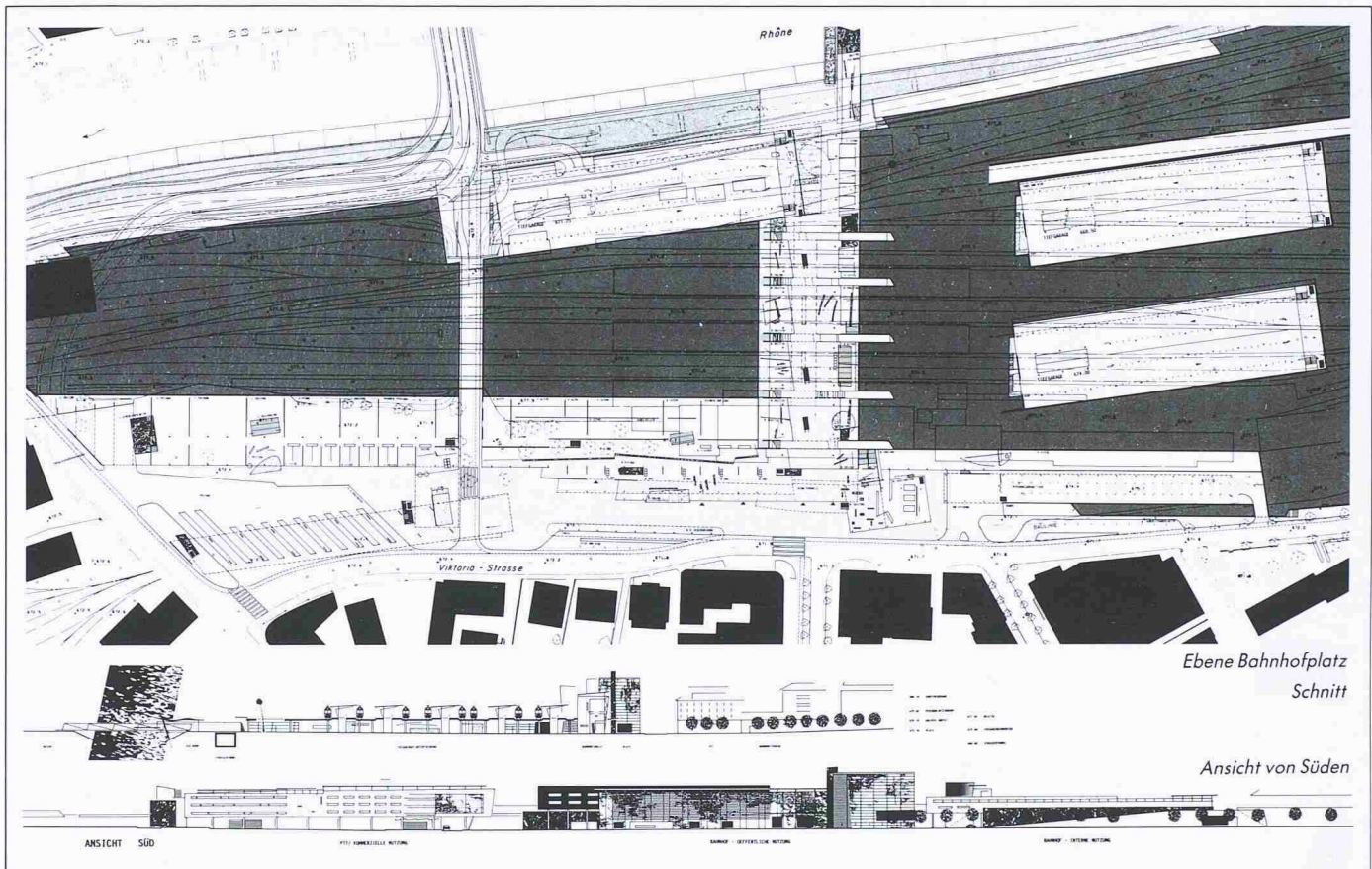
lich der Rottenbrücke ist verkehrstechnisch nicht richtig gelöst. Das allgemeine Parkhaus ist in bezug auf den Fussgängerfluss von der Bahnhofstrasse her durch die Haupthalle gut zugänglich.

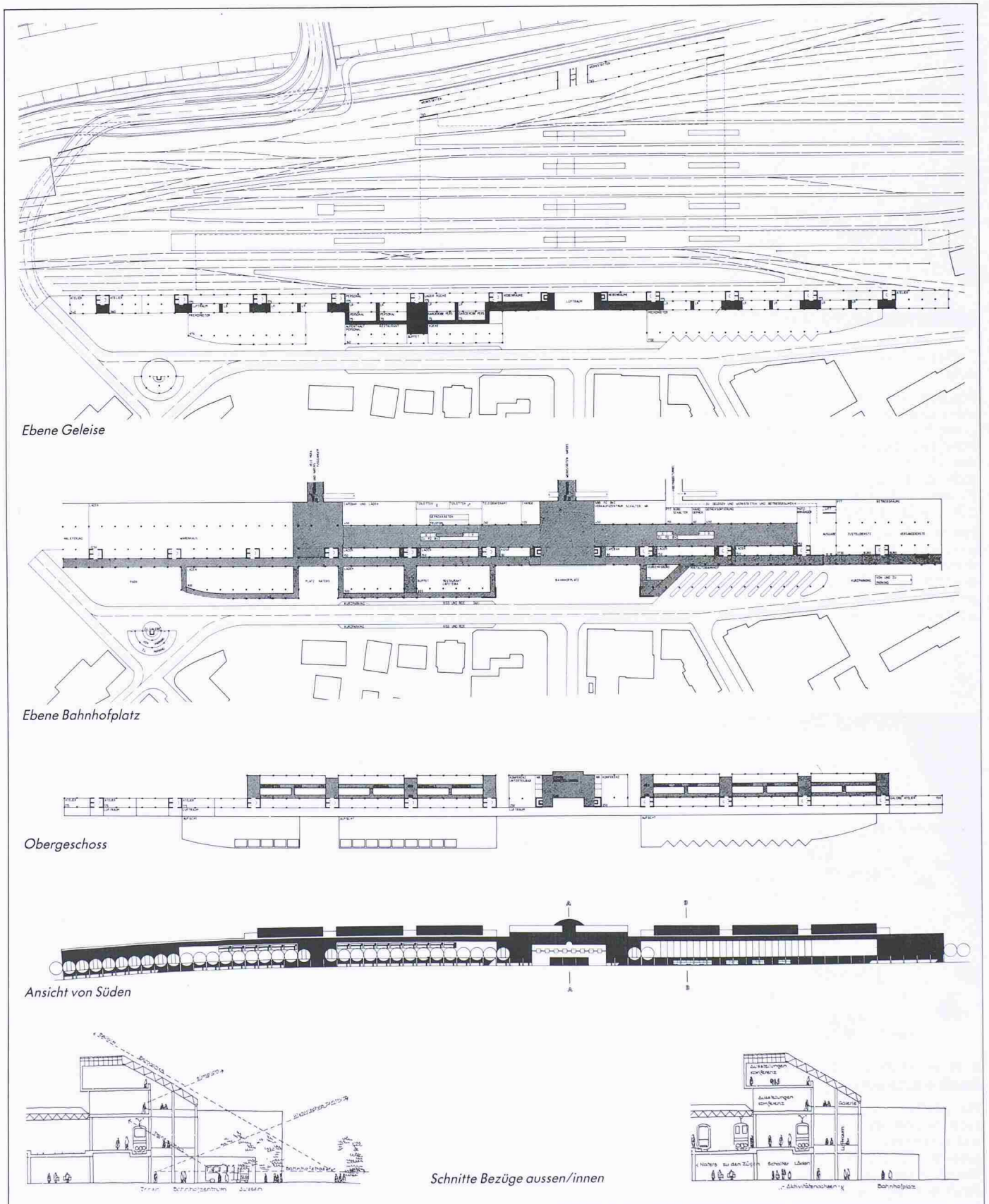
Die Funktionalität der Kundendienste ist schwer ablesbar. Das Telegrafnamt und die PTT-Schalter sind vom Reisezentrum weit entfernt. Das Buffet befindet sich im schräggestellten, vorgelagerten Gebäude östlich des Bahnhofsingangs mit direkter Verbindung zur Schalterhalle an guter Lage. Die Läden in der Unterführung beleben den Fussgängerdurchgang. Die westliche Lage der Postautostation führt zu zahlreichen Transportbewegungen

