

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 33 (1979)

Heft: 4

Artikel: Aktueller Wettbewerb : Projektwettbewerb Südwest

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-336297>

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: 02.02.2025

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

Aktueller Wettbewerb

Projektwettbewerb Südwest

zur Erlangung von Vorschlägen für ein Dienstleistungszentrum und ein Bus- und Parkdeck samt Räumlichkeiten der Schweiz. Speisewagengesellschaft auf dem Areal des Hauptbahnhofes Zürich, links der Sihl.

Auslober:

Zürcher Behördendelegation für den Regionalverkehr:
SBB, Kanton Zürich, Stadt Zürich; PTT

Jury

SBB: Dr. M. Strauss, a. Kreisdirektor SBB, Meilen (Vorsitz)
Kanton Zürich: J. Stucki, Regierungsrat
Stadt Zürich: E. Frech, Stadtrat
PTT: G. Gresser, Kreispostdirektor, Zürich

SBB: H. R. Wachter, Zürich (stv. Vorsitz), U. Huber, Bern, M. Vogt, Zürich, B. Schildknecht, Bern, Dr. G. Beuret, Zürich

Kanton Zürich: P. Schatt, Zürich, H. Stüssi, Zürich
Stadt Zürich: A. Wasserfallen, Zürich, G. B. Sidler, Zürich, J. Bernath, Zürich

PTT: H. Zachmann, Bern

City-Parkhaus AG: Dr. R. Allemann, Zürich

Zugezogene Fachleute: F. Brugger, Lausanne, Prof. A. Camenzind, Zürich, A. Pini, Bern, Prof. J. Schader, Zürich, W. Stücheli, Zürich, H. R. Suter, Basel, C. Zuberbühler, Zürich

Preisträger

1. Rang: Südwest-Passage, 1. Preis, Fr. 18000.–

Ralph Bänzinger, Zürich, Claudia Bersin, Zürich, Jakob Schilling, Zürich

Ingenieurbüro: Friedrich Preisig, Zürich

Mitarbeiter: Eduard Rohner, Wetztingen, Willi Bleichenbacher, Kloten

(Foto 1, 5)

2. Rang: Nid Z'Höch, Ankauf, Fr. 17000.–

Walter Schindler, Zürich, und Ueli Roth, Zürich

(Foto 2)

3. Rang: Pfifä, 2. Preis, Fr. 16000.–

Theo Hotz AG, Zürich

Bearbeiter: Theo Hotz

Mitarbeiter: Heinz Moser

Mitarbeiter Baustatik: H. R. Fietz AG

(Foto 3)

4. Rang: Sihl, 3. Preis, Fr. 10000.–

Helmut Rauber, Zürich, Alfons Riklin, Zürich, Jakob Montalta, Zürich

Verkehrs- und Bauingenieur: Schubiger AG, Zürich

(Foto 4)

