

Entwürfe für die "Rämipost" in Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **96 (1978)**

Heft 33/34

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-73734>

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.

Entwürfe für die «Rämipost» in Zürich

Im August des vergangenen Jahres beauftragte die Generaldirektion PTT die fünf Zürcher Architekten Jacques de Stoutz, Wilhelm und Eugen O. Fischer, Ernst Gisel, Rudolf und Esther Guyer sowie Ernst Rütli mit der Ausarbeitung von Vorprojekten für eine neue Post an der Rämistrasse in Zürich. Die zur Beurteilung der Entwürfe bestellte Expertenkommission setzte sich zusammen aus A. Wasserfallen, Stadtbaumeister, D. Nievergelt, Denkmalpfleger, den Architekten R. Keller, F. Schwarz und E. Maddalon, Zürich, und den Fachberatern R. Schönauer, Stadtzürcherische Vereinigung für Heimatschutz, G. Gresser, Kreispostdirektor, und A. Dräyer, Projektleiter PTT.

Umschreibung der Aufgabe

Zur geschichtlichen und städtebaulichen Situation

Die Grundstücke Rämistrasse 13 und 15 und Oberdorfstrasse 4 liegen an einem wichtigen Angelpunkt des Stadtgefüges. Der Kreuzungspunkt zwischen dem uralten Verkehrsweg Oberdorfstrasse und der gegen Ende des letzten Jahrhunderts geschaffenen Achse Rämistrasse – Quaibrücke bezeichnet gewissermassen die Nahtstelle zwischen der engstrukturierten, mittelalterlichen Altstadt und der offenen, grossstädtisch konzipierten Gartenstadt des 19. Jahrhunderts.

Das *Oberdorf* ist eine frühe, fingerartige Stadterweiterung entlang der alten römischen Strasse ins Bündnerland. Im 13. Jahrhundert wurde ein Mauerring, begleitet von einem tiefen Graben, um das ganze Stadtgebiet gelegt, und der Oberdorfturm, unmittelbar am oberen Ende der Torgasse gelegen, war das Stadttor gegen Süden. Mit dem Bau einer weiter aussen gezogenen neuen Stadtbefestigung konnte der alte Graben zur *Rämistrasse* aufgefüllt werden, ebenso wurde ein kleiner Platz eingeebnet als Vieh- später Kartoffelmarkt, der heute eine Grünanlage mit dem «Jungfrauen-Brunnen» trägt.

Im 19. Jahrhundert wurde die Stadt aufgebrochen und grossartig und neu konzipiert, ein «Gross-Zürich» sollte entstehen. Man schuf oder plante neue Achsen, so die Quaibrücke, den Durchstich der Rämistrasse, welche dereinst direkt durchs Neustadtquartier zur Kirchgasse führen sollte. Eine grossstädtische Bebauung entstand, entworfen von den grossen Architekten der Zeit: 1885 das Geviert Rämistrasse 23–89/Waldmannstrasse 4–12

durch Heinrich Ernst, 1898 die Freie Schule, Rämistrasse 17/Waldmannstrasse 9 durch Robert Zollinger und 1912 die Denzlerhäuser, Rämistrasse 1–7 durch Bischoff und Weideli.

Architektonische Gesichtspunkte

Die beanspruchten Grundstücke sind aus der Altstadtverordnung ausgeklammert. Die bestehenden und das zukünftige Gebäude stehen aber vorgesetzt im Strassenraum und dominieren Torgasse und Oberdorfstrasse. Sie bilden den Auftakt zur Altstadt. Die Architektur ist daher sehr sorgfältig auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen, d. h. insbesondere auf die Kleinmassstäblichkeit des Altstadtgefüges an der Oberdorfstrasse. Die grossstädtische Allüre der Rämistrasse soll aber nicht vernachlässigt werden.

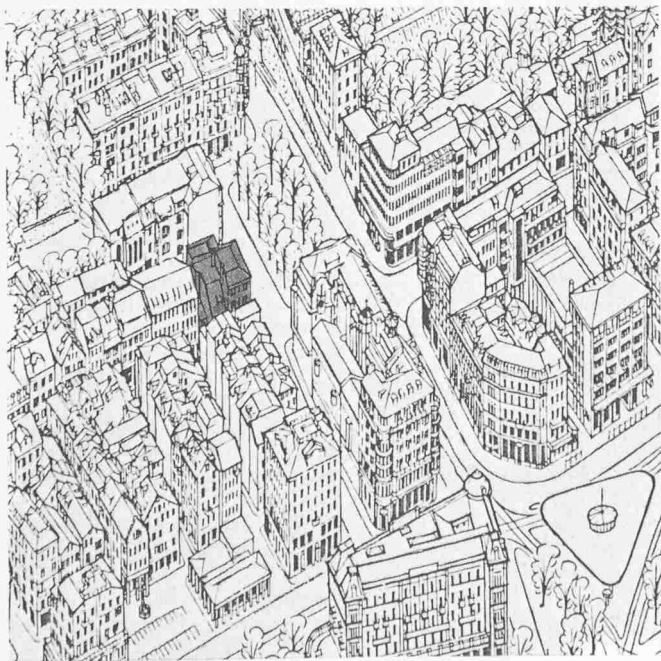
Raumprogramm

Zugang mit gedecktem Vorplatz, Windfang mit getrenntem Ein- und Ausgang, Schalterraum mit 5 Schaltern (Schalterlänge rd. 10 m, je Schalter 1,85 m + 1 Verbindungstüre) 50 m², 4 Telefonkabinen 100/100 cm (1 für Behinderte 130/130 cm), Schlossfachraum für Publikum (mit einer Fächerabwicklung von rd. 9 m), Büroraum 150 m², Fächerraum innen 20 m², Paketraum/Spedition (Massen-Annahme/-Ausgabe, wenn nicht auf gleichem Niveau wie Büroraum, ist ein Lift erforderlich, Kabinengrösse: 180/280 cm) 70 m², Abstellraum für kleine Motorräder und Fahrräder 15 m², Aufenthaltsraum 20 m², Archivraum 15 m², Lager- und Abstellraum 30 m², Putzräume.