über die Viktoriastrasse hinweg zu den PTT-Betriebsräumen und dem heutigen PTT-Gebäude an der Bahnhofstrasse. Die Betriebsanlagen der PTT funktionieren nicht. Die Gebäudebreite ist zu klein, die Erschliessung durch Bahn und Strasse sowie der Gepäckumschlag sind ungelöst. Über der Postautostation im Bereich West sind 4000 m<sup>2</sup> weitere Flächen für Fremdvermietung geplant. Die Wirtschaftlichkeit wird als relativ gut beurteilt.

Der Vorschlag zeichnet sich durch eine sorgfältige und ansprechende architektonische Gestaltung aus. Die funktionellen Aspekte liegen jedoch nicht auf gleichem Niveau.







4. Preis (30 000 Fr.): **Elias Balzani, Brig**

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Der konzeptionelle Ansatz dieses Projektes besteht in einer Gleisrandüberbauung mit anschliessender, durchlaufender Galerie und zur Stadtseite vorgelagerten gegliederten Bauvolumen. Die Galerie schafft sowohl visuelle Bezüge zur Stadt als auch zum Bahnbetrieb. In der Achse der Bahnhofstrasse wird ihr ein Fassadenfragment vorangestellt, so dass ihre Grosszügigkeit an einem neuralgischen Punkt beeinträchtigt wird. Der Bahnhofplatz ist

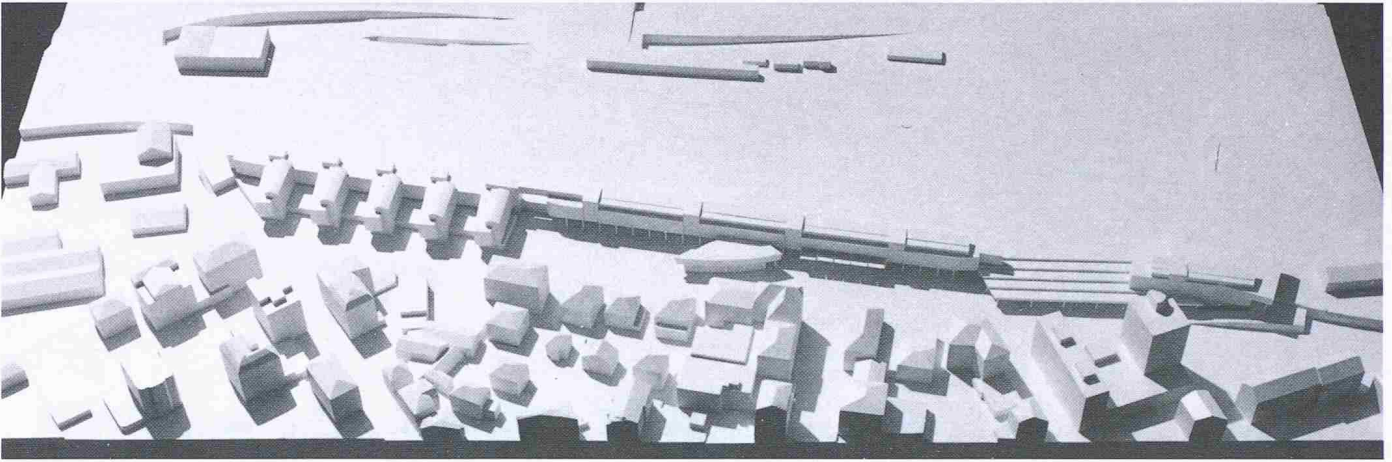
gut dimensioniert. Die Gleisüberdachung nimmt ungenügenden Bezug zu den Perrons.

Die Verkehrsanlage ist schwierig zu beurteilen, da ein eigentlicher Verkehrsplan fehlt. Die längslaufende Fussgänger-galerie vermittelt ein eindrückliches Raumerlebnis. Das durchgehende Parkuntergeschoss ist kundenfreundlich. Die Gleisanlage der Schmalspurbahnen wird leicht modifiziert.

Die Ausgestaltung der Ostausfahrt ist fraglich. Die ganze Verkaufsfond ist kundenfreundlich gestaltet, eher grosszügig dimensioniert. Die PTT-Be-

triebsräume liegen unter den Schmalspurgleisen. Im Obergeschoss sind die Funktionen vermischt und schwer nachvollziehbar. Im Bereich West befinden sich ca. 14 000 m<sup>2</sup> Läden, Büros und Ateliers. Vorgeschlagen ist unter anderem ein Warenhaus; die hierfür geplanten 3000 m<sup>2</sup> stellen ein Minimum dar.

