Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **100 (1982)**

Heft 42

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wettbewerb Tramdepotareal Tiefenbrunnen in Zürich-Riesbach

Der Stadtrat von Zürich eröffnete im Oktober 1981 unter den in der Stadt Zürich verbürgerten oder mindestens seit 1. Januar 1980 niedergelassenen Architekten (Wohn- oder Geschäftssitz) einen öffentlichen Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Wohnüberbauung auf dem ehemaligen Tramdepotareal Tiefenbrunnen, Zürich-Riesbach.

Preisrichter waren Stadtrat Hugo Fahrner, Vorstand des Bauamtes II, A. Wasserfallen, Stadtbaumeister, Stadtrat Willy Küng, Vorstand des Finanzamtes, Stadtrat Dr. Jürg Kaufmann, Vorstand der Industriellen Betriebe, W. Stein, Präsident des Quartiervereins Riesbach, E. Somaini, Architekt, Vertreter des Quartiervereins Riesbach, alle Zürich, K. Aellen, Architekt, Bern, Prof. A. Henz, Architekt, Brugg-Windisch, H. U. Marbach, Architekt, Zürich. Ersatzpreisrichter waren W. Egli, Architekt, Zürich, P. Schneider, Technischer Beamter der Liegenschaftenverwaltung. Berater waren U. Flury, Projektleiter, Abteilung für Verkehr, Stadtpolizei, Dr. D. Keller, Abteilungssekretär des Finanzamtes, W. Schmid, 1. Adjunkt des Hochbauamtes. Dem Hochbauamt der Stadt Zürich wurden insgesamt 85 Projekte und Modelle eingereicht. Ein Entwurf musste wegen unvollständiger Unterlagen von der Beurteilung ausgeschlossen werden.

Zur Wettbewerbsaufgabe

Angesichts des erheblichen öffentlichen Interesses an diesem Bauvorhaben wurden die Grundlagen für den in Aussicht genommenen öffentlichen Projektwettbewerb in Form einer «Offenen Planung» – unter Beteiligung der politischen Parteien und von Vertretern des Quartiers – erarbeitet. Der Projektwettbewerb hatte das Ziel, eine städtebaulich vorteilhafte Überbauung zu erreichen und einen Beitrag zum Bau von Familienwohnungen zu erbringen. Das engere Projektierungsgebiet wird durch die Seefeldstrasse, die Münchhaldenstrasse und die Wildbachstrasse begrenzt. Als Ergänzung wurde von den Teilnehmern ferner ein Überbauungsvorschlag für ein erweitertes Planungsgebiet mit Überdeckung des SBB-Areals verlangt, um auch künftige Gestaltungsmöglichkeiten – ebenfalls mit Wohnungsbau – aufzuzeigen. Dieses weitere Planungsgebiet umfasst die Grundstücke zwischen SBB-Wildbachstrasse und Seefeldstrasse sowie das Teilstück der Wildbachstrasse vom Arosasteig bis zur Seefeldstrasse von zusammen 4400 m²; ausserdem das SBB-Areal bis zum Tunnelportal. Der Schwerpunkt der Beurteilung lag jedoch auf dem Projektwettbewerb für das Tramdepotareal von rund 8000 m², dessen Wohnbauten unabhängig vom weiteren Überbauungsvorschlag realisierbar sein mussten.

Aus der «Offenen Planung» ging eindeutig hervor, dass eine zonengemässe Ausnützung und die sich daraus ergebende grosse Baudichte aus städtebaulichen Gründen sowie im Hinblick auf den geforderten Wohnwert der Überbauung nicht erwünscht sind. Als Richtzahl wurde deshalb ein Programm mit etwa 120 Wohnungen aufgestellt, womit sich die zulässige Ausnützung des in der Kernzone gelegenen Areals um mehr als die Hälfte – nämlich um rund 60% – reduziert.

Ein für die Projektierung grundlegendes Problem war ferner die Frage, ob Teile des alten Depotgebäudes zu erhalten seien. Aus denkmalpflegerischer Sicht sind die Fassaden Seefeldstrasse und Münchhaldenstrasse als wertvoll zu beurteilen. Eine integrale Erhaltung hätte das verlangte Wohnungsbauprogramm allerdings stark eingeschränkt. Es blieb deshalb den Teilnehmern überlassen, eine Neuüberbauung mit einer teilweisen Erhaltung des Tramdepotgebäudes oder dessen Abbruch vorzuschlagen.

Aus dem Raumprogramm

Für die als Grössenordnung angenommene Zahl von 120 Wohnungen war etwa folgende Verteilung anzunehmen:

5% 1½-Zimmer-Wohnungen (42 m²), 20% 2½-Zimmer-Wohnungen (59 m²), 15% 3½-Zimmer-Wohnungen (75 m², 45% 4½-Zimmer-Wohnungen (92 m²), 15% 5½-Zimmer-Wohnungen (109 m²); Umgebung, Gemeinschaftsanlagen und einige der grösseren Wohnungen (Behindertenwohnungen) waren generell ohne Barrieren für Behinderte zu gestalten. Um mehr Freiheit für die Grundrissgestaltung einzuräumen, wurden erstmals in einem Wohnungsbauwettbewerb neben den Nettoflächen der Zimmer jene der gesamten Wohnungsfläche – ohne Korridore, allfällige, interne Treppen, Balkone und Mauern – als Richtlinie angegeben.

Die obigen Nettoflächen basieren auf folgenden, in Zürich üblichen Zimmerflächen: Wohnzimmer etwa 24 m², Elternzimmer etwa 17 m², Kinderzimmer etwa 14 m², Küche 6–10 m², Abstellraum 2–5 m².

Ausser den üblichen Nebenräumen wurden ferner ein Mehrzwecksaal für rund 500 Personen, Räume für Kleingewerbe, rund 1000 m², sowie Parkplätze und Garagen (oberirdisch 10, unterirdisch 120) verlangt.