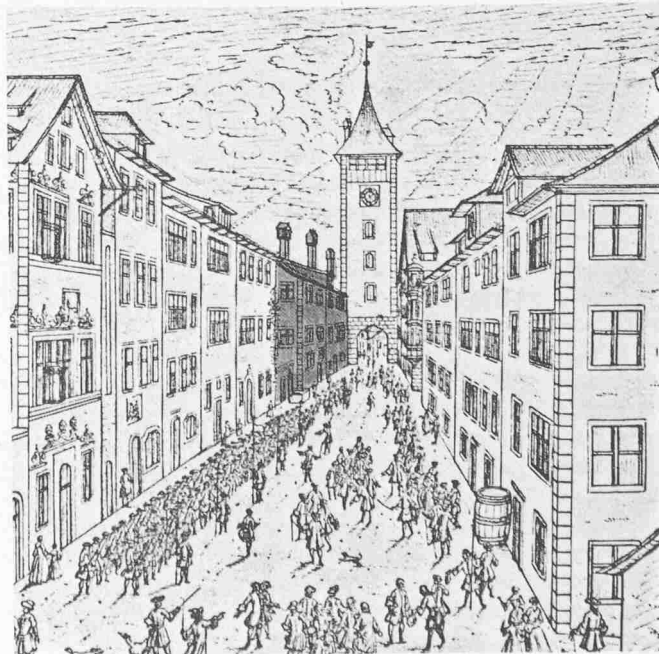
Die Räume der angrenzenden Freien Evangelischen Schule sollen wenn möglich über ein ganzes Geschoss erweitert werden können. Die Substanz an bestehenden Wohnungen darf nicht reduziert werden und ist daher im Projekt zu berücksichtigen bzw. wieder vorzusehen. Die maximale Ausschöpfung der rechtlich möglichen Ausnützung ist nicht entscheidend.

Zur Lösung der Aufgabe standen alle Möglichkeiten offen – von der weitgehenden Erhaltung der alten Bausubstanz bis zum vollständigen Neubau. Die eingereichten Entwürfe überdeckten denn auch in ihrer Gesamtheit das ganze zur Verfügung stehende Feld planerischen und gestalterischen Entwickelns. Die Schwerpunkte des Ergebnisses seien anhand der drei dargestellten Projekte festgehalten.

Ausschnitt aus der Vogelperspektive von H. Bollmann 1970



Oberdorfstrasse, Tuschzeichnung von J. C. Uelinger, um 1750



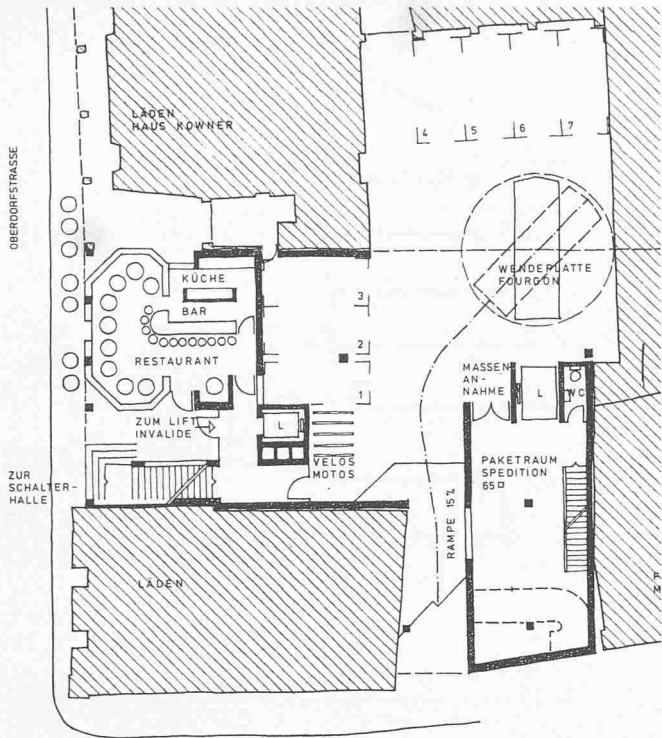
Zur Weiterbearbeitung empfohlener Entwurf: **Fischer Architekten**, Zürich; Mitarbeiter: **P. Fleischmann, A. Salis**.

Bericht der Expertenkommission

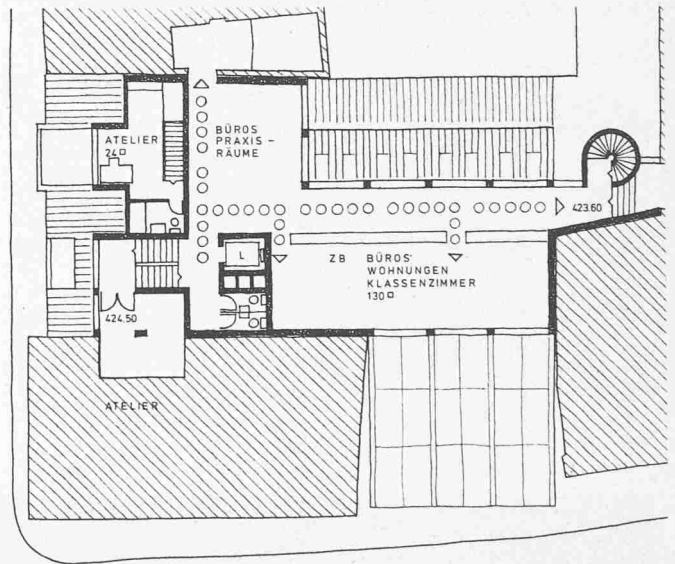
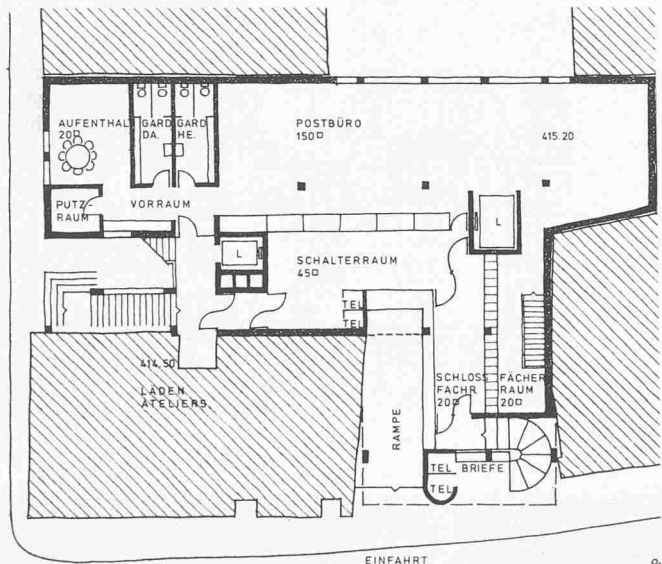
Durch die Erhaltung des Eckbaues und die Ergänzung mit einem zurückgesetzten Neubau gelingt dem Verfasser eine vorzügliche städtebauliche Einordnung. Gleichzeitig wird eine eindeutige Beziehung zur Schule erreicht. Die Baulücke an der Oberdorfstrasse wird auf überzeugende Weise geschlossen. Der turmartige Vertikalakzent wirkt gegen die Oberdorfstrasse als Bereicherung des Gassenbildes, ist aber gegen die hintere Rämistrasse nicht befriedigend. Eine Reduktion der Höhe und eine Vereinfachung der Erscheinung gegen die hintere Rämistrasse ist notwendig. Die Erhaltung des Eckhauses wird durch die Anlage der Vertikalerschliessung und der Sanitärräume im angrenzenden Neubau wesentlich erleichtert. Die Gestaltung der Neubauteile ist massstäblich richtig gelöst, ohne den Weg der Nachahmung historischer Bauformen zu beschreiten.