5. Rang: Diagonal 2, Ankauf, Fr. 9000.–

Burckhardt + Partner, Basel

verantwortlicher Partner: G. Doppler

Mitarbeiter: W. Glaus, B. Zophoniasson

Gass + Hafner, Basel

verantwortlicher Partner: J. Gass, S. Gass

Ingenieurbüro: A. Aegerter + Dr. O. Bosshardt AG, Basel

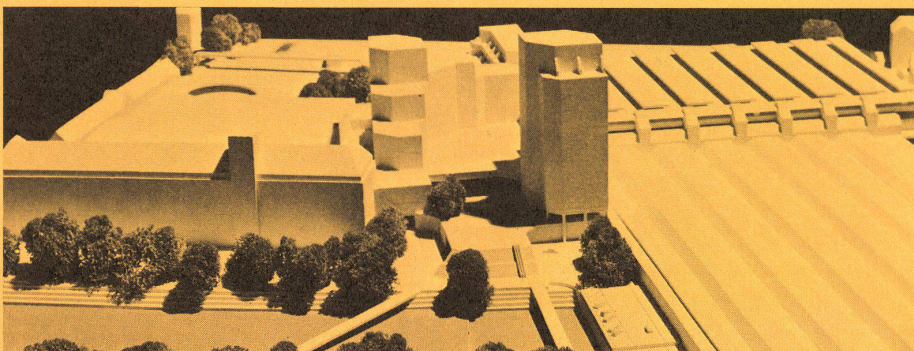
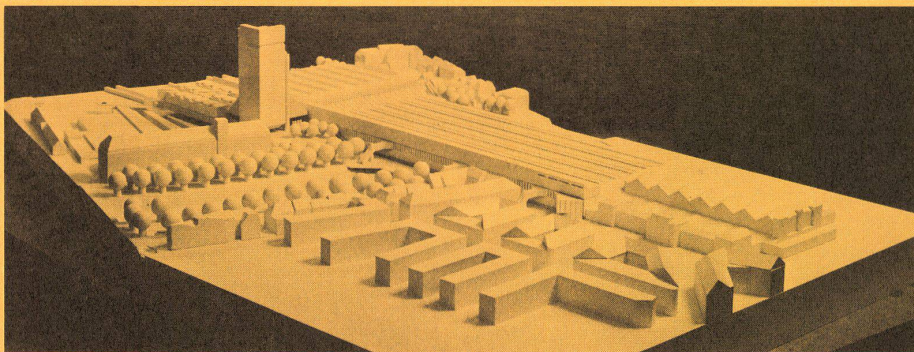
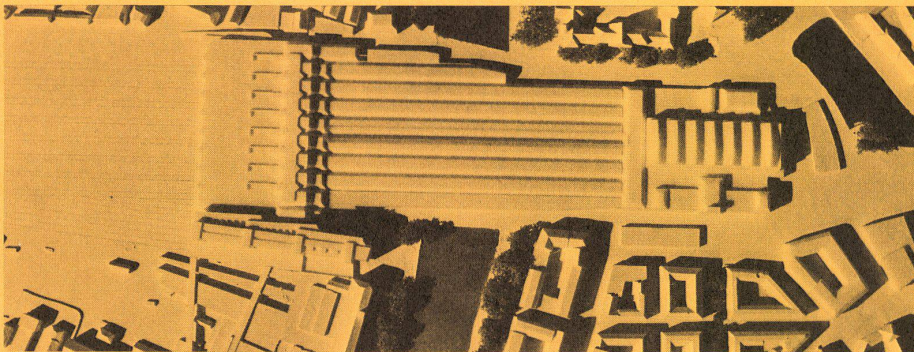
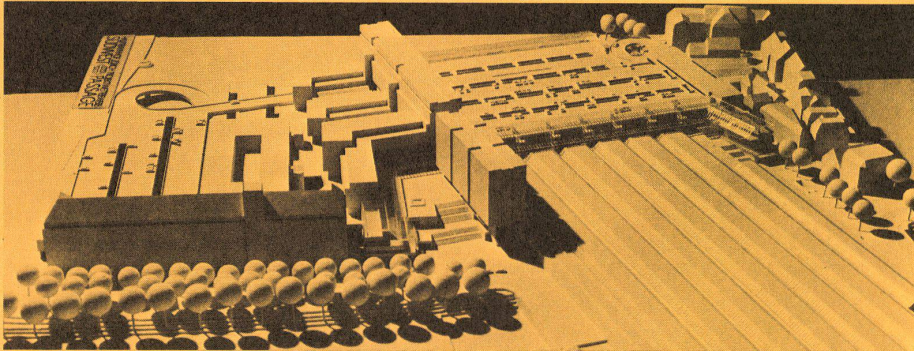
Bericht des Preisgerichtes

Schon der öffentliche Ideenwettbewerb von 1970 und anschließend die Bearbeitung seiner Ergebnisse durch eine Expertengruppe haben gezeigt, daß bedingt durch die gewaltigen Kosten einer totalen Erneuerung des Hauptbahnhofes, die als Finanzierungshilfe vorgesehenen Flächen für Drittnutzungen ins Gigantische wachsen. Dies hat, zusammen mit dem Abstimmungsergebnis vom 20. Mai 1973 über die U-+S-Bahn-Vorlage, zu einer Neuorientierung geführt. Dazu beigetragen hat auch die einsetzende Rezession und nicht zuletzt die Tatsache, daß die Erhaltung von kunst- und kulturhistorisch wertvoller Bausubstanz in letzter Zeit aus verschiedenen Gründen an Bedeutung gewonnen hat und daher der städtebauliche Wert des aus dem Jahr 1871 stammenden Wannerschens Aufnahmegebäudes allgemeinere Anerkennung fand.

Diese neue Lagebeurteilung führte zu einer räumlichen und zeitlichen Entflechtung der komplizierten Planungsaufgabe:

- Das Wannersche Aufnahmegebäude wird zur Zeit sorgfältig restauriert. Der Entscheid über sein weiteres Schicksal wurde einer späteren Generation überlassen.
- Die Perronanlagen sind nach Westen zu verlängern; auf eine Verlängerung nach Osten wird verzichtet.
- Die städtische Unterführung zwischen Sihlpost und Zollstraße ist bereits saniert und durch Treppen mit den Perrons verbunden worden.

