

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **102 (1984)**

Heft 6

PDF erstellt am: **19.04.2024**

### **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.

- Reduktion der Setzungen der Wandelemente
- geringere Aushubbreite je Element
- kürzere Ausführungszeit der gesamten Wand.

Die *Qualität der Wand* konnte verbessert werden durch

- verzahnte Arbeitsfugen
- weniger Rost auf sichtbaren Wandflächen
- kein Abbiegen der Armierungseisen.

Die *Ausführung* wurde einfacher durch

- kleinere Verletzungsgefahr
- kein Durchdringen der Abschalung

- einfacheres Reinigen und Behandeln der Anschlussflächen
- rascheres Ausarmieren der Wandelemente.

Die guten Erfahrungen beim Bau der Paribas in Basel hatten zur Folge, dass man den gekoppelten Armierungsanschluss auch bei der Baugrubenumschliessung für das Bürogebäude des Schweiz. Bankvereins vorgesehen hat. Die Baugrube an der Hochstrasse ist ebenfalls mit rückverankerten Elementwänden gesichert und die erwähnten Vorteile des Armierungsanschlusses haben sich bestätigt.

#### Am Bau Beteiligte

##### Bauherrschaft

Banque de Paris et de Pays-Bas (Suisse) S.A., Basel

##### Architekt

Suter + Suter AG,  
Generalplaner-Architekten, Basel

##### Bauingenieur

Emch + Berger Basel AG, Basel

##### Baumeister

Huber, Straub & Cie AG,  
Bauunternehmung, Basel

Adresse des Verfassers: E.J. Golombek, dipl. Bauing., c/o Emch + Berger Basel AG, Urs Graf-Str. 8, 4052 Basel.

## Wettbewerb Überbauung des Papierwerdareals in Zürich

Der Stadtrat von Zürich veranstaltete im Februar 1979 einen öffentlichen Projektwettbewerb für die Überbauung des Papierwerdareals in Verbindung mit einem Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Limmatraumes zwischen Bahnhofbrücke und Rudolf Brun-Brücke. Teilnahmeberechtigt waren alle im Kanton Zürich seit mindestens dem 1. Januar 1978 niedergelassenen Architekten sowie Architekten mit Bürgerrecht in Gemeinden des Kantons Zürich. Die Beurteilung erfolgte im Herbst des selben Jahres.

Das Preisgericht beantragte dem Stadtrat, die Verfasser sämtlicher prämiierter und angekaufter Projekte zu einem beschränkten Projektwettbewerb mit definitivem Raumprogramm einzuladen.

#### Zweiter Wettbewerb

In dieser zweiten Stufe wurden die folgenden Architekten vom Preisgericht ausgezeichnet:

1. Preis (12 000 Fr.): **Max P. Kollbrunner**, Brissago, **Bruno Gerosa**, Zürich

2. Preis (9000 Fr.): Rudolf und Esther Guyer, Zürich

3. Preis (4000 Fr.): Atelier WW, W. Wäschle, U. Wüst, R. Wüst, Zürich

Das Preisgericht empfahl dem Stadtrat, die Verfasser des erstprämierten Projektes mit der Überarbeitung ihres Entwurfes zu beauftragen und den Entscheid über eine Auftragserteilung von der nochmaligen Beurteilung durch das Preisgericht abhängig zu machen. Preisrichter waren Stadtrat Hugo Fahrner, Vorstand des Bauamtes II, Stadtpräsident Dr. Thomas Wagner, Stadtrat Willy Küng, Vorstand des Finanzamtes, A. Waserfallen, Stadtbaumeister, F. Wernli, Liegenschaftsverwalter der Stadt Zürich, die Architekten Prof. B. Huber, N. Kuhn, L. Moser, P. Schatt, Kantonsbaumeister, alle Zürich, und M. Thoenen, Zumikon. Ersatzpreisrichter war A. Pini, Bern.

Die Ausschreibung des ersten Wettbewerbs wurde in Heft 4/1979 auf Seite 60, das Ergebnis in Heft 46/1978 auf Seite 947 mit Bildern veröffentlicht. Das Ergebnis des zweiten Wettbewerbes wurde in Heft 45 auf Seite 1079 bekanntgegeben.

\*

#### Ergebnis des 1. Wettbewerbes:

1. Preis (17 000 Fr.): Rudolf und Esther Guyer, Zürich

2. Preis (16 000 Fr.): Atelier WW und Partner, Walter Wäschle und Urs Wüst, Partner: Peter Ess, Zürich

3. Preis (15 000 Fr.): Miklos M. Hajnos, Zürich; Mitarbeiter: Beatrice Dannegger, Gianni Birindelli

4. Preis (14 000 Fr.): Max P. Kollbrunner, Brissago; Bruno Gerosa, Zürich

5. Preis (11 000 Fr.): Peter Stutz, Markus Bolt, Iva Dolenc, Winterthur; beratender Ingenieur: Eduard Witta, Zürich

6. Preis (10 000 Fr.): Claude Lichtenstein, Zürich, Vito Bertin, Zürich

7. Preis (9000 Fr.): Prof. Dr. Justus Dahinden, Zürich; Mitarbeiter: D. Lins, E. Oencü

1. Ankauf (6600 Fr.): Werner Egli, in Firma Obrist und Partner, H. Bauder, R. Obrist, H. Rohr, Baden

2. Ankauf (6600 Fr.): Werner Haker, Zürich; Mitarbeiter: Mark M. Jarzombek

3. Ankauf (6600 Fr.): K. Bernath und C. Frei, Thomas Boga, Zürich

Luftaufnahme des Ballonpiloten Spelterini aus dem Jahre 1909. Limmatraum Bahnhofbrücke-Rudolf Brun-Brücke



4. Ankauf (6600 Fr.): M. Pauli, Zürich; Mitarbeiter: H.D. Niländer, Robert Jehli

5. Ankauf (6600 Fr.): Rolf Keller, Zumikon

6. Ankauf (5000 Fr.): Vivere Urbane AG, Zürich; Heinz Schweizer, Andreas Müller, Moritz Sartori

## Zur Aufgabe

Das Papierwerdareal von 3210 m<sup>2</sup> wird begrenzt durch die Bahnhofbrücke, die Limmat und den Bahnhofquai (Strassenunterführung). Diesem prominenten Standort im Stadtzentrum und im Limmatraum kommt städtebaulich und architektonisch eine besondere Bedeutung zu. Gegenstand des Wettbewerbes war nicht nur die Neuüberbauung des Grundstückes am Fluss selbst, sondern auch die Aufgabe, die Fussgängerverbindungen Bahnhofstrasse-Beatenplatz-Papierwerdareal-Limmatquai sowie Papierwerdareal-Uferweg, Heimatwerk-Altstadt aufzuwerten. Für eine attraktivere Verknüpfung der beiden Limmatufer bildet der bereits provisorisch und demontabel erstellte Steg kein Präjudiz, der aber das Bedürfnis für einen Flussübergang in diesem Bereich bestätigt hat. Erst die Verbindung mit der künftigen Papierwerd-Überbauung und der Bahnhofstrasse wird die erwartete Aufwertung voll erbringen können. Die Gestaltung war somit grundsätzlich freigestellt. Das Programm enthielt lediglich den Vermerk, dass ein extrem diagonaler Steg über die Limmat mit Nachteilen für die angestrebte Beziehung zum unteren Limmatquai verbunden ist.

Den Teilnehmern wurde im Hinblick auf den zu fällenden Entscheid über das städtebauliche tragbare Bauvolumen an diesem zentralen Brückenkopf ein grosser Ermessensspielraum geboten, ihre kubischen Vorstellungen darzustellen. Als obere Grenze sah das Programm eine Bruttogeschossfläche von 7000–8000 m<sup>2</sup> vor.

Das Raumprogramm war etwa zur Hälfte fest umschrieben. Die andere Hälfte mit fakultativen Reservierungen ohne Flächenangaben für Büros, Praxen oder Wohnungen blieb den Teilnehmern innerhalb ihrer kubischen Vorschläge freigestellt. Um die erwünschte Fläche eines Lebensmittel-Grossverteilers erreichen zu können und die Projektierung nicht mehr weiter zu verzögern, basiert der Wettbewerb auf der Möglichkeit eines Basements. Die Realisierbarkeit dieser Massnahme und die Belegung des Untergeschosses für diesen Zweck wird später noch im einzelnen abzuklären sein.

Ferner enthielt das Programm Anweisungen bezüglich der baurechtlichen Grundlagen, des Verkehrs, der Anlieferung, der wasserbaulichen Beschränkungen und der energetischen Aspekte.