Die Anlieferung von der hinteren Rämistrasse ist in der vorgeschlagenen Form nicht durchführbar. Der Hauptzugang zur Post von der hinteren Rämistrasse ist richtig, jedoch durch die Anordnung der Schlossfahanlage etwas beengt. Postbüro und Schalterhalle sind in den Abmessungen zu knapp. Durch die Erhaltung des Eckbaues inkl. der heutigen Nutzungsmöglichkeiten ist eine Vielfalt und Kleinmassstäblichkeit gewährleistet. Das Restaurant an der Oberdorfstrasse bringt eine zusätzliche Bereicherung. Die Gestaltung der Obergeschosse im Neubau ermöglicht die gewünschte vielseitige Verwendbarkeit.

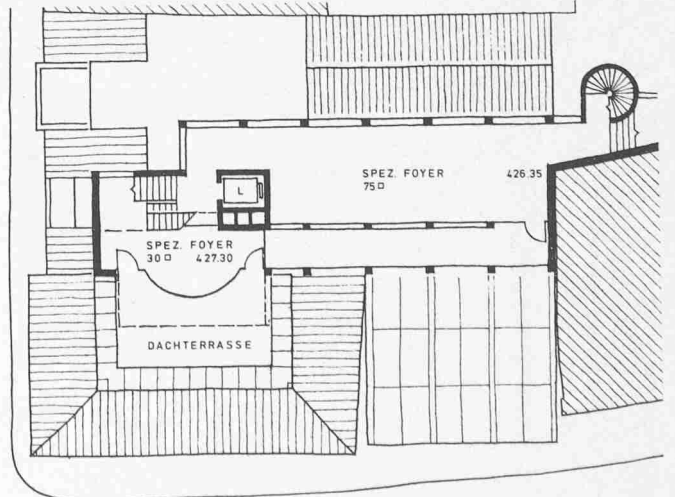
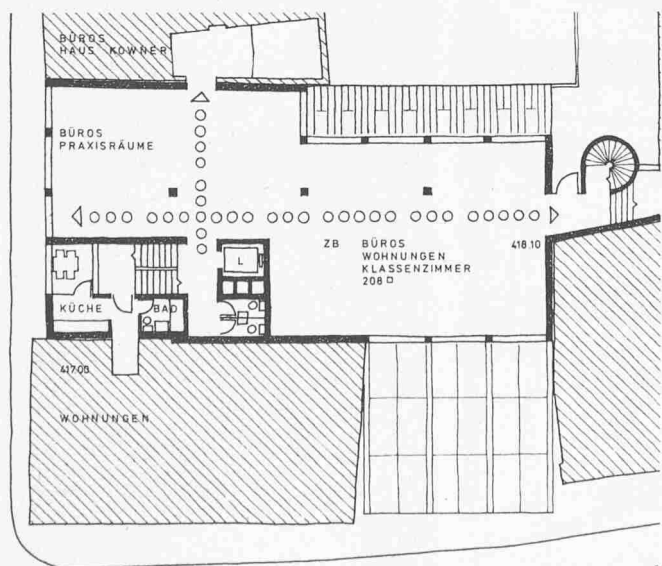
Durch die starke Differenzierung ist das Projekt eher aufwendig. Unter Einbezug des Altbaues liegt sowohl der Gebäudeinhalt wie auch die Nutzfläche über dem Durchschnitt der Projekte.



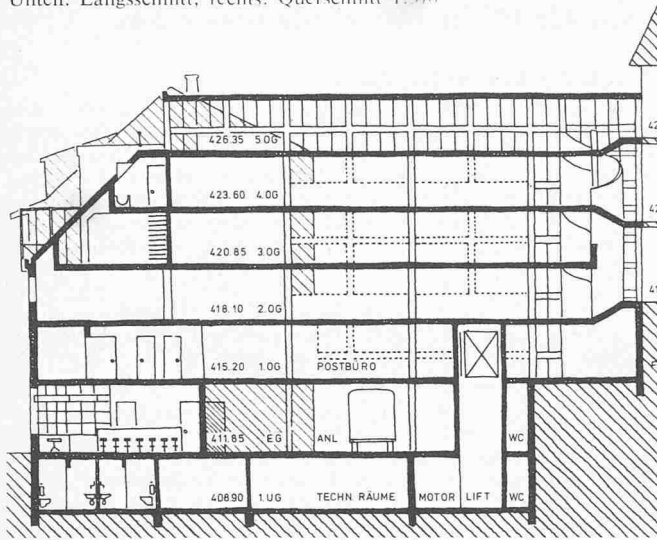
Oben: Erdgeschoss, unten: 1. und 2. Obergeschoss 1:370



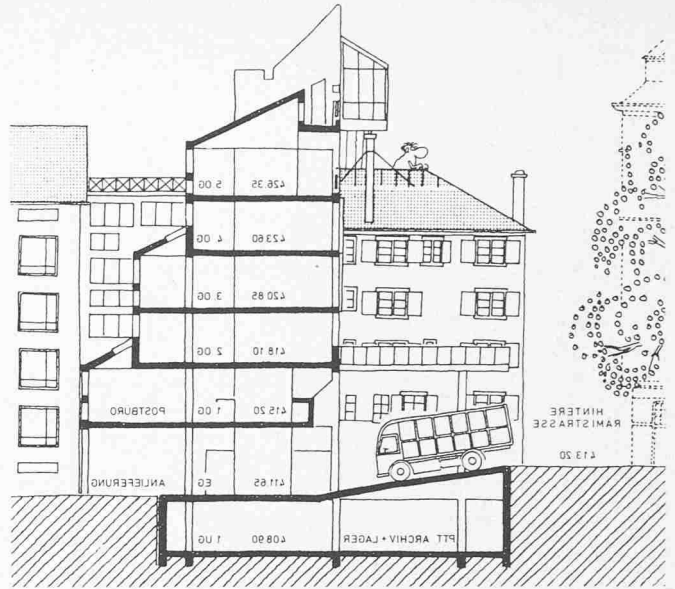
Oben: 4. Obergeschoss, unten: 5. Obergeschoss 1:370



