

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **110 (1992)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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

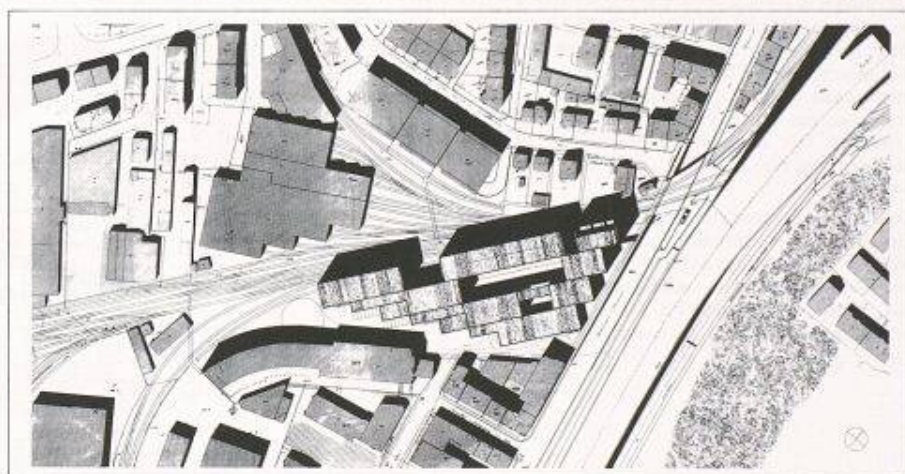
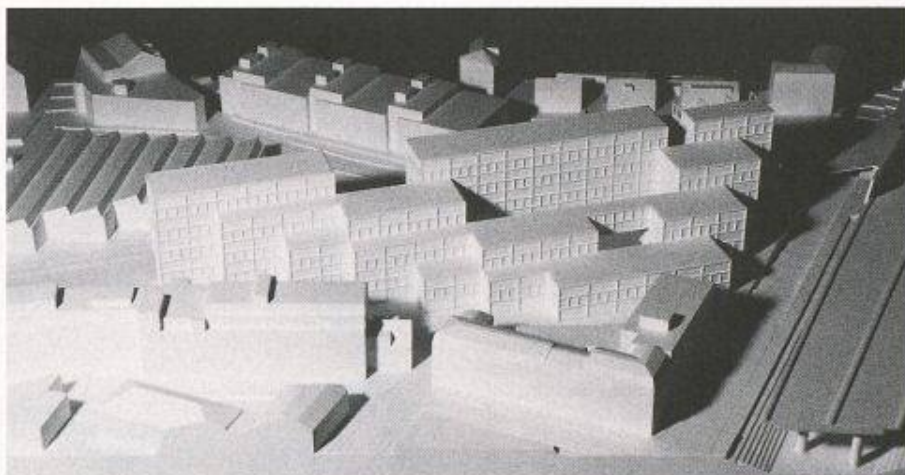
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wettbewerb SZU-Areal Giesshübel, Zürich