So blieb schließlich von den zahlreichen Vorschlägen des Ideenwettbewerbes von 1970 für den vorliegenden Projektwettbewerb ein Dienstleistungszentrum mit Einschluß einer beschränkten Wohnnutzung westlich der Sihl, zwischen Perronanlage und Sihlpost übrig, wie es schon im Bericht von Prof. Jürgensen zur Milderung des Druckes auf die Wohngebiete mit besonderem Nachdruck empfohlen wurde. Dazu gehörte als Verlängerung der Überda-



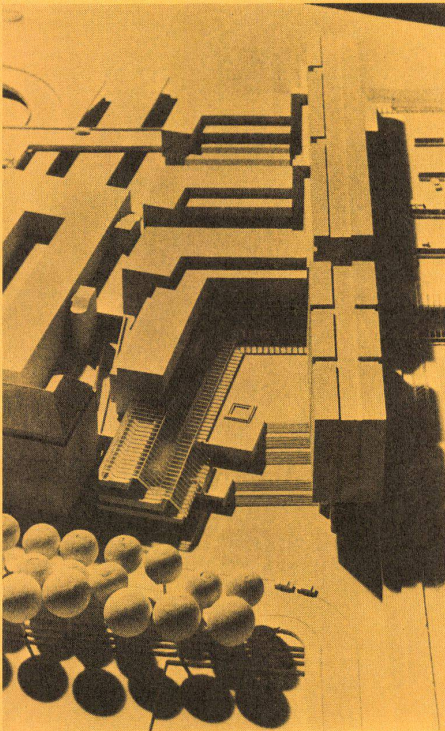
chung der Perronanlage westlich der bestehenden Perronhalle ein Bus- und Parkdeck, verbunden mit einer neuen Basis der Schweiz. Speisewagen-gesellschaft (SSG). Auf dieser Grundlage wurde unter den Preisträgern und den Verfassern der angekauften Projekte des Ideenwettbewerb 1970 ein Projektwettbewerb auf Einladung ausgeschrieben.

Auszug aus dem Wettbewerbsprogramm

Wettbewerbsaufgabe: Zwischen der Perronanlage des Züricher Hauptbahnhofes und der Sihlpost war ein Dienstleistungszentrum zu projektieren. Nördlich davon, d. h. westlich anschließend an die Perronhalle, waren über den Gleisanlagen Auto-Parkplätze und ein Busbahnhof anzuordnen. Dieses Parkdeck sollte zugleich als Dach für eine künftige Verlängerung der Perronhalle dienen. An seiner Nordseite waren Räumlichkeiten für die Speisewagen-gesellschaft vorzusehen.

Städtebauliche Situation: Das geplante Bauvorhaben ist geeignet, zum Bindeglied zwischen den Stadtteilen beid-seits der Bahnanlagen zu werden. Außerdem steht der vorgesehene Komplex in Beziehung zum Bahnhofplatz, zum Sihlraum und zum Gleisfeld, was für diese Bauten eine gewisse Masse rechtfertigt. Auf die Festlegung einer max. Gebäudehöhe ist verzichtet worden.

Motorisierter Straßenverkehr: Die Zahl der Parkstände für Kurz- und Langparkierer sollte ca. 600 P umfassen; unge-fähr 300 Parkstände waren im Bereich des Dienstlei-stungszentrums anzuordnen. Die übrigen Parkstände wa-ren auf dem oberen Deck einer zweigeschossigen Gleis-überdeckung unterzubringen. Das untere Deck sollte als Anlageplatz für Busse sowie für Taxen vorgesehen wer-den.

