

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Ergebnisse zu diskutieren, welche die ICMG durch das National Engineering Laboratory, East Kilbride, Schottland, publizieren will. Die Bildung der Internationalen Studiengruppe für Flügelmesstechnik wurde mit der Hoffnung verknüpft, dass sich ein vertieftes Verständnis der Möglichkeiten und Begrenzungen dieser schon lange bekannten Durchfluss-Messtechnik ergeben werde. Sie soll auch dazu

beitragen, neue Entwicklungen von fortschrittlichen Anwendungsmethoden und Messgeräten zu fördern. Berichte über aussergewöhnliche Verhaltensweise von Flügeln oder Erfahrungen bei Messungen werden mit Interesse entgegengenommen. Einsendungen sind zu richten an: Dr. F. A. L. Winteritz, Secretary ICMG, National Engineering Laboratory, East Kilbride, Glasgow (Scotland).

Wettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes in Baden

DK 711.4:656

Die Stadt Baden veranstaltete vom Mai bis zum September 1960 unter den im Kanton Aargau heimatberechtigten oder niedergelassenen und einer Anzahl eingeladenen Architekten und Ingenieuren gemeinsam mit der Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen und der Generaldirektion PTT einen Ideen-Wettbewerb über die bauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhofplatzes Baden und seiner Umgebung, sowie der Zufahrten. Die Aufgabe gliederte sich in die folgenden beiden Teile:

a) Verkehrstechnische Aufgaben:

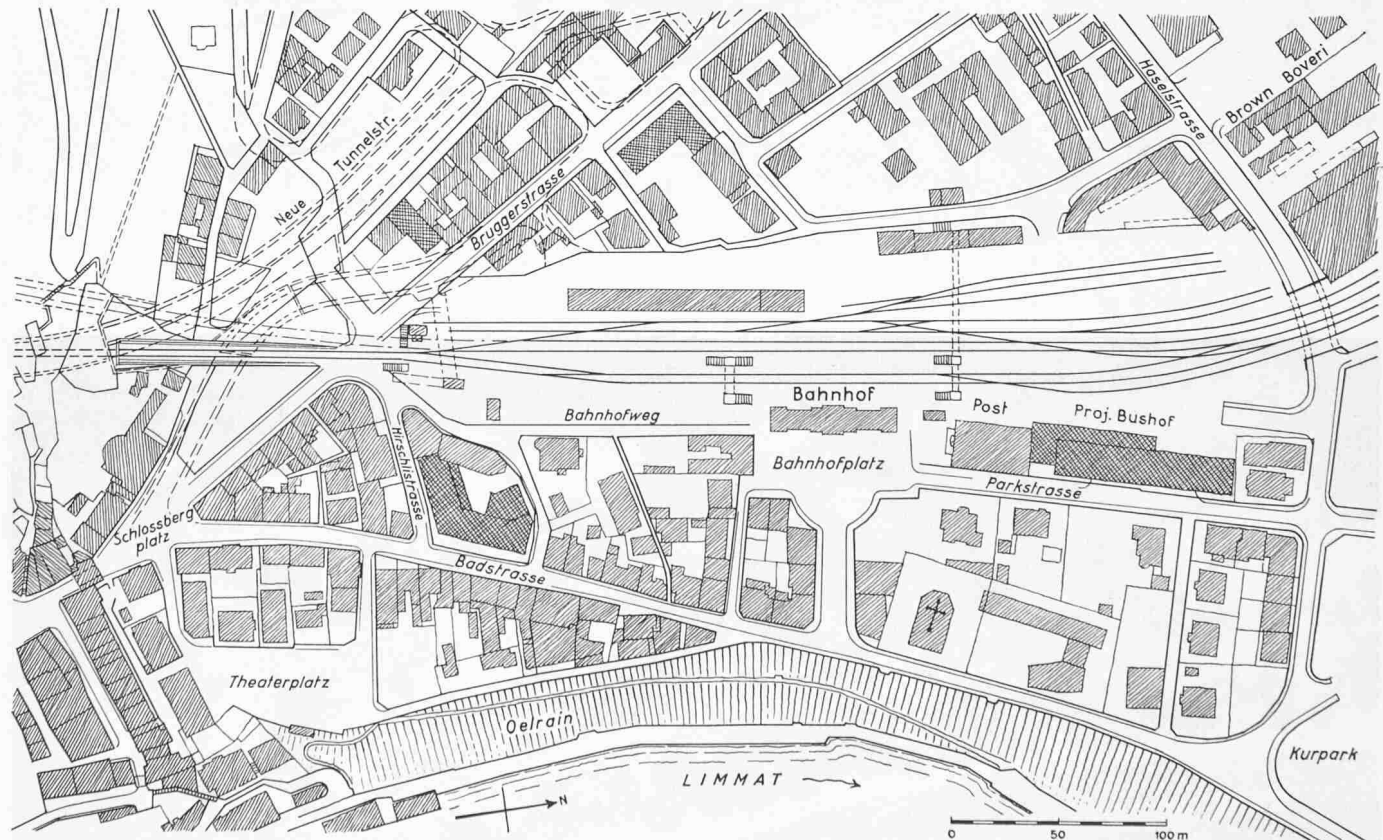
Es waren Vorschläge zu machen für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Einkaufszentrum Badstrasse zwischen der Zugangsstrasse zum Bahnhofplatz und dem Schlossbergplatz. Insbesondere waren die Zugänge zum Bahnhof und zum PTT-Gebäude zu studieren, wobei der Motorfahrzeugverkehr vom Fussgängerverkehr zu trennen war. Ebenso sollten die Bahnperrens vom bahnfremden Fussgängerverkehr befreit werden. Ferner waren Vorschläge für die Linienführung und Stationen der Buslinien zu machen, und für den Zubringerdienst zur Bahn waren sowohl Taxistandplätze wie Anlagen zum Verlad des Expressgut- und Reisegepäckverkehrs vorzusehen. Darüber hinaus waren in nächster Nähe des Bahnhofplatzes, womöglich beidseitig der Bahn, 100 Parkplätze für Privatwagen zu schaffen. Die Wettbewerbsteilnehmer erhielten sämtliche Unterlagen über die bereits beschlossenen oder in Ausführung begriffenen ver-

kehrstechnischen und architektonischen Sanierungsprojekte in der Stadt Baden: bestehende und geplante Buslinien; den neuen, noch nicht rechtskräftigen Bauzonenplan; die mutmassliche Bevölkerungs- und Verkehrszunahme in der Region Baden¹⁾. Diese Unterlagen grenzten die Aufgabe der Teilnehmer klar ab, insbesondere machten sie deutlich, dass die bestehenden oder neu zu projektierenden Strassen nur noch den Zubringerdienst zum Geschäftszentrum, zum Bahnhof und zu den dazu gehörenden Parkplätzen, jedoch keinen Durchgangsverkehr mehr aufnehmen sollten.

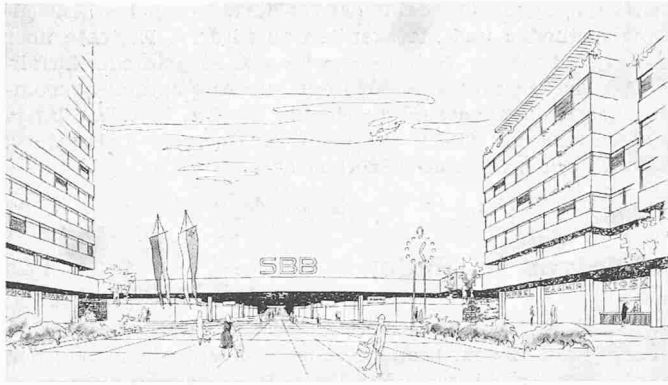
b) Architektonische Aufgaben:

Der Bahnhofplatz Baden und dessen nähere Umgebung war in architektonisch-städtebaulicher Hinsicht zu studieren. Die entsprechenden Vorschläge sollten für die spätere Ausarbeitung eines Richtplanes wegleitend sein. Die neuen Aufnahmegebäude der SBB waren nach einem speziellen Raumprogramm im gleichen Masstab wie die übrigen Hochbauten (1:500) zu projektieren. Es wurde im besonderen verlangt, dass das Aufnahmegebäude SBB auf gleichem Niveau wie die Perrons anzulegen sei. Bei der Projektierung des Bahnhofplatzes durfte mit dem Abbruch einer grossen Anzahl von Gebäuden, die der Situationsplan bezeichnete, gerechnet werden, jedoch wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass

¹⁾ Vergl. auch E. Hunziker: Die Verkehrssanierung in Baden, SBZ 20. Sept. 1958.



Baden, Lageplan 1:3500 des Wettbewerbsgebietes und seiner Umgebung. Kreuzweise schraffierte Bauten sind bereits festgelegt; sie durften von den Wettbewerbsteilnehmern nicht abgeändert werden. Dies hatte besondere Wichtigkeit beim Bushof an der Parksstrasse.



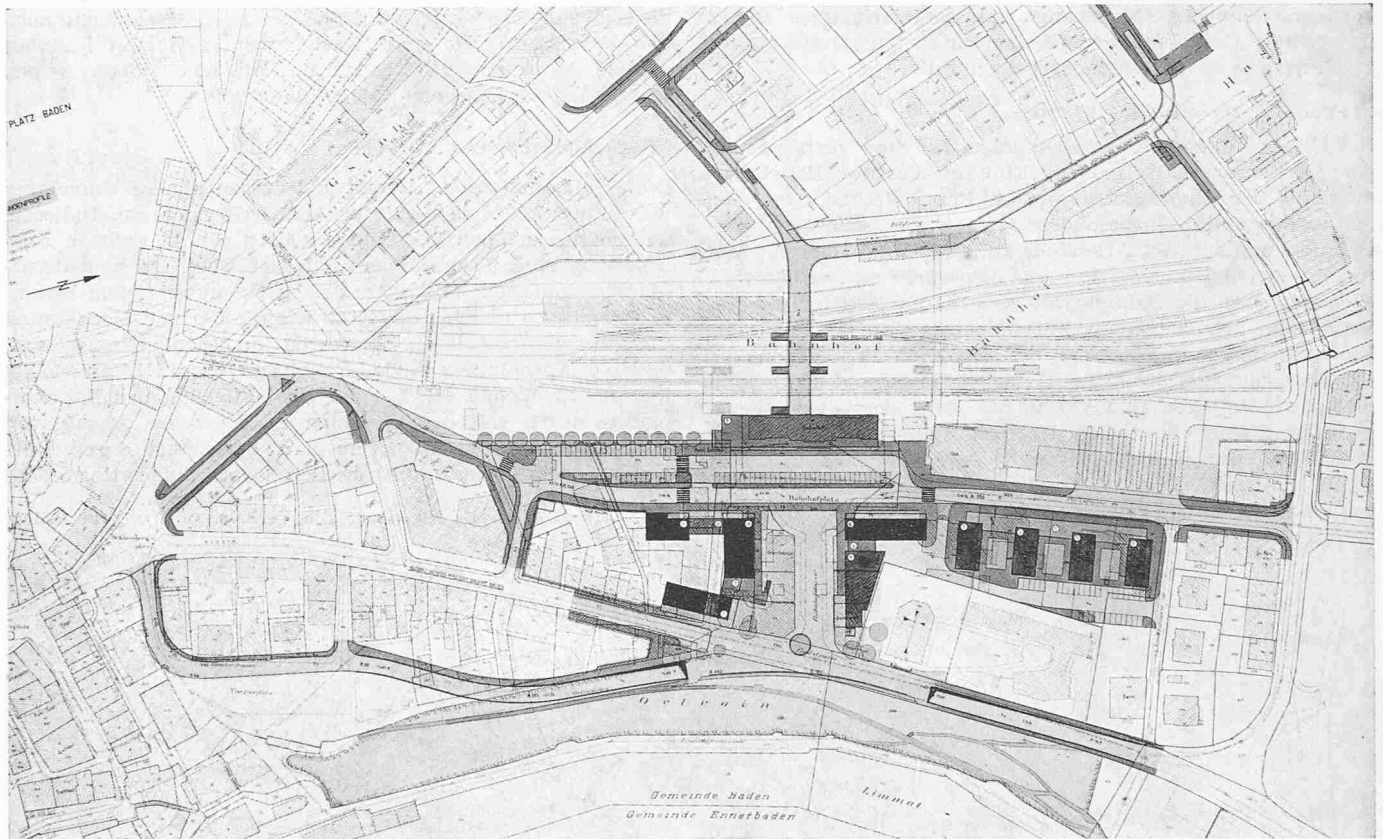
Ansicht des Bahnhofplatzes von Osten

1. Preis (12 000 Fr.) Projekt Nr. 13. Verfasser: **Hans Fricker**, dipl. Ing., Luzern, **Max Müller**, dipl. Arch., Luzern; Mitarbeiter: **Karl Schwab**, Luzern, **Hugo Trüssel**, Luzern, **Kurt Kummer**, Luzern