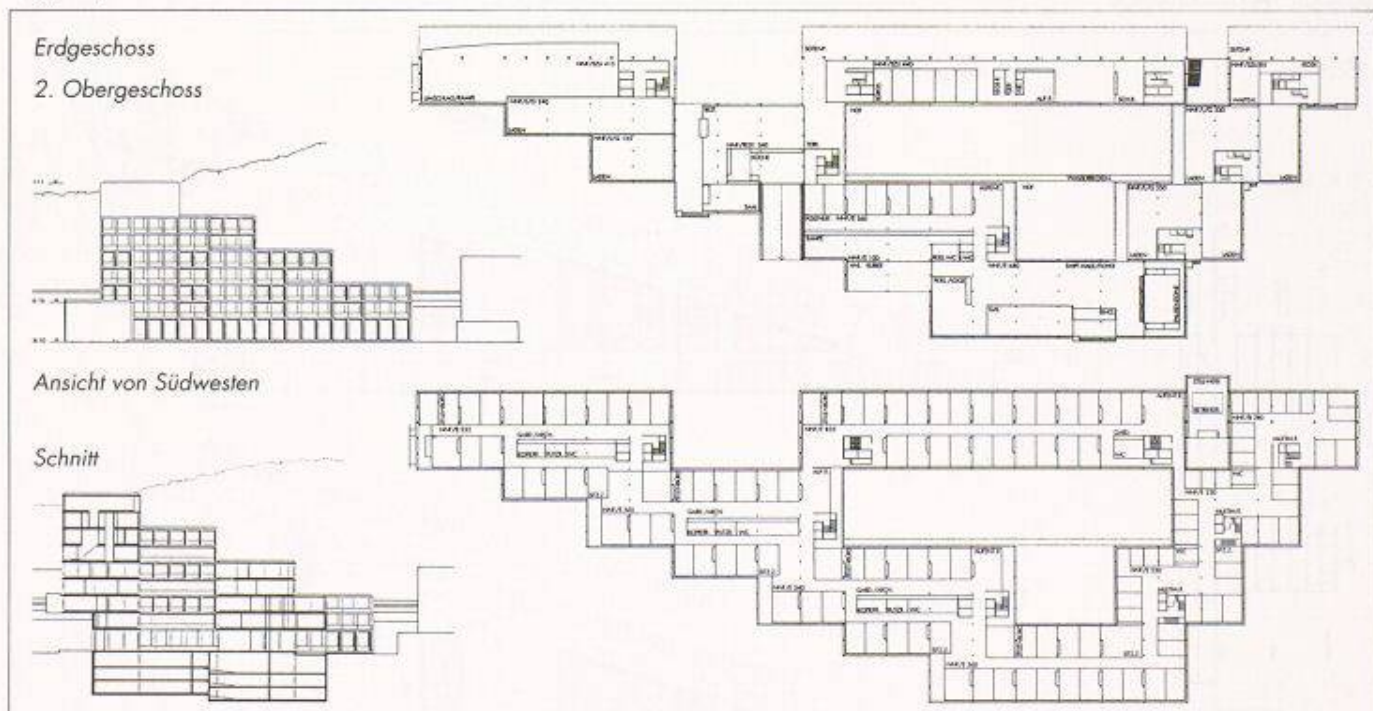
Die Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn und die Elvia-Versicherungen veranstalteten unter elf eingeladenen Architekten einen Ideenwettbewerb für die Überbauung des Giesshübel-Areals in Zürich.

Mit der Überbauung des Bahnhofareals Giesshübel besteht die Chance, eine zeitgemässe und bedeutungsvolle Gebäudeanlage zu konzipieren, die den Bahnhof als SZU-Zentrum positioniert. Mittels einer attraktiven Nutzungsmischung zwischen bahnbegleitenden Anlagen, Arbeitsplätzen, Wohnungen und Dienstleistungen und einer sinnvollen Verdichtung soll das Stadtquartier, an diesem durch den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossenen Ort, qualitativ aufgewertet werden.

Da die Gesamtüberbauung die personellen und finanziellen Kapazitäten der SZU übersteigt, ist aufgrund verschiedener Gespräche zwischen der SZU-Direktion und der ELVIA-Versicherungen eine Partnerschaft angestrebt worden. Die ELVIA-Versicherungen sollen anschliessend die für ihren Hauptsitz benötigten Bürogeschossflächen im Stockwerkeigentum aus dieser Überbauung antreten. Die dem Programm zugrundeliegende BGF von 38 000 m² entspricht einer Ausnutzung von rund 250% der ausnutzbaren Arealfläche.



Lageplan, Modellaufnahme



1. Preis (32 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): **Marie-Claude Bétrix & Eraldo Consolascio**, mit **Eric Maier**, Erlenbach

Aus dem Jurybericht

Das gewählte städtebauliche Konzept korrespondiert mit den gegebenen offenen räumlichen Verhältnissen, und dies sowohl in der kubisch-räumlichen Schichtung wie auch in der Hierarchisierung der Baukörper. Die Linienführung der Gleise der SZU-Bahn bildet richtigerweise die Bezugsachse

und das Rückgrat der Komposition. Ihre Ausformulierung stellt volumetrisch in der Längen- und Höhenentwicklung das dominierende Element der Gesamtanlage dar. Die Disposition der Baukörper lässt massstäbliche Öffnungen zu und nimmt Bezug auf die Nachbarbauten; insbesondere lässt die geringe Gesamtlänge den südwestlichen Bereich der Gleise vis-à-vis der Jean-Frey-Gebäude von jeglicher Überbauung unbelastet.