### Auszug aus dem Raumprogramm

|                                |                     |
|--------------------------------|---------------------|
| Lebensmittel-Grossverteiler    |                     |
| Zweigeschossige Verkaufsfläche | 1700 m <sup>2</sup> |
| Nebenräume                     | 750 m <sup>2</sup>  |
| Kiosk/Drugstore                | 200 m <sup>2</sup>  |
| Administration Verkehrsverein  | 485 m <sup>2</sup>  |
| Aussichtsrestaurant            | 300 m <sup>2</sup>  |
| Nebenräume                     | 300 m <sup>2</sup>  |
| Coffeeshop an Passantenlage    | 300 m <sup>2</sup>  |
| Nebenräume                     | 200 m <sup>2</sup>  |

|                                                           |                        |
|-----------------------------------------------------------|------------------------|
| Selbstbedienungsrestaurant im Grossverteiler              | 400–500 m <sup>2</sup> |
| Technische Räume                                          | 300 m <sup>2</sup>     |
| 1 Betriebswohnung, 4½ Zimmer                              |                        |
| Anlieferung und Parkierung                                |                        |
| Abfahrtsort für 3 Stadtrundfahrt-Autobusse soweit möglich |                        |
| Limmatschiffahrt, Anlegestelle                            |                        |

## Beurteilung, Schlussfolgerungen

Die Vorprüfung ergab folgendes: Die Bruttogeschossflächen der einzelnen Projekte bewegen sich zwischen 5930 m<sup>2</sup> und 10 900 m<sup>2</sup> und die vorgeschlagenen Bauvolumen zwischen 47 000 m<sup>3</sup> und 79 100 m<sup>3</sup>. Das Flächenangebot des Lebensmittel-Grossverteilers – im Programm mit 2450 m<sup>2</sup> verlangt – wurde in zahlreichen Projekten nur knapp erreicht. Die kleinste Fläche beträgt 2010 m<sup>2</sup>, die grösste 2690 m<sup>2</sup>. Fünf Verfasser machten von der Möglichkeit Gebrauch, ebenerdige Fussgängerübergänge vom Beatenplatz zum Papierwerdareal vorzuschlagen, während alle anderen Lösungen Passerellen oder Unterführungen den Vorzug gaben.

Bei der Beurteilung der einzelnen Projekte setzte sich das Preisgericht grundsätzlich mit der besonderen städtebaulichen Situation der Bauaufgabe auseinander. Die historische Entwicklung, die städtebaulichen Bezüge, die Nutzerbedürfnisse und die Vorschläge der Projektverfasser wurden in die Diskussion einbezogen. Daraus ergaben sich die folgenden Schlussfolgerungen des Preisgerichtes:

- Der neue Gebäudekomplex auf dem Papierwerdareal muss der städtebaulichen Bedeutung des Ortes gerecht werden und die Funktion eines markanten Brückenkopfes erfüllen.
- Gegen den Bahnhofplatz hin soll ein eindeutiger Abschluss als offene, einladende Front ausgebildet werden.
- Trotz der Lage auf der Insel soll der neue Gebäudekomplex in einen richtigen Bezug zur bestehenden Bebauung des Bahnhofquartiers gestellt werden, wobei der

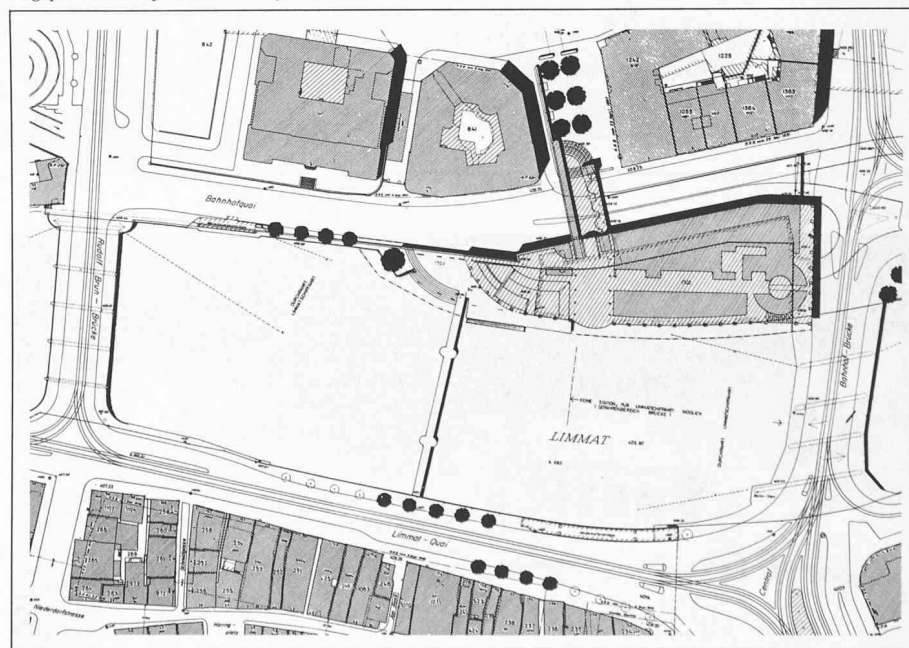
Bahnhofquai als geschlossener Strassenraum auszubilden ist.

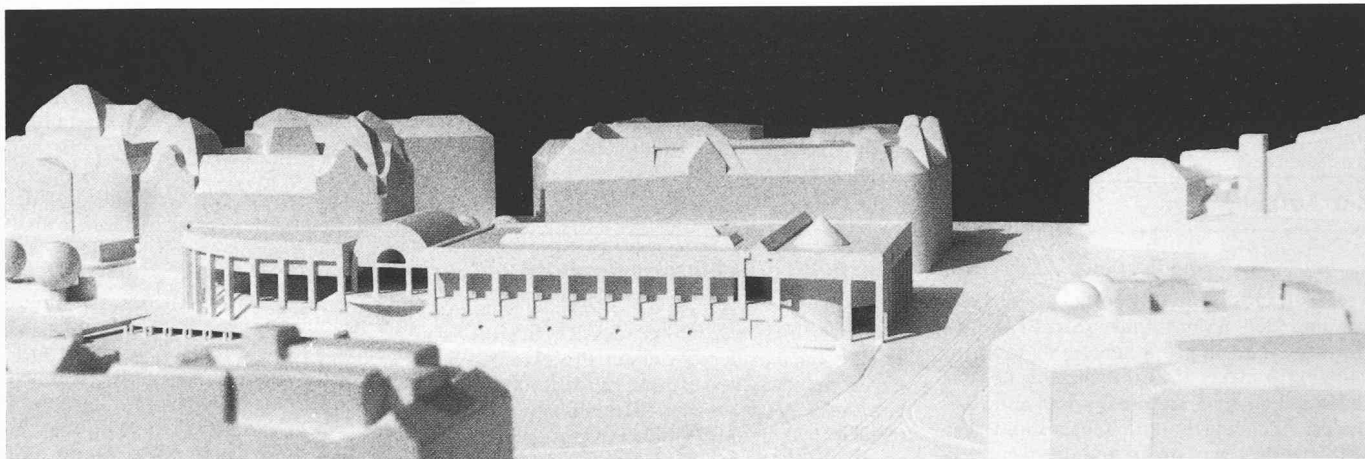
- Die besondere Lage an der Limmat und die wichtige Aussicht nach Süden sollen in der offenen und transparenten Gestaltung der Wasserfronten ihren spezifischen Ausdruck finden.
- Die Dimensionen des Gebäudes auf der Limmatseite sollen in der Höhe eher niedrig gehalten werden und in der Länge deutlich gegliedert sein.
- Eine fussgängerfreundliche Beziehung zum Beatenplatz ist erwünscht, hingegen ist eine räumliche Fortsetzung und Öffnung des Beatenplatzes im Inselbereich städtebaulich nicht zwingend.
- Eine attraktive Fussgängerführung in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung soll auch ohne Kaufzwege eine Belebung der neuen Gebäude und Aussenanlagen gewährleisten.
- Bei der Wahl der Nutzungen ist nicht die absolute Grössenordnung, sondern die Qualität in Lage und Erreichbarkeit massgebend.
- Für den Grossverteiler ist eine angemessene Fläche im Erdgeschoss zu reservieren.
- Für die Restaurants ist sowohl eine Beziehung zum Wasser im Süden wie auch zum Bahnhofplatz vorteilhaft.
- Wohnungen innerhalb des Gebäudekomplexes sind erwünscht, sofern sie in genügender Anzahl und geeigneter Lage angeordnet werden können, ohne das Erscheinungsbild negativ zu beeinflussen.

Aufgrund dieser Schlussfolgerungen stellte das Preisgericht fest, dass keines der eingereichten Projekte den Anforderungen in allen Teilen gerecht werden kann. Angesichts dieses Ergebnisses empfahl sich eine nochmalige Überarbeitung des in der städtebaulichen Grundhaltung vorteilhaftesten Projektes, wobei durch eine Diskussion der städtebaulichen Bedingungen mit dem Preisgericht und durch Beizug künftiger Benützer die endgültige Lösung erarbeitet werden soll.