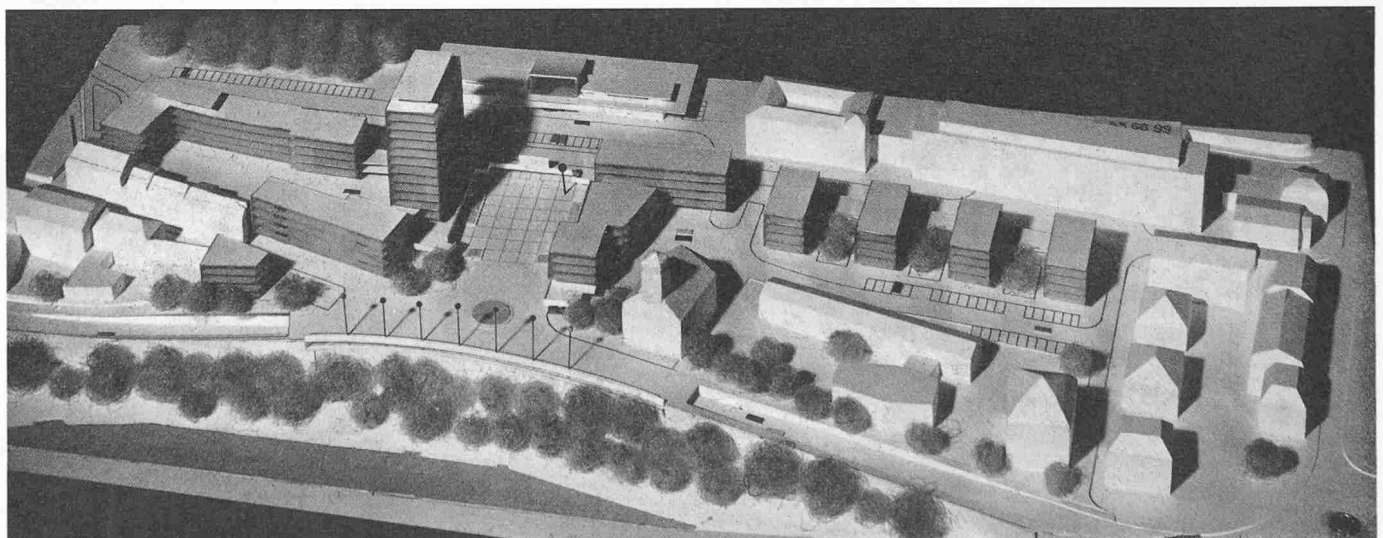
Projekt Nr. 13

1. Verkehrsführung

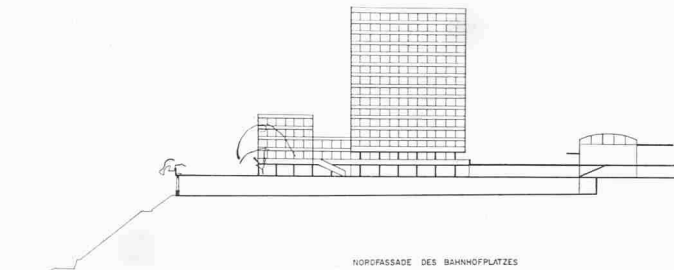
a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung.* Neue Strasse mit Zweirichtungsverkehr über Theaterplatz — Oelrain; auf der Höhe des Bahnhofplatzes unterirdisch geführt, um den Anschluss an die Parkhalle zu gewährleisten. Heutige Badstrasse im Einkaufszentrum verkehrsfrei. Eine zweite neue Strasse im Verlauf der Parkstrasse — Bahnhofweg — Schlossbergplatz vorwiegend für Zubringerdienst zu Bahnhof und Post. — *Verkehrsfreie Zonen.* Grosses verkehrsfreies Einkaufszentrum Badstrasse und Bahnhofplatz. — *Zubringerverkehr zu Bahnhof und Post.* Gut durchdacht mit sorgfältiger Verkehrstrennung. Verbindung zum Bushof und zu den Postschaltern



Lageplan 1:3500



Modellansicht aus Osten



Bahnhofplatz, Schnitt Ost-West 1:2000

von den Fussgängerebenen aus ungenügend. — *Erschliessung Geschäftsviertel.* Im Einkaufszentrum gut, Zufahrt zu den kirchlichen Bauten erschwert.

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung).* Gute Anchlüsse an das Gesamtnetz; Verkehrsregelung auf dem Schlossbergplatz durch die neue Zubringerstrasse nicht ganz einfach.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis).* Keine genügenden Vorschläge für Busstationen zugunsten der Industriebetriebe.

d) *Führung der Fussgänger.* Bemerkenswert ist die ausschliesslich den Fussgängern zur Verfügung stehende Ebene des Bahnhofplatzes. Neue Unterführung schliesst das Gebiet westlich des Bahnhofes gut an und entlastet die bestehende Unterführung zum Industriegebiet. Der Vorschlag für die beiden Unterführungen unter dem Bahnhofareal löst das Problem einer kurzen Verbindung zwischen Industrie und Bahnhof/PTT Bushof nicht. Gut ist die unterirdische Führung des gesamten Fussgängerverkehrs im Bereiche des Haupteinganges BBC.

e) *Parkproblem.* Sinnfällige Anordnung unter dem Bahnhofplatz, gute Zu- und Wegfahrt; kommerziell gut nutzbar. 40 zusätzliche Standplätze an der Zufahrtsstrasse auf Schienenhöhe vorteilhaft. Alle drei Ebenen des Bahnhofplatzes weisen gesamthaft ca. 16 000 Quadratmeter auf.

2. Städtebauliche Situation | Hochbauten

a) *Gesamtkonzeption | Zentrumsbildung.* Klare, aber starre Zentrumsbildung. Klare Anordnung mit gut abgewogenen Baukörpern. Bewusste Steigerung auf der Südseite des Bahnhofplatzes und niedrigere aufgelockerte Bauweise auf der Nordseite.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz.* Der von gut erschlossenen Laden- und Geschäftsbauten flankierte Fussgängerplatz ist gegen die Limmat geöffnet und so in die Landschaft einbezogen.

c) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten.* Mit der relativ niedrigen Bebauung in der Umgebung ist darauf teilweise Rücksicht genommen.

d) *Aufnahmegebäude | Post.* Guter, anpassungsfähiger Vorschlag.

3. Realisierbarkeit | Wirtschaftlichkeit

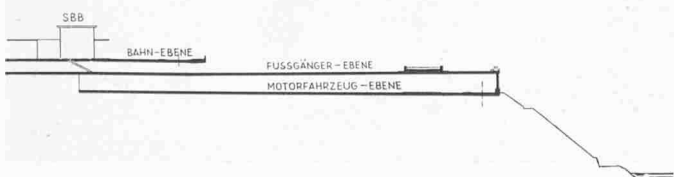
a) *Strassen.* Relativ grosse Aufwendungen für rollenden und ruhenden Verkehr, für Fussgängerebene Bahnhofplatz sowie namhafte Beanspruchung von Privateigentum zwischen Moserweg und Bahnhofplatz, die aber ihren Gegenwert haben in der guten Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Anlage und in der vorzüglichen Organisation des Bahnhofplatzes. Die vorgeschlagene Strassenführung ermöglicht eine starke bauliche Entwicklung des Zentrums.

b) *Hochbauten.* Die hohe Ausnützung des Zentrums erleichtert die Realisierung.

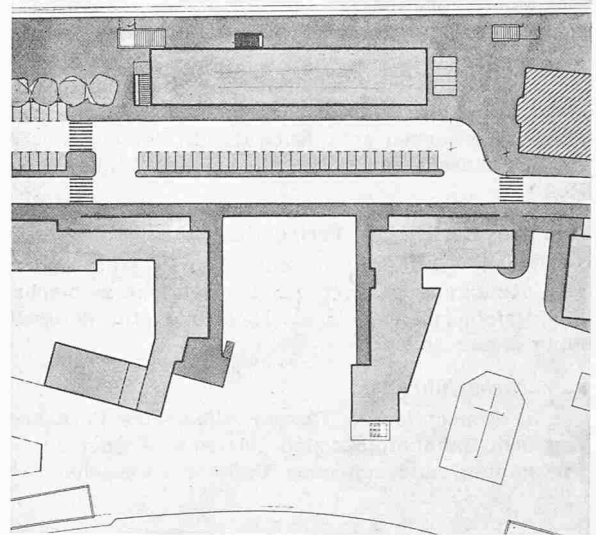
c) *Einstellräume, Garagen.* Nur mit Benützung von Privateigentum möglich. Der Bau der Parkebene unter dem Bahnhofplatz setzt den Abbruch eines Teils der an diesem Platz bestehenden Hochbauten voraus.

d) *Bauzeit, Bauabschnitte.* Die etappenweise Realisierung erfordert Provisorien im Tiefbau.

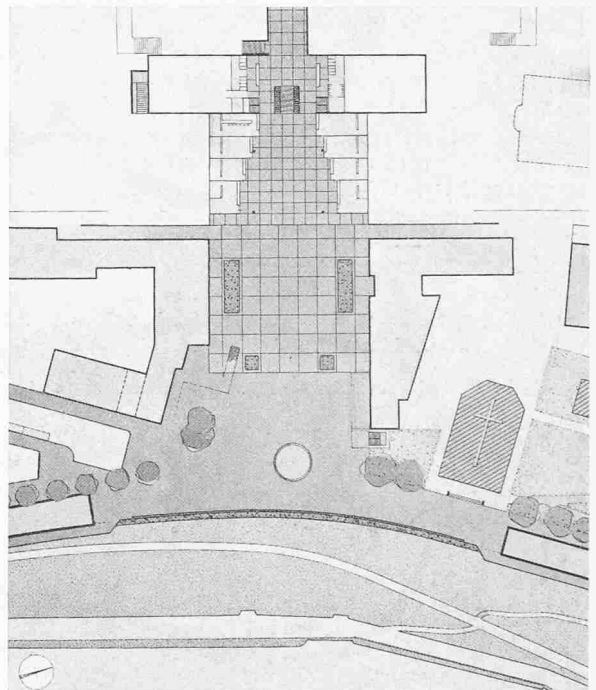
e) *Aufwendung des Gemeinwesens.* Der grosszügige Vorschlag bringt mit der Umgestaltung des Strassennetzes entsprechende Kosten, die vertretbar sind, da sich die Region Baden weiter entwickeln wird.



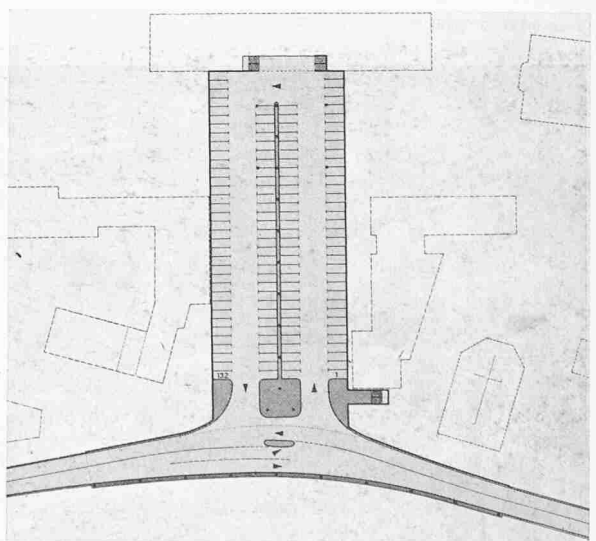
Bahnhofplatz, Schnitt 1:2000



Bahn-Ebene bzw. Zubringer-Ebene



Fussgänger-Ebene



Motorfahrzeug-Ebene (Parkplatz)

Die drei Ebenen am Bahnhof (vgl. Schnitt), Masstab 1:2000

auf die Realisierbarkeit des Projektes namentlich in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht grosser Wert zu legen sei.