Das einheitliche Konstruktionssystem, gepaart mit einer feingliedrigen Fassadengestaltung, bewirkt ein ruhiges Gesamtbild. Eine direkte Fussgänger-

beziehung zwischen Vorfahrt und Perronanlagen fehlt. Laden- und Gewerberäume sind teilweise an schlecht frequentierbaren Lagen angeordnet. Die Aneinanderreihung der Gebäudekörper führt zu langen Wegverbindungen im ELVIA-Bereich.

Gesamthaft gelingt es dem Verfasser, mit Hilfe einer Reihe von genau definierten, rhythmischen Entwurfsparametern, wie Höhenstufungen, Stufungen, wechselvollen Innen- und Aussenbeziehungen usw., die komplexe Situation in eine neue Ordnung zu fügen und dem Ort eine unverwechselbare Bedeutung zu verleihen.

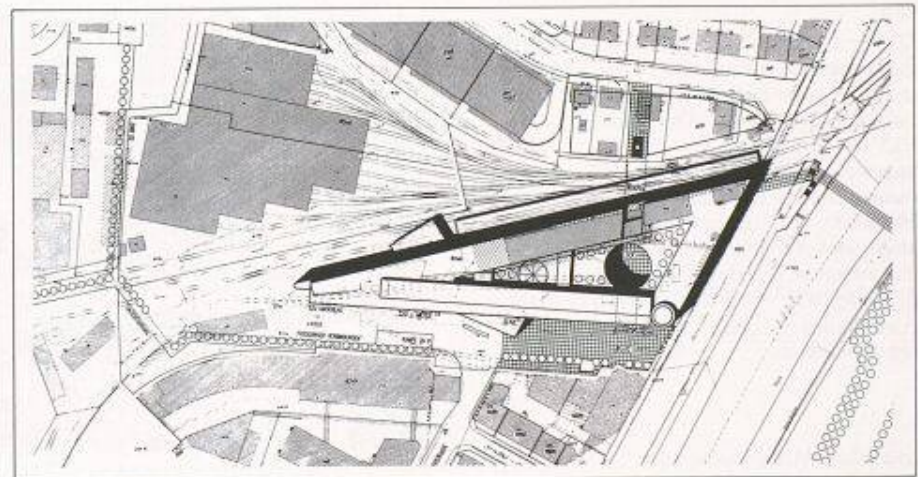
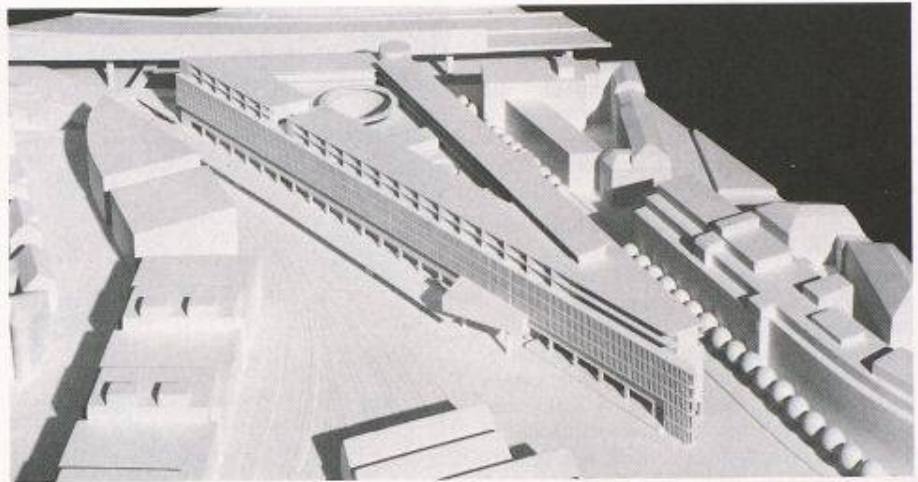
2. Preis (16000 Fr.): **Rudolf+Esther Guyer**, Zürich