Schlussfolgerungen des Preisgerichtes

Das Preisgericht ging bei der Beurteilung davon aus, dass auf dem Areal des heutigen Tramdepots Tiefenbrunnen eindeutig eine innerstädtische Wohnüberbauung mit hohem Wohnwert und Öffentlichkeitsbereichen im Erdgeschoss zu verwirklichen ist. Ein Siedlungscharakter, wie er aus Aussenquartieren bekannt ist, wird dieser Lage nicht gerecht. Der ganz spezielle Standort entlang der Seefeldstrasse als übergeordneter Achse des Quartiers Riesbach ist Auftakt und Ende der bestehenden Hofrandbebauungen aus dem 19. Jahrhundert. In Verbindung mit dem verhältnismässig grossen Areal und der heute im Strassenbild gewohnten Depotüberbauung ist ein städtischer Charakter zu befürworten. Nach Ansicht des Preisgerichtes hat sich die Beschränkung der Ausnützung aus der Sicht der Quartierstruktur als Vorteil erwiesen, wobei die Wohnungszahl von 120 eher an der oberen Grenze liegt. Der Lärmpegel der Seefeldstrasse wird nicht als derart hoch bewertet, dass dies Massnahmen in der Situierung, wie zum Beispiel eine völlige Abkehr, Laubengänge entlang der Strasse oder ausschliesslich nach der schlechten Nordostseite orientierte Wohnungen, rechtfertigen würde, wenn auch eine Rücksichtnahme bei der Grundrissgestaltung als erwünscht bezeichnet werden muss. Eine ruhige Wohnlage sollte nicht durch solche Nachteile und eine fehlende Besonnung erkauft werden. Eine einseitige Betonung der Wildbachstrasse durch einen Hauptbaukörper ist angesichts der Bedeutung der Seefeldstrasse nicht erwünscht. Auch der Charakter einer Rückseite der Überbauung sollte vermieden werden.

Der Wettbewerb hat ergeben, dass die Frage des Abbruches oder einer Teilerhaltung des Tramdepots nicht grundsätzlich entschieden werden kann. Analog den städtebaulichen Anforderungen gibt die Qualität der Einzellösung den Ausschlag. Immerhin gab das Preisgericht jenen Vorschlägen den Vorzug, die – wenn überhaupt – ganze Raumteile des Tramdepots und nicht nur Fassadenteile oder Fragmente erhalten. Vermisst wurde ein geglückter Vorschlag für eine Nutzbarmachung von möglichst grossen Teilen des bestehenden Altbaues.

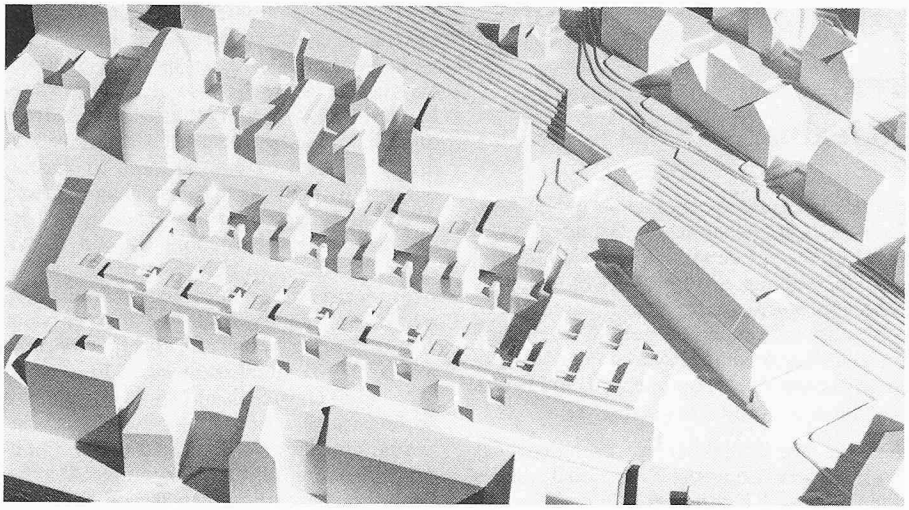
Ein besonderes Augenmerk wurde auf die verkehrstechnische Erschliessung, auf die Wirtschaftlichkeit in der Konstruktion, der Fassadenabwicklung, den Grundrissen und der Parkgarage sowie auf die energetischen Gesichtspunkte gelegt.

Zusammenfassend kann als Wettbewerbsergebnis festgestellt werden, dass die Bauaufgabe mit verschiedenartigen städtebaulichen Grundmustern gelöst werden kann und in jeder Beziehung die Qualität des einzelnen Projektes massgebend ist. Es hat sich jedoch gezeigt, dass in keinem Projekt eine ausgereifte Synthese der vielschichtigen Anforderungen gefunden wurde. Das Niveau und der Ausarbeitungsgrad der eingereichten Arbeiten sind im Durchschnitt bemerkenswert hoch.

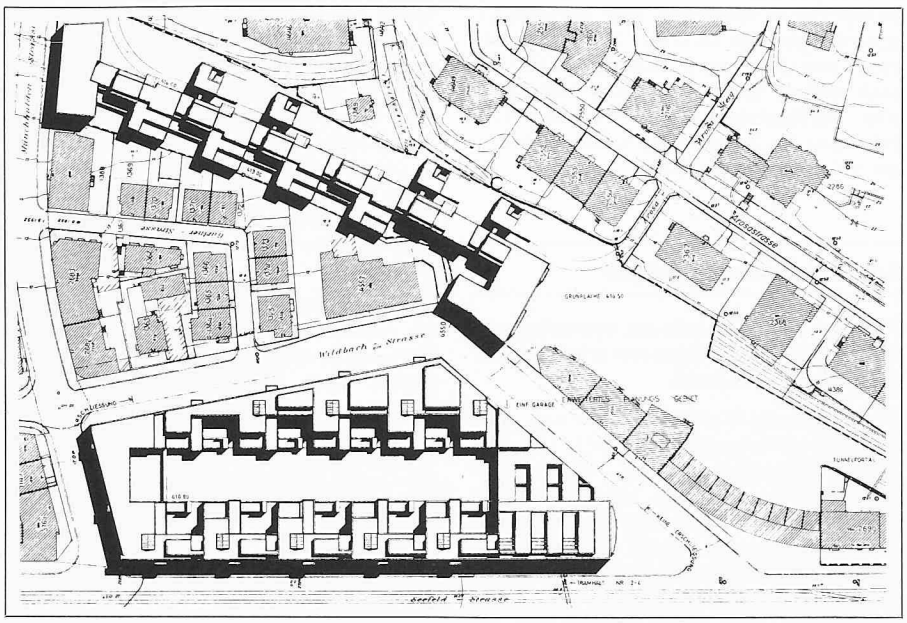
Das Preisgericht empfahl der Bauherrschaft, die Verfasser der fünf erstprämiierten Entwürfe zu einer Überarbeitung einzuladen. Die Ausschreibung des Wettbewerbes wurde in Heft 45/1981 auf Seite 1014, das Ergebnis in Heft 38/1982 auf Seite 802 veröffentlicht.