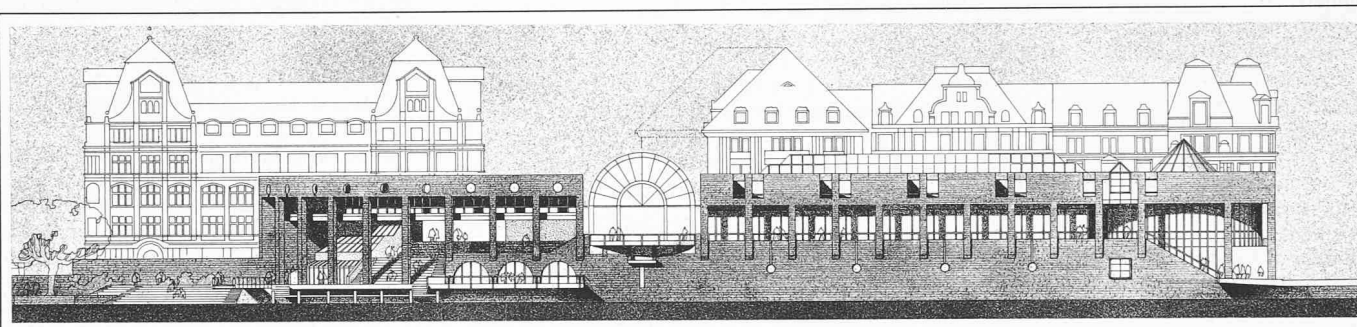
Wir zeigen die preisgekrönten Projekte sowie die zwei Entwürfe aus dem 3., die zwei aus dem 2. und drei aus dem 1. Rundgang.

Lageplan des erstprämiierten Projektes

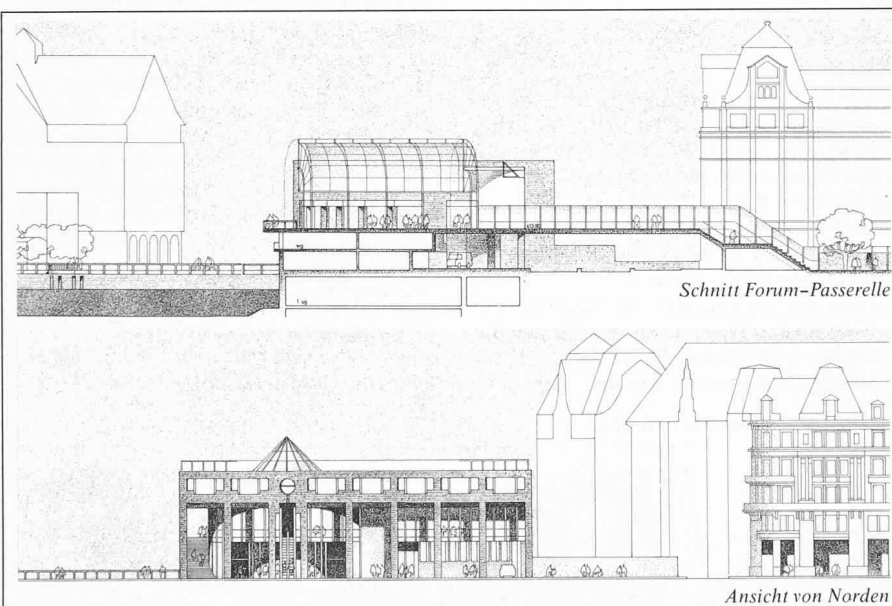




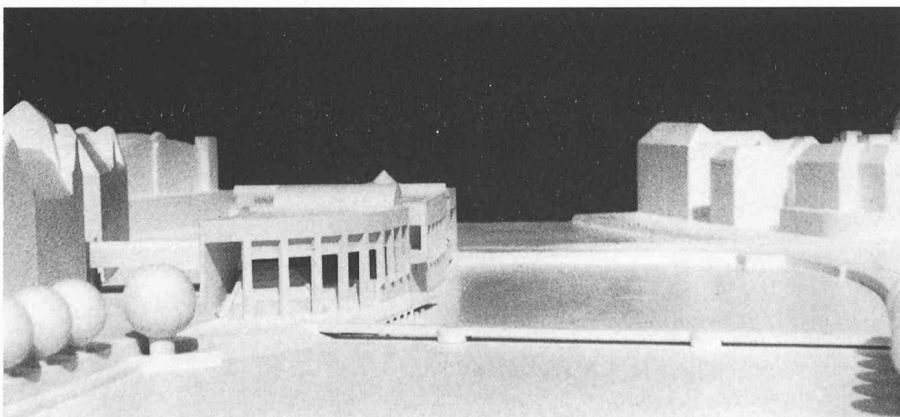
Modellaufnahme. Ansicht von Osten, rechts Bahnhofbrücke und Hauptbahnhof



Ansicht von Osten, Limmatseite



Modellaufnahme von Süden



1. Preis (12 000 Fr.): **Max P. Kollbrunner**, Brissago, **Bruno Gerosa**, Zürich

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

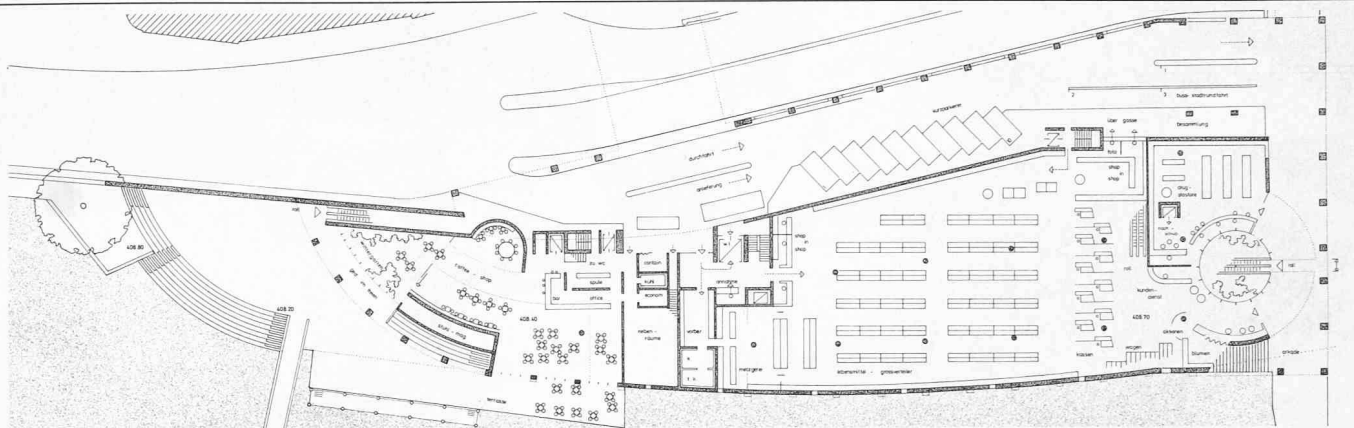
Die Grundidee des Projektes bildet ein bastionsartiger Sockelbau, auf dessen Plattform drei unterschiedliche Hallenbauten errichtet werden. Dieses kubische Konzept ergibt einen guten räumlichen Abschluss mit grossen Arkaden gegen den Bahnhof hin, eine offene und grosszügige Gliederung auf der Wasserseite und eine geschlossene Strassenflucht beim Bahnhofquai. Die architektonische Gestaltung zeigt einen städtischen Charakter, die grosszügigen offenen Hallen und Durchgänge kennzeichnen die Öffentlichkeit des Gebäudes.

Die Volumetrie der einzelnen Gebäudeteile ist sorgfältig ausgebildet, die Gebäudehöhen entsprechen dem städtebaulichen Rahmen. Die Gestaltung der Glastonne über dem Mittelplatz und die Zäsur zwischen Arkadentrakt und Passagentrakt sind architektonisch noch nicht gelöst. Kernstück der Anlage ist die Plattform in Hochlage, die über Rolltreppen von der Bahnhofbrücke und von der Südseite, durch eine breite Überführung vom Beatenplatz her erschlossen ist. Hier stellt sich die Frage, ob die Plattform mit den ihr zugeordneten Nutzungen trotz der Höhenlage durch das Publikum genügend benutzt wird und ob sie folglich die Aufgabe einer Verbindung in den Richtungen Nord-Süd und Ost-West ausreichend erfüllen kann.