Aus dem Jurybericht

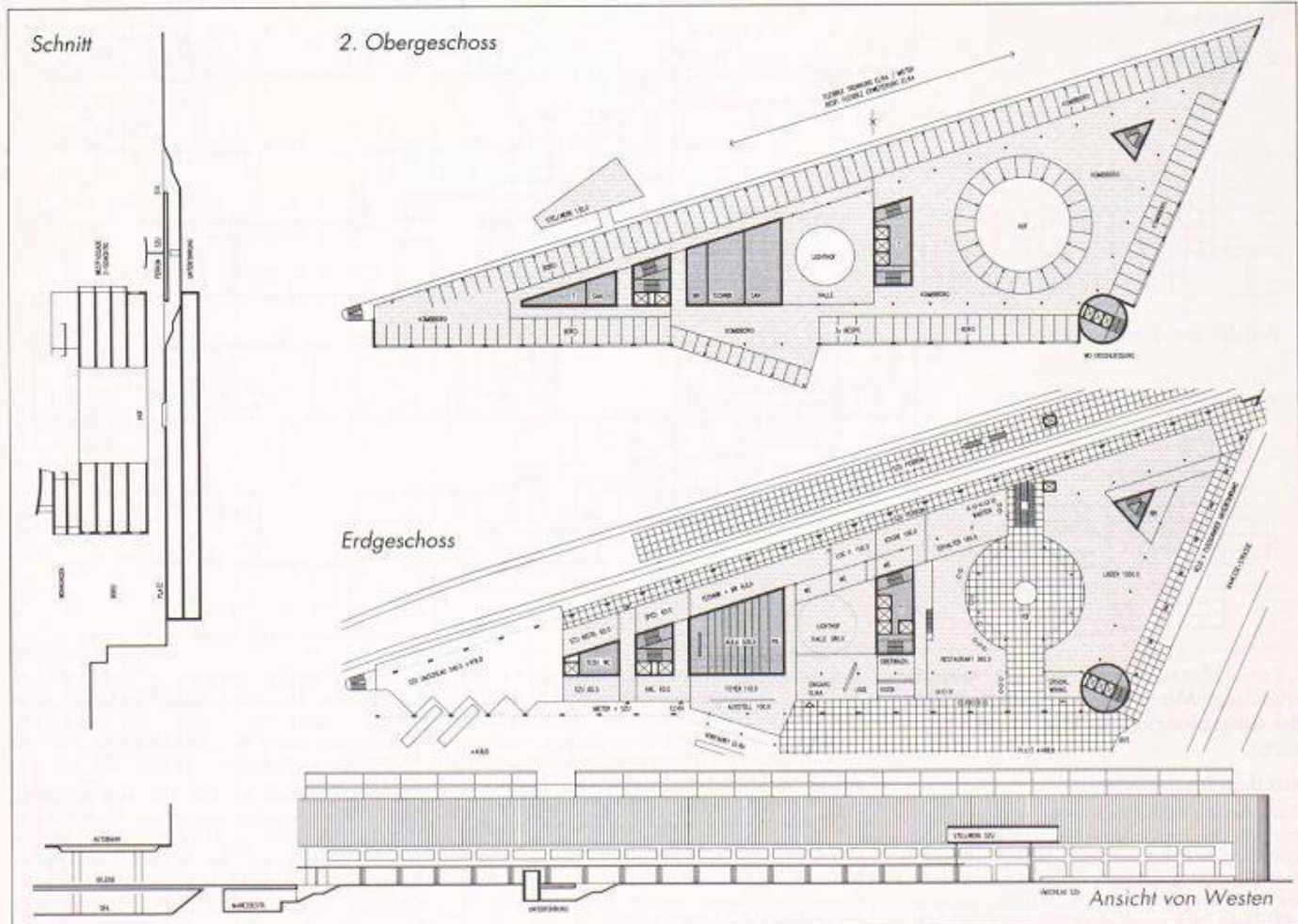
Der Projektvorschlag strebt eine blockrandverwandte Überbauung des zur Verfügung stehenden Areals unter Freihaltung der Gleisanlage an. Daraus resultiert jedoch ein dreieckförmiges Grossgebäude ohne massstäblichen Bezug zur Quartierstruktur. Die Gebäudeform entwickelt sich streng aus den Randleinien entlang der Manessestrasse, der Gleisanlage und dem notwendigen Abstand gegenüber der südlichen Nachbarschaft. Die Volumetrie setzt neue Massstäbe in das Quartier. Die Abfolge Bahnhof-Platz verbindet folgerichtig; wobei die vorgeschlagene Platzbildung im wesentlichen einem verkehrsfreien Strassenraum entspricht und damit wenig räumliche Qualitäten aufweist.