*

Wir zeigen im vorliegenden Heft die drei erstprämiierten Projekte. Die weiteren prämiierten und angekauften Entwürfe werden, verbunden mit einer Rückschau, in einem der nächsten Hefte dargestellt.



Modellaufnahme



Lageplan

1. Preis (15 000 Fr.): **Willi Kladler,** Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Projekt schlägt eine geschlossene Randbebauung vor, die einen offenen, weiträumigen und reich gegliederten, ruhigen Wohnhof umschliesst. Der eigenständige, zurückhaltend mit Erkern und Balkonen gegliederte, nur vier Stockwerke hohe Bau fügt sich problemlos in das städtebauliche und nutzungsmässige Grundmuster des Seefeldes ein. Die Auseinandersetzung mit der Lage an der Seefeldstrasse findet jedoch nur ansatzweise statt. Die einmalige Chance, ein ganzes innerstädtisches Strassengeviert nach einem einheitlichen Gesamtkonzept mit heutigen architektonischen Mitteln zu gestalten, wird bewusst genutzt. Die Vorschläge für die Überbauung des erweiterten Planungsgebietes überzeugen nur im südlichen Teil der Wildbachstrasse. Das Prinzip der Nutzungsverteilung ist gut. Die dreigeschossige Parkgarage ist aufwendig.

Das Wohnungsangebot ist vielfältig. Die Wohnungsmischung entspricht zum Teil nicht dem Raumprogramm. Die Wohnungen sind im Durchschnitt sehr gross. Die Qualität der Wohnungen ist sehr unterschiedlich.

Der konstruktive Aufbau ist, mit Ausnahme des Saalbereiches, klar. Im Gegensatz zur einfachen Baustruktur mit wirtschaftlichen Spannweiten sind die grossen Aussenabwicklungen und Wohnungsflächen und die komplizierten sanitären Installationen in der vorliegenden Form des Projektes eher kostenintensiv.

Das Projekt weist nach, dass ein gemischtes Nutzungsprogramm im Rahmen der im Seefeld üblichen Blockrandbebauung mit heutigen architektonischen Mitteln überzeugend gelöst werden kann. Der eigenwillige, aber in manchen Teilen noch nicht ausgereifte Vorschlag stellt einen wertvollen Beitrag zur Lösung der gestellten Bauaufgabe und zur städtebaulichen Diskussion in Zürich dar. Wohnungszahl des Projektes: 106.

Grundriss Erdgeschoss 1: 1000



Schnitt D-D 1: 1000



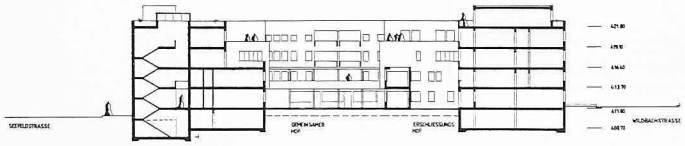
Grundriss 1. Obergeschoss 1: 1000



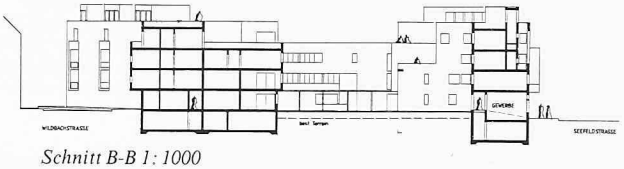
Ansicht Südwest, Seefeldstrasse, 1: 1000