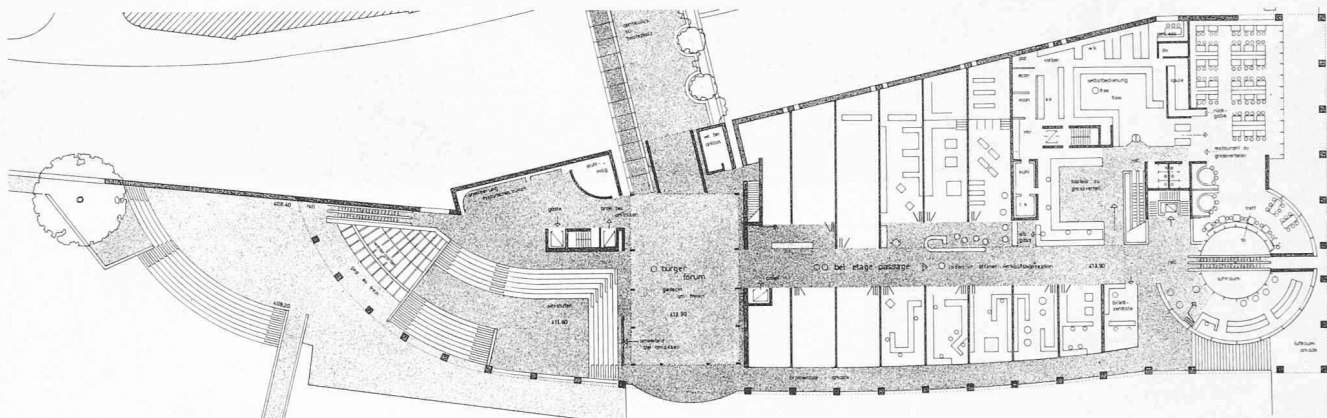
Die Anordnung des Grossverteilers im Sockelgeschoss ergibt eine vorteilhafte Lage und Anlieferung ohne Probleme der Fassadengestaltung, ausserdem wird damit die bestehende Nutzung der Untergeschosse nicht tangiert. Die Restaurants am südlichen Gebäudekopf haben bezüglich Sonne und Aussicht eine gute Lage. Die Kleingeschäfte an der Passage im 1. Obergeschoss sind je nach Belegung der Plattform in ihrer Erreichbarkeit benachteiligt. Der Wohnanteil bleibt wegen der kleinen Zahl der Wohnungen problematisch.

Die übrigen Nutzungen sind gut organisiert, wie auch das ganze Projekt von einer sorgfältigen und überlegten Planung der Einzelheiten zeugt.