Das Erdgeschoss ist organisatorisch gut gelöst. Die Flexibilität der Flächen im Erdgeschoss lassen Alternativnutzungen zu. Durch die Gebäudeform bedingt entstehen tiefe Innenräume, welche in den Bürogeschossen Flächen verminderter Nutzungsmöglichkeit bilden. Die Erschliessung der Wohngeschosse mit einer Vertikalverbindung ist ungenügend. Der kompakte Baukörper mit klarer Struktur lässt eine hohe Wirtschaftlichkeit erwarten.

Das Projekt besticht durch seine pragmatische Grundhaltung – eigentlich ein Gebäude zu entwickeln – leidet jedoch an der zwangsläufig daraus resultierenden Nichtmassstäblichkeit in bezug auf das Quartierbild, innere Fluchten und einer zu schematischen Interpretation der gestellten Aufgabe.



Lageplan, Modellaufnahme



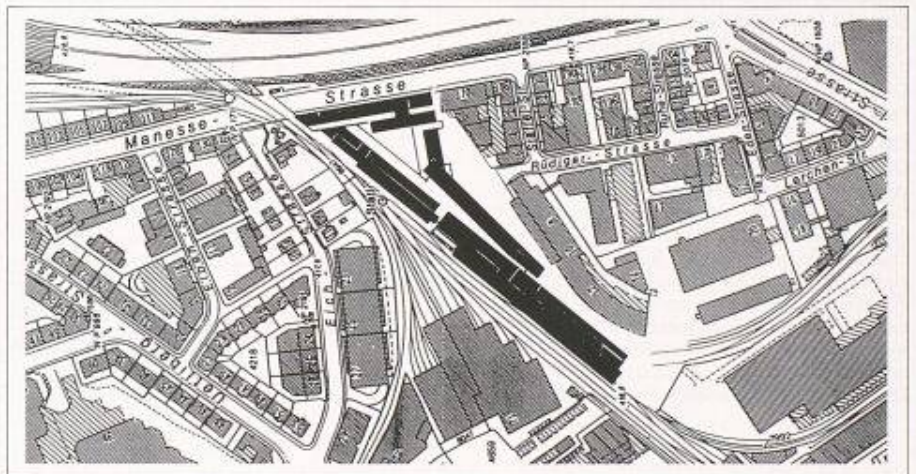
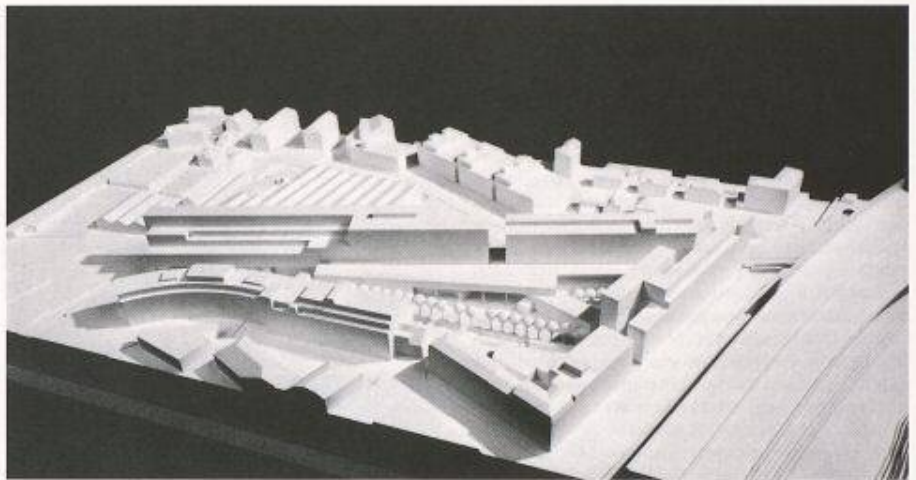
3. Preis (14 000 Fr.): **Bob Gysin und Theo Kurer**, Dübendorf