Ansicht Nordost, Wildbachstrasse, 1: 1000

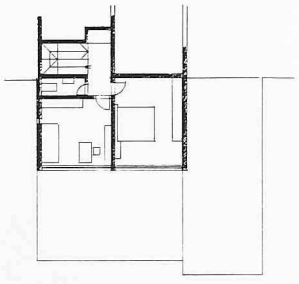


Schnitt A-A 1: 1000



Schnitt B-B 1: 1000

Haustypen



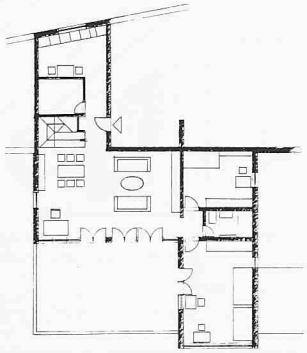
3. OG 5½ MAISONETTE



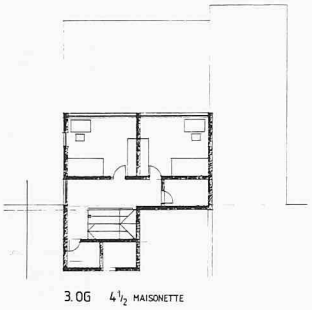
2. OG 4½ / 92 m² MAISONETTE 1½ / 42 m²



EG 4½ / 93 m²
ALS BEHINDERTENWOHNUNG GEEIGNET



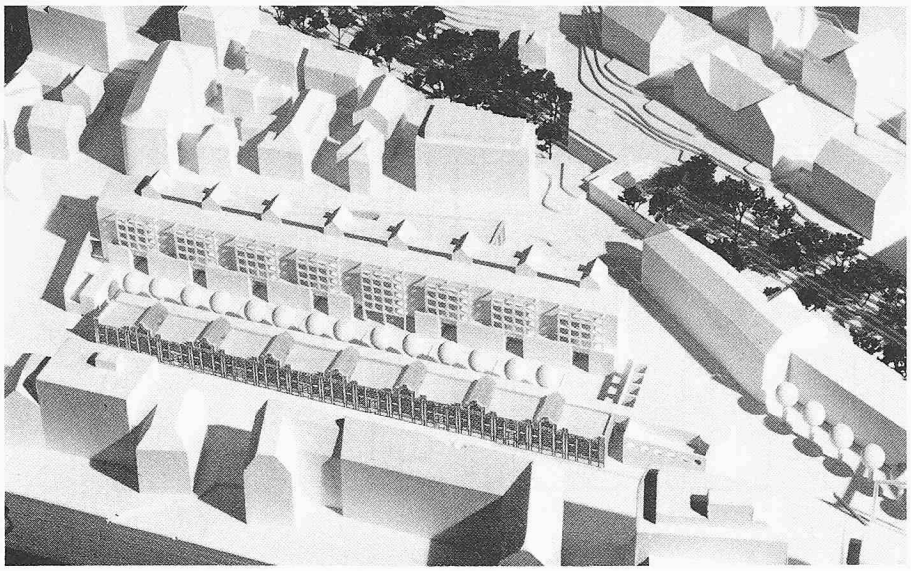
2. OG 5½ / 118 m²
MAISONETTE



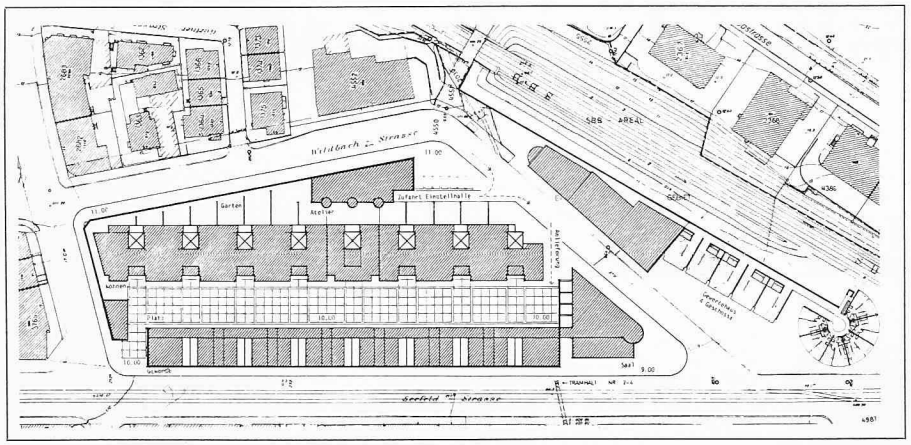
3. OG 4½ MAISONETTE



M 1 : 100 1. OG 2½ / 59 m² SCHLAFRAUME VERSCHIEDEN SCHALTBAR
4½ / 95 m² 1½ 4½ 3½
2½ / 59 m² 3½ 3½ 2½



Modellaufnahme



Lageplan

2. Preis (14 000 Fr.): **Martin Spühler** und **Caspar Angst,** Zürich.

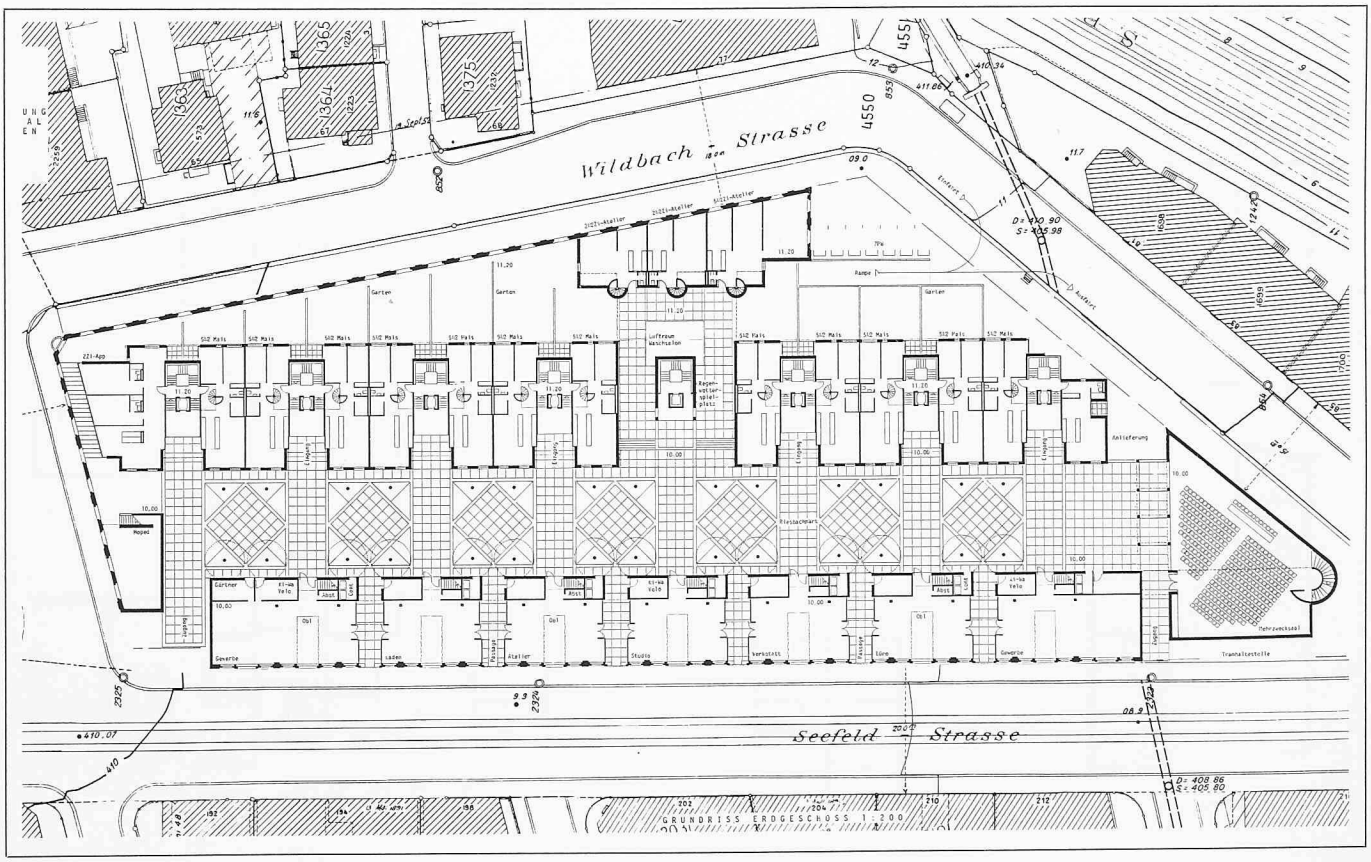
Aus dem Bericht des Preisgerichtes

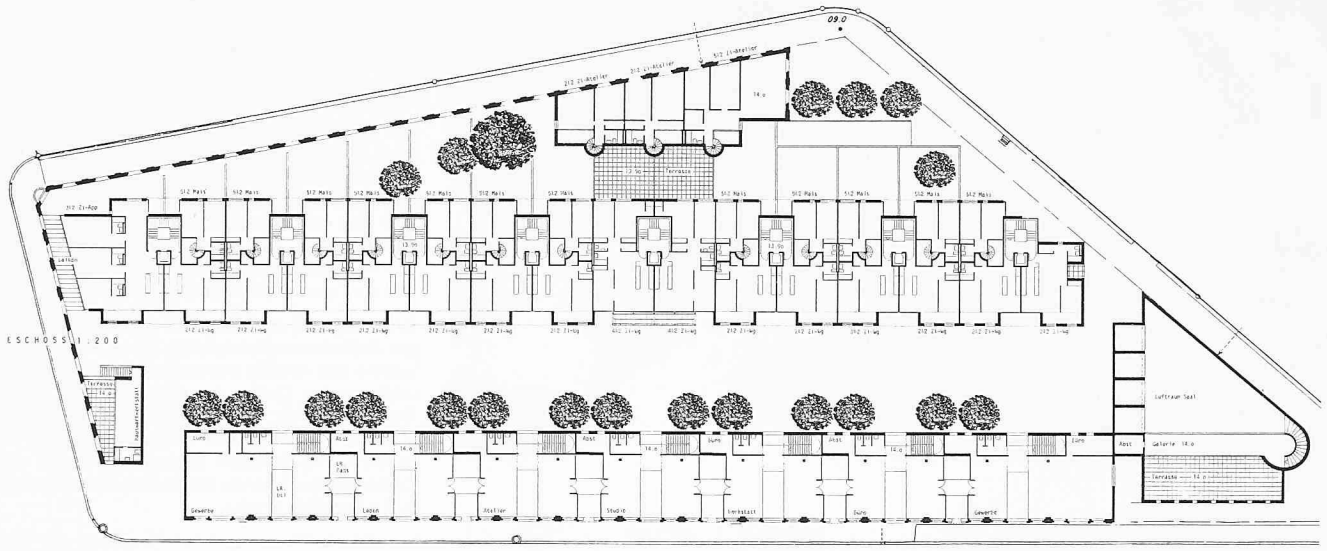
Ausgehend von der Erhaltung des Tramdepots an der Seefeldstrasse und einer weitgehenden Bewahrung der bestehenden Fassaden an der Münchhalden- und der Wildbachstrasse ordnet der Verfasser den klaren, grosszügigen Wohnblock in eindeutiger Weise im Mittelbereich des Areals an. Dieses Konzept ergibt eine städtebaulich überzeugende Einordnung in die Quartierstruktur. Auf die Nachbarschaft wird Rücksicht