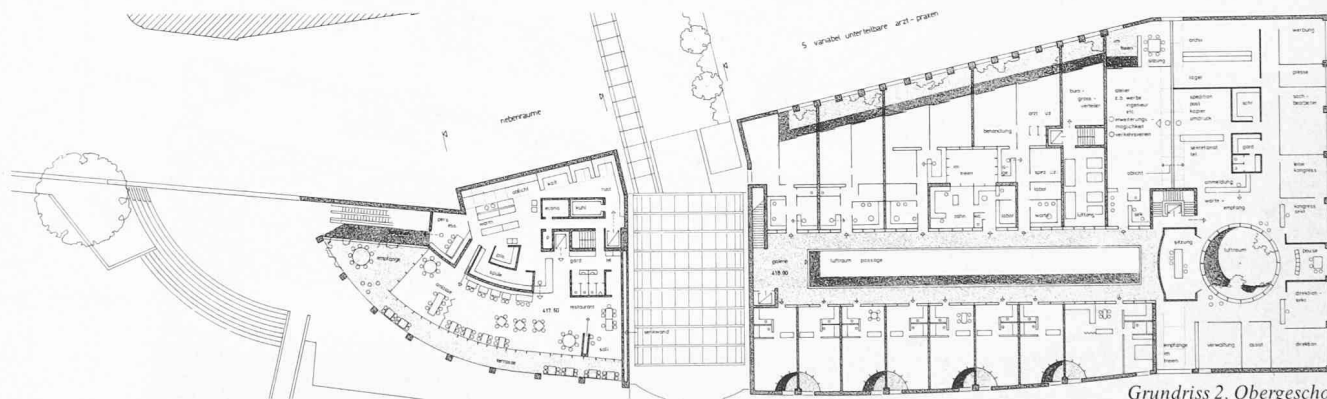




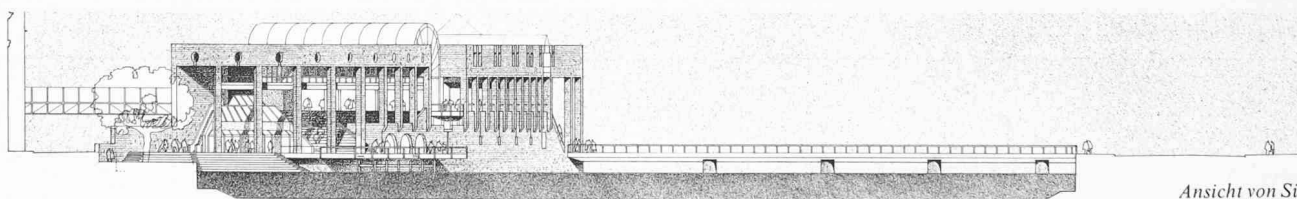
Grundriss Erdgeschoss 1:1000



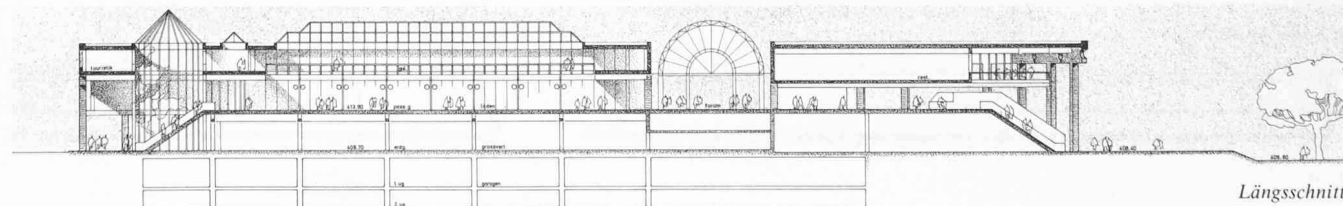
Grundriss 1. Obergeschoss



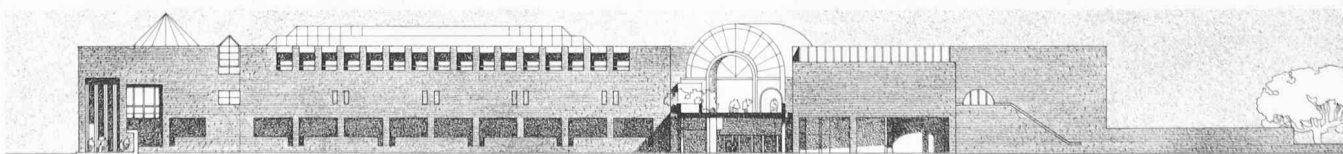
Grundriss 2. Obergeschoss



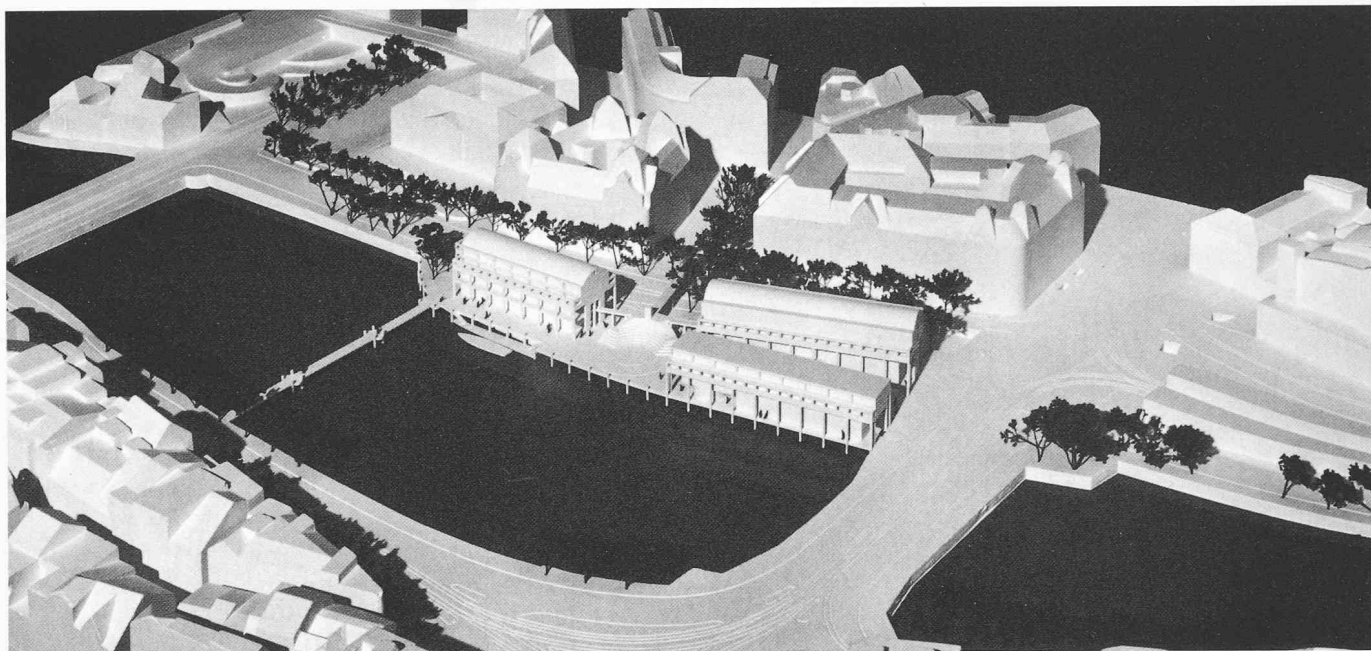
Ansicht von Süden



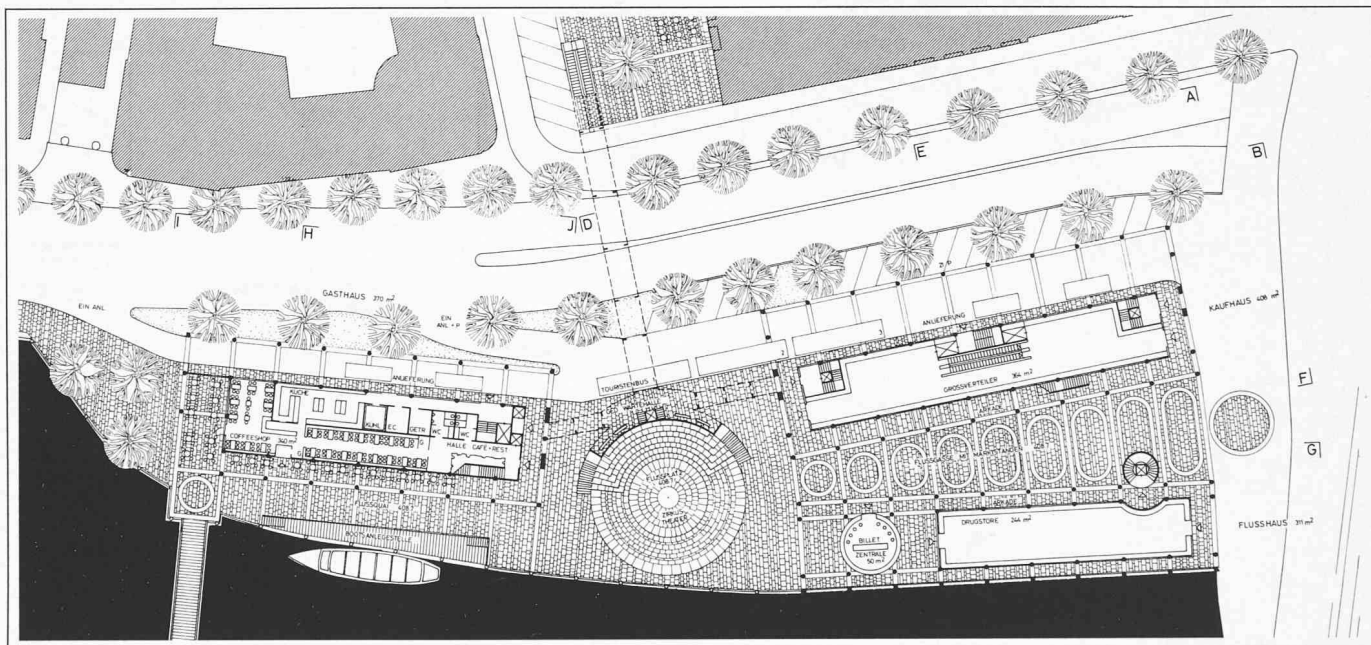
Längsschnitt



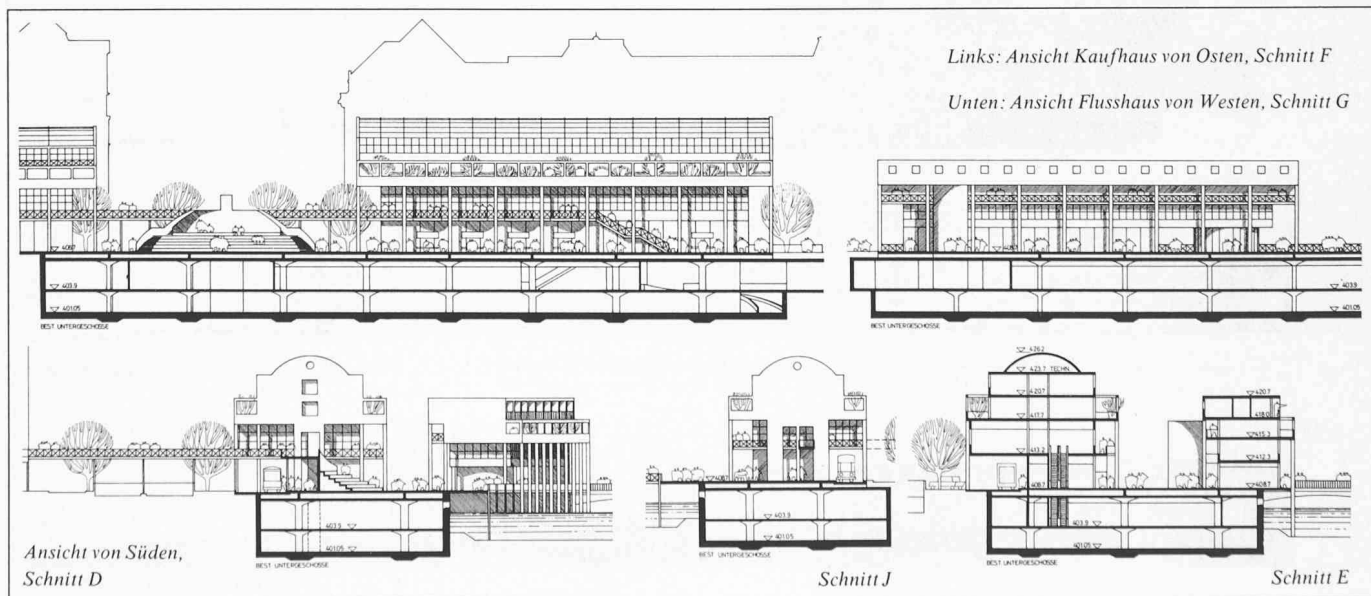
Ansicht von Westen, Bahnhofquai



Modellaufnahme



Grundriss Erdgeschoss 1:1000



## 2. Preis (9000 Fr.): Rudolf und Esther Guyer, Zürich

### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Mit relativ gleichwertigen Baukörpern wird ein städtebauliches Ensemble geschaffen, das wesentliche Qualitäten aufweist. Es stellt ein urbanes Gefüge mit starken Richtungsbezügen zu bedeutenden öffentlichen Bauten dar. Mit dem «Du Pont» und dem Amtshaus II wird eine baumbestandene Strasse von innerstädtischem Gepräge geschaffen. Als Fortsetzung des Beatenplatzes wird eine Achse gebildet, die optisch bis zur ETH reicht, aber in der

Raumbildung recht banal ist und die Baukörper zu stark trennt. In volumetrischer Hinsicht erscheint die Limmatfront trotz einer gewissen Tiefenstaffelung spannungslos. Dieser Eindruck wird durch die Repetition architektonischer Elemente unterstützt.

Die Fussgängerbereiche sind sehr gut gestaltet. Die Einmündung am Bahnhofplatz wirkt, obwohl architektonisch etwas unentschieden, einladend und leitet zu einer räumlich schönen Konzentration über, die städtisches Leben erzeugt. Das Zentrum, als Flussplatz definiert, dürfte allerdings im Gebrauch als Amphitheater problematisch sein und ist gestalterisch überinstrumentiert.

Die Fortsetzung des Fussgängerbereiches flussaufwärts ist durch ihre intensive Beziehung zur Limmat charakterisiert und befriedigt damit ein echtes Bedürfnis. Die Anlieferung zum Ladenkomplex ist im Prinzip zweckmässig, in Details nachteilig. Der organisatorische Aufbau des Projektes ist grundsätzlich zweckmässig. Gut gestaltet sind besonders die Restaurationsbetriebe mit ihren Aussenräumen und den zweckmässigen Küchen.

Im Ganzen handelt es sich um ein räumlich grosszügiges Projekt mit vielfältigen Bezügen und guter grundrisslicher Gestaltung, das jedoch nicht zu einer überzeugenden Einheit ausgereift ist.