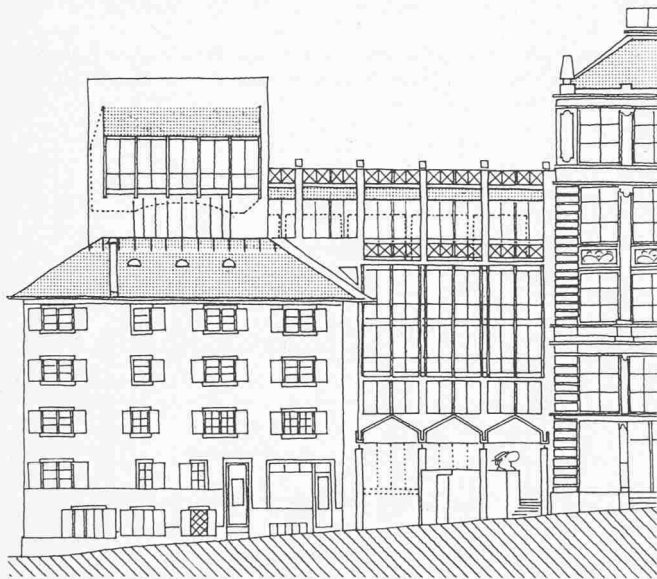
Unten: Längsschnitt, rechts: Querschnitt 1:370



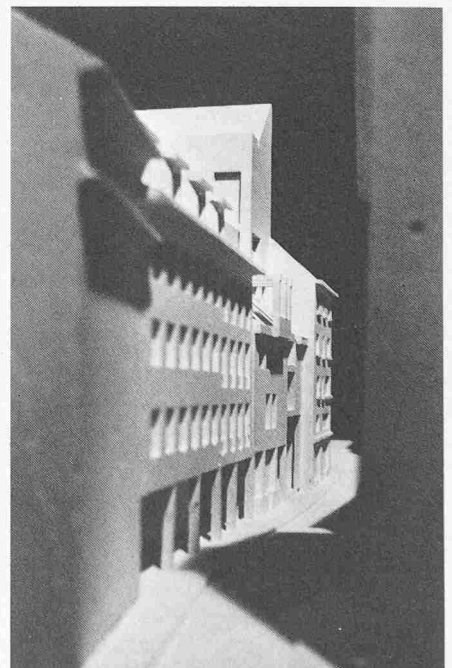
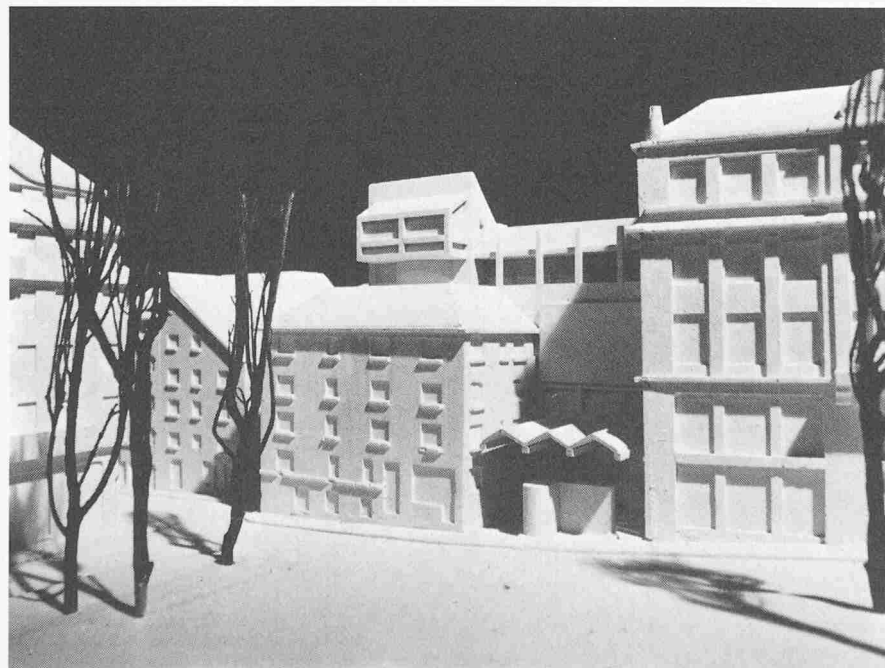
Ansicht Rämistrasse 1:370

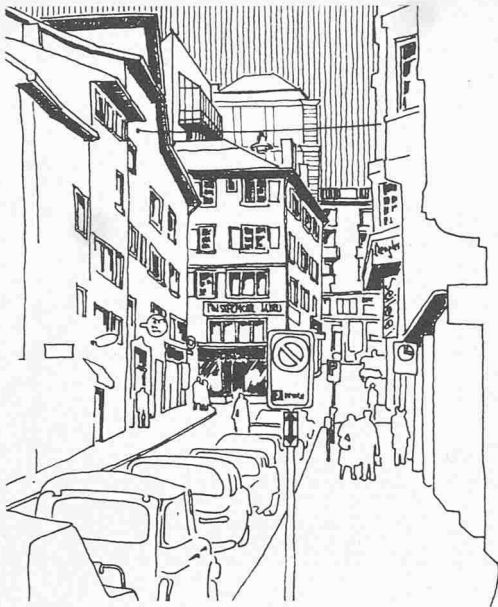


Ansicht Oberdorfstrasse 1:370



Modellaufnahmen: links Ansicht von der Rämistrasse, rechts Blick durch die Oberdorfstrasse





Perspektivskizze Oberdorfstrasse



Perspektivskizze Blick von der Rämistrasse

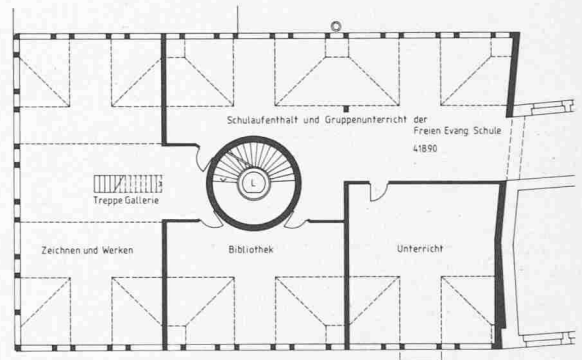
Entwurf von **Ernst Gisel**, Zürich; Mitarbeiter: **Heinz Schmid**.

Bericht der Expertenkommission

Der Verfasser ersetzt das bestehende Eckhaus durch einen Neubau ähnlicher Grösse. Die Verbindung zum Schulhaus ist mit einem Zwischenbau mit verglastem Dach sehr gut gelöst. Die Gestaltung der Baukörper an der Oberdorfstrasse überzeugt hingegen weder in der kubischen Gliederung noch im architektonischen Ausdruck. Die durchgehende Arkade an der Oberdorfstrasse führt zu einer unerwünschten Aushöhlung des Baukörpers. Die Fassade an der hinteren Rämistrasse ist zwar lebendig gestaltet, die Verschmelzung der verschiedenen architektonischen Elemente zu einer Einheit gelingt dem Verfasser aber nicht in allen Teilen, ist aber korrigierbar.

Die Anlieferung ist in der aufgezeichneten Form nicht möglich. Der Zugang für die Postkunden ist gut gelöst. Der Postbetrieb funktioniert. Die Nutzung der Obergeschosse ist in Ordnung. Der Vorschlag einer Gartenwirtschaft an der hinteren Rämistrasse ist in jeder Beziehung geglückt.