genommen, und die neu geschaffenen Wohnungen sind in bezug auf Besonnung und Ausblick günstig orientiert. Die Idee für das erweiterte Planungsgebiet, zwischen Seefeldstrasse und Bahn einen markanten Baukörper als Auftakt zum Quartier zu schaffen, ist einleuchtend, in der vorgeschlagenen Form aber abzulehnen.

Infolge der begrenzten Gebäudelänge des Wohnblocks und der Ausrichtung auf das Achsensystem des Depots wurden die Wohnungen etwas schmal. Die Verteilung auf verschiedene Typen wurde recht frei ausgelegt: Es existieren keine 3½-Zimmer-Wohnungen üblicher Art und die Alleinstehenden sind fast ausschliesslich zu Wohngemeinschaften zusammengefasst. Diese Lösung wäre auch bei Alterswohnungen prüfenswert. Bei den vorherrschenden Wohnungstypen sind die Flächen zu knapp.

In formaler Hinsicht ist es dem Verfasser gelungen, die Altbauten an der Seefeldstrasse und die Neubauten in überzeugender Art einander gegenüberzustellen. Das einfache Konzept, besonders auch unter Berücksichtigung der Erhaltung von Altbauteilen, wirkt sich auch in wirtschaftlicher Hinsicht günstig aus. Es überzeugt in der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung. Wohnungszahl des Projektes: 108.