Von den 14 eingereichten Projekten musste eines wegen Unvollständigkeit ausgeschieden werden. Nach zwei Rundgängen verblieben acht Entwürfe in der engeren Wahl; sie wurden einzeln beurteilt (wie bei den Bildern abgedruckt; Red.).

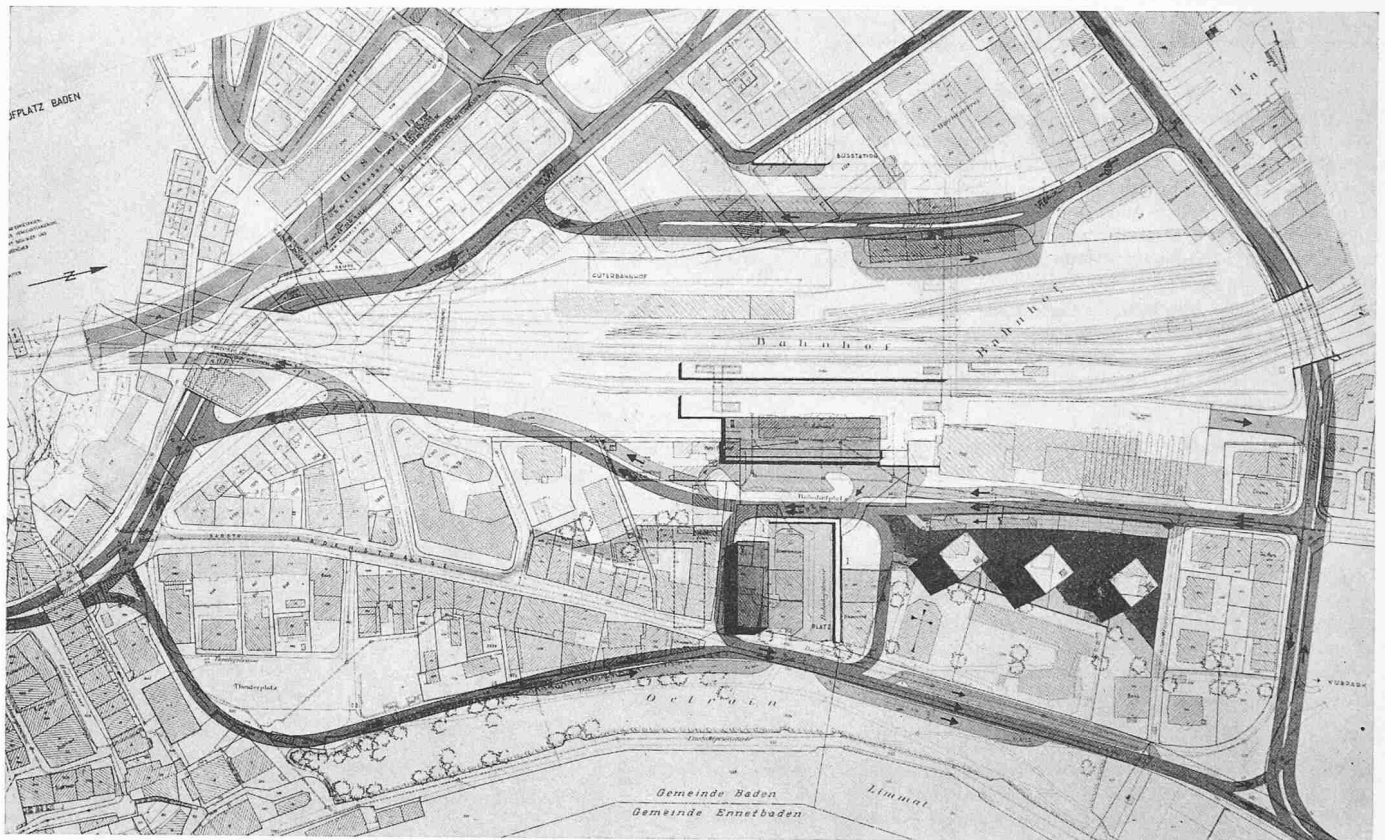
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Nach Würdigung der einzelnen Projekte und nochmaligem Rundgang gelangt das Preisgericht zu nachstehenden *Schlussfolgerungen*, die als Richtlinien für die weitere Planung dienen sollen:

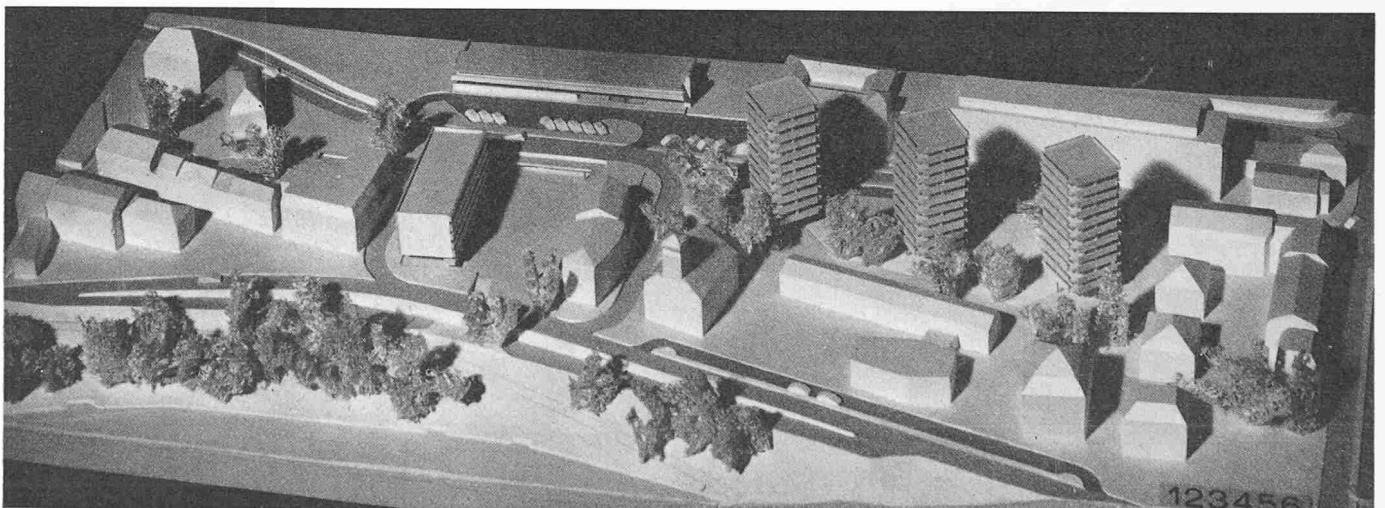
1. Verkehrsführung

a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung.* Auf dem Bahnhofplatz sind getrennte Ebenen für rollenden, Fussgänger- und ruhenden Verkehr vorzusehen; die beiden

letzteren lassen sich auch vereinigen. Die Strassen im Einkaufsquartier Badstrasse sollen in Zukunft ausschliesslich dem Fussgänger und dem Anlieferungsverkehr dienen. Die Umfahrung des Badstrassengebietes muss mit Strassenzügen längs dem Bahnhofareal und über den Theaterplatz—Oelrain erfolgen. Ob beide Strassen in beiden Richtungen oder als ein Einbahnstrassenpaar betrieben werden sollen, kann erst auf Grund einer eingehenden Verkehrsuntersuchung entschieden werden. Dabei ist die Zufahrt zu jedem einzelnen Grundstück zu untersuchen und festzustellen, wie viele Standplätze bei der vollständigen Ueberbauung des Gebietes östlich der Bahn untergebracht werden können. Eine Voraussetzung für den Einbahnverkehr ist eine Querverbindung in der Gegend des Bahnhofes, die in beiden Richtungen befahren werden kann. Der Strassenzug längs dem Bahnhofgebiet wird vor allem dem Zubringerdienst zu Bahn und Post, dem Bus und dem Anlieferungsverkehr dienen. Er sollte vor dem Bahnhof auf gleicher Höhe wie die Perrons der SBB geführt werden. Der Strassenzug Oelrain—Theaterplatz wird



Lageplan 1:3500



Modellansicht aus Osten

2. Preis (10 000 Fr.) Projekt Nr. 4, Verfasser: Team 2000, Städtebauliche Arbeitsgruppe **Hans Ulrich Scherer**, Arch., Zürich, **Ernst Schenkel**, Arch., Villnachern, **Franz Pabst**, Bildhauer, Riniken, **Nicola Famos**, Arch., Zürich, **Rico Christ**, Arch., Tunis, **René Bollinger**, Ing., Zürich

Projekt Nr. 4

1. Verkehrsführung

a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung.* Aussergewöhnlich grosszügige und klare Konzeption mit übersichtlicher Verkehrsführung. Die tragenden Gedanken sind im Bericht überzeugend dargestellt. — *Einfügung ins Gesamtnetz.* Einbindung des Bahnhofnetzes durch zwei Einbahnstrassen, die in Höhe des Bahnhofes durch zwei Einbahnquerstrassen verbunden sind. Neue Parallelstrasse mit zwei Richtungen westlich des Bahnhofes. — *Verkehrsfreie Zonen.* Konsequente Freihaltung der Badstrasse mit ihren Nebenstrassen von jeglichem Fahrverkehr. Schaffung einer weiteren Freizone nördlich der Bahnhofstrasse. — *Zubringerverkehr zu Bahnhof und Post.* Zufahrt gut. Parkierungsmöglichkeit Bahnhof Süd gut, im Nordteil zu eng. Vermischung von Radfahrer und Fussgänger unerwünscht. — *Erschliessung Geschäftsviertel* sehr gut.

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung).* Anschluss der Einbahnstrasse vom Bahnhof zum Schlossbergplatz an die Bruggerstrasse unbefriedigend.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis).* An sich ist die Busstation auf der Westseite zu begrüssen. Die strenge geographische Aufteilung der Buslinien auf dem projektierten Bushof und auf die neue Busstation kann jedoch nicht konsequent durchgeführt werden.

d) *Führung der Fussgänger.* Schöne zusammenhängende Fussgänger-Verbindung vom Schlossbergplatz bis zum Kurpark. Die blosser Erweiterung und Verlängerung der bestehenden Personenunterführung Bahnhof—Industriegebiet genügt nicht.

e) *Parkproblem.* Die unterirdische Garage unter dem Bahnhofplatz ist gut angeschlossen, jedoch ist die strenge richtungweise Trennung praktisch kaum durchführbar.

2. Städtebauliche Situation / Hochbauten

a) *Gesamtkonzeption / Zentrumsbildung.* Grosszügige Gestaltung.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz.* Bahnhofplatz als reine Fussgängerfläche mit freiem Blick über die Limmat hinweg. Grünverbindung zum Kurpark.

c) *Freiflächen.* Freiflächen zweckmässig zusammengefasst.

d) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten.* Einbahnstrasse zum Bahnhof kommt der Kirche sehr nahe. Die Dreiergruppe der Turmhäuser als Einheit verträgt sich zu den kirchlichen Bauten.

e) *Aufnahmegebäude / Post.* Gestaltung des Aufnahmegebäudes wirkt sympathisch. Grösse der Grundflächen ermöglicht zweckmässige Grundrissgestaltung.

3. Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit

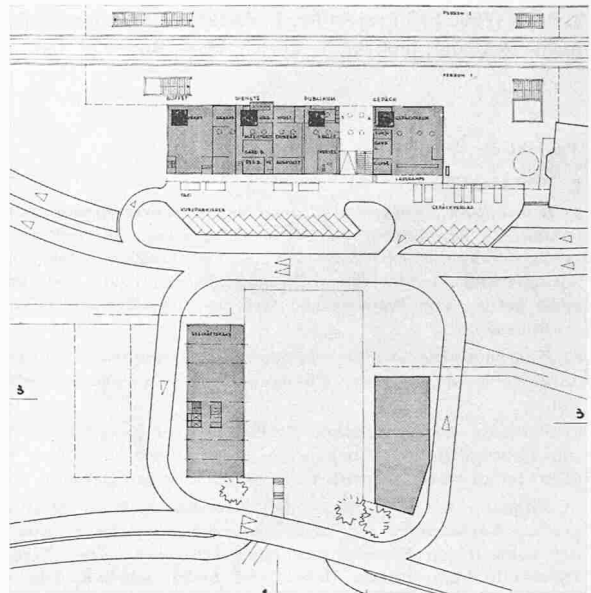
a) *Strassen.* Ausbau erfordert verschiedene Abbrüche. Sehr weitgehende Umgestaltung, kann erst in längeren Zeiträumen verwirklicht werden und trägt auch erst dann Nutzen.

b) *Hochbauten.* Erhebliche Zusammenlegungen sind unerlässlich. Die Wirtschaftlichkeit des Blockes auf der Südseite des Bahnhofplatzes erscheint fraglich.

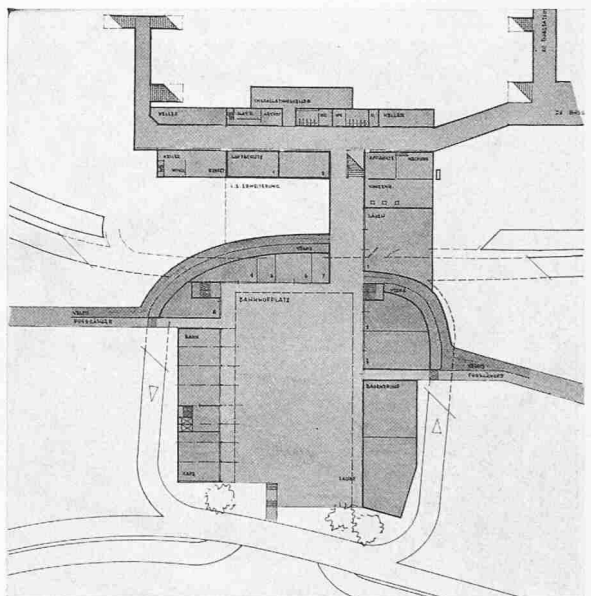
c) *Einstellräume, Garagen.* Nur mit Benützung von Privateigentum möglich. Der Bau der Parkebene unter dem Bahnhofplatz setzt den Abbruch eines Teils der an diesem Platz bestehenden Hochbauten voraus.

d) *Bauzeit, Bauabschnitte.* In einzelnen Abschnitten erfordert die Realisierung langwierige Liegenschaftsverhandlungen. Jedoch ist die Aufteilung der Bauabschnitte durchaus gegeben.

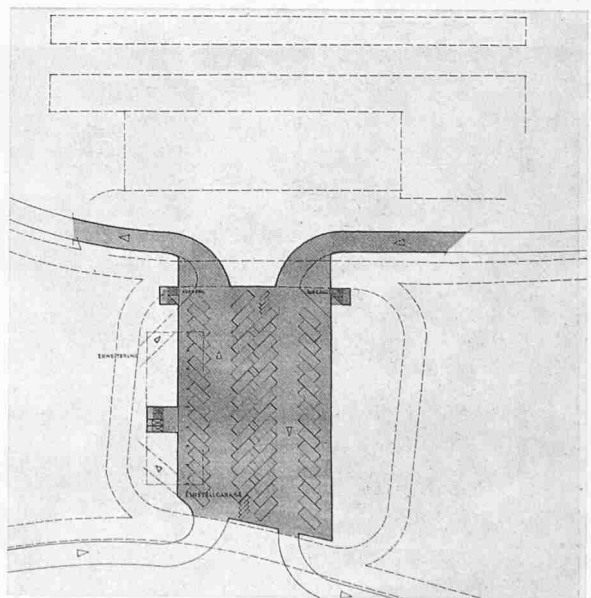
e) *Aufwendung des Gemeinwesens.* Der grosszügige Vorschlag bringt mit der Umgestaltung des Strassennetzes entsprechende Kosten, die vertretbar sind, da sich die Region Baden weiter entwickeln wird.



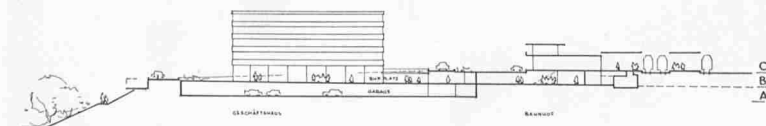
Ebene C, Bahnebene



Ebene B, Bahnhofplatz, Fussgänger



Ebene A, Parkierung
Grundrisse A, B und C, Masstab 1:2000



Bahnhofplatz, Schnitt 1:2000

3. Preis (7500 Fr.) Projekt Nr. 7. Verfasser: **F. Unger**, in Firma Baerlocher & Unger, dipl. Arch., Zürich, **M. R. Ros**, dipl. Ing., Zürich

Projekt Nr. 7

1. Verkehrsführung

a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung.* Gute Gesamtlösung. — *Einfügung ins Gesamtnetz.* Zwanglos und zweckmässig. Grosse, verkehrsreiche Zonen im Gebiete der Badstrasse, am Bahnhofplatz und nördlich davon. Zubringerverkehr zum Bahnhof ungenügend gelöst, zur Post vernachlässigt. Geschäftsviertel zweckmässig erschlossen.

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung).* Im Detail nicht dargestellt, aber lösbar. Führung der tiefergelegten Oelrainstrasse gut.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis).* Vorfahrten zum Bahnhof in zwei Ebenen betrieblich möglich, in ihrer Bemessung aber viel zu knapp. Vorfahrt der Stadtbusse am Bahnhof nicht gelöst.

d) *Führung der Fussgänger.* Die Niveauübergänge für die Fussgänger als Verbindung der Badstrassenzone zum Bahnhofplatz sind in der zukünftigen Entwicklung nicht erwünscht. Die obergeschossige Passerelle kann diesen Uebelstand nicht beheben. Die zusätzliche unterirdische Verbindung BBC—Bahnhof als Idee gut, kann in der Linienführung aber nicht überzeugen.

e) *Parkproblem.* Der Vorschlag der unterirdischen Parkgarage am Theaterplatz wird in Lage und Zufahrt gut bewertet. Dagegen scheint die gleiche Idee am Bahnhofplatz in näherer Zukunft kaum realisierbar; vor allem ist sie auch nicht ausbaufähig.

2. Städtebauliche Situation / Hochbauten

a) *Gesamtkonzeption / Zentrumsbildung.* Die baulichen Vorschläge sind kubisch und in der Bemessung der Aussenräume ansprechend und gut proportioniert.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz.* Der Bahnhofplatz ist architektonisch und räumlich weit und schön gestaltet, liegt aber wirtschaftlich peripher, das heisst vom Haupteinkaufszentrum zu isoliert.

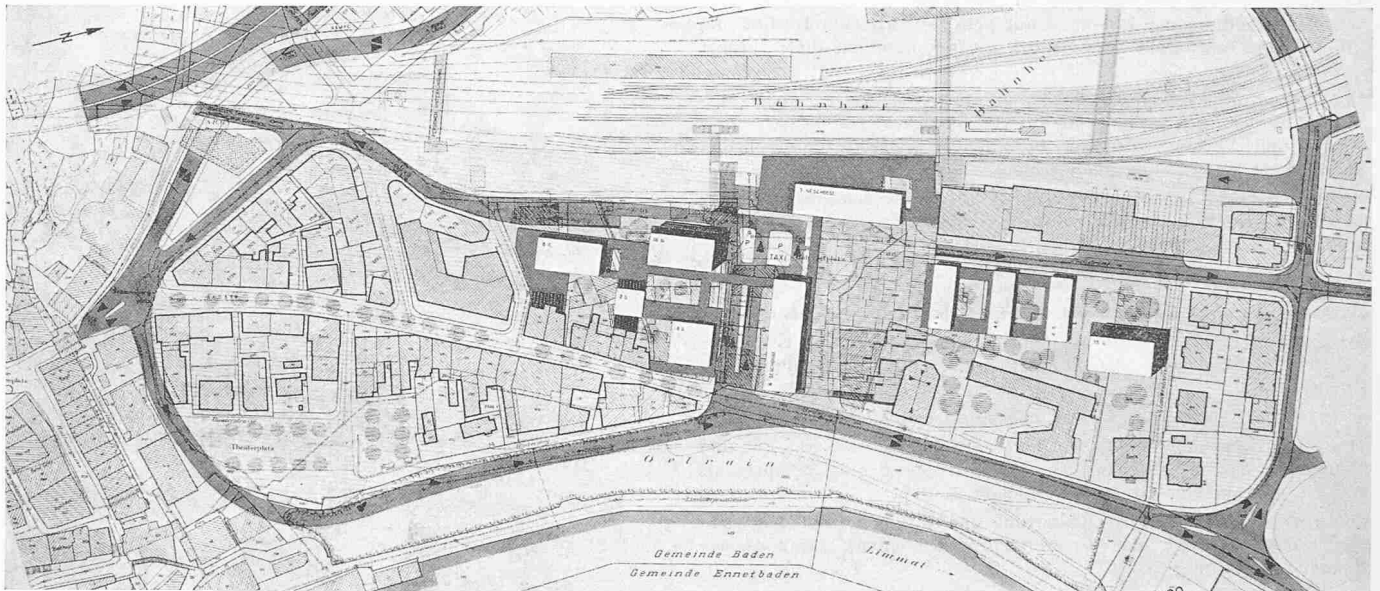
c) *Freiflächen.* Die Freiflächen liegen in geschickter Abwechslung zu den Bauten.

d) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten.* Die bestehende Kirche wird als raumschliessendes Element in bedeutendem Masse zur Gestaltung des Bahnhofplatzes einbezogen.

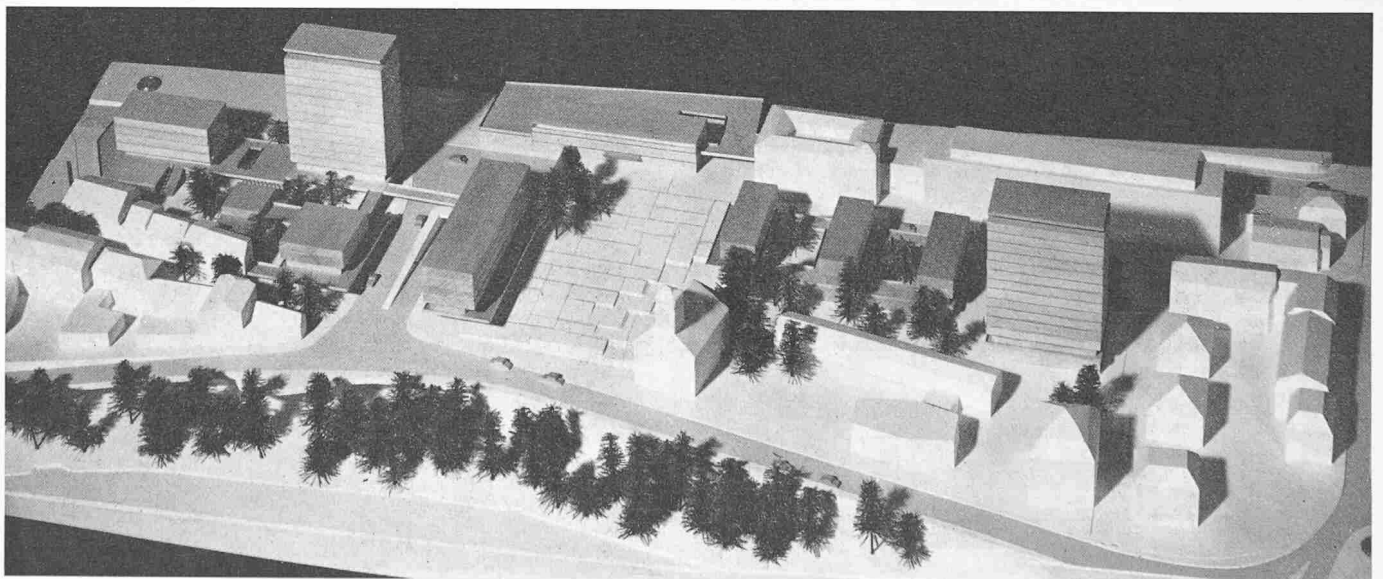
e) *Aufnahmegebäude / Post.* Betrieblich annehmbare Lösung des Aufnahmegebäudes. Saubere Trennung Personen-/Gepäckverkehr. Ersterer in direkter Nachbarschaft zur Post.

3. Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit

a) *Strassen.* Der Bau der Oelrainstrasse ist verhältnismässig gut zu bewerkstelligen. Neue Bahnhofstrasse und Bahnhofweg setzen weitgehende Landkäufe voraus.



Lageplan 1:3500

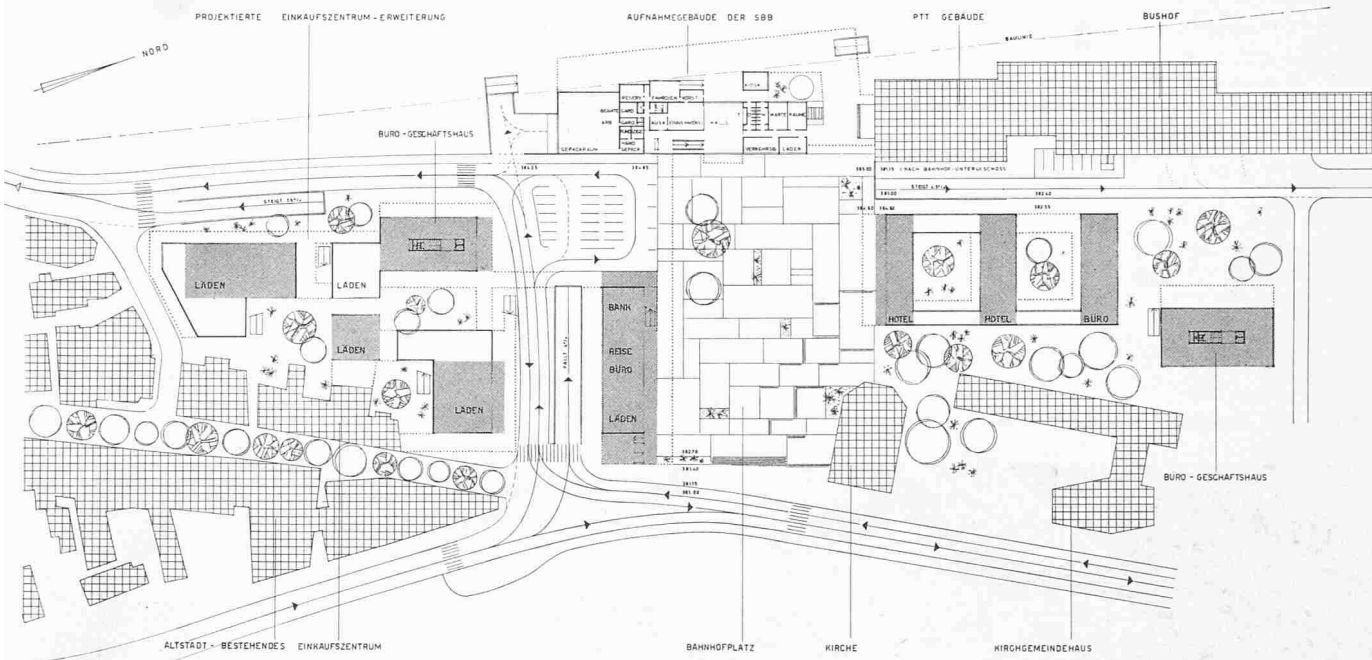
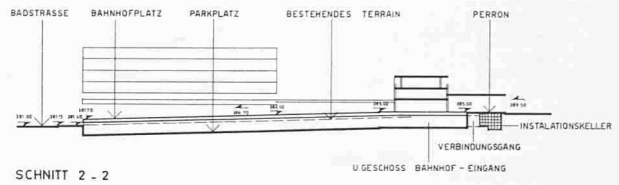


Modellansicht aus Osten

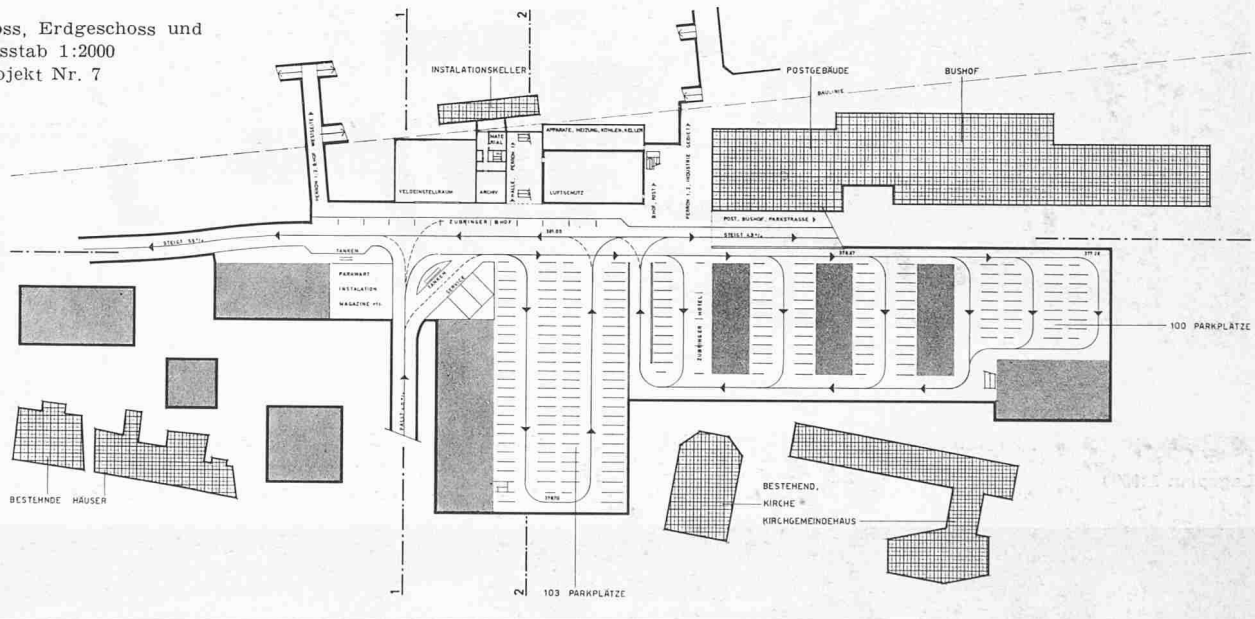
b) *Hochbauten.* Die Realisierung der Hochbauten bietet wegen der Eigentumsverhältnisse Schwierigkeiten.

c) *Einstellräume, Garagen.* Die untergeschossige Bahnhofgarage setzt die Niederlegung bestehender Bauten voraus und ist daher zeitlich und wirtschaftlich stark in Frage gestellt. Dagegen steht einer Verwirklichung der Theaterplatzgarage nichts im Wege.

d) *Bauzeit, Bauabschnitte.* Die etappenweise Durchführung der Strassenbauten ist gut denkbar.



Untergeschoss, Erdgeschoss und Schnitt, Masstab 1:2000
3. Preis, Projekt Nr. 7



Projekt Nr. 3 (siehe Seite 26)

1. Verkehrsführung

a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung.* Der Entwurf ist im Aufwand bescheiden und hält sich stark an das Gegebene. Die vorgeschlagenen Aenderungen der Verkehrsführung halten sich in engen Grenzen. Spätere Verbesserungen nicht möglich. — *Einfügung ins Gesamtnetz.* Nur unbedeutende Aenderungen gegenüber dem heutigen unbefriedigenden Zustand. — *Verkehrsfreie Zonen* fehlen. — *Zubringerverkehr zu Bahnhof und Post* erfolgt über eine Einbahnstrasse, leider im Linksverkehr. Zu wenig Aufstellfläche, ungünstige Vermischung von Personen- und Warenverkehr. — *Erschliessung Geschäftsviertel.* Die Badstrasse wird als Einbahnstrasse vom allgemeinen Verkehr benützt und zerschneidet damit das Geschäftsviertel.

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung.* Parallele Ein- und Ausfahrten zur unterirdischen Garage auf der Westseite des Bahnhofes

sind sehr gefährlich. Zu viele Einmündungen in die Bruggerstrasse. Durchführung der Schwertstrasse zur Badstrasse unzweckmässig.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs.* Verbindung zwischen Buslinien und Bahnhof nicht günstig.

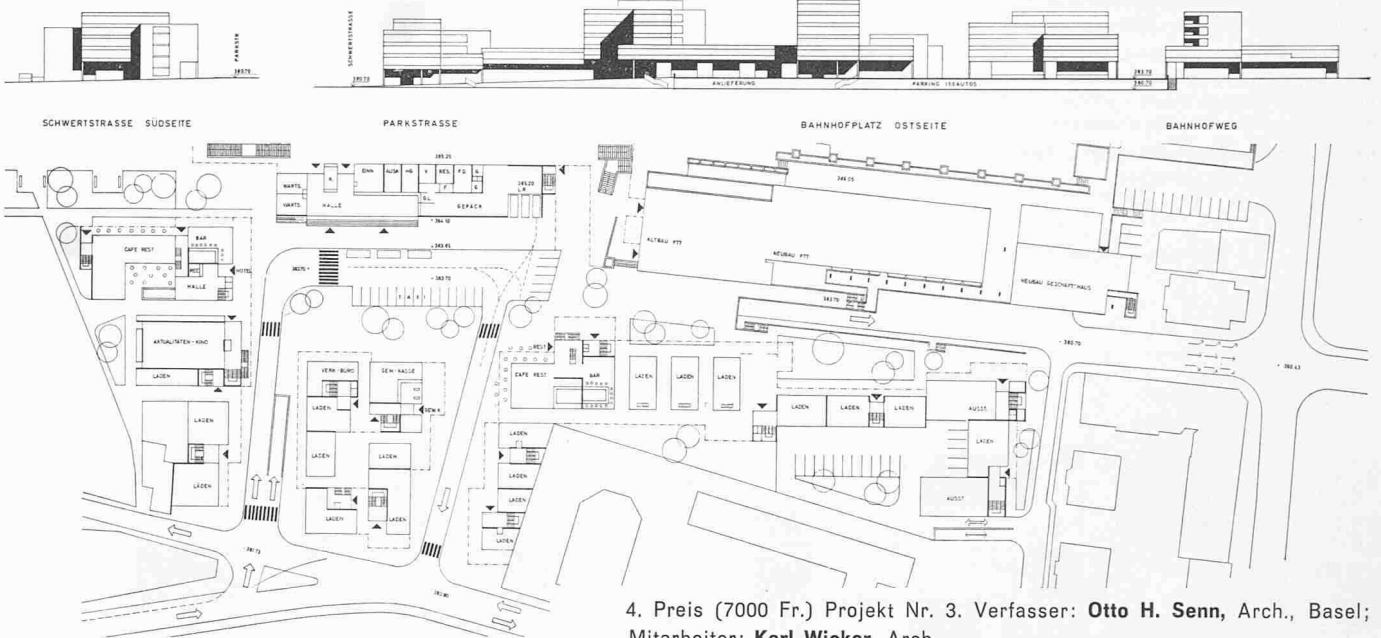
d) *Führung der Fussgänger.* Die blosse Erweiterung und Verlängerung der bestehenden Unterführung Bahnhof—BBC genügt nicht.

e) *Parkproblem.* Lage der unterirdischen Garagen zum Bahnhof gut, Zufahrten ungünstig.