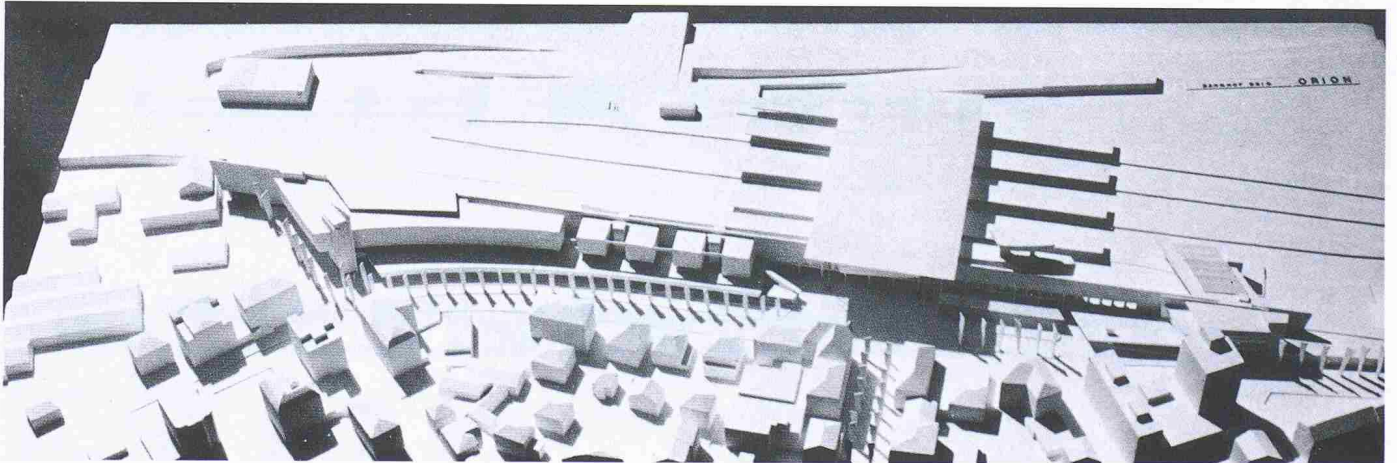
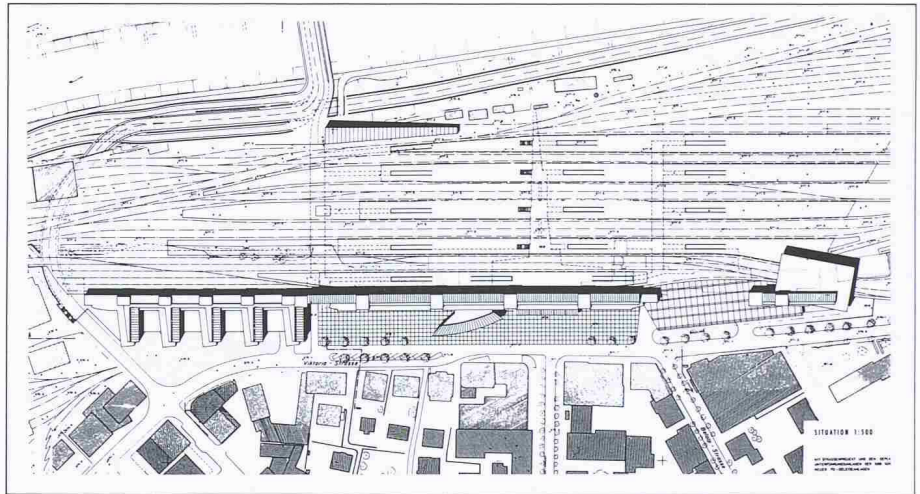
Der interessante Ansatz dieses Projektes liegt in der Galerie, die aber durch ihre Dimensionen weder der Bedeutung des Bahnhofes noch den allfälligen Drittnutzungen entspricht.



5. Preis (25 000 Fr.): **Andreas Steiger, Zürich**

Den Bahnanlagen werden linear angeordnete Baukuben vorgelagert, die im Ostteil - von der Belalpstrasse bis zur Unterführung nach Naters - die Wand eines langgestreckten Platzes bilden. Diese wird durch einen etwas schwach artikulierten, leicht geschwungenen Baustrakt gegliedert. Der Westteil des Baugeländes erhält durch quergestellte Trakte einen Kontrast.

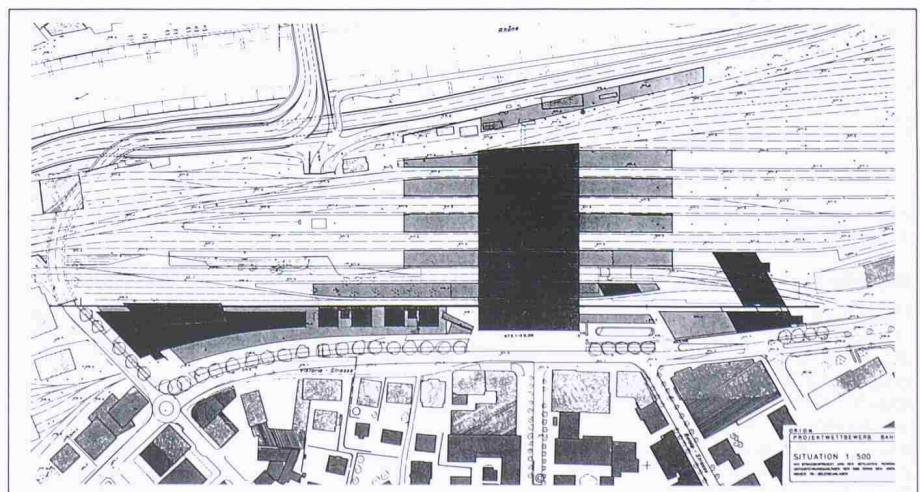
Der Wille zur Gestaltung einer zweigeschossig konzipierten Empfangshalle findet wenig Entsprechendes in den anderen, eher knapp bemessenen räumlichen Anordnungen - weder in den Bauten vorgelagerten Arkaden noch in den Buffetanlagen. Unbestimmt wirken auch die Platzanlagen.