Aus dem Jurybericht

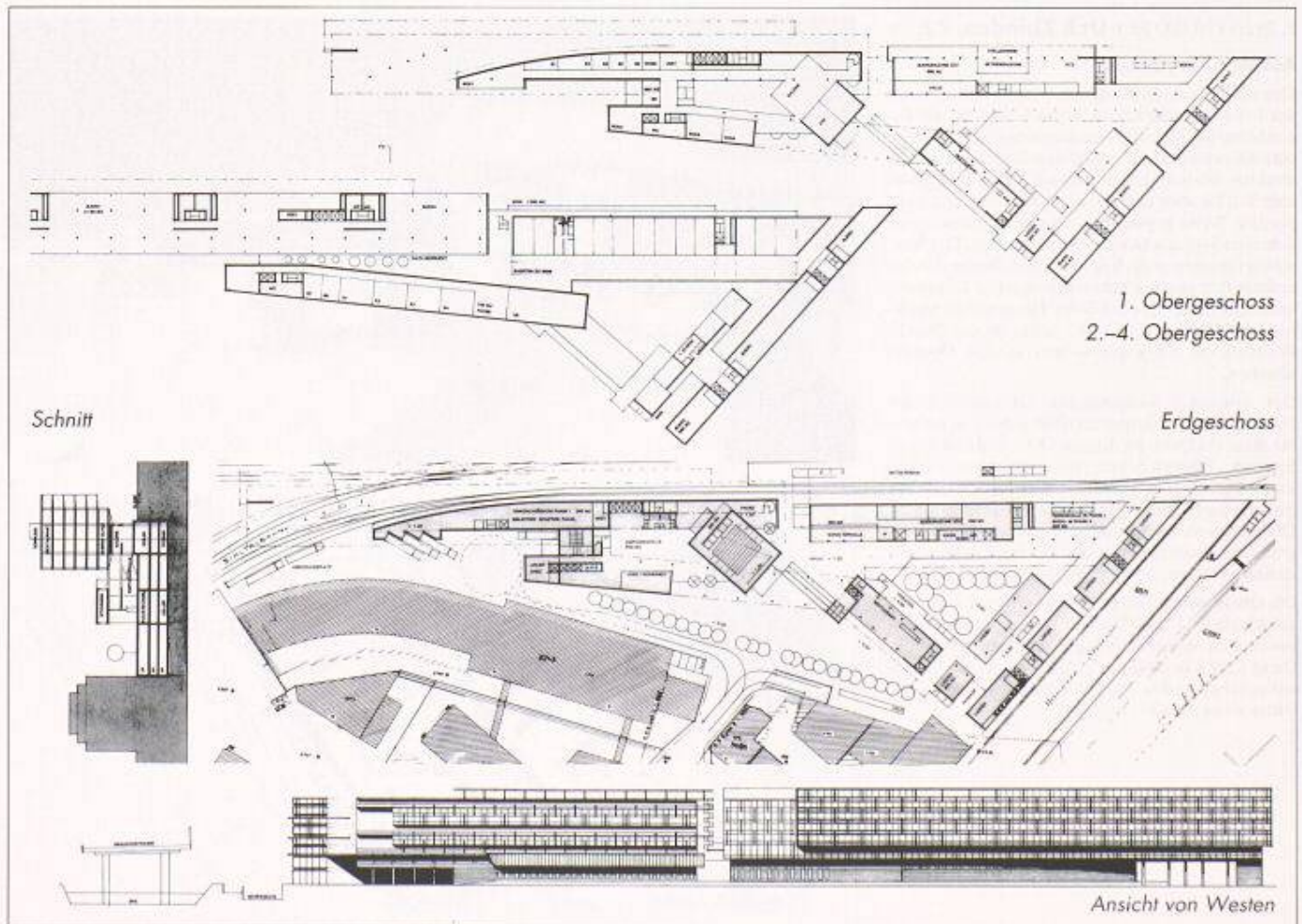
Aus der Analyse des Quartiers wird eine Weiterführung des heterogenen Stadtmusters kultiviert vortragen. Dabei sind die Bauteile dem vielfältigen Raumprogramm entsprechend gegliedert und winkelförmig an den nordwestlichen Gleisrand sowie an die Manessestrasse zur Schliessung der Strassenzeile gesetzt. Das an sich verständliche Verhalten ist städtebaulich klar und architektonisch entsprechend differenziert. Ebenso verhalten sich die locker in den Hofraum gesetzten Ergänzungsbauten. Unverständlich ist der südwestliche Bereich, welcher den ohnehin massiven Jean-Frey-Komplex schleifend begleitet und in seiner Höhenentwicklung gar bedrängt.