Perspektivskizzen. Standpunkte Bahnhofbrücke und Flussgasse

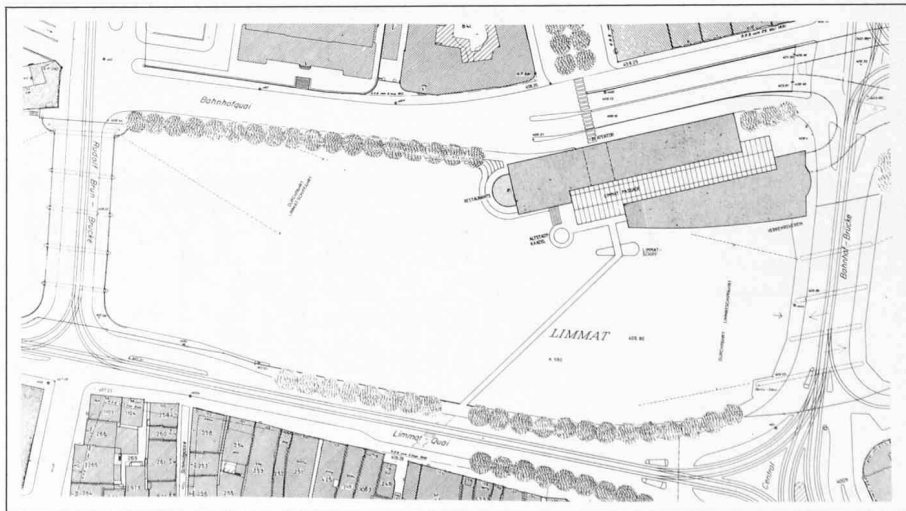
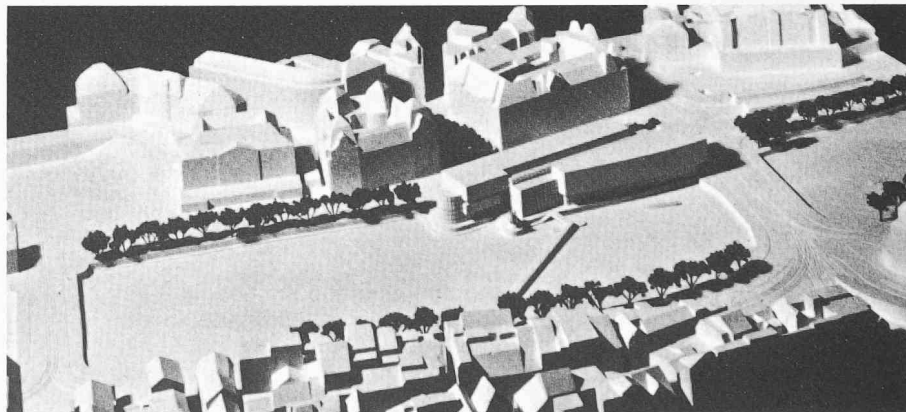
## 3. Preis (4000 Fr.): Atelier WW, W. Wäschle, U. Wüst, R. Wüst, Zürich

### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Zwei 5geschossige Baukörper von ähnlichem Volumen umschliessen eine verglaste Galerie, die sich mit ihrer Längsachse auf den oberen Limmatraum richtet. Wasserseitig werden die Gebäudekonturen an das heutige Erscheinungsbild angeglichen, auf der Westseite laufen sie parallel zur bestehenden Bebauung. Trotz diesem Versuch zur Anpassung an die bestehende Bausubstanz wirkt das projektierte Bauvolumen strukturell unbestimmt und schwerfällig.

Die Besucher werden vom Bahnhofplatz und vom Beatenplatz her gut empfangen. Die Anlieferung für den Lebensmittel-Grossverteiler nur im Untergeschoss ist ungenügend. Der innere Aufbau ist klar und übersichtlich. Die Verpflegungsstätten am Südende liegen richtig, das Selbstbedienungsrestaurant jedoch befindet sich praktisch unter dem Wasserspiegel. Die ergänzenden Vorschläge zum Raumprogramm sind willkommen und anregend, das grosse Angebot an Büroräumen scheint in diesem Ausmass übertrieben. Andererseits ist das Flächenangebot für den Grossverteiler zu knapp. Die Fassaden, vor allem gegen die Wasserseite, wirken formalistisch. Die Fenstergrössen entsprechen in keiner Weise ihren funktionellen Anforderungen.

Das Projekt stellt in mancher Hinsicht einen wertvollen Beitrag dar, vermag aber als etwas spannungsloses, in sich zu sehr abgeschlossenes Gebäude an dieser Stelle nicht zu überzeugen.