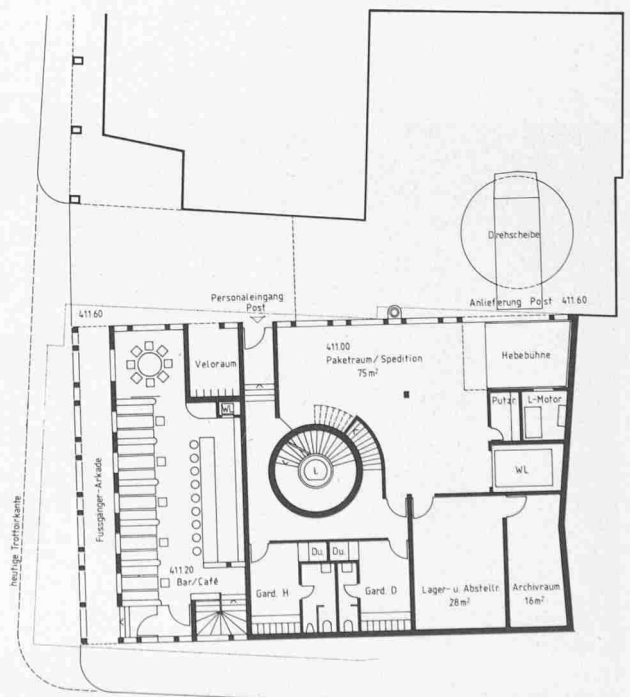
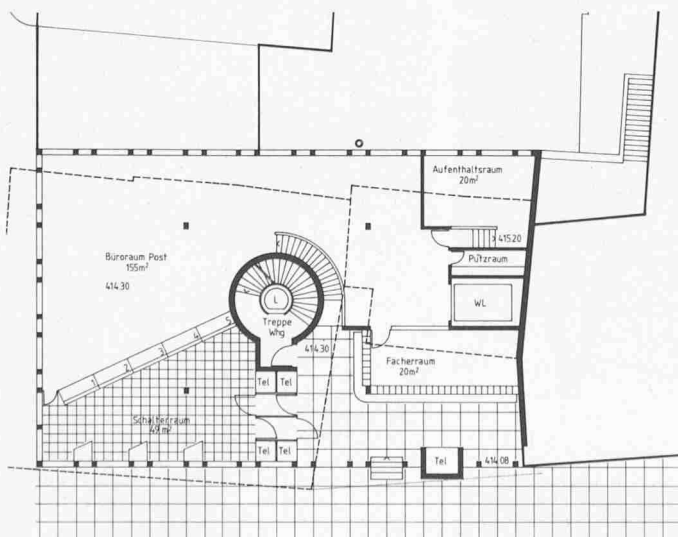
Eine einfache konstruktive Durchbildung ist gewährleistet. Dank unterdurchschnittlichem Gebäudeinhalt und überdurchschnittlichen Nutzflächen kann das Projekt als wirtschaftlich bezeichnet werden.

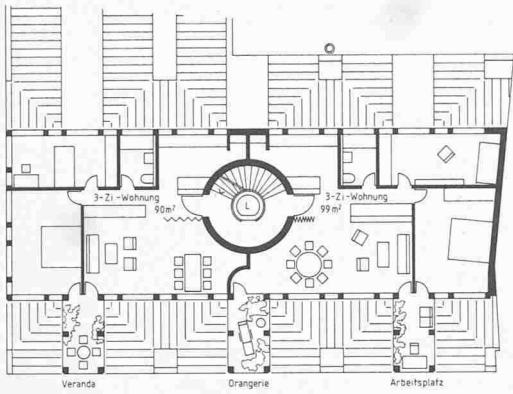


1. Obergeschoss

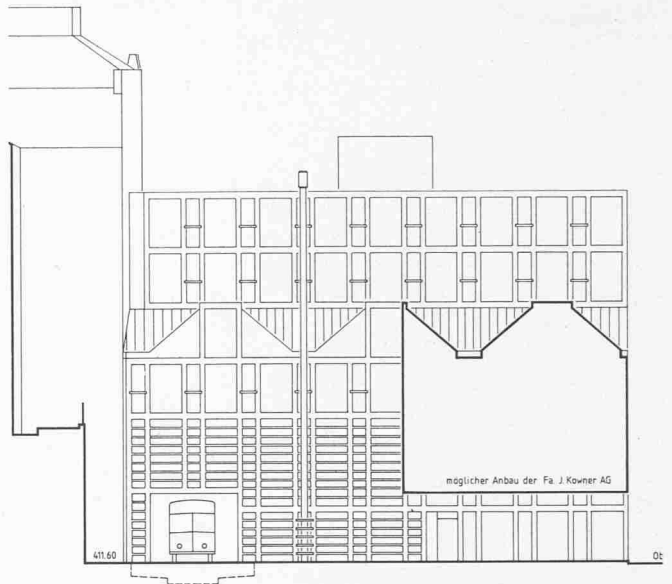
Geschoss Postanlieferung 1:370

Erdgeschoss 1:370

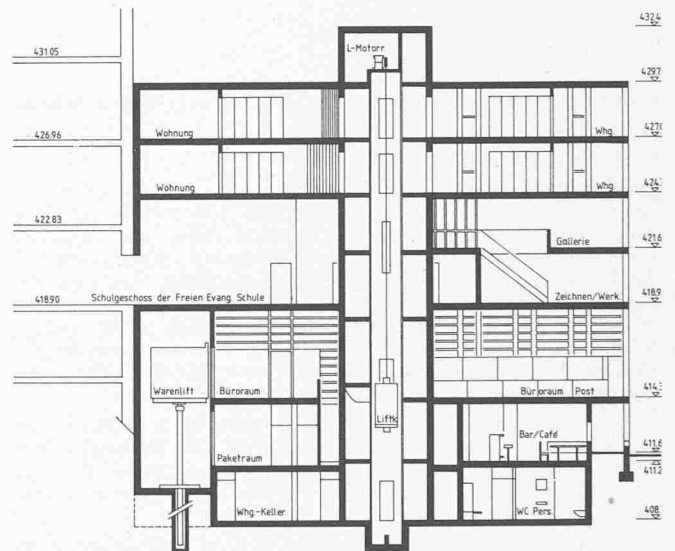
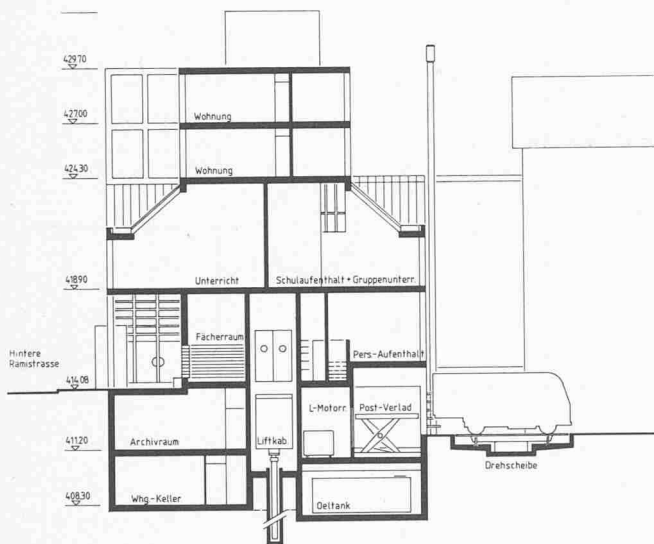