Der Hofraum als Zentrum der internen Erschliessungen nimmt organisch Rücksicht auf die Einführung der Rüdigerstrasse sowie den Zugang von der Manessestrasse. Die Organisation in den Untergeschossen ist unklar. Die Anordnung der Ladenbereiche im Erdgeschoss und im Sous-Terrain sind nicht kundenfreundlich und ungenügend erschlossen. Die Raumtiefen des Gebäudekörpers an der Manessestrasse sind zu knapp.

Trotz nachvollziehbarem Gestaltungsansatz verstrickt sich das Projekt in entscheidende Ungeheimheiten und mangelnde Logik. So ist die Qualität der Grundrisse in wesentlichen Bereichen ungenügend und zum Teil schwer korrigierbar. Der an sich lobenswerte Versuch nach einer offenen Formulierung der komplexen Aufgabe vermag aber weder sich selbst noch dem Quartier den angemessenen Selbstwert zu geben.



Lageplan, Modellaufnahme

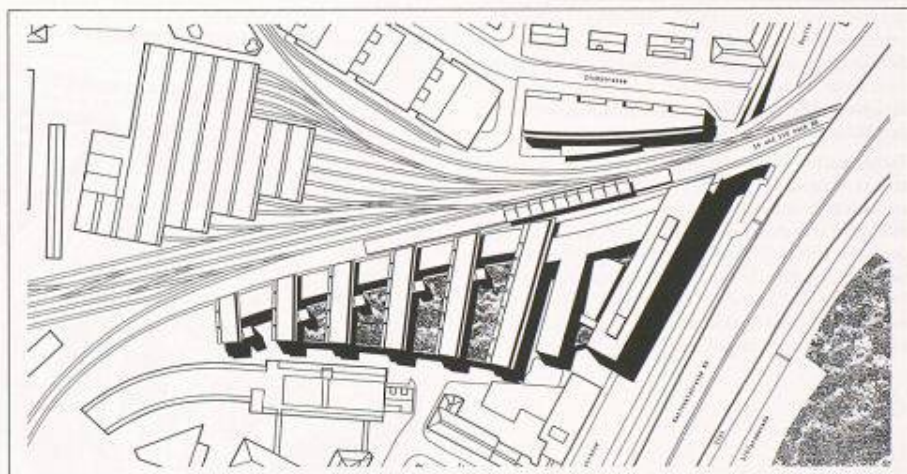
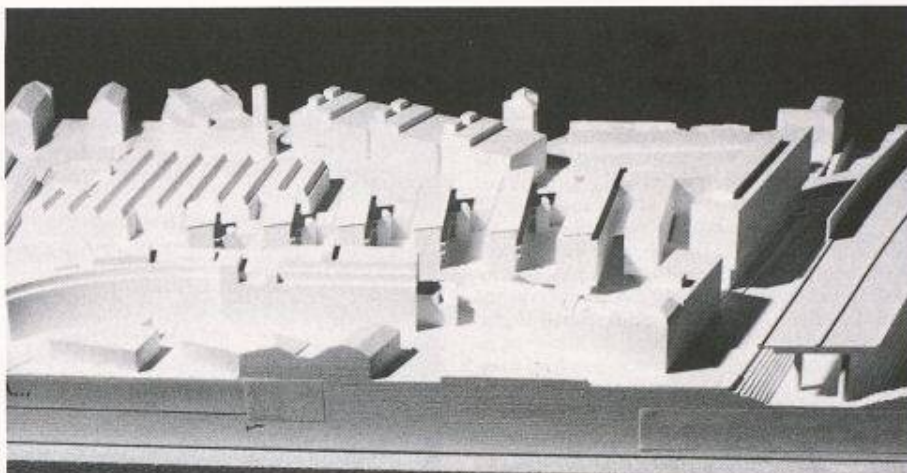