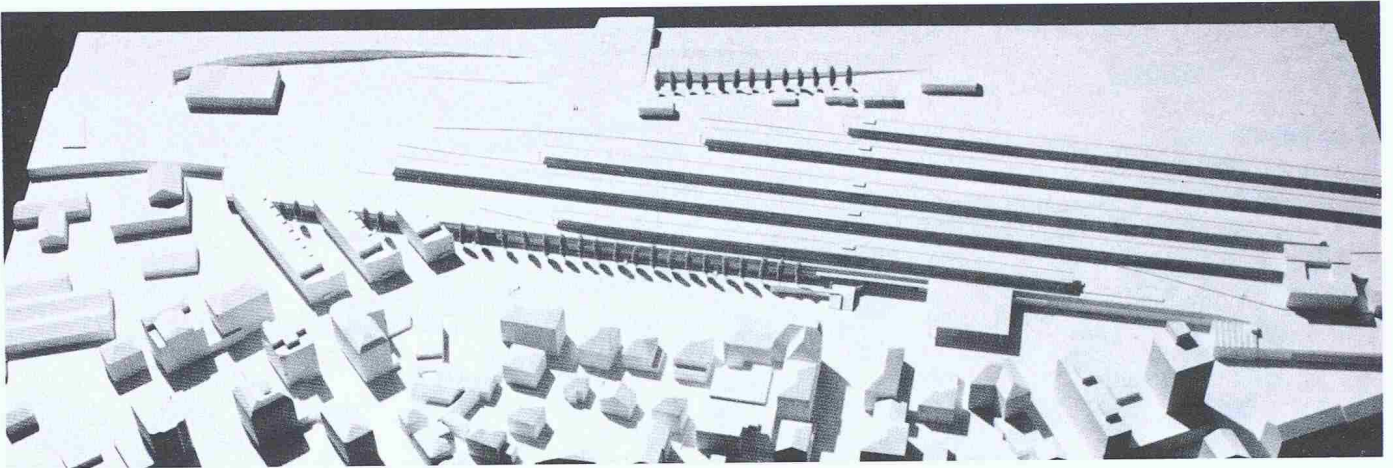


6. Preis (24 000 Fr.): **Luigi Nicolazzi; J. De Paoli + L. Nicolazzi, Visp**

Eine Mauer entlang der Gleise definiert den Stadtrand und bildet Rückgrat für die Bauten der Bahn- und Postnutzungen, die sich beidseitig daran anknüpfen. Der neue Bahnhofplatz wird durch die Mauer und die vorgelagerten Ladenbauten sowie durch den überdeckten Taxistand konsequent gefasst. Die vordergründig etwas «wilde» Anlage beruht bei näherer Betrachtung auf einer fundierten strukturellen Analyse des Ortes. Die Gesamtanlage wirkt einfühlend und ist gut gegliedert.

Obwohl das Projekt über gute städtebauliche Ansätze verfügt, verbleiben die formalen Absichten unausgewogen. Die funktionalen Anforderungen werden in Teilbereichen den formalen Ansprüchen untergeordnet.

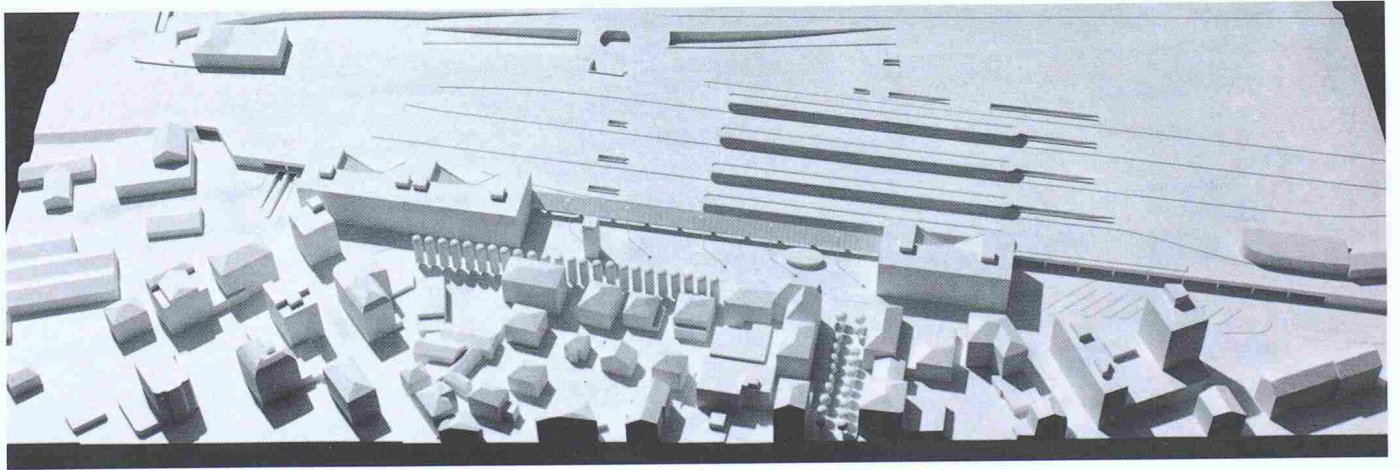
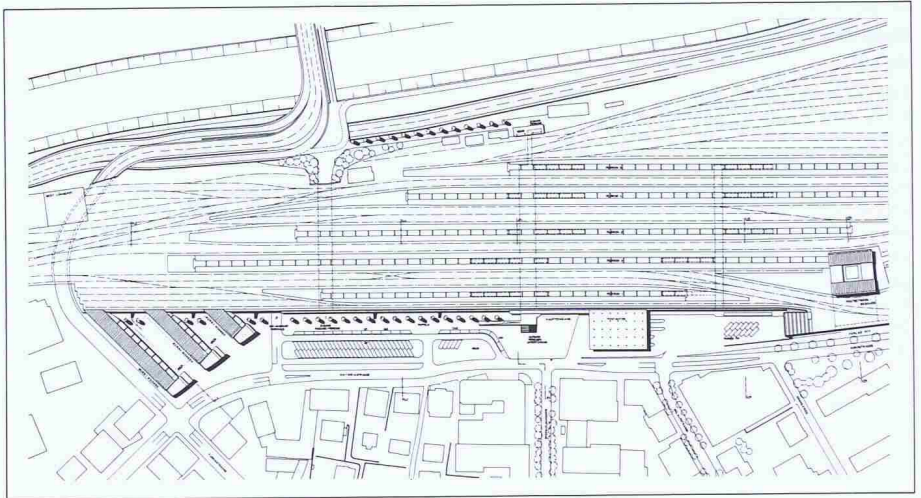




7. Preis (23 000 Fr.): **Jürg Meister**, Wien;  
Mitarbeiter: **F. Meisterhofer, N. Lechner**;  
Verkehr: **Siegfried Trimmel**

Die Situation mit den Gleisen in Hochlage gegenüber dem Stadtraum ist die Hauptthematik des vorgeschlagenen Konzeptes. Es resultiert daraus kein repräsentatives Aufnahmegebäude, sondern eine sinngemäss gestaltete Sockelfassade, über welcher die Züge verkehren.

Organisatorisch und gestalterisch handelt es sich um einen bestehenden Vorschlag, welcher dokumentiert, dass die Bahnhofsanlage ohne Aufnahmegebäude konzipiert werden kann. Damit findet aber die Bahnhofstrasse kaum einen gültigen Abschluss.