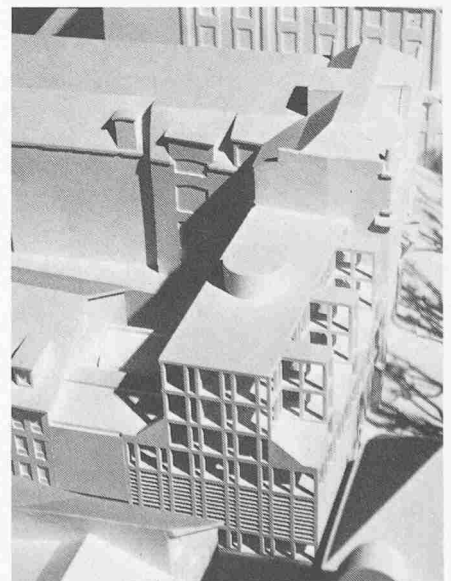
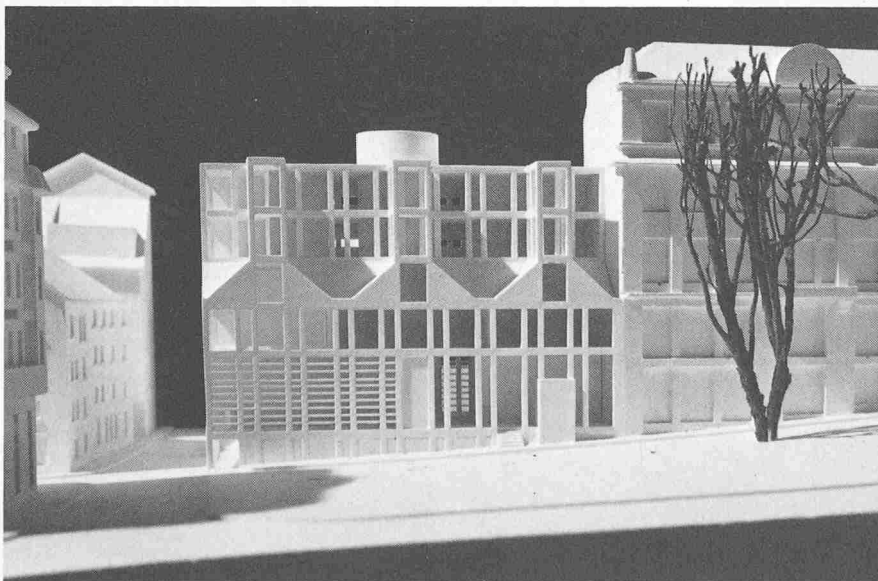
Oben: 2. und 3. Obergeschoss 1:370
 Rechts: Ansicht von Norden 1:370



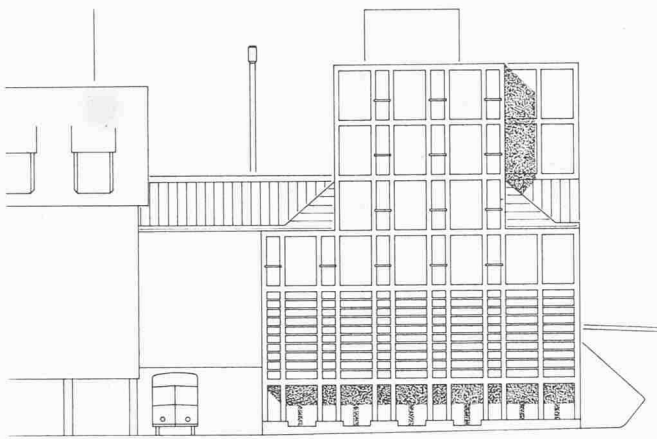
Querschnitt, Längsschnitt 1:370



Modellaufnahmen: links Ansicht von der Rämistrasse, rechts Ansicht von Südwesten



Unten: Ansicht von Westen 1:370
 Rechts: Ansicht von Süden 1:370



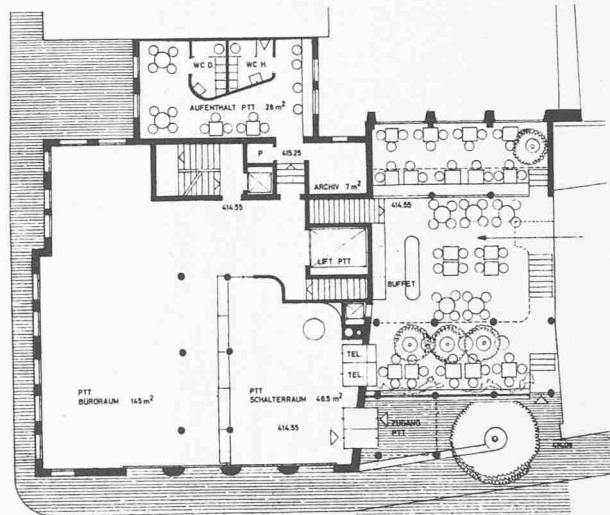
Entwurf von **Rudolf und Esther Guyer**, Zürich.

Bericht der Expertenkommission

Der Versuch, den Massstab der Bauten an der Rämistrasse zu übernehmen, ist grundsätzlich positiv zu werten. Diese Grundhaltung wird allerdings durch die Wahl der Materialien beeinträchtigt. Der Neubau wirkt deshalb auch an der Rämistrasse als Fremdkörper. Die Begradigung der Fassadenflucht an der Oberdorfstrasse führt zu einer Abwertung des Gassenraumes. Die Fussgängerarkade ist an dieser Stelle unerwünscht. Die architektonische Lösung des Zwischenbaues an der Oberdorfstrasse ist nicht ersichtlich. Die architektonische Gestaltung ist konsequent und von hoher Qualität.

Die Anlieferung funktioniert, wobei die vorgeschlagene Drehscheibe in Kauf genommen werden muss. Der Fussgängerbereich an der hinteren Rämistrasse bedeutet einen positiven Vorschlag. Der Postbetrieb funktioniert einwandfrei. Der Einbau eines Restaurants an der Oberdorfstrasse ist zu begrüssen. Die vorgeschlagene Nutzung in den Obergeschossen ist gut überlegt, insbesondere die Wohnungen sind attraktiv.