4. Preis (12 000 Fr.): **Bruno E. Honegger, Werner Glaus, Zürich**

Aus dem Jurybericht

Das Projekt knüpft an die in diesem Gebiet nur fragmentarisch vorhandene, teilweise aufgebrochene Blockrandüberbauung an. Es versucht, dieses Konzept einerseits längs der Manessestrasse mit einem geschlossenen Bürobau und im rückliegenden Teil des Areals in den Obergeschossen mit den Wohnbauzeilen umzusetzen. Die auf einem zweigeschossigen Gewerbesockel quer liegenden Wohnbaukörper schaffen eine gute Beziehung zum wenig attraktiven Bau der Jean Frey AG. Die im zweiten Obergeschoss vorgeschlagenen Gartenhöfe, die den fünfgeschossigen quergestellten, mit guten Grundrissen ausgestatteten Wohnbauten zur Verfügung stehen, verursachen aber zwei schlecht belichtete und erschwert nutzbare, gewerblich genutzte Gewerbegeschosse. Durch die konsequente Zuordnung der Büroräume in durchgehende Bürotrakte längs der Bahnlinie und der belärmten Seite der Manessestrasse und der Wohnungen zu den ruhigen Höfen wird eine dem Standort angemessene Situation geschaffen. Die Anordnung der Laden-, Gewerbe- und Büroflächen ist nicht optimal gestaltet.

Die Organisation des Parkings ist unübersichtlich. Die Fahrgastbedürfnisse der SZU sind optimal gelöst. Die Konzeption der Laden- und Gewerbeflächen im EG/UG mit zu tiefen Räumen lässt nur eine beschränkte Nutzung zu. Die dem Konzept zugrunde gelegte Idee, die Wohnungsbauten auf einen begrünten Gewerbesockel abzustellen und die übrigen Büronutzungen als Lärmschutzriegel um die Wohnbauten zu legen, hat sich in der gewählten Art als schwer realisierbar erwiesen. Dennoch stellt das Projekt einen wertvollen Beitrag zur Diskussion der anstehenden Probleme dar.



5. Preis (10 000 Fr.): **Ueli Zbinden, Zürich**

Aus dem Jurybericht

Das städtebauliche Konzept, entwickelt aus einer nord-süd-orientierten, mehrgeschossigen, mit Innenhöfen durchbrochenen Bürostruktur und einer ostwest-orientierten, darübergelagerten Wohnstruktur, breitet sich in grosser Eigenständigkeit zum Teil bis über die Gleise aus und öffnet sich auf positive Weise gegenüber den umliegenden räumlichen und volumetrischen Verhältnissen. Der Vorschlag ignoriert jedoch in unverständlicher Art die technischen und aufgabenimmanenten Gegebenheiten, insbesondere der Bahn. Die gewählte Struktur gewährleistet eine erwünschte grosse Durchlässigkeit im Erdgeschoss und in den Obergeschossen.

Der prinzipiell sympathische Grundansatz der überlagerten Strukturen zerfällt jedoch in einer – für diese Aufgabe an diesem Ort – wohl nicht adäquaten, übertriebenen volumetrischen Auflösung. Die Disposition der Ladenflächen an frequenzarmen Lagen im Erdgeschoss sowie im ersten Obergeschoss sind teilweise unbefriedigend. Aufgrund der Raumtiefen in den Bürogeschossen entstehen zu grosse, unwirtschaftliche Freiflächen.

Die Qualitäten des Projekts liegen primär in der unaufdringlich in das Quartier eingefügten und besonders im Wohnbereich gut nutzbaren Struktur. Diese lässt jedoch einen präziseren Bezug zu den mitentscheidenden Randbedingungen des Gleisfeldes weitgehend vermissen.