Grundriss Erdgeschoss 1: 1000

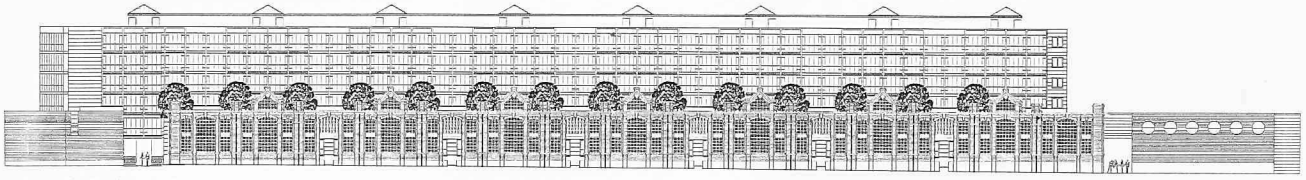




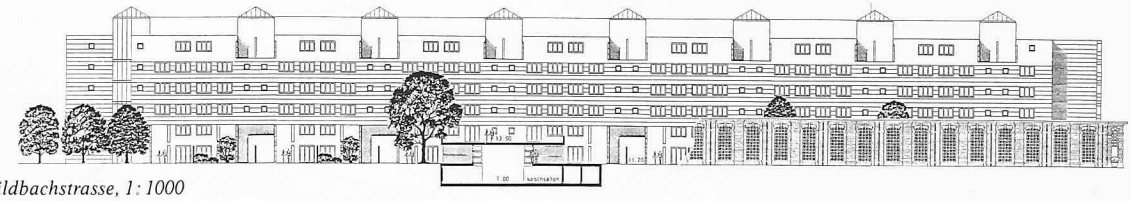
Grundriss Zwischengeschoss 1: 1000



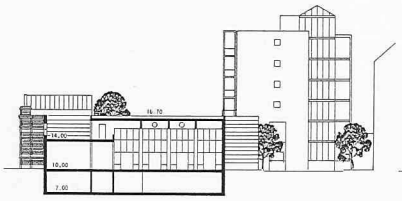
Ansicht Südwest, Platz 1: 1000



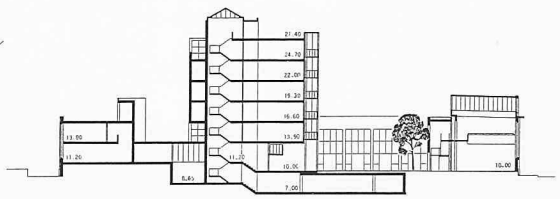
Ansicht Südwest, Seefeldstrasse, 1: 1000



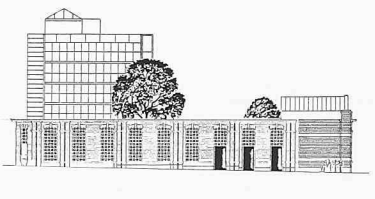
Ansicht Nordost, Wildbachstrasse, 1: 1000