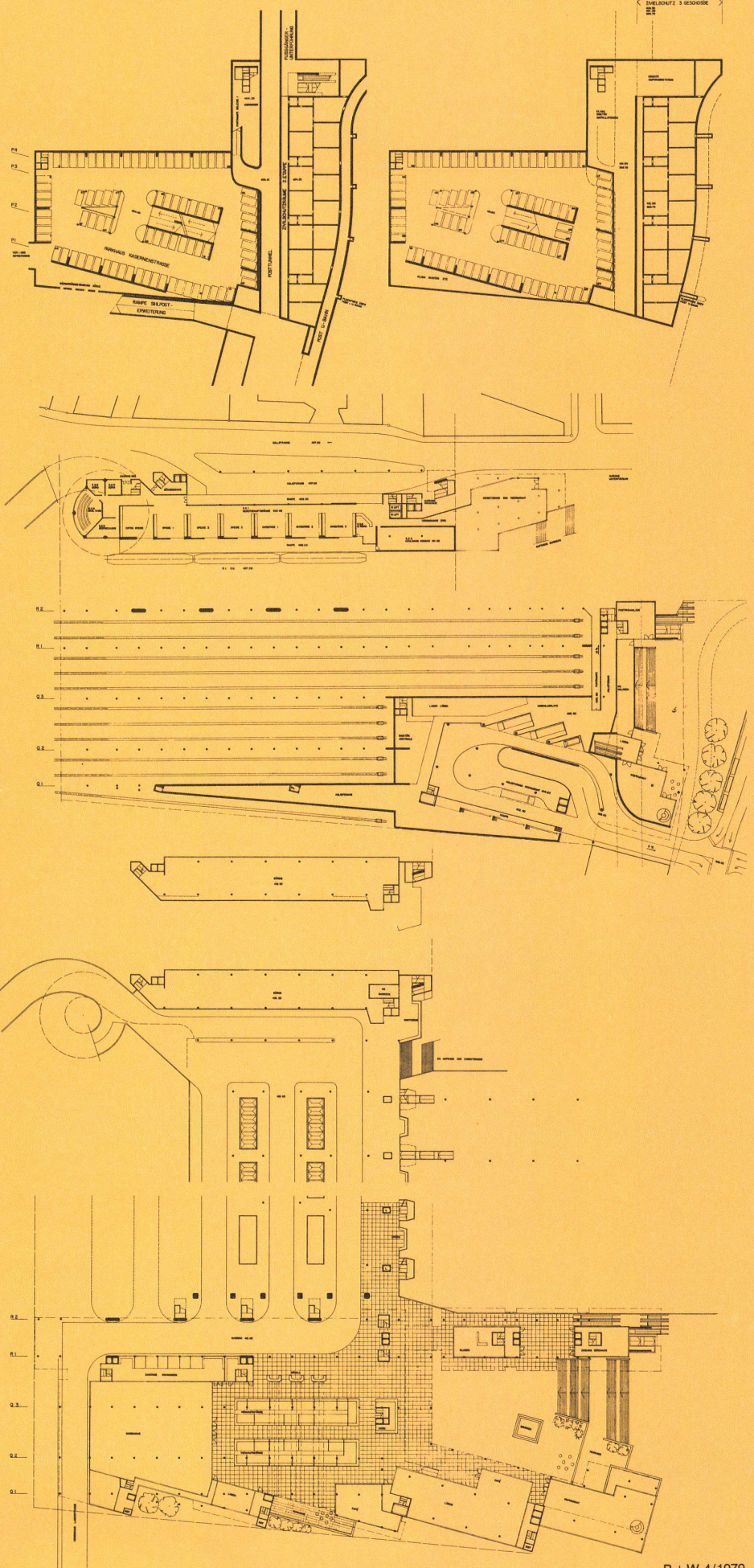


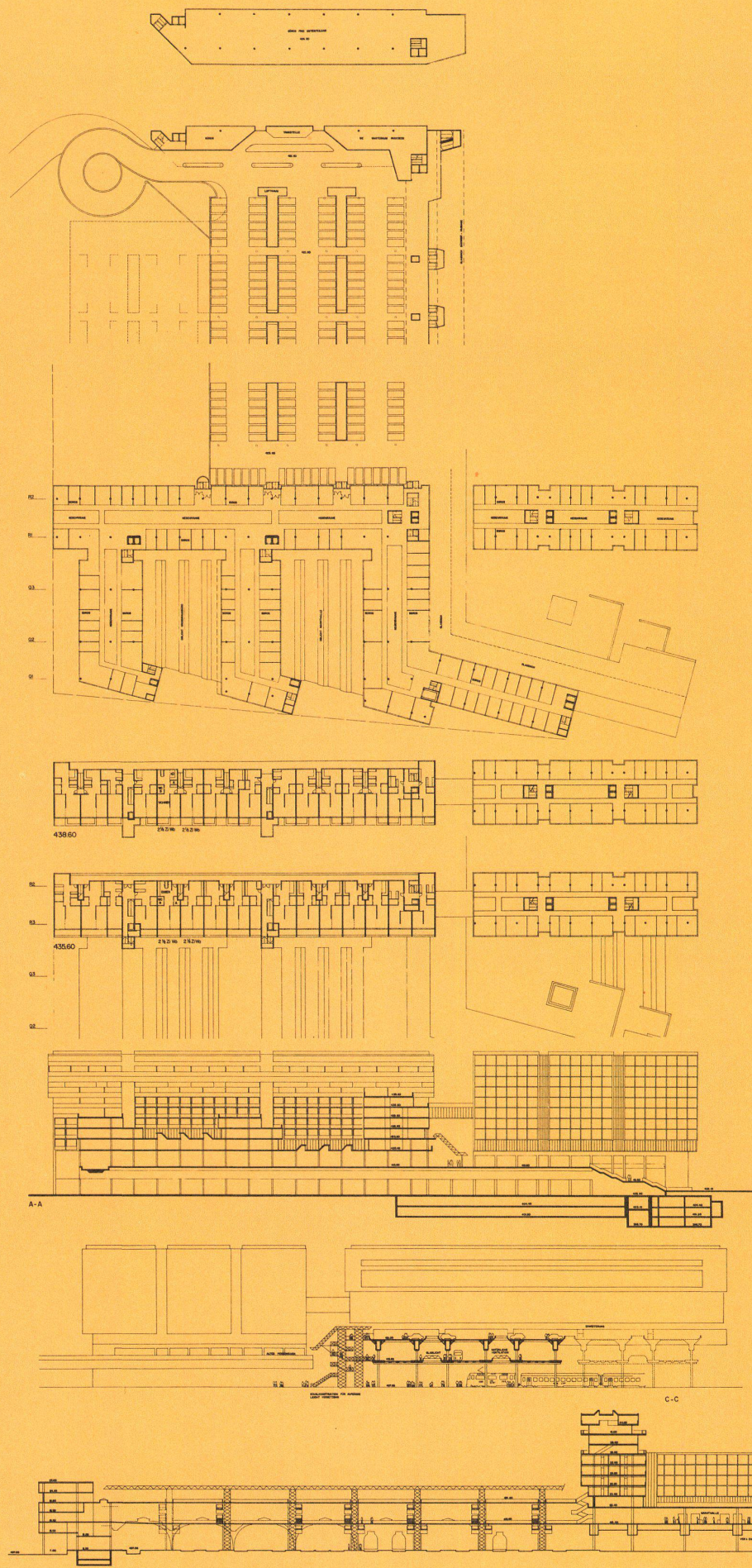
Fußgängerverbindungen: Vom Bus- und Parkdeck sollten Treppen und Lifte zu den Perronanlagen und zur Zoll-strasse führen. Entsprechende Verbindungen waren auch zum Dienstleistungszentrum und durch dasselbe zur Ka-sernenstrasse vorzusehen.

Etappen: Aus heutiger Sicht würden Busstation, Park-plätze und Räume der SSG in einer ersten Etappe, das Dienstleistungszentrum später gebaut, je nach wirtschaftli-chem Bedürfnis.

Schlußbemerkungen und Empfehlungen

Das Preisgericht stellt einstimmig fest, daß kein Projekt ohne wesentliche Änderungen einen Auftrag für die Wei-terbearbeitung rechtfertigt. Aus diesem Grunde wird be-antragt, die Verfasser der fünf prämierten bzw. angekauften Projekte zur Überarbeitung ihrer Vorschläge einzula-den.





1. Rang

Konzeption:

Als Ganzes wird das Projekt charakterisiert durch eine direkt an die Personenperrons angrenzende parallele Anordnung der Hauptbaumassen. In der Lage und der Höhe nehmen die Baukörper zwar Bezug zum Bahnhofplatz, die Stirnseite des Haupttraktes wirkt jedoch etwas aggressiv. Der Zugang von Kasernenstraße und Postbrücke wird als großzügig angelegter, über eine breite Freitreppenanlage erreichbarer Platz räumlich gefaßt vom Hauptbau und von einem niedrigeren, abgewinkelten Querbau, welcher das Volumen der Sihlpost optisch miteinbezieht. An der Zollstraße schließt das kubisch einfach in Erscheinung tretende SSG-Gebäude die Anlagen gegen die Nordseite sinnvoll ab.