2. Städtebauliche Situation / Hochbauten

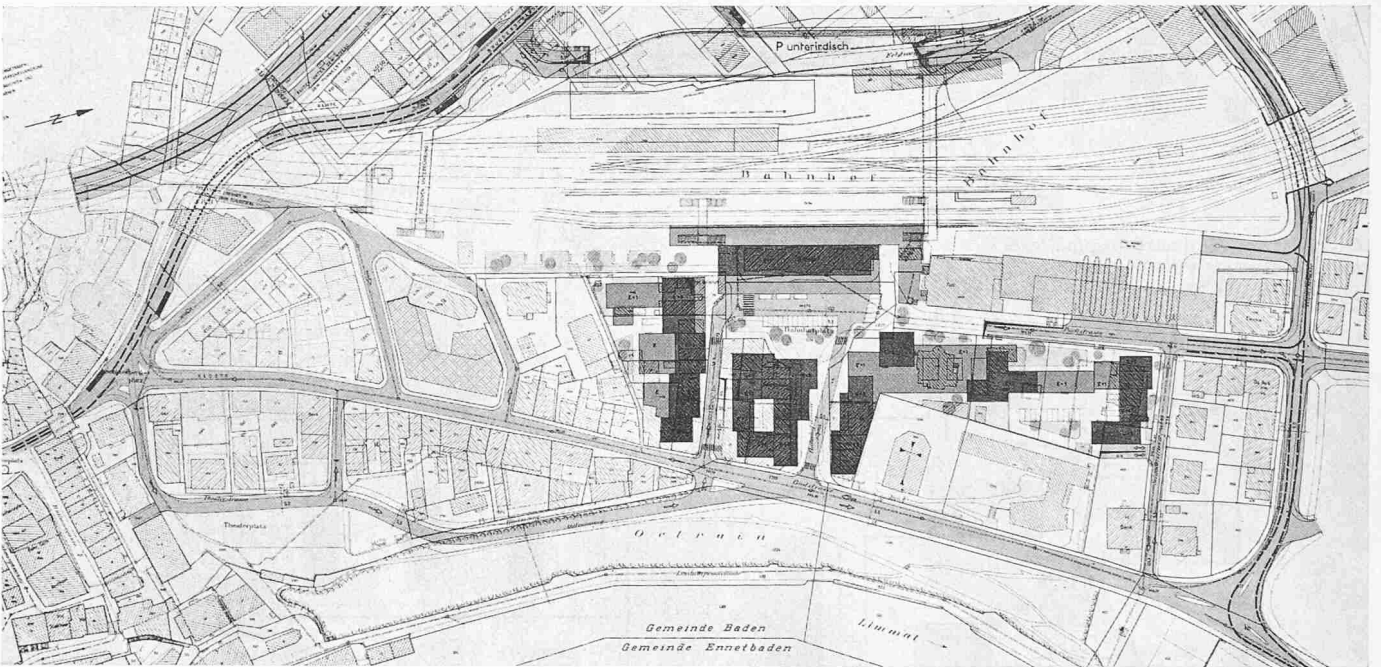
a) *Gesamtkonzeption / Zentrumsbildung.* Das Geschäftszentrum wird vorteilhaft nach Norden bis zur Parkstrasse ausgedehnt.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz.* Kubisch-architektonische Gestaltung: Der Bahnhofplatz ist optisch zu eng. Baukubem dem Masstab des Bestehenden gut angepasst. Wirtschaftlich als Ladenzentrum, Geschäftszentrum: Starke, vertretbare wirtschaftliche Ausnützung.

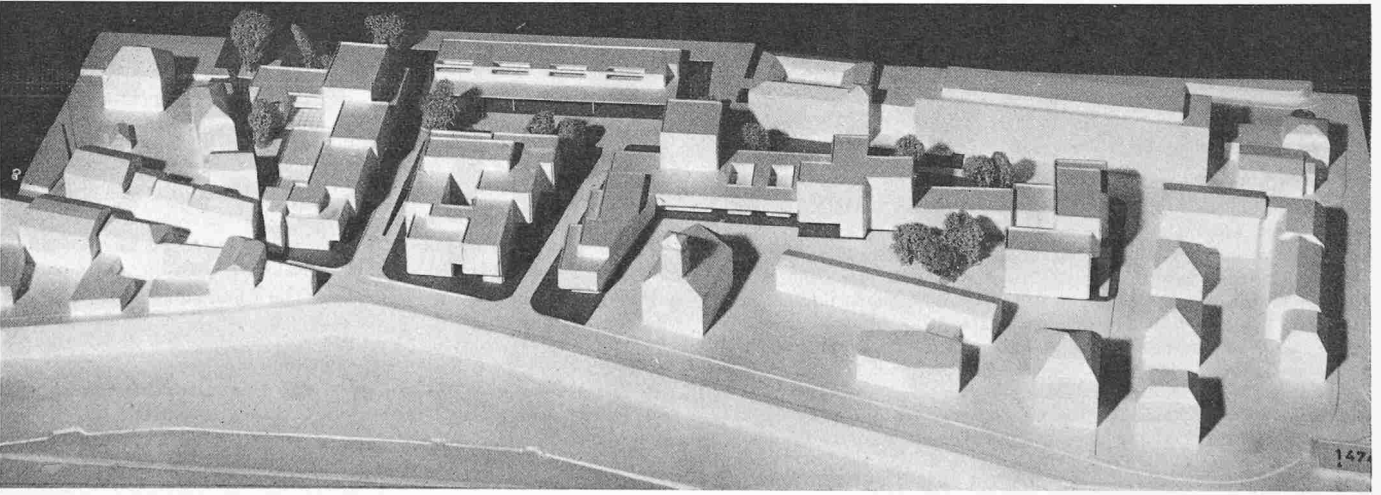


Grundrisse und Ansichten, Masstab 1:2000

4. Preis (7000 Fr.) Projekt Nr. 3. Verfasser: **Otto H. Senn**, Arch., Basel;
Mitarbeiter: **Karl Wicker**, Arch.



Lageplan 1:3500



Modellansicht aus Osten

Projekt Nr. 3

c) *Freiflächen*. Nur bescheiden vorhanden.

d) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten*. Masstäblich gut, sympathische Umrahmung des Kirchenbereichs.

e) *Aufnahmegebäude | Post*. Gute Grundrisslösung und ansprechende Gestaltung des Aufnahmegebäudes; gute Verbindung zur Post.

3. Realisierbarkeit | Wirtschaftlichkeit

a) *Strassen*. Sehr bescheidener Aufwand.

b) *Hochbauten*. Die starke Gliederung begünstigt die Ausführung in

einzelnen Bauabschnitten. Der Vorschlag kann als ausgesprochen wirtschaftlich bezeichnet werden.

c) *Einstellräume, Garagen*. Wirtschaftlich und technisch vernünftig.

d) *Bauzeit, Bauabschnitte*. Die sorgfältige Berücksichtigung des Bestandes und die starke Aufteilung der vorgeschlagenen Bauten begünstigen die Aufteilung in Bauabschnitte.

e) *Aufwendung des Gemeinwesens*. Die Kosten halten sich in engem Rahmen, weil auf nennenswerte Veränderungen des Strassennetzes und grössere Enteignungen verzichtet ist.

5. Preis (4500 Fr.) Projekt Nr. 6. Verfasser: **Peter Mathis**, Arch., Wettingen, **Hans Kradolfer**, Bauing., Ennetbaden

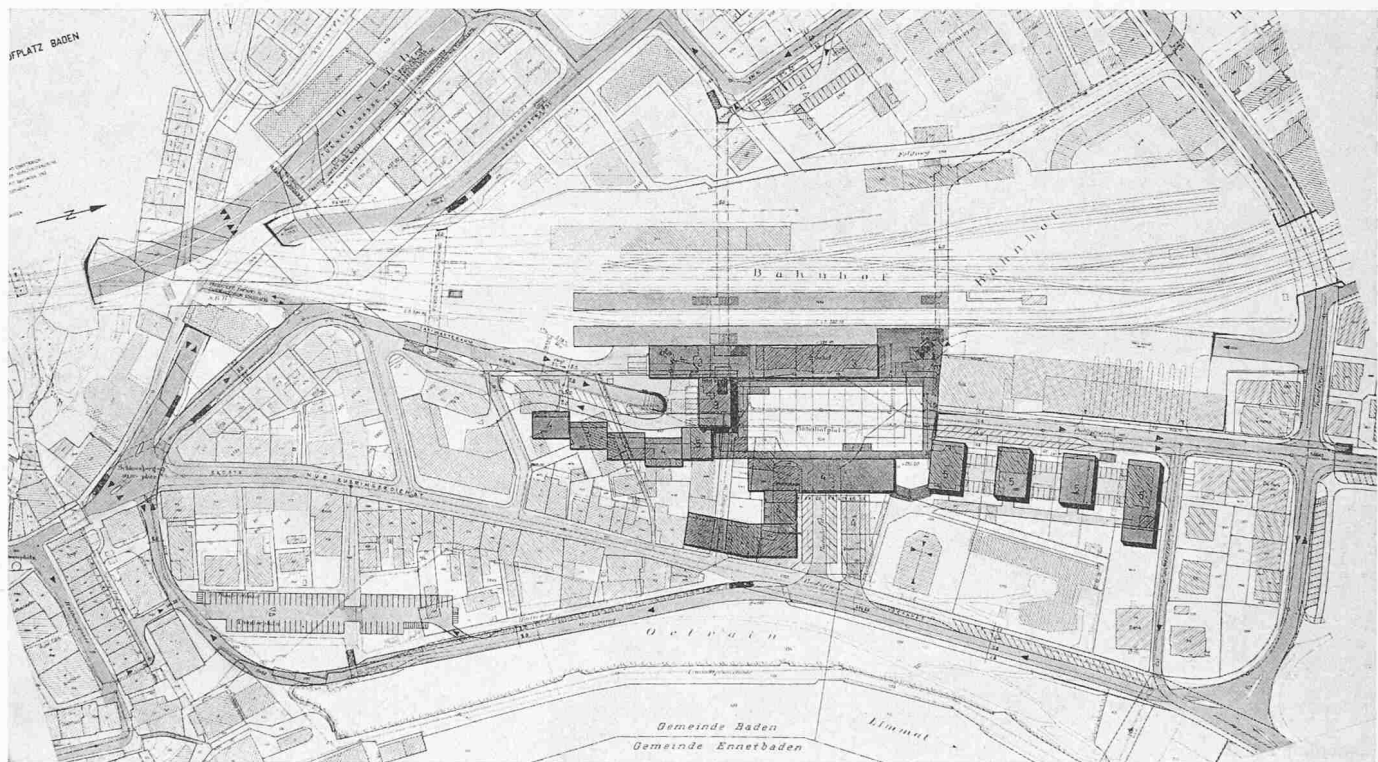
Projekt Nr. 6

1. Verkehrsführung

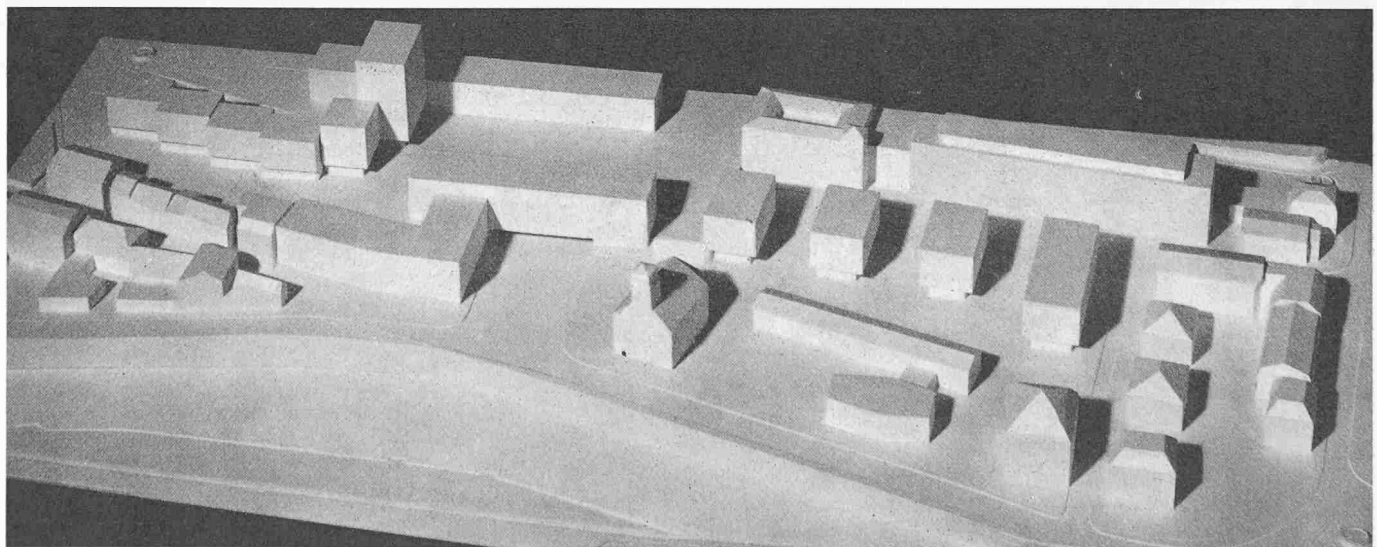
a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung*. Die Verkehrsführung ist grosszügig und klar. — *Einfügung in das Gesamtnetz*.