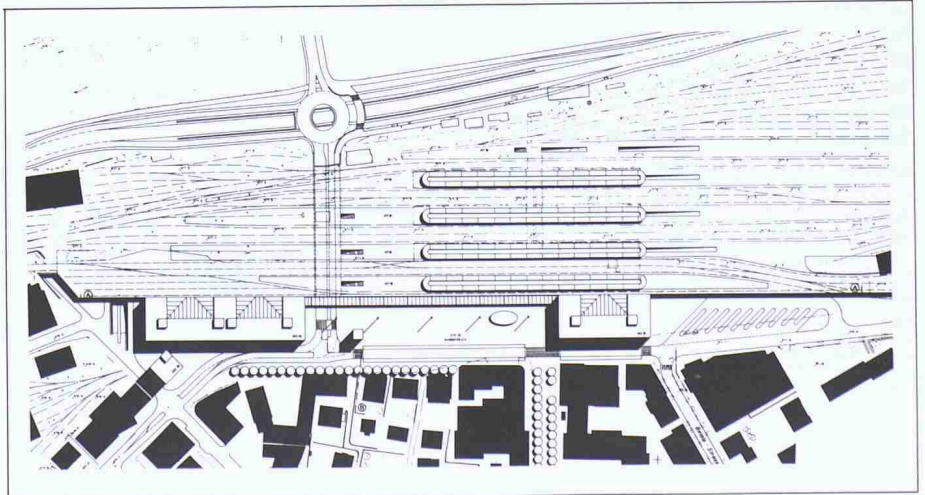


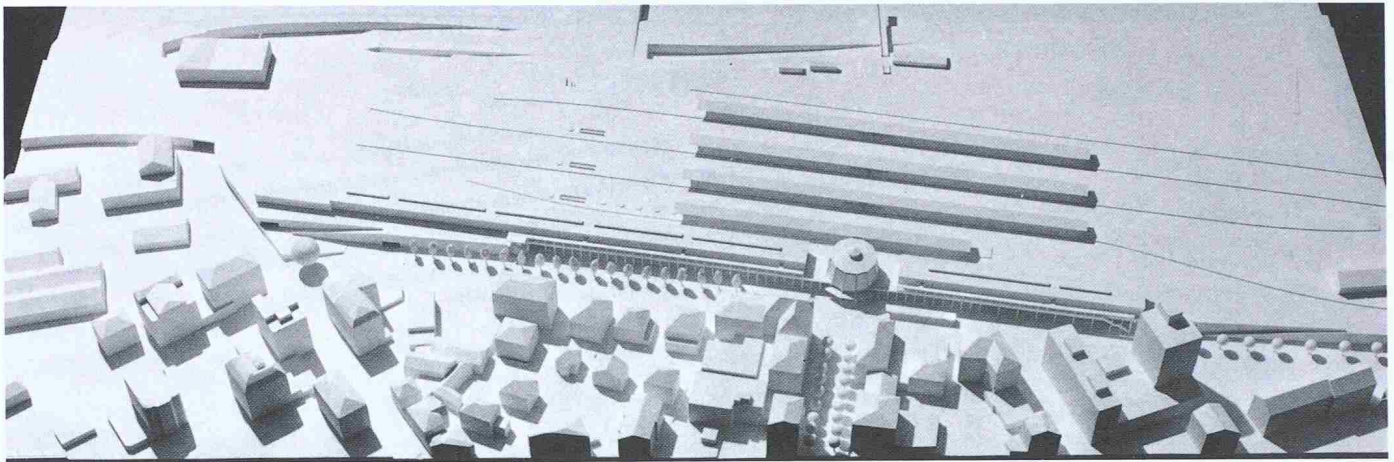
8. Preis (15 000 Fr.): **Claudine Lorenz**, Sion;  
Mitarbeiter: **P. Lorenz, G. Bregy, M.L. Delaloye, M. Formaz**;  
Verkehr: **P.F. Schmid, Ch. Quinodoz**;  
Mitarbeiter: **Ch. Salamin, M. Cerruti**, Berater: **F. Musso**

Der Verfasser verzichtet auf einen Akzent in der Achse der Bahnhofstrasse zugunsten des Konzeptes eines Bahnhofes als «Aussichtsplattform».

Die Beziehungen Brig-Naters führen über einen langgezogenen Platz. Dieser ist definiert durch klar gesetzte kubische Elemente. Die bestehende Bebauung im Westteil der Viktoriastrasse ist gesäumt von einer Baumallee.

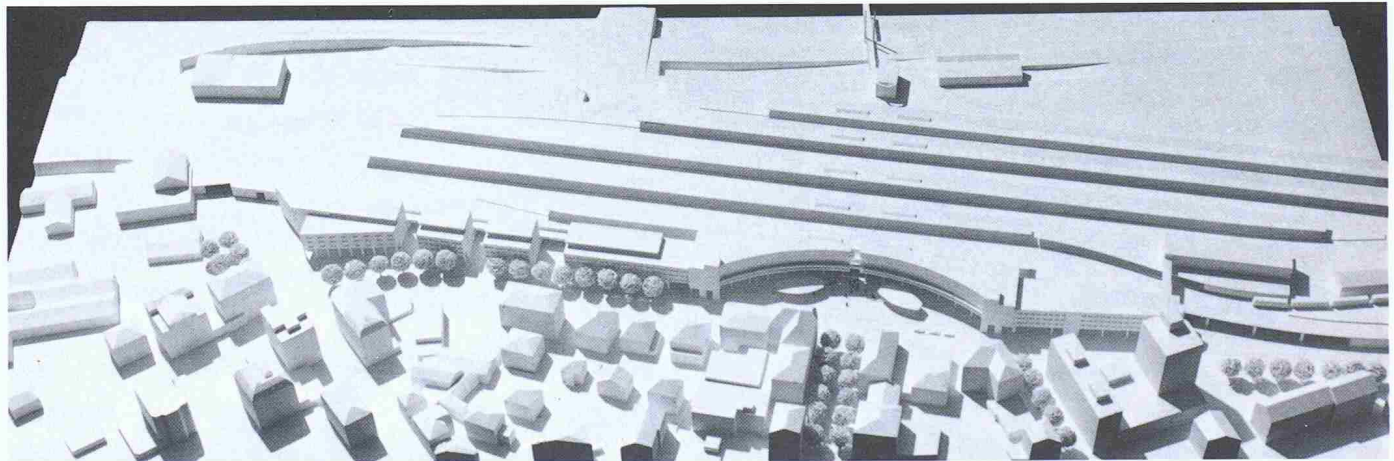
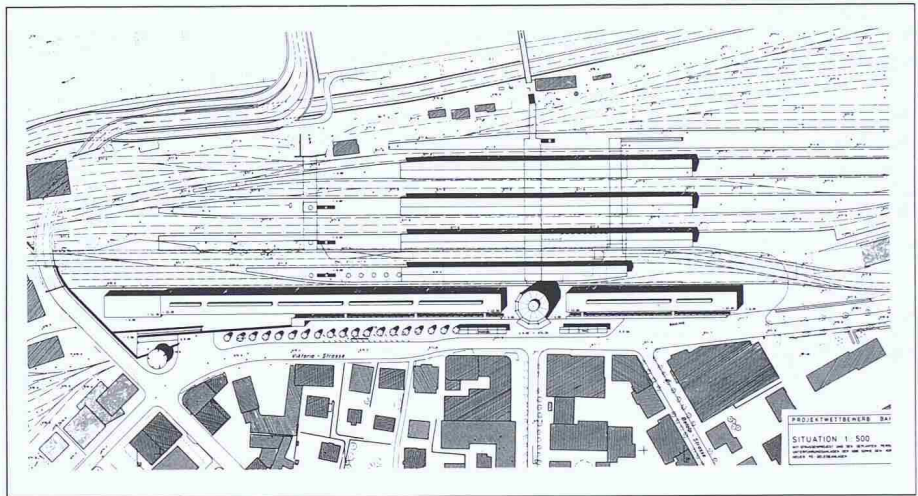
Die städtebauliche Grundkonzeption des Projektes findet ihre Entsprechung in den klaren, gegen den Bahnlärm geschützten Hochbauten, den Antworten auf die bestehende Bebauung sowie in einer sorgfältigen Gestaltung aller Details.