Disposition:

Die Räume der SSG sind in der vorgesehenen Lage in einem Gebäude verwirklicht, welches in den oberen Geschossen zusätzliche Büroflächen (außerhalb Programm) und in seiner Verlängerung gegen die Museumstraße ebenfalls zusätzlich ein Restaurant enthält. Auf der Westseite wird die Fahrzeugrampe zu Bus- und Parkdeck zum Teil in das Gebäude integriert. Bus- und Parkdeck sind so gestaltet, daß durch großzügige Deckenöffnungen Tageslicht auf das Busdeck und die darunterliegenden Personenperrons geführt werden kann. Die daraus resultierende Längsanordnung der Busse ist vom verkehrlichen Standpunkt unzweckmäßig. Die vorgesehene Erweiterung der beiden Decks ist zur Erfüllung des Programms erforderlich. Zwischen Personenbahnhof und Sihlpost sind wie im Programm vorgesehen die Nutzungen des Dienstleistungszentrums untergebracht. Läden und Restaurants sind größtenteils auf der Hauptfußgängerebene angeordnet und liegen günstig zum Kundenstrom. Mit Ausnahme eines Großraumes befinden sich die Büros im Hauptbaukörper sowie in den drei niedrigeren, abgewinkelten Querbauten. Eine einheitliche Gebäudetiefe ermöglicht vielfältige Nutzungsveränderungen. Die Wohnungen liegen über den Bürogeschossen des Hauptkörpers günstig in Bezug auf Besonnung und Immissionen. Problematisch ist die Lage des Kinderspielplatzes auf der Ebene der Büros.

Erschließung:

Über die Hauptebene des Dienstleistungszentrums, welche mit dem Busdeck verbunden ist, erfolgt die Führung der Fußgänger klar und übersichtlich. Die Piazza liegt zwar in Bezug auf den Sihlraum günstig, ist aber für die Fußgänger von der Postbrücke her leicht verschoben. Analog zur räumlichen Betonung des Zuganges von der Kasernenstraße/Postbrücke her, versuchen die Projektverfasser auf der Seite Museumstraße den Fußgängerstrom mittels der vorgeschlagenen Erweiterung zum SSG-Gebäude zu unterstreichen. Der Durchgang von der »Piazza« zum Busdeck wird durch die Teilung der Hauptbaukörper in zwei separate, unterschiedlich strukturierte Trakte ebenfalls stark betont. Von der Hauptebene aus erfolgt auch die Erschließung der Büros und Wohnungen. Eine klare und übersichtliche Trennung von Wohnungs- und Büroerschließung ist jedoch nur beschränkt möglich. Auf der Wendelrampe ergibt sich mit der vorgeschlagenen Verkehrsführung ein relativ stark belasteter Knoten (Busverkehr).

Besonnung/Lärm/Abgase:

Mit der vorgeschlagenen Anordnung der Nutzungen wird das Maß an gegenseitigen und äußeren Störungen minimiert.

Realisierbarkeit/Wirtschaftlichkeit:

Die einzelnen Nutzungsbereiche sind zweckmäßig angeordnet. Die Etappierung in zwei gesonderten Etappen gemäß Programm ist möglich. Weitere Unterteilungen, so z. B. separate Realisierung der SSG, oder etappenweise Verwirklichung des Dienstleistungszentrums sind denkbar. Die konstruktiven Überlegungen für die Perronüberdachung sind dargestellt und nehmen Rücksicht auf die gegebenen Abstüzungsmöglichkeiten.

Erfüllung des Wettbewerbsprogrammes:

Sämtliche Programmbedingungen wurden weitgehend erfüllt. Die geforderte Zahl der Bushaltestellen kann bei der vorgeschlagenen Längsanordnung nicht erreicht werden.