Das Gebiet zwischen Schlossbergplatz und Haselstrasse wird mit keine direkte Zufahrt. — *Erschliessung Geschäftsviertel gut*.

einem Einbahnring umfasst, der leider im Linksverkehr betrieben wird. Der Einbahnring ist zu gross und zwingt die Benutzer zu erheblichen Umwegen. — *Verkehrsfreie Zonen*. Das Geschäftsgebiet Badstrasse ist in zweckmässiger Weise vom Durchgangsverkehr befreit. — *Zubringerverkehr zu Bahnhof und Post*. Infolge des Linksverkehrs werden die Busse falsch an den Bahnhof herangeführt. Die Parkplätze sind nur mit ebenerdiger Ueberschreitung der Hauptverkehrsstrasse zu erreichen. Die Verkehrsführung in der Einstellhalle unter dem Bahnhofplatz ist unklar. Die Postschalterhalle hat

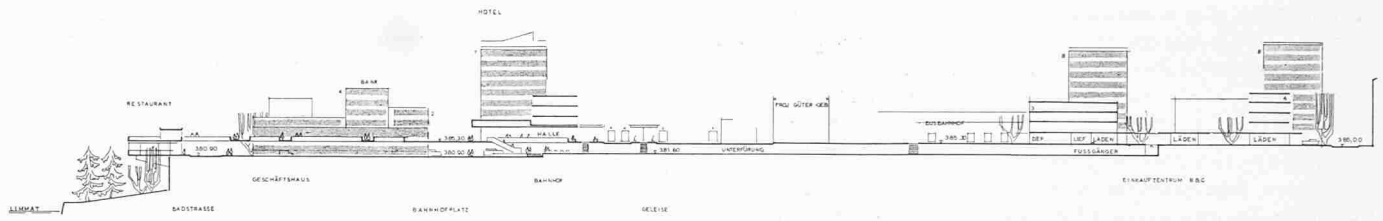


Lageplan 1:3500



Modellansicht aus Osten

Projekt Nr. 6

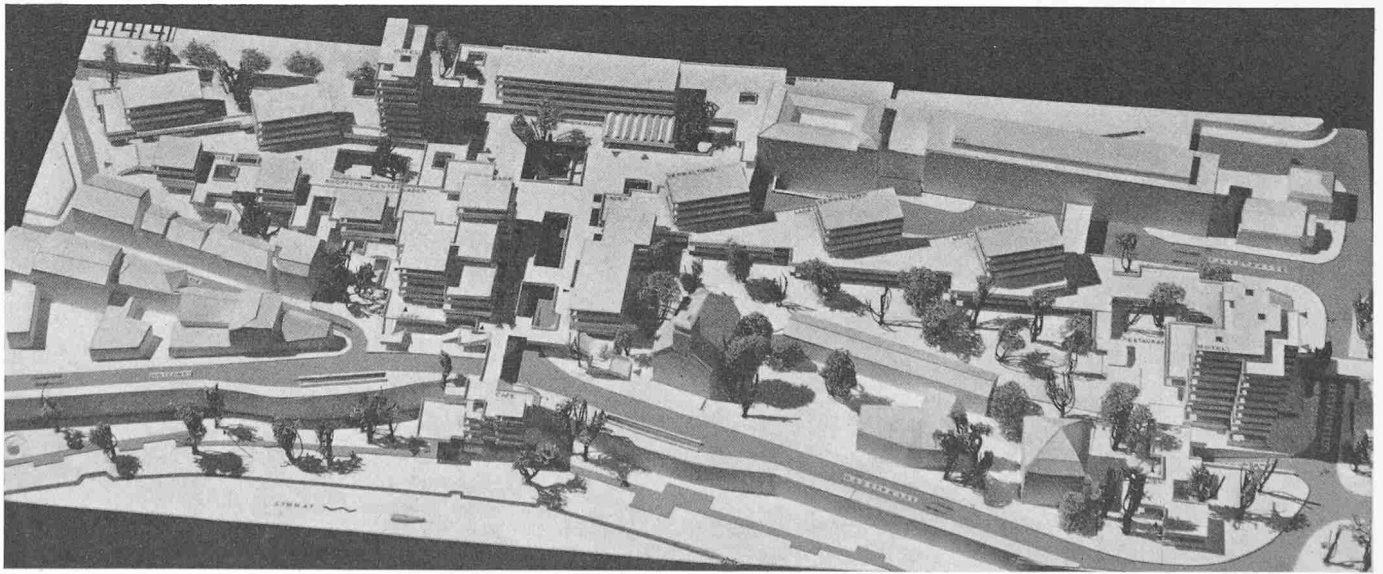


Schnitt 1:2300

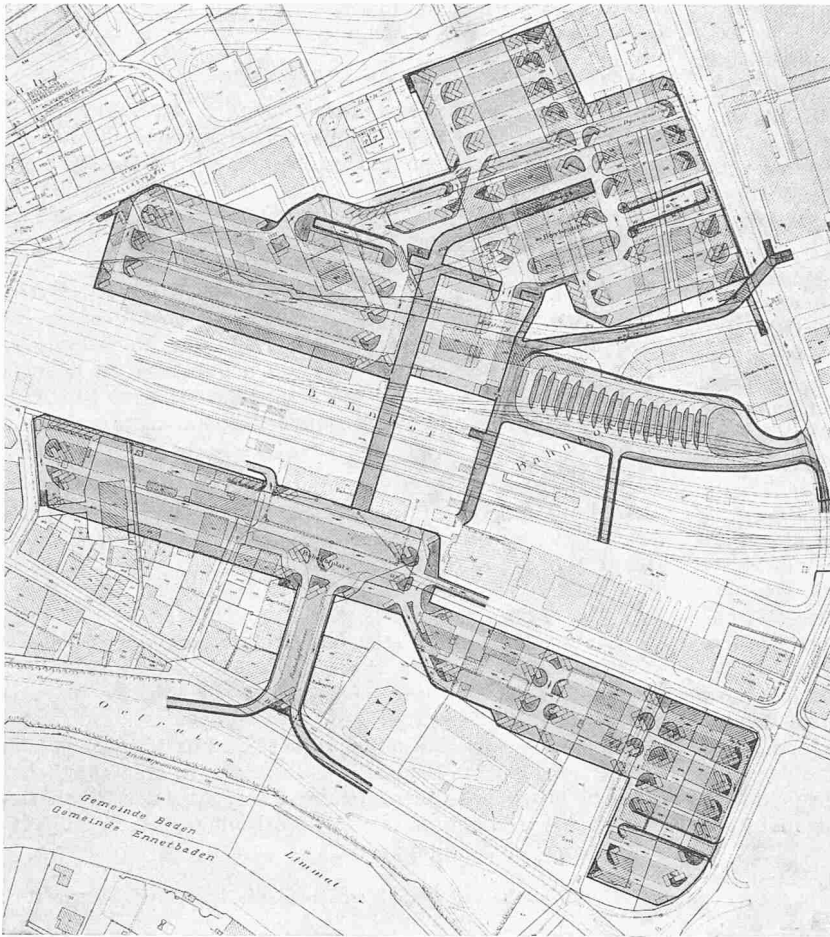
6. Preis (4000 Fr.) Projekt Nr. 10. Verfasser: **Hermann Baur**, Arch.,
Basel, Dr. Ing. **J. Killer**, Baden



Lageplan 1:3500



Modellansicht aus Osten



Untergeschoss, 1650 Parkplätze; Masstab 1:3500

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung)*. Schlossbergplatz befriedigt nicht ganz. Einmündung der Schwertstrasse in die Badstrasse stört das Verkehrsprinzip. Aus der Schwertstrasse sollte nach Süden ausgefahren werden.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis)*. Die Verteilung des Busverkehrs auf drei verschiedene Halteplätze ist unzweckmässig. Der grosse Einbahnring zwingt die betroffenen Busse zu erheblichen Umwegen.

d) *Führung der Fussgänger*. Die Führung der Fussgänger im Geschäftsviertel ist gut. Die beiden Verbindungen vom Bahnhofplatz in Richtung Haselstrasse sind unzweckmässig und zu eng. Der Vorschlag für die beiden Unterführungen unter dem Bahnhofareal löst das Problem einer kurzen Verbindung zwischen Industrie und Bahnhof/PTT Bushof nicht.

e) *Parkproblem*. Die Zahl der Parkstände ist recht bescheiden. Die Verwendung des Theaterplatzes als oberirdische Parkfläche ist nicht erwünscht.

2. Städtebauliche Situation / Hochbauten

a) *Gesamtkonzeption / Zentrumsbildung*. Die vorgeschlagene Bebauung wirkt grob und schematisch.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz*. Kubisch-architektonische Gestaltung: Der Bahnhof wird durch den vorgelegten Querbau vom Limmatraum abgeriegelt. Der grosse Fussgängerplatz vor dem Bahnhof ist ringsum abgeschlossen und reizlos. Wirtschaftlich als Ladenzentrum, Geschäftszentrum: Südlich des Bahnhofplatzes wird das Geschäftsgebiet geschickt erweitert, Nördlich des Bahnhofplatzes sind wenig Räume für Läden verwendbar.

c) *Freiflächen*. Die Freiflächen sind zerrissen. Es fehlt an Grün.

d) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten*. Auf den Masstab von Kirche und Kirchengemeindehaus ist nur teilweise Rücksicht genommen worden.

e) *Aufnahmegebäude / Post*. Das Aufnahmegebäude ist im Grundriss nicht gelöst.

3. Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit

a) *Strassen*. Der Umbau des Bahnhofplatzes und der westlichen Einbahnstrasse muss gleichzeitig erfolgen und ist sehr aufwendig.

b) *Hochbauten*. Die Umgestaltung im Bereich des Bahnhofplatzes bedingt umfangreiche Abbrüche und Umlegungen.

c) *Einstellräume, Garagen*. Auch der Bau der Einstellhalle unter dem Bahnhofplatz setzt den Abbruch eines Grossteils der bestehenden Hochbauten am Bahnhofplatz voraus.

d) *Bauzeit, Bauabschnitte*. Eine Unterteilung in einzelne Bauabschnitte ist sehr schwierig. Die Bauzeit dürfte wegen der notwendigen Abbrüche und Umlegungen recht lang werden.

Bemerkungen: Das Modell stimmt mit den Lageplänen teilweise nicht überein.

Projekt Nr. 10

1. Verkehrsführung

a) *Konzeption als Ganzes, allgemeine Verkehrsführung*. Verkehrsführung im Ganzen und Einfügung ins Gesamtnetz im Prinzip denkbar, aber nicht ausgereift. Gut ist die Ausscheidung verkehrsfreier Zonen, vor allem im Gebiet der Badstrasse und in den Terrassengeschossen. Zubringerverkehr zum Bahnhof und zur Post ungenügend. Erschliessung des Geschäfts Viertels teilweise sehr umständlich (Einfahrt Badstrasse).