9. Preis (14 000 Fr.): **Y. Chapuis, P.A. Simonet**, Fribourg; Mitarbeiter: **M. Che-naux**

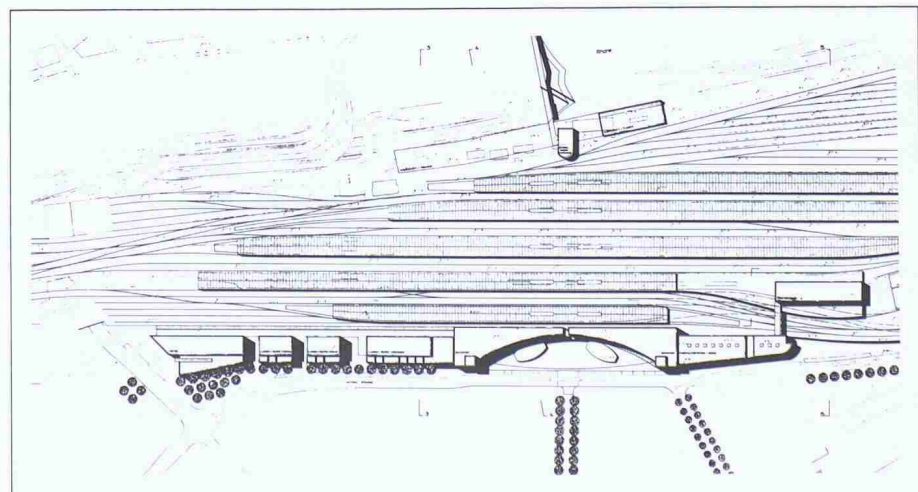
Der vorgeschlagene Akzent in der Achse der Bahnhofstrasse sichert dem Aufnahmegebäude einen räumlichen Auftakt – beidseits in guter Verbindung mit den Arkaden stehend. Die plastische Form – mit den schräg ansteigenden Aussenwänden als Solitärbau geeignet – schafft Anschlussprobleme, die nicht in überzeugender Weise gelöst sind. Der Widerspruch zwischen der eigenständigen zentralsymmetrischen Form und den unabdingbaren baukubischen Gegebenheiten der übrigen Bauteile führt zu einem problematischen Ausdruck.

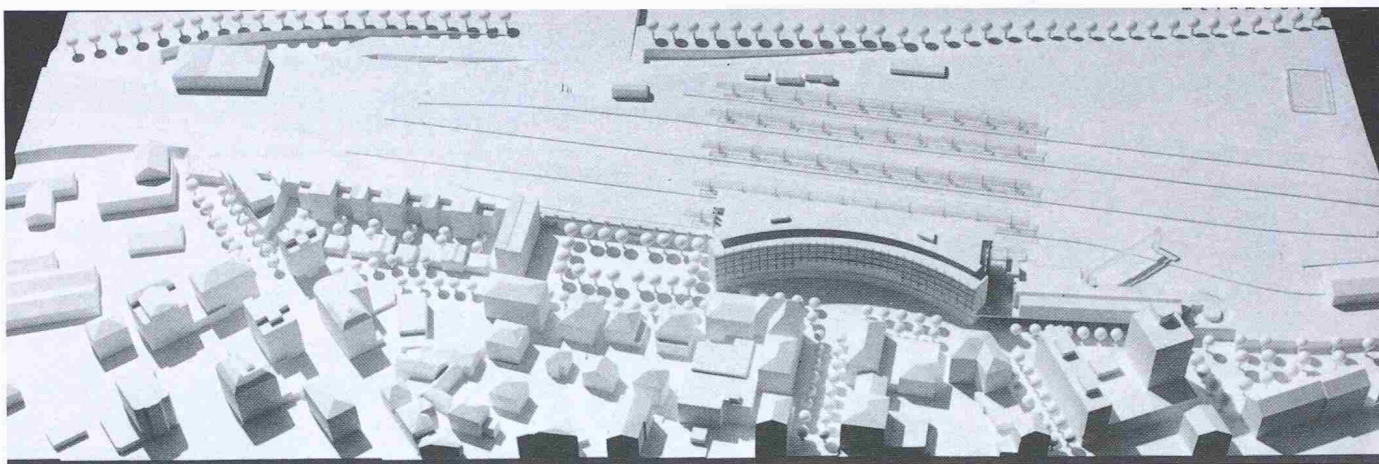


10. Preis (13 000 Fr.): **Obrist und Partner**, St. Moritz; Mitarbeiter: **R. Ackeret, M. Hornburg, J. Sandell**; Beratung: **U. Schneider, Hegland + Partner**, Chur; **H. Schmid**, Verkehrsing., **Zwicker + Schmid**, Zürich

Das Projekt zeichnet sich aus durch ein neues, konsequent auf die Bahnhofstrasse axial ausgerichtetes Aufnahmegebäude. Der Verfasser versucht, den «Bahnhofplatz» aufzuwerten.

Der Vorschlag zeigt eine funktional und verkehrstechnisch mögliche Lösung. Die Baumassen wirken in ihrem Äusseren zur bestehenden Bausubstanz nicht angemessen. Die Grosszügigkeit der äusseren Erscheinung setzt sich im Innern nicht fort.