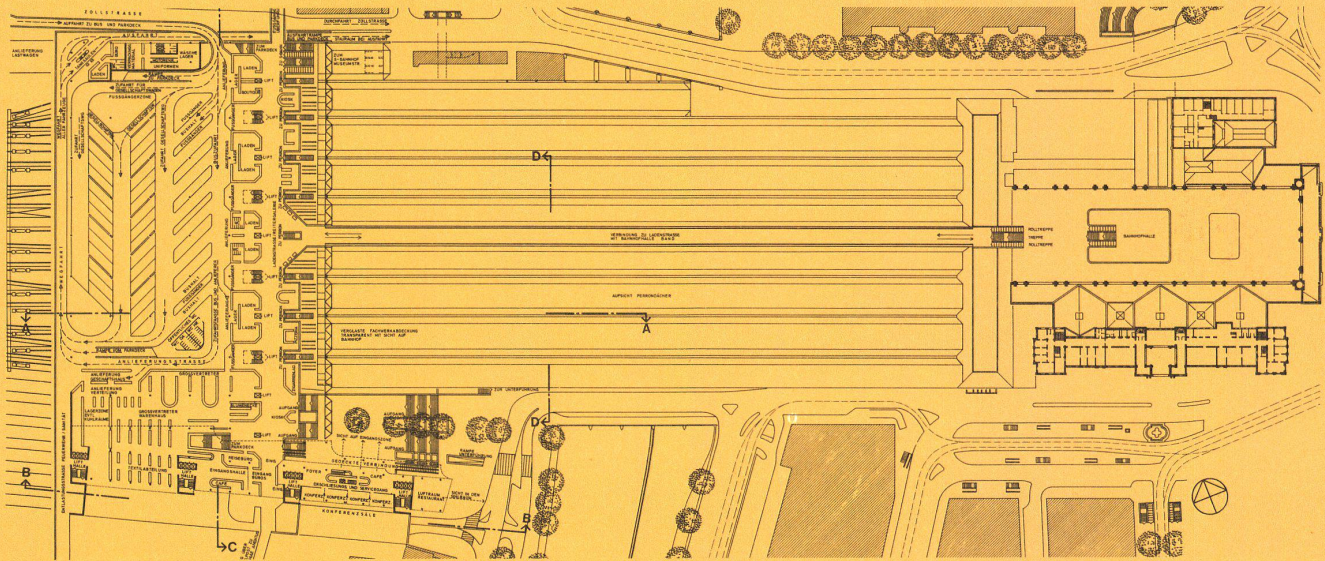
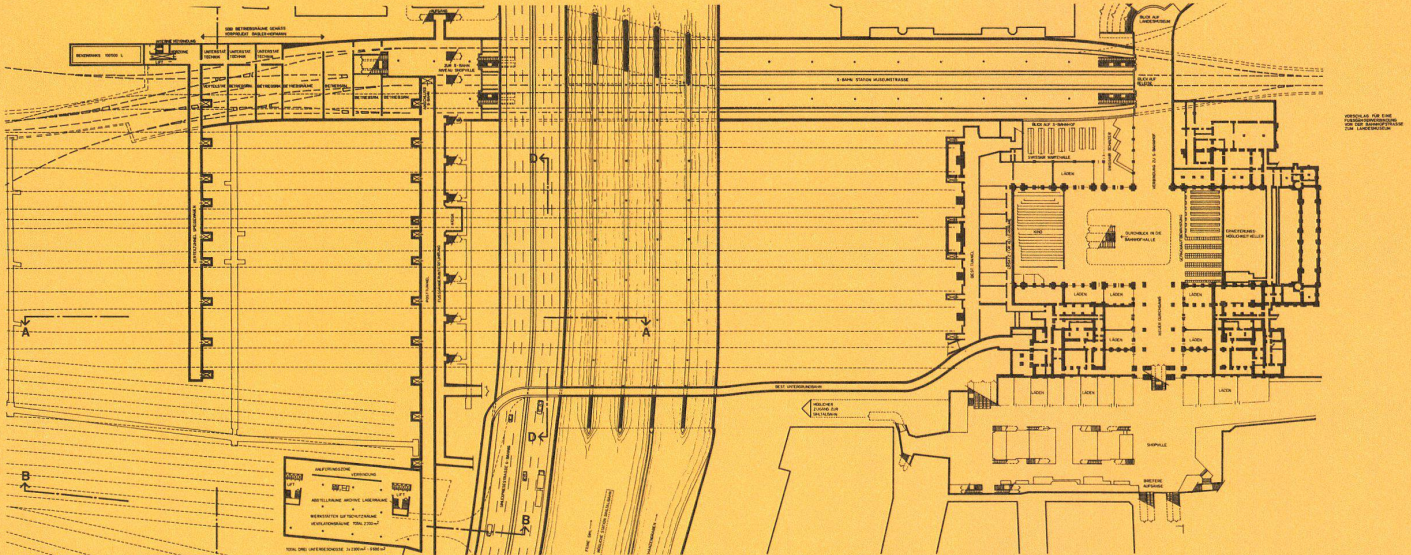
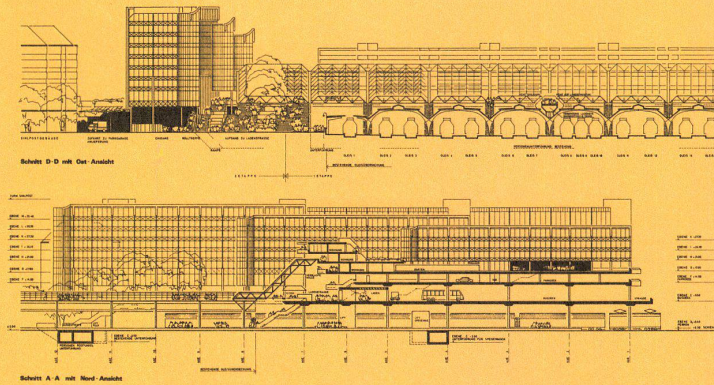
2. Rang