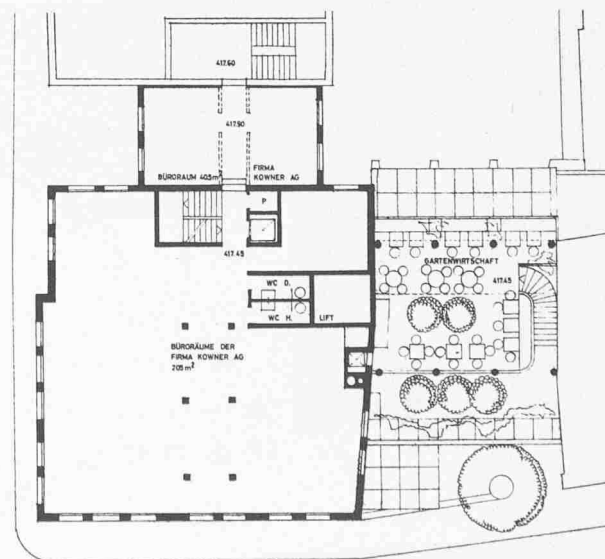
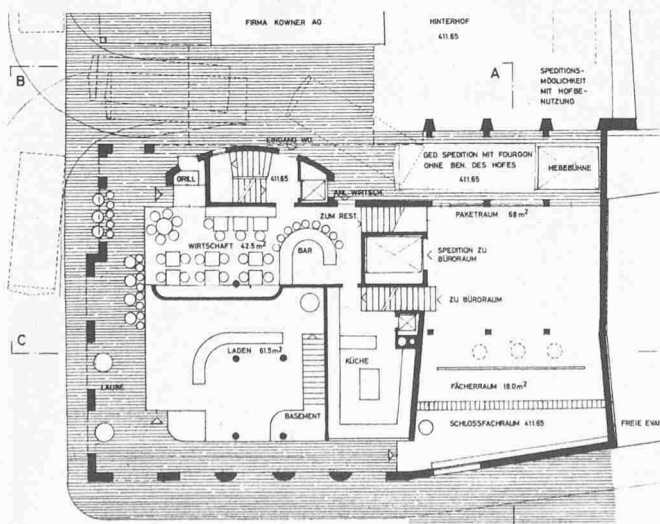
Die konstruktive Durchbildung ist aufwendig. Da der Gebäudeinhalt dem Mittel entspricht, die Nutzfläche an der unteren Grenze liegt und die Konstruktion aufwendig ist, dürfte das Projekt vergleichsweise unwirtschaftlich sein.