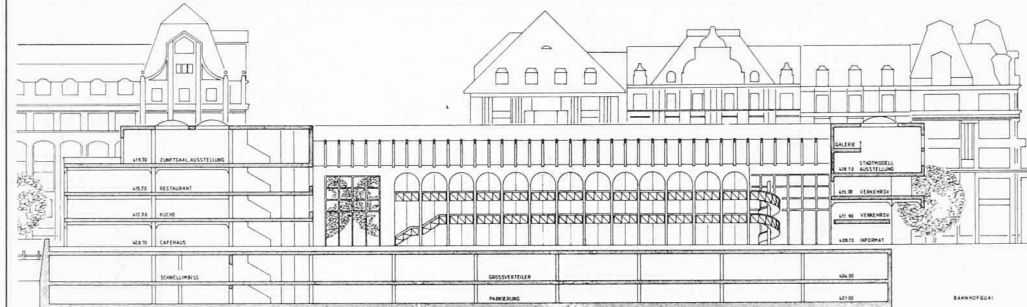
Oben: Modellaufnahme von Südosten

Rechts: Lageplan, Norden rechts

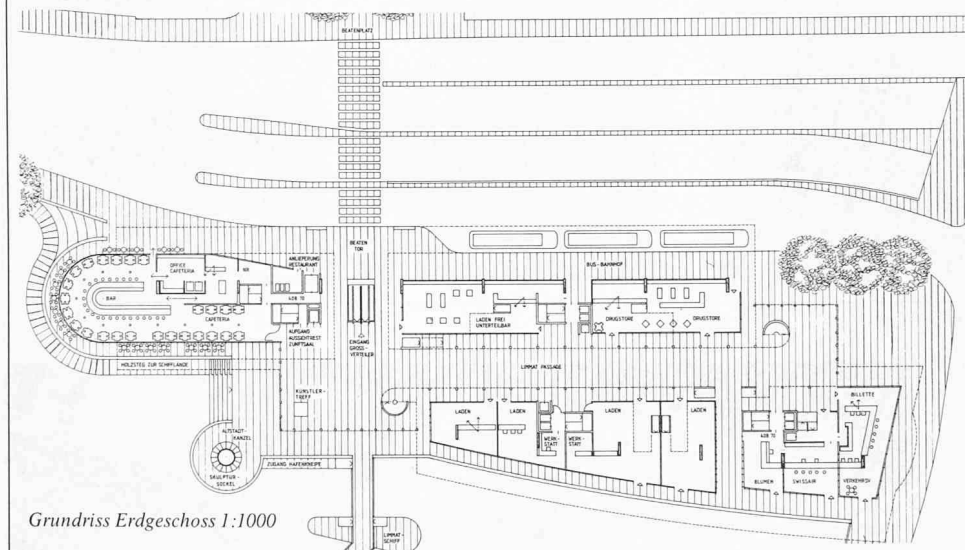




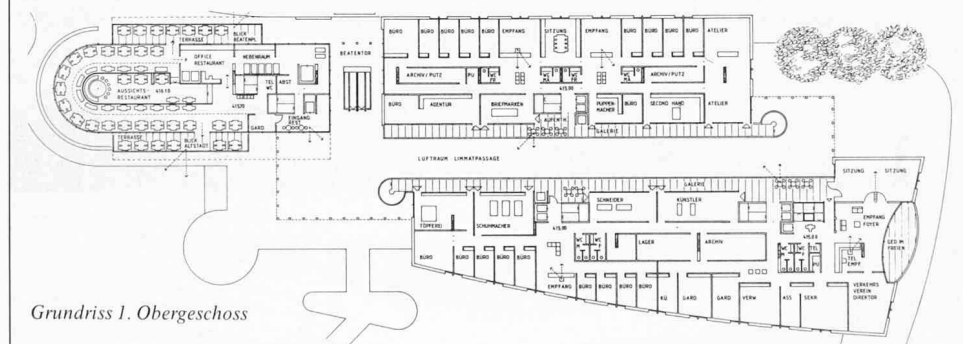
Ansicht von Osten



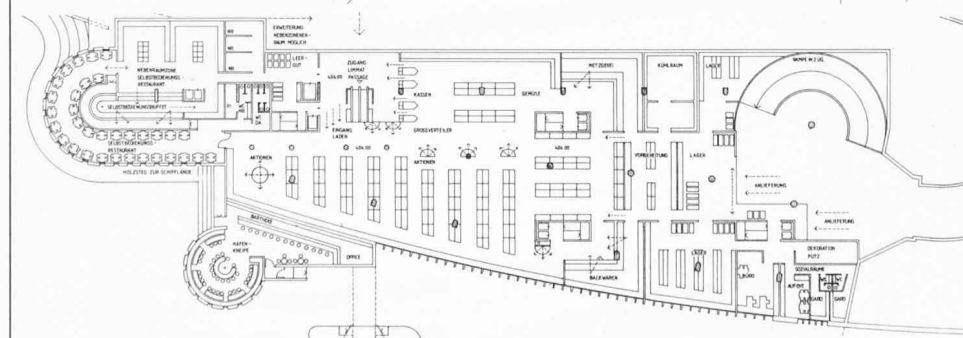
Längsschnitt



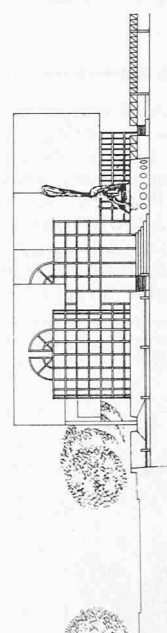
Grundriss Erdgeschoss 1:1000



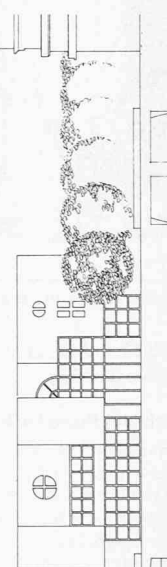
Grundriss 1. Obergeschoss



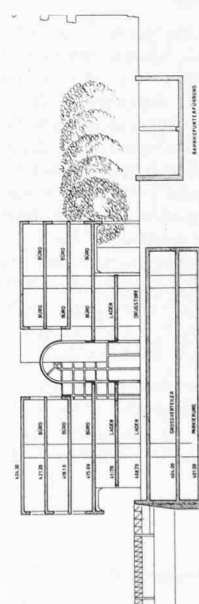
Grundriss 1. Untergeschoss



Ansicht von Süden



Ansicht von Norden



Querschnitt

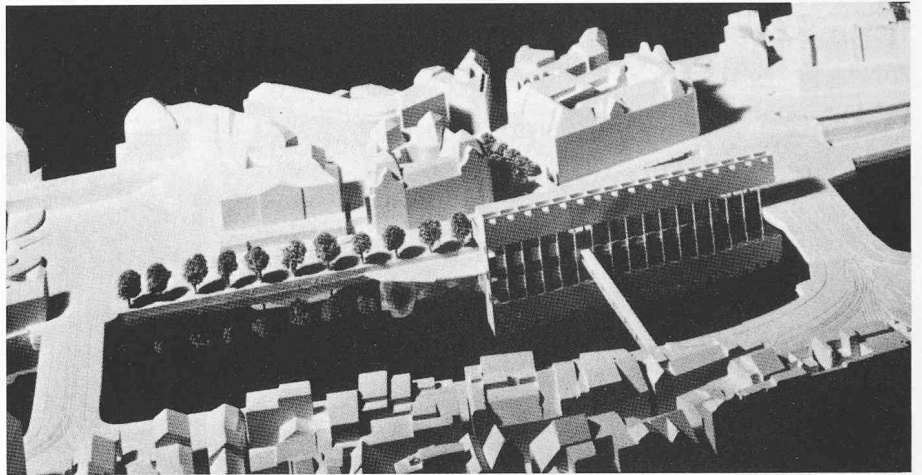


### Projekt Werner Egli und Hans Rohr, Baden-Dättwil

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Durch seine entschlossene Stellung, seine Masse und deren Gestaltung beherrscht der Hauptbaukörper den umliegenden Raum. Von der Bahnhofbrücke und vom Limmatquai her gesehen wird er mit Bestimmtheit die Hauptrolle übernehmen, womit die umliegenden Bauten zu Statisten erklärt werden. Wenn gemäss Verfasser keine Konkurrenz zum Bahnhofquai entsteht, so ergibt sich doch eine klare Konkurrenzsituation mit allen benachbarten Gebäuden.

Die architektonische Gestaltung ist überzeugend. Es herrscht eine klare Übereinstimmung zwischen Inhalt, Konstruktion und Ausdruck, so dass die Lektüre der verschieden zugeordneten Funktionen sehr angenehme Aspekte aufweist.



### Projekt Rolf Keller, Zumikon; Mitarbeiter: W. Lüthi, G. Reichwein

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Durch die Wahl des Massstabes und die Ausrichtung der Bauten wendet sich der Verfasser bewusst von der Stadt ab und gestaltet im Flussraum eine eigene kleine, fast romantische Welt. Diese Haltung wäre bei einem Ausstellungsgelände und an einem See eher angebracht als in einem innerstädtischen Flussraum. Die einzelnen Teile der Pavillonarchitektur sind sehr sorgfältig gestaltet und entsprechen der eigenen Interpretation des Limmatraumes als ein grosser landschaftlicher Grünraum. Die Diskrepanz zur städtischen Architektur des Du-Pont-Gebäudes und des Bahnhofplatzes ist sehr gross.

Die Qualitäten dieses Projektes liegen in der Durcharbeitung der Einzelheiten. Die Interpretation der städtischen Situation ist nicht überzeugend.

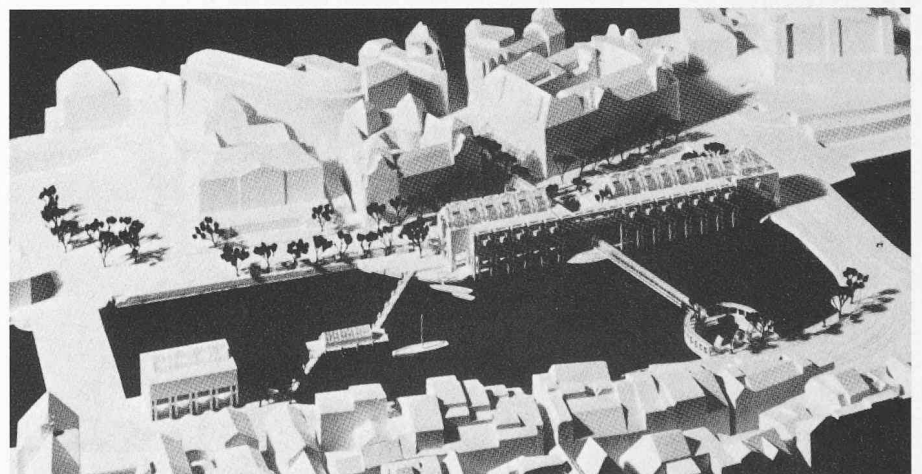


### Projekt Niklaus Hajnos, Zürich

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Der 135 m lange, gewaltige Baukörper will den prominenten Standort dominieren. Wegen seiner Form, Stellung und architektonischen Gestaltung wirkt er als romantisierendes, exotisches Gebäude; der städtebauliche Bezug ist weder zur gebauten Stadt noch zum Flussraum in überzeugender Weise erreicht. Der bahnhofseitige Kopfbau wirkt isoliert. Die Gradlinigkeit des Baukörpers verwischt die gekrümmte Linienführung des Flusslaufes und lässt zusammen mit den zwei Stegen, dem Fischmarkt und dem Wasserspiel einen nicht erwünschten Binnenteich entstehen.

Auch wenn grosses gestalterisches Bemühen, vor allem bezüglich der offenen und lebhaft gegliederten Fassaden, sichtbar ist, kann die Gesamthaltung des Projektes nicht überzeugen.