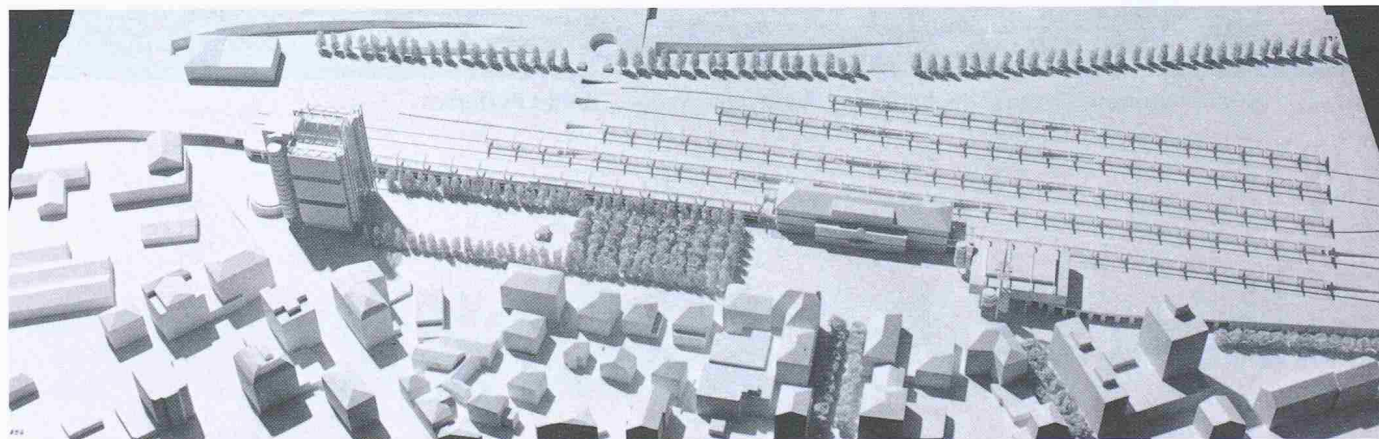
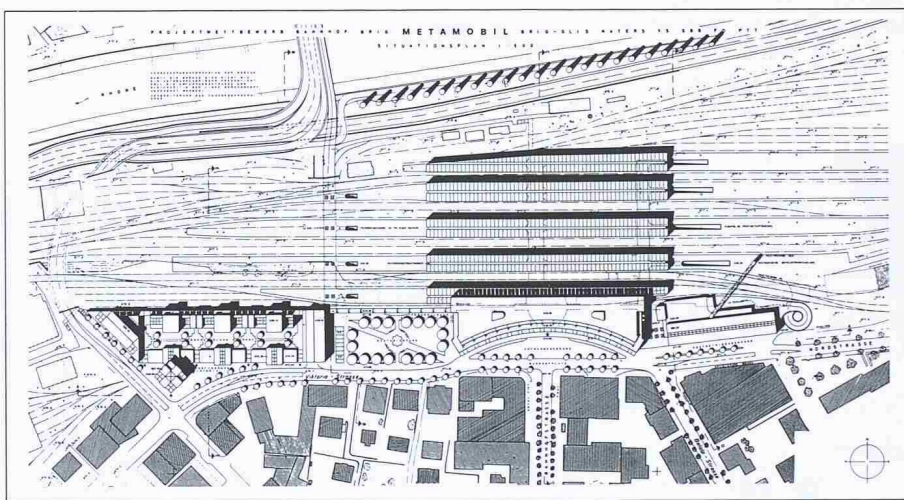




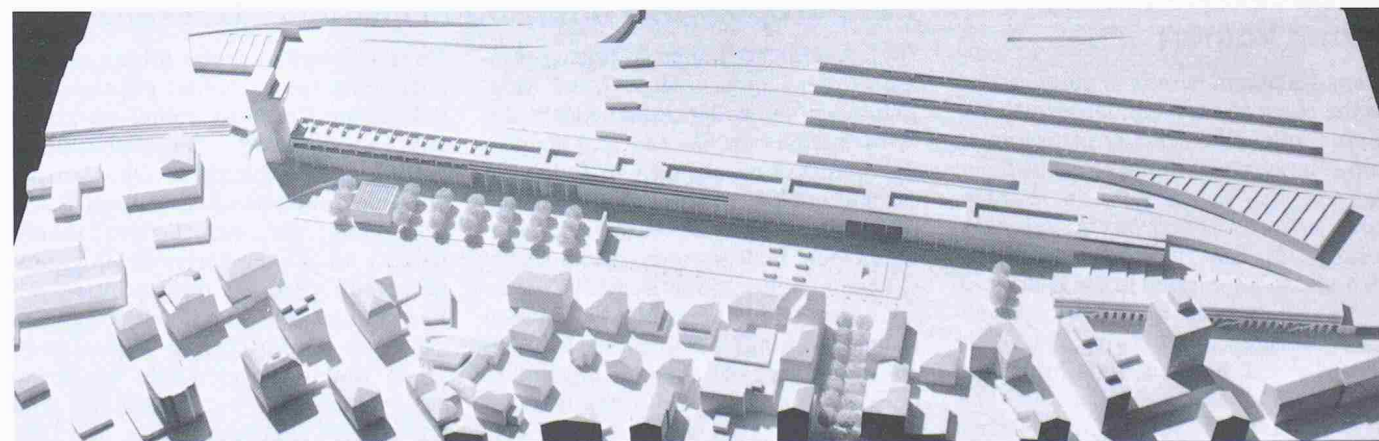
11. Preis (12 000 Fr.): **Beat Eyer**, Zürich; Mitarbeiter: **L. Heinen**

Als Abschluss der Bahnhofstrasse schlägt der Verfasser einen geschwungenen Hauptbau vor; eine städtebauliche Geste, die grosszügig sein möchte, die aber den Massstab zu den bestehenden Gebäuden verliert. Durch seine Formgebung und seine Abmessungen schafft der Hauptbau wohl neue Aussenräume (Bahnhofplatz, «Kastanienpark»), hingegen wirkt die unkohärente Aneinanderreihung verschiedener Baumassen und Architekturen störend.