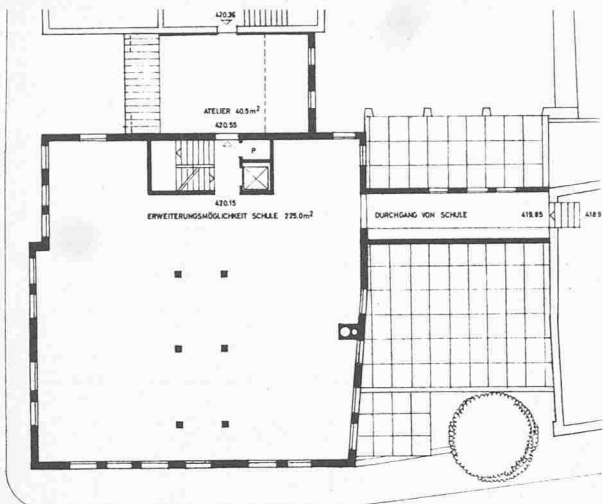


1. Obergeschoss 1:370

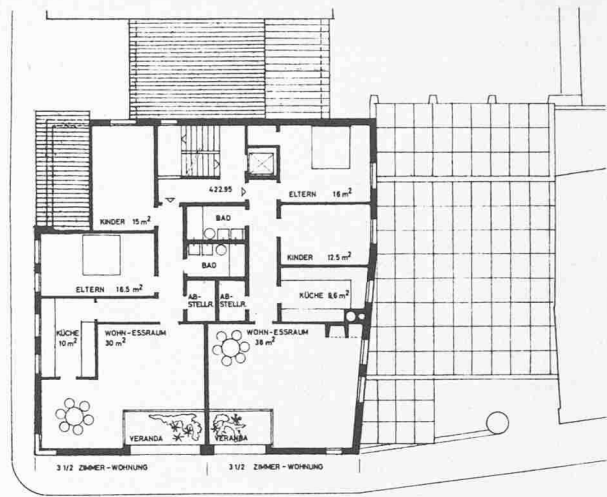
2. Obergeschoss 1:370

Erdgeschoss 1:370

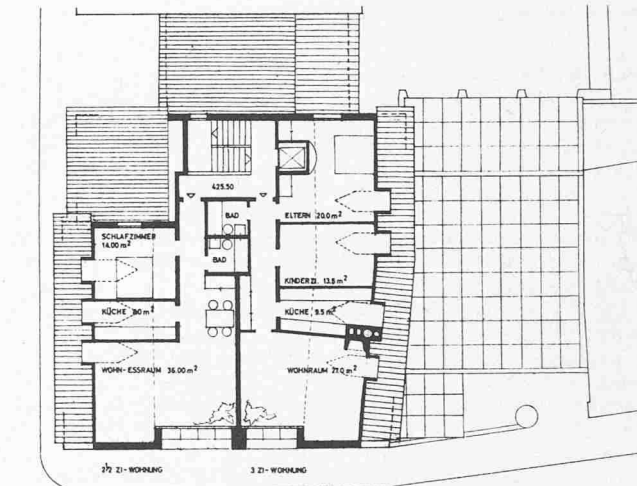




3. Obergeschoss 1:370

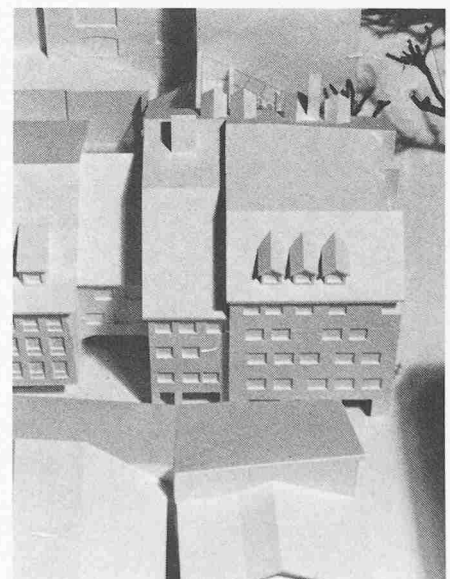
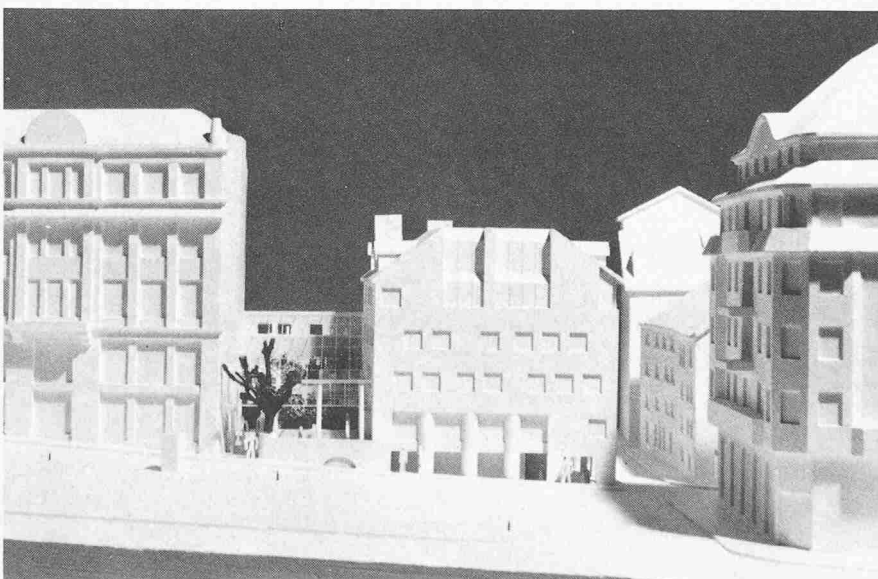


4. Obergeschoss: 1:370



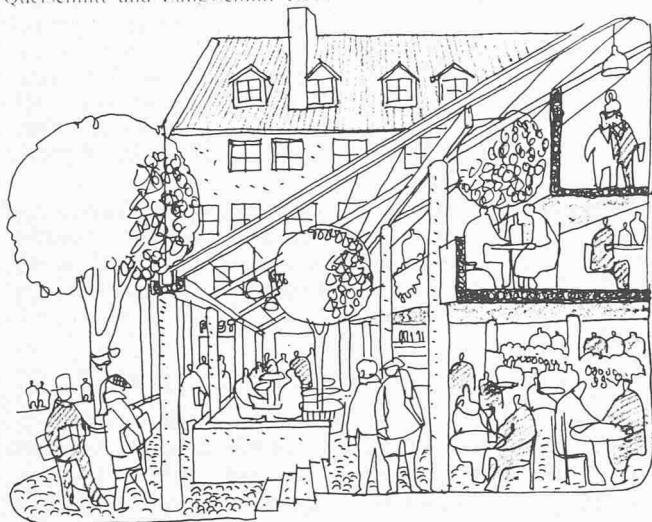
Oben: Dachgeschoss 1:370
Links: Perspektivskizze Oberdorfstrasse

Unten: Modellaufnahmen: links Ansicht von der Rämistrasse, rechts Ansicht von Westen





Querschnitt und Längsschnitt 1:370



Skizze Restaurant



Ansicht von der Rämistrasse

Umschau

Afrikas grösste Baustelle – eine Umweltkatastrophe?

Auf der grössten Baustelle des afrikanischen Kontinents wurde Ende April der erste Spatenstich getan: Nun frisst sich eine aus Pakistan herbeigeschaffte gigantische 2000-Tonnen-Baumaschine durch die Erde im Süden der Republik Sudan, um einen Weg für den «Jonglei-Kanal» zu bahnen.

Die künstliche Wasserstrasse soll die Lebensader des Sudan werden und den Oberlauf des Weissen Nil umleiten, der bisher ungenutzt in die Sümpfe der Region Sudd fliesst. Dort verdunstet die Hälfte des Nilwassers ohne direkten Nutzen für die Menschheit. Das umgeleitete Wasser soll künftig den Sudan bewässern und das Assuan-Staudamm-Becken im nördlichen Nachbarland Ägypten füllen.

Der Kanal wird mit 350 Kilometern doppelt so lang wie der Suez-Kanal sein und mindestens 175 Millionen Dollar kosten. Nach Fertigstellung wird der in Regenzeiten bisher unpassierbare Süden des Sudan an das Transportsystem des Nordens angeschlossen sein; eine parallel am Ufer angelegte Allwetter-Strasse soll die Landesteile zusätzlich miteinander verbinden. Aber das beeindruckende Projekt, das niederländische und französische Firmen bis 1983 abschliessen wollen, ist zur Zielscheibe der Kritik von seiten internationaler Umweltschützer und Völkerkundler geworden. Denn sie befürchten verheerende Auswirkungen auf das Klima in Afrika und auf die ansässige Bevölkerung, die als Schwarzafrikaner seit Jahrhunderten unter dem dominierenden Einfluss der arabischen Nord-Sudanesen leidet.

Die Argumente der Kanal-Gegner sind schwerwiegend. Durch Austrocknung der Sümpfe im Sudd würden nicht nur die einmalige Tier- und Pflanzenwelt vernichtet, sondern auch die Oasenquellen in den Wüstenzonen bis hin nach Ägypten versiegen, heisst es. Ausserdem schneide der bis zu 100 Metern breite Jonglei-Kanal die Herden der dort lebenden Nomadenstämme Dinka und Nuer von ihren natürlichen Weidegründen ab. Damit gäbe es keine Lebensgrundlage mehr für diese friedfertigen Völker, die ein Gebiet von der Gesamtgrösse Belgiens, Hollands und der Schweiz bewohnen.

Diese Vorwürfe kamen auch bei der UNO-Konferenz über Wüsten im vergangenen Jahr in Nairobi zur Sprache. Der in London erscheinende Informationsdienst «Earthscan» bezeichnet die Befürchtung einer Verwüstung als «absurd». Untersuchungen aus den sechziger Jahren hätten eindeutig gezeigt, dass die Sudd-Sümpfe klimatisch keine grossräumigen Einflüsse haben. Und dass die Herden der Nomaden von ihren Weidegründen abgeschnitten werden könnten, sei unbegründet, weil die Kanalbauer genügend Überquerungsplätze für Tier und Mensch anlegen wollten.

Noch 1955 war die Errichtung eines Kanals mit täglicher Fliessmenge von 55 Millionen Kubikmetern im Gespräch. Das jetzt angepackte Projekt geht nur noch von einer täglichen Fliessmenge in Höhe von 20 Millionen Kubikmetern aus. Lediglich ein Viertel des Weiss-Nil-Wassers wird um die Sümpfe geleitet.

Zu stoppen ist der Jonglei-Kanal trotz der Proteste nicht mehr. Er wird – wie die Urwald-Riesenstrasse «Transamazonica» in Brasilien und ähnlich ehrgeizige Projekte in der Dritten Welt – seinen Nutzen oder Schaden erst in der Praxis offenbaren. Nicht zuletzt geht es auch um handfeste politische Interessen.