Ansicht Südost, Wildbachstrasse, 1: 1000

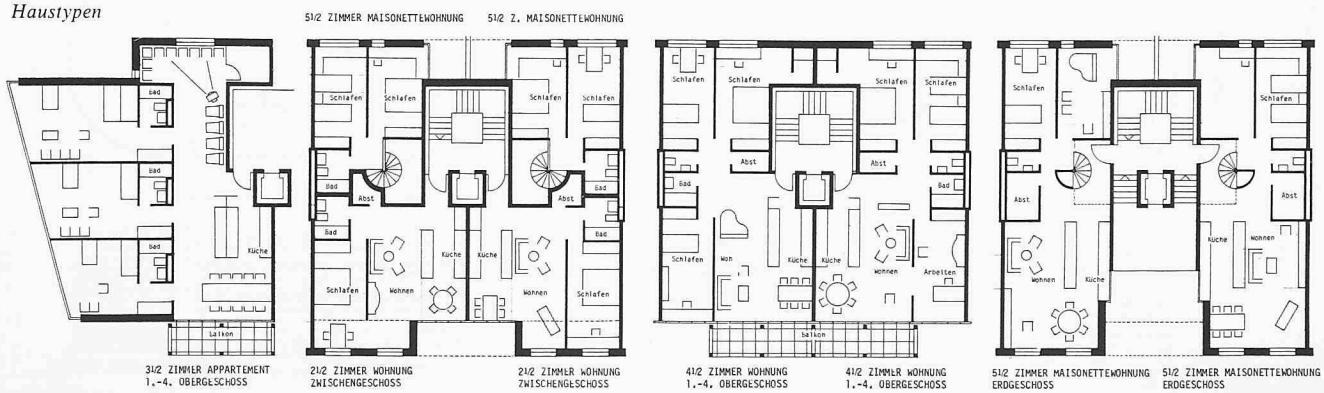


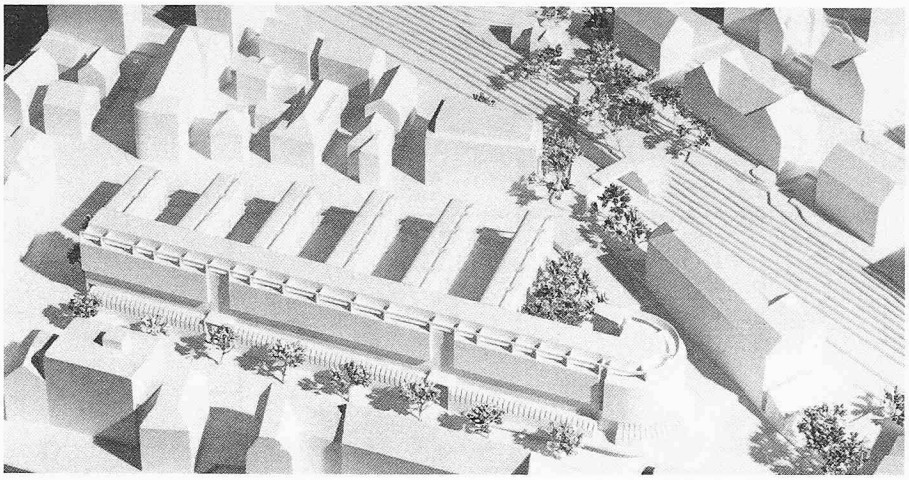
Schnitt Atelierwohnung 1: 1000



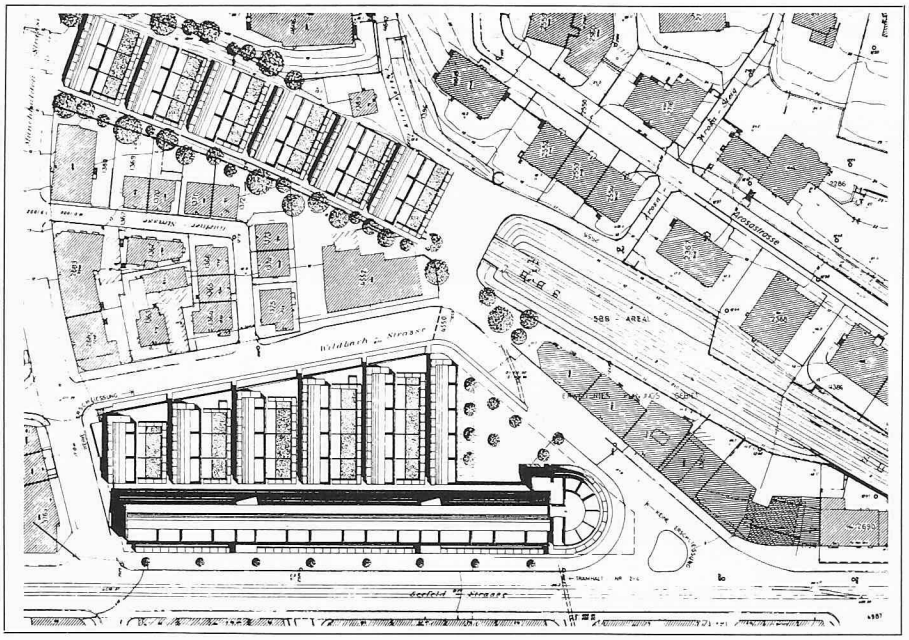
Ansicht Nordwest, Münchhaldenstrasse

Haustypen





Modellaufnahme



Lageplan

3. Preis (12 000 Fr.): **Theo Hotz AG,** Zürich; Bearbeiter: **Theo Hotz;** Mitarbeiter: **Heinz Moser, Tomaso Zanoni**

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Konzept besticht durch die Formulierung eines übergeordneten städtebaulichen Elementes, das die Seefeldstrasse durch eine grossstädtische Geste einleitet. Die formal starke Kopflösung lässt aber eine unerwünschte Überbewertung der Wildbachstrasse zu. Der Hauptbaukörper setzt sich für den Fussgänger in der Sockelzone vollständig ab und wird so zu einem fremden Element.

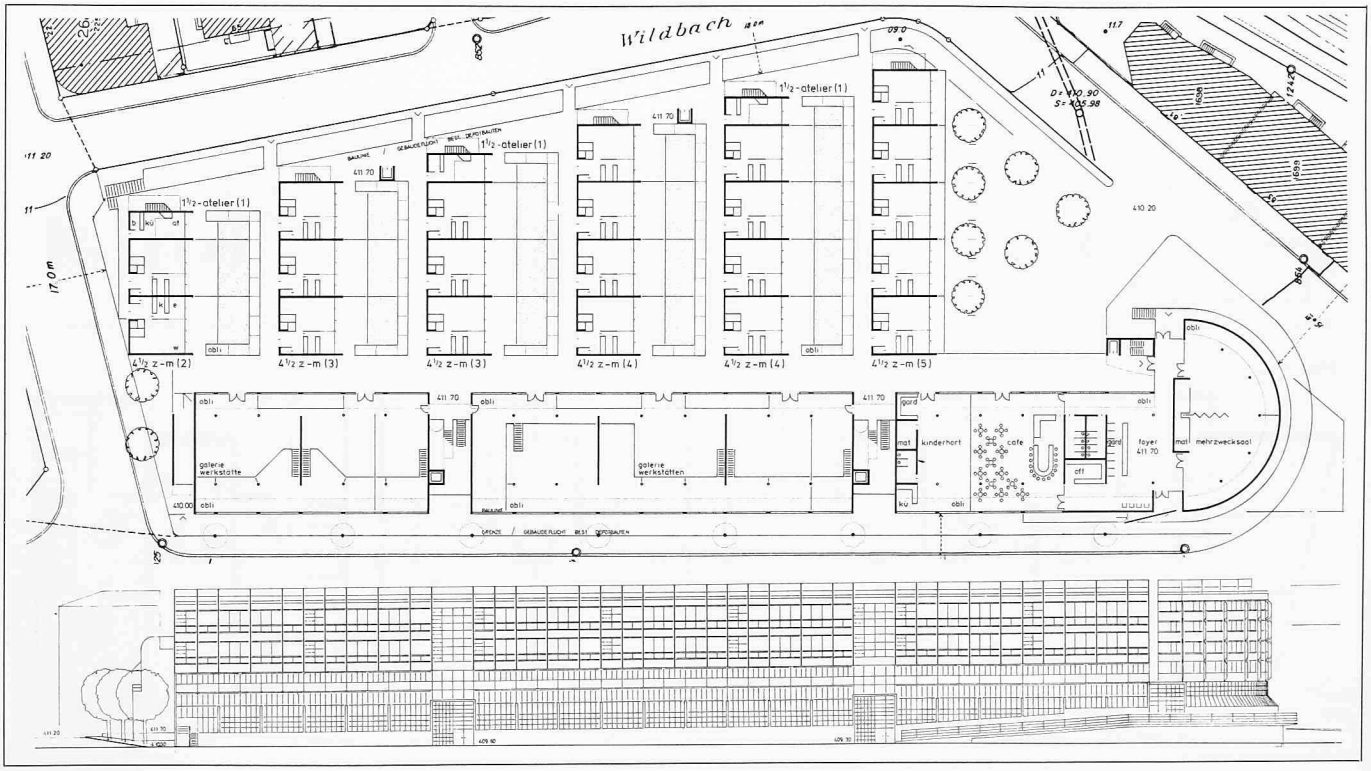
Bergseitig wird der Hauptbau von einer kammartigen Zeilenbauweise begleitet, die sich auf die eher lockere und zufällig entstandene Bebauung im anschliessenden Gebiet der Gärtnerstrasse bezieht. Damit wird die jetzt eindeutige Grenze (SBB-Schneise) zwischen den Bebauungsgebieten verschoben. Die üblichen Besonnungsvorteile einer Zeilensiedlung können hinter dem Hauptbau nicht voll ausgenützt werden.