Konzeption:

Der Entwurf basiert auf einem Konzept, das städtebaulich eine optische Verknüpfung der beiden durch die Bahnanlagen getrennten Quartiere anstrebt: Der 170 m lange, das Sihpostgebäude nur mäßig überragende Baukörper bildet zusammen mit dem kräftig in Erscheinung tretenden Reiterbau über den Gleisanlagen eine räumliche Überleitung vom Sihraumabschluß in Richtung Kreis 5. Unter Einbezug der bestehenden Perronhalle als flankierende Platzwand, räumlich gefaßt. Der Gebäudeabstand zwischen Hauptkörper und Sihpost ist zu knapp.

Disposition:

Die Räume der SSG sind in einem Gebäude programmkonform verwirklicht. Bus- und Parkdeck sind in der dafür vorgesehenen Lage angeordnet, wobei allerdings das



Parkdeck in Richtung Dienstleistungszentrum vergrößert wurde. Integriert in die beiden Decks ist eine zweigeschossige Ladenzone. Die damit erstrebte Platzierung der Läden am Kundenstrom und Belebung der Fußgängerverbindung zwischen Busstation und Perrons und zwischen Zollstraße-Dienstleistungszentrum-Kasernenstraße, bedingt allerdings eine Verschiebung von Programmteilen aus der zweiten Etappe. Die Wohnungen sind, ebenfalls entgegen dem Programm, über den Fahrzeugdecks angeordnet. Die an sich günstige Massentwicklung der Wohnungen wird in dieser Lage erkauf mit einer problematischen Erschließung aus einer sehr störungsreichen Zone. Fragwürdig ist auch die Gestaltung der 4 $\frac{1}{2}$ -Zi.-Wohnungen als Einfamilienhäuser »im Grünen«. Auf dem Hauptfußgängerschloß sind weitere Verkaufsflächen und Restaurants angeordnet. Die Büros in den Obergeschossen liegen günstig, sind jedoch mit einer Tiefe von 20 Metern und

mehr eher als Großraumbüros geeignet. Der Vorschlag, die Erweiterung der Sihpostbauten unter einer tiefliegenden Platte im westlichen Teil unterzubringen, muß aus betrieblichen Gründen abgelehnt werden.

Erschließung:

Von der Kasernenstraße/Postbrücke her wird der Hauptfußgängerstrom über eine breit angelegte Treppenanlage erst auf einen offenen Platz mit Restaurant und Zugang zum Parking und dann über weitere Treppen auf die Hauptfußgängerebene geführt. In dieser Zone sind nur wenige Aktivitäten vorhanden. Von den Volumen und den Nutzungen her ist die gedeckte Hauptebene als Verbindung zwischen Dienstleistungszentrum und Bahnhof- bzw. Zollstraße sehr stark betont. Die vorgeschlagene Verbindung von der Ladenstraße über das Perrondach zum Aufnahmegebäude ist wenig attraktiv.

Besonnung/Lärm/Abgase:

Gegenseitige Beeinträchtigungen sind weitgehend ausgeschlossen. Einzelne Räume der SSG können von den davorliegenden Fahrzeugrampen gestört werden.

Realisierbarkeit/Wirtschaftlichkeit:

Eine Etappierung wie im Programm vorgesehen ist nicht möglich. Im Bereich der Perronanlagen könnte das Projekt erst nach erfolgter Perron- und Gleisumdisposition realisiert werden.

Erfüllung des Wettbewerbsprogramms:

Die Anforderungen des Programms wurden zu großen Teilen erfüllt. Als Abweichungen sind festzuhalten:

- Verlagerung der Wohnungen und Läden in die 1. Etappe
- Parallellegung der Personenperrons in der Weichenzone
- Zu wenig Büros (3000 m²)
- Mehrangebot an Parkplätzen in 1. Etappe (ca. 120 P)