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung)*. Einmündungen und Kreuzungen können verkehrstechnisch nicht befriedigen.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis)*. Der Vorschlag eines bedeutenden Bushofes westlich des Bahnhofareals ist anerkennenswert, in seinen Ausmassen vorläufig aber überdimensioniert.

d) *Führung der Fussgänger*. Der Führung des Fussgängers in eigenen Zonen und Ebenen ist grosse Bedeutung beigemessen. Der Vorschlag für die beiden Unterführungen unter dem Bahnhofareal löst das Problem einer kurzen Verbindung zwischen Industrie und Bahnhof/PTT-Bushof nicht. Gut ist die unterirdische Führung des gesamten Fussgängerverkehrs im Bereiche des Haupteinganges BBC.

e) *Parkproblem*. Die Parkprobleme sind zu schematisch und unbekümmert behandelt.

2. Städtebauliche Situation / Hochbauten

a) *Gesamtkonzeption / Zentrumsbildung*. Konzentrierte Zentrumsbildung um den Bahnhof. Eindeutiger Gestaltungswille.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz*. Der Bahnhofplatz zeigt architektonisch interessante Aspekte und strebt durch die erd- und obergeschossige Konzentrierung von Läden eine gute Wirtschaftlichkeit an.

c) *Freiflächen*. Die Freiflächen lockern in geschickter Folge und Bemessung die konzentrierte Bebauung.

d) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten*. Eine breite Grünzone separiert in sympathischer Art die kirchlichen Bauten.

e) *Aufnahmegebäude / Post*. Das Aufnahmegebäude der SBB ist betrieblich nicht in allen Belangen zweckmässig. Die Verbindung zum Bahnhof kann nicht genügen.

3. Realisierbarkeit / Wirtschaftlichkeit

a) *Strassen*. Die Realisierbarkeit der neu vorgeschlagenen Strassen liegt in vertretbarem Rahmen.

b) *Hochbauten*. Die Hochbauten halten sich im Prinzip wohl in den Grenzen der bisherigen Parzellierung, setzen aber vor der Verwirklichung besonders weitgehendes Zusammengehen und gemeinsame Planung der Besitzer und Bauherren voraus.

c) *Einstellräume, Garagen*. Die Vorschläge der unterirdischen Garagierung sind utopisch und im vorgezeigten Ausmass nicht realisierbar.

d) *Bauzeit, Bauabschnitte*. Das Strassennetz kann in Etappen verwirklicht werden. Bei den Hochbauten steht die etappenweise Durchführung eher in Frage.

Fortsetzung von Seite 22

insbesondere als Zu- und Wegfahrt zu den unterirdischen Parkierungsanlagen Theaterplatz und Bahnhofplatz dienen. Er soll den Theaterplatz talseitig als Galerie unterfahren, wobei dieser höhergelegt werden kann. Die Tiefelage der Strasse ermöglicht gleichzeitig die Erschliessung der anliegenden Geschäftsliegenschaften für die Anlieferung und Garagierung. Die Gebiete beiderseits des Bahnhofes sollen mittelst attraktiven Fussgängerverbindungen mit dem Bahnhofplatz verbunden werden.

b) *Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung)*. Entsprechend dem zu erwartenden Verkehr sind die Anschlüsse an das Gesamtnetz auf dem Schlossbergplatz und an der Haselstrasse leistungsfähig zu gestalten.

c) *Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis)*. Die Busse der PTT fahren über die neue Tunnelstrasse nach dem Bushof. Die übrigen Busse mit zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet werden in Zukunft über die Weite Gasse und die neue Strasse längs dem Bahnhofgebiet, Haselstrasse, Bruggerstrasse, limmatabwärts fahren.

d) *Führung der Fussgänger*. Von der zu schaffenden Fussgängerzone vor dem Bahnhof soll das Einkaufszentrum Badstrasse, das neue Geschäftsviertel Parkstrasse, das Gebiet westlich des Bahnareals und das Industriegebiet ohne Behinderung durch den Fahrverkehr bequem zu erreichen sein.

Auf eine gute, räumlich spannungsvolle Durchdringung der Geschäftsviertel Badstrasse—Bahnhofplatz—Parkstrasse mit Fussgängerverbindungen ist zu achten. Dieses Ziel kann z. B. erreicht werden durch die Verlegung der Fussgängerzone auf die Höhe der Perronunterführungen der SBB und gleichzeitiger Unterführung unter der neuen Zubringerstrasse. Die enge Verbindung der Gebiete östlich und westlich des Bahnhofes ist durch geräumige Unterführungen herzustellen. Besonderes Gewicht ist bei den Ost-West-Verbindungen auf einen guten Anschluss des Industriegebietes am Bahnhof und PTT-Bushof zu legen. Die oberirdische Kreuzung der Haselstrasse durch Fussgänger im Bereiche des Haupteinganges BBC ist zu vermeiden. Zwischen diesem Punkt und dem PTT-Bushof ist eine direkte unterirdische oder eine oberirdische Verbindung unter Benützung des südseitigen Trottoirs der Haselstrasse denkbar. Die projektierte Fussgängerunterführung am Südende des Bahnhofes ist über die Zubringerstrasse hinaus zu verlängern.

Gedeckte Verbindungen Bahnhof—Bus—Post—Einkaufszentrum sind anzustreben.

e) *Parkproblem*. Bei unterirdischen öffentlichen Parkplätzen sollten die Zu- und Wegfahrt so angeordnet werden, dass die Kontrolle zur kommerziellen Ausnützung des Parkplatzes mit einem Minimum an Personal möglich ist. Als günstige, in naher Zukunft realisierbare Möglichkeit wird die Unterkellerung des Postbauareals in einem weiteren Untergeschoss betrachtet. Die Unterkellerung des Bahnhofplatzes mit Zu- und Wegfahrt von der neuen Oelrainstrasse wird empfohlen. Die Unterkellerung des Theaterplatzes in mehreren Ebenen als zentrale Gelegenheit, die sich zeitlich und technisch ohne besondere Schwierigkeiten realisieren lässt, drängt sich auf. Da die öffentliche Parkierung niemals alle Bedürfnisse befriedigen kann, muss mit allem Nachdruck auf die Anlage privater Parkplätze und Garagen gehalten werden.

2. Städtebauliche Situation, Hochbauten

a) *Gesamtkonzeption, Zentrumsbildung*. Eine grosszügige Erneuerung und Erweiterung des Zentrums ist anzustreben. Die Gemeinde hat durch die Lösung der Verkehrsprobleme die Voraussetzung hierfür zu schaffen. Gleichzeitig sind die baurechtlichen Vorschriften zu beschliessen, in deren Rahmen die Privaten die baulichen Erneuerungen ihrer Liegenschaften durchführen können. Hierzu ist auch das Gebiet westlich des Bahnhofareals, sowie das Gebiet an der Parkstrasse/Haselstrasse einzubeziehen. Bei der Ausnützung des Wettbewerbsgebietes soll auf die beschränkte Leistungsfähigkeit des Strassennetzes Rücksicht genommen werden.

b) *Gestaltung Bahnhofplatz*. Die Ueberbauung des Bahnhofplatzes soll als organische Erweiterung und Verbindung der verschiedenen Geschäftsquartiere Badstrasse, Park-/Haselstrasse und des Gebietes westlich des Bahnareals erscheinen. Vom Bahnhofplatz soll ein Ausblick auf die Landschaft (Limmatufer, Lägern) frei sein.

c) *Freiflächen*. Die Freiflächen sind möglichst zusammenhängend, in Anlehnung an die Fussgängerwege anzuordnen. Der Theaterplatz ist in seiner heutigen Grösse vom Verkehr unberührt zu belassen.

d) *Beziehung zu den kirchlichen Bauten*. Neubauten, insbesondere Hochhäuser im Bereiche des Bahnhofplatzes, sind

in bezug auf ihre Höhe und ihre Abstände sorgfältig auf die kirchlichen Bauten abzustimmen.

3. Realisierbarkeit, Wirtschaftlichkeit

Um das gesteckte Ziel einer Sanierung der Verkehrsverhältnisse und eine Erweiterung des Einkaufszentrums zu erreichen, sind erhebliche Aufwendungen notwendig. In einer ersten Dringlichkeit muss eine Entlastung des Bahnhofplatzes und der Badstrasse sowie zugleich eine grosszügige Parkierungsmöglichkeit geschaffen werden. Dafür ist die Möglichkeit der Unterkellerung des Postbauareals in einem weiteren Untergeschoss auszunützen. Zudem ist die Erstellung einer Strasse am Oelrain und eine mehrgeschossige Parkhalle am Theaterplatz erforderlich. Die Verkehrstrennung auf dem Bahnhofplatz ist rasch vorwärts zu treiben. Sie wird den privaten Anliegern Vorteile bringen. Die Ausführung ist mit den privaten Bauvorhaben abzustimmen.

*

Auf Grund dieser Ueberlegungen legt das Preisgericht einstimmig folgende Rangordnung fest, wobei sich die Ersatzpreisrichter und Experten diesen Auffassungen anschliessen: 1. Rang Nr. 13, 2. Rang Nr. 4, 3. Rang Nr. 7, 4. Rang Nr. 3, 5. Rang Nr. 6, 6. Rang Nr. 10, 7. Rang Nr. 12, 8. Rang Nr. 14.

Die zur Verfügung stehende Preissumme von 45 000 Fr. wird wie folgt verteilt: 1. Preis 12 000 Fr., 2. Preis 10 000 Fr., 3. Preis 7500 Fr., 4. Preis 7000 Fr., 5. Preis 4500 Fr., 6. Preis 4000 Fr.

Ausserdem werden angekauft: Nr. 12 und Nr. 14 je zum Preise von 1500 Fr. Beide Projekte zeigen in städtebaulicher Hinsicht beachtliche Ideen (guter Uebergang der Geschäftszone in den Bahnhofplatz). Die Vorschläge betreffend Verkehrslösung sind ungenügend.

Baden, 2. November 1960. Die Preisrichter und Experten:

M. Müller, Stadtmann, W. Weber, Ing., E. Baer, Stellv. Betriebschef SBB III, H. Müller, Arch., G. Bütikofer, BBC, K. Leibbrand, Prof., E. Hunziker, Kantonsing., P. Rohr, Chefarch. PTT, W. Stücheli, Arch., K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, V. Rickenbach, Stadtschreiber, H. Burkhard, Chef Autodienst PTT, M. Fehr, Arch. SBB III, H. Krissler, W. Wullschlegler, Bauverwalter.

Mitteilungen

Eidg. Technische Hochschule. Der Bundesrat hat mit Amtsantritt auf den 1. April 1961 zu Mitgliedern des Lehrkörpers der ETH gewählt: Dr. phil. Peter Paul Speiser, dipl. Apotheker, von Gelterkinden (Baselland), zurzeit Stellvertreter des Leiters der galenischen Entwicklungsabteilung der Firma Ciba in Basel, als a. o. Professor für Arzneiforschung und Arzneizubereitung; Dr. Herbert Grubinger, österreichischer Staatsangehöriger, zurzeit Dozent an der Hochschule für Bodenkultur (Wien) und amtstechnischer Sachverständiger im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft in Wien, als o. Professor für Kulturtechnik, insbesondere kulturtechnischen Wasserbau; dipl. Kulturing. Ernst Tanner, von Oberhallau (Schaffhausen), zurzeit Vorsteher des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich und Dozent mit Lehrauftrag an der ETH, als a. o. Professor für Kulturtechnik, insbesondere kulturtechnische Planung (einschliesslich Güterzusammenlegung); Dr. Alfred Max Vogt, von Zürich, zurzeit Kunstkritiker an der «Neuen Zürcher Zeitung», als a. o. Professor für Kunstgeschichte; Dr. Erwin Gradmann, von Aarau, zurzeit Titularprofessor und Konservator der Graphischen Sammlung der ETH, als a. o. Professor für Kunstgeschichte, insbesondere graphische Künste.

Vom Einphasen-Bahnbetrieb mit 50 Hz in der Gegenwart. In unserem Aufsatz von 1954 (72. Jg.), S. 413 «Die Wahl der Periodenzahl für den Einphasen-Bahnbetrieb vor 50 Jahren und heute» wiesen wir darauf hin, dass die Möglichkeit, nunmehr gutkommutierende Einphasen-Serienmotoren grösserer Leistung auch für eine Speisung bei 50 Hz zu bauen,