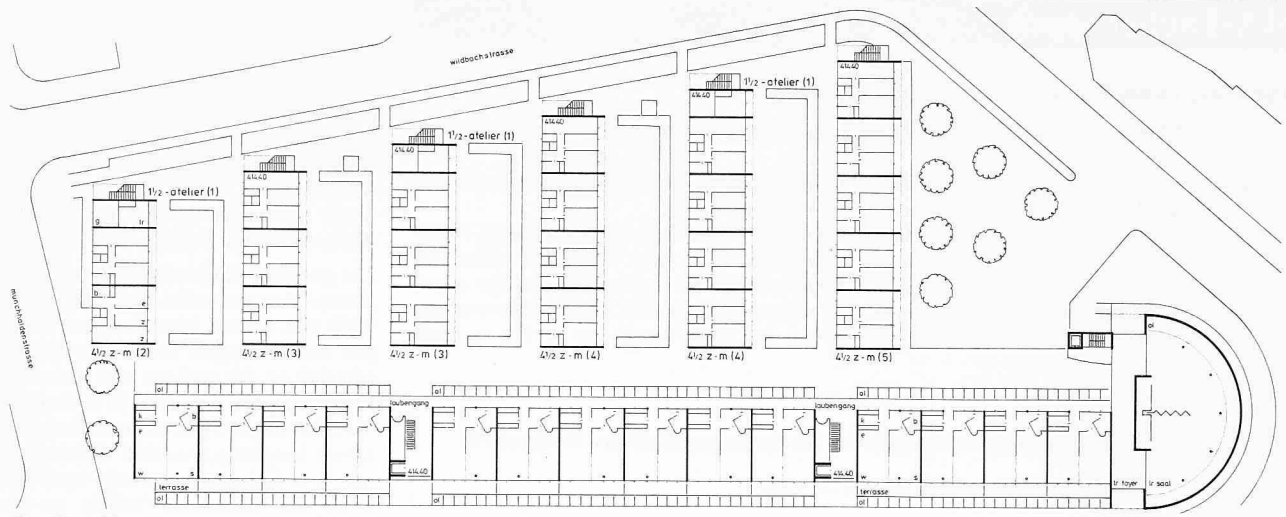
Sowohl die Wohnungen im Hauptbau mit 1½geschossigen Wohnzimmern, die jedoch auf die Seefeldstrasse orientiert sind, als auch die Maisonetten der Zeilenbauten überzeugen durch ihre räumliche und «artmässige» Zuordnung zu den Bautypen. Negativ zu bewerten sind hingegen die schlecht organisierten, summarischen Grundrisse, da sie sich dem gewählten baustrukturellen Prinzip unterordnen: die gewählte Stützenkonstruktion ist für den Wohnungsbau höchst ungeeignet. Die Wirtschaftlichkeit muss als niedrig eingestuft werden.

Das Projekt ist dem gewählten Konzept entsprechend in hohem Masse konsequent durchgestaltet. Der feingliedrige Aufbau interpretiert die bestehenden Depotbauten neu und passt sich eigenständig in die Seefeldstrasse ein. Es ist als wesentlicher Beitrag zur Stadtgestalt zu werten. Wohnungszahl des Projektes: 112.

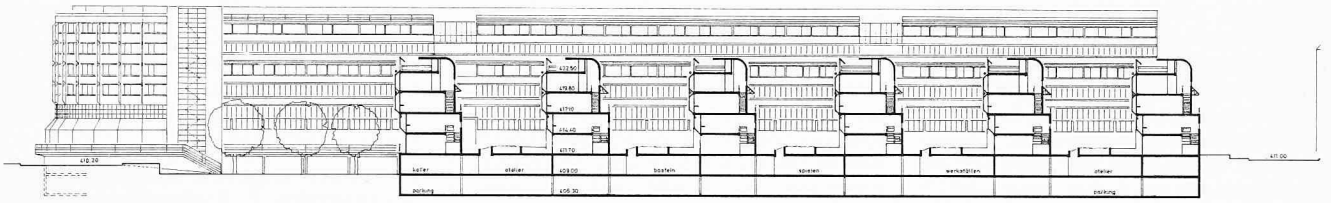
Grundriss Erdgeschoss 1: 1000

Ansicht Südwest, Seefeldstrasse, 1: 1000

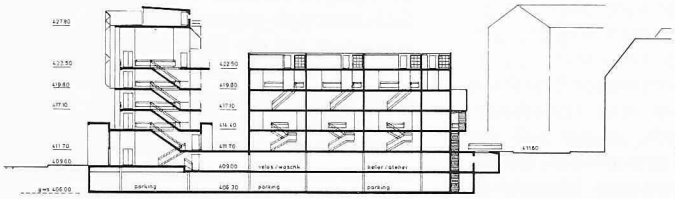




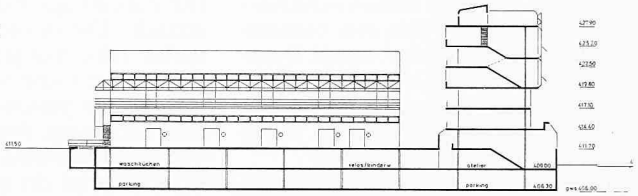
Grundriss Obergeschoss 1: 1000



Ansicht Nordost/Schnitt 1: 1000



Schnitt Südwest-Nordost 1: 1000



Schnitt 1: 1000



Ansicht Nordwest, Münchhaldenstrasse, 1: 1000

Haustypen