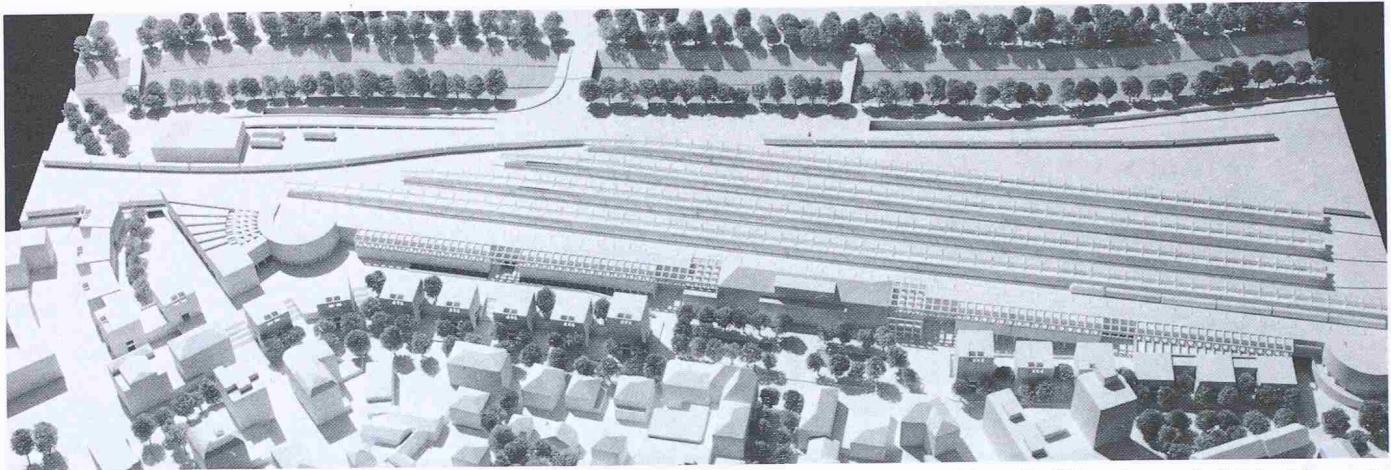
Der Verfasser hat die gestellten funktionalen Probleme gut gelöst. Die gestalterische Kraft des Projektes ist hingegen nur teilweise überzeugend.



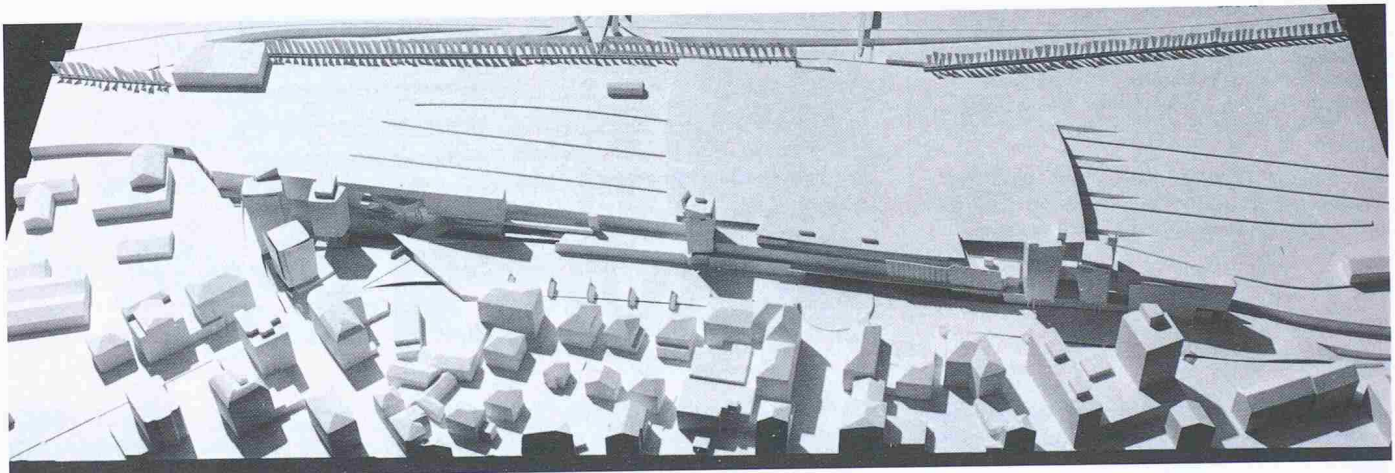
Ankauf (11 000 Fr.): **Heinz Feliser**, Brig; Mitarbeiter: **P.M. Petrig**



Ankauf (11 000 Fr.): **Reinhard + Partner AG**, Bern; Mitarbeiter: **Ph. Meyer, B. Moser, T. Reinhard, R. Schiesser, C. Barbey**; Ingenieure: **Emch + Berger Bern AG**; Mitarbeiter: **E. Pechotsch, I. Jain, R. Reinl**



Ankauf (11 000 Fr.): **Ralph Bänziger AG**, Zürich; Mitarbeiter: **R. Bänziger, S. Gerger, M. Küng, D. Küng-Lepard, A. Koskinen, A. Looser, D. Osterwalder, R. Padrutt, G. Roxas, P. Schmucki, C. Senn, J. Siradakis, R. Weibel**



Ankauf (11 000 Fr.): **Raymond Theler**, Glis, **Christoph Wyer**, Glis; Verkehr: **Anton Ruffiner**

## Aktuell

### Europäisches Verkehrsforum kommt

(dbp) Nachdem bereits in einer ganzen Reihe europäischer Länder «Verkehrsforen» oder ähnliche Organisationen von Wirtschaftspartnern der jeweiligen Bahnen ins Leben gerufen wurden, steht jetzt das «Europäische Verkehrsforum» mit Sitz in Brüssel vor seiner Gründung. Es soll sich in die Diskussionen um die europäische Verkehrspolitik einschalten und die Argumente der europäischen Bahnen und ihrer Partnerunternehmen gegenüber der EG-Kommission und dem Europäischen Parlament vortragen. Die Gründung ist in diesem Frühjahr geplant.

### Zur europäischen Integration im Bildungsbereich

(wf) Angesichts hoher Arbeitslosenraten in den Ländern der EG, der Möglichkeiten der vollen Freizügigkeit der Arbeitnehmer in der EG und steigender Berufsanforderungen in Dienstleistungs-Gesellschaften kommt den Qualifikationen der Arbeitnehmer entscheidende Bedeutung zu. Die entsprechenden bildungspolitischen Voraussetzungen in den einzelnen EG-Staaten fallen allerdings noch unterschiedlich aus und führen vor allem im allgemeinbildenden Bereich zu Uneinigheiten über Ausgestaltung und rechtliche Verbindlichkeit der verschiedenen Bildungsprogramme.

Dennoch wird auch das Bildungswesen angesichts seiner hohen (wirtschafts-) politischen Relevanz immer stärker in das europäische Binnenmarktprogramm mit einbezogen. Dies betrifft etwa die zunehmende gegenseitige Anerkennung der beruflichen, schulischen und universitären Befähigungsnachweise (Prinzip des gegenseitigen Vertrauens), die vermehrte Chancengleichheit beim Zugang zu ausländischen Bildungsformen, die verstärkte ausserschulische, berufsbildende und universitäre Jugendmobilität, den Lehrer- und Forscheraustausch, die Förderung neuer, technisch gestützter Lern-