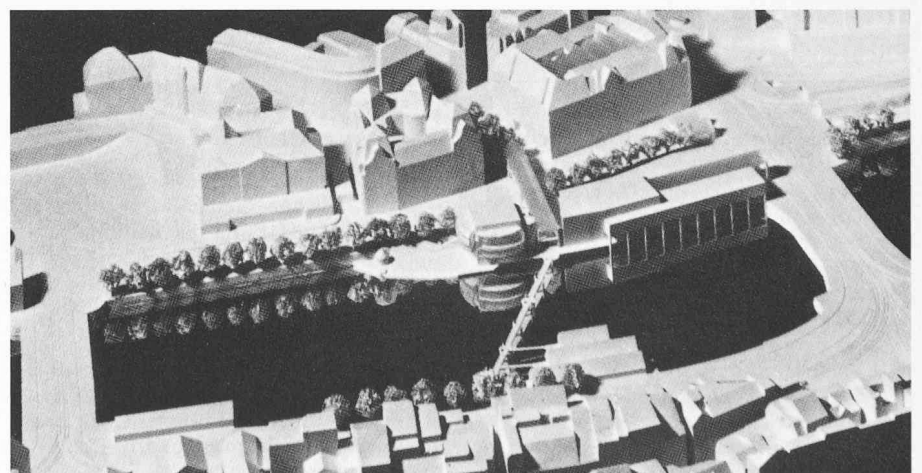


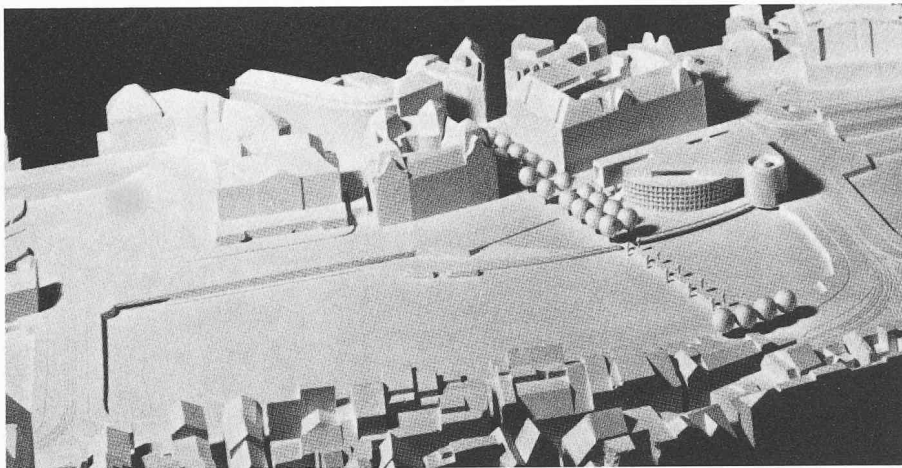
### Projekt Manuel Pauli, Zürich, Hansdieter Nieländer, Eva Pauli

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Der Verfasser dieses Projektes versucht als einziger, die Wettbewerbsaufgabe unter Erhaltung des Globus-Provisoriums zu lösen. Um das im Altbau beschränkte Volumen zu ergänzen, schlägt er flussaufwärts einen eigenständigen würfelförmigen Baukörper mit kreissegmentartigen Ausbuchtungen vor. Zwischen diese beiden Bauten stellt er eine massive überdachte Brücke, welche die Verbindung mit dem Beatenplatz herstellen soll.

Dem Verfasser ist es nicht gelungen, die prüfenswerte Idee einer Einbeziehung des Altbaues kubisch, architektonisch und funktionell befriedigend zu lösen. Ausserdem ist angesichts des baulichen Zustandes, der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten des Provisoriums ein eingreifender Umbau nicht zu rechtfertigen.



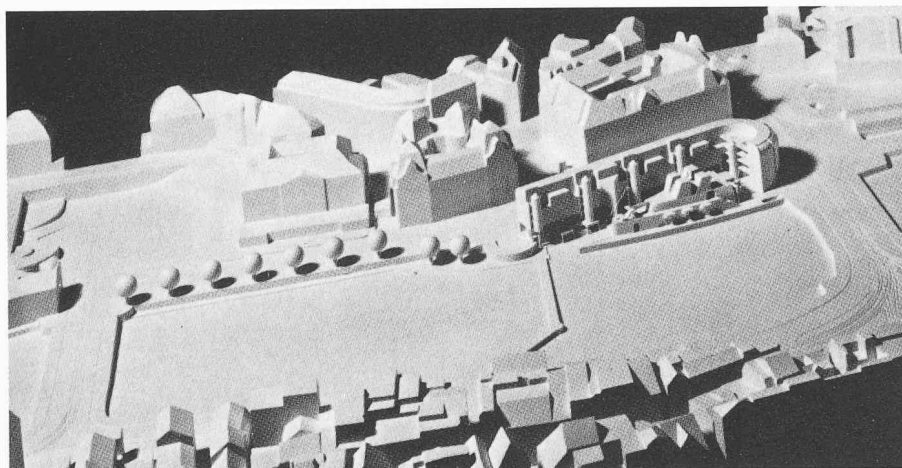


Projekt Prof. Dr. **Justus Dahinden**, Zürich;  
Mitarbeiter: **Dieter Lins**

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Charakteristisch ist der Rückzug des Gebäudes auf die Nordseite des Areals. Als städtebaulicher Hauptakzent ist die Überbetonung einer neuen Achse Beatenplatz-Papierwerd-Limmatsteig festzustellen; dies, obwohl die räumliche Verbindung des Beatenplatzes mit der Uferzone über die Verkehrsachse des Bahnhofquais in dieser Form nicht befriedigend zum Tragen kommen wird. Der Bezug zum Bahnhofplatz ist überzeugend.

Die architektonische Haltung ist gekennzeichnet durch die einfachen geometrischen Volumen und niedrigen Gebäudehöhen. Die konvexen verglasten Baukörper wirken eher abweisend. Die Umsetzung des einfachen Volumenkonzeptes mit bescheidenen Abmessungen in ein ebenbürtiges Raum- und Nutzungskonzept ist nicht gelungen.

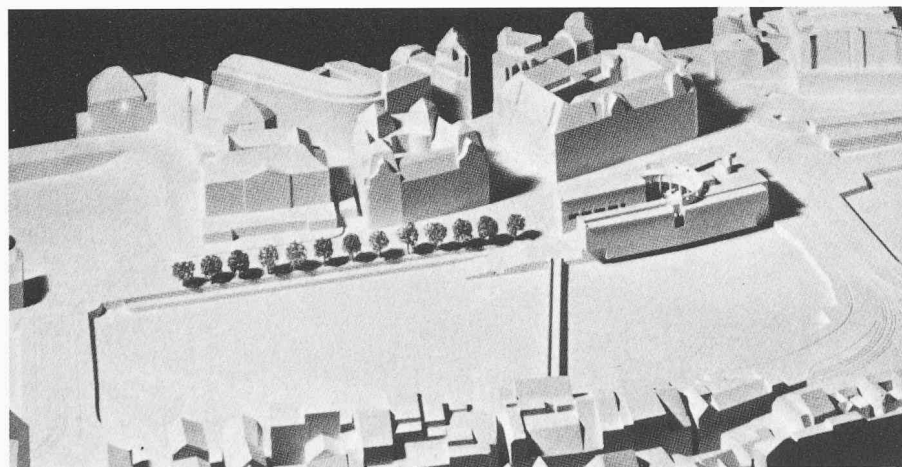


Projekt **K. Bernath** und **C. Frei**, **T. Boga**, Zürich

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Der Verfasser dieses Projektes beschreibt eher ungewöhnliche Wege. Er stellt ein 70 Meter langes und das Wasser um 15 Meter überragendes, stilisiertes Schiff aus Beton direkt an das Limmatufer. Ein schmaler, langgestreckter und überaus hoher Baukörper schirmt dieses begehbbare Objekt gegen den Bahnhofquai ab und endet in einem halbkreisförmigen Kopfbau am Bahnhofplatz. Der eher konventionelle Randbau und das kulissenhaft-theatralisch wirkende Schiff haben ausser der gemeinsamen Plattform keinen gemeinsamen Nenner. Die städtebaulich erwünschte Bildung eines Brückenkopfes erfolgt gegen den Bahnhofplatz in die falsche Richtung.

Das an und für sich originelle Projekt ist an dieser städtebaulich wichtigen Stelle unrealistisch.



Projekt **Claude Lichtenstein**, Zürich, **Vito Bertin**, Wallisellen

#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Der Verfasser schlägt einen U-förmigen Baukörper vor, welcher stark introvertierten Charakter aufweist. Damit verzichtet er fast vollständig auf die städtebaulichen Bezüge zum Bahnhofplatz, zum Bahnhofquai und zum Beatenplatz. Auch der direkte Bezug zur Limmat ist auf eine schmale Rampe gegen Süden reduziert. Der rückwärtige Strassenraum erfährt keine Aufwertung durch gestalterische Massnahmen. Die ausschliessliche Orientierung des Aussenraumes flussaufwärts wird der Aufgabe nicht gerecht.

Der Gedanke des U-förmigen Platzes ist bei Ausserachtlassung der übrigen städtebaulichen Bezugsmöglichkeiten eine zu wenig tragfähige Basis für eine Neuüberbauung des Papierwerdareals.

## Rückschau

In der Geschichte der Überbauung des Papierwerdareals folgten sich Für und Wider, Ruhe und Bewegung, Zuversicht und Konfusion in buntem Wechsel. Es ist zu hoffen, dass mit dem heutigen Stand nicht nur ein neuer Haltepunkt mit Fernsicht in dunstige Weiten erreicht ist, sondern dass sich das vorhandene tragfähige Ideengut nach einem Prozess der Reifung glücklich verfestigen lässt – eine Hoffnung, die der leidvolle Gang der Zeit für das Fleischhallen-Areal wohl endgültig zunichte gemacht hat. Im folgenden sei das bauliche Geschehen stichwortartig in Erinnerung gerufen:

1864: Die Bahnhofbrücke wird eröffnet, die Papierfabrik an der Sihl errichtet auf der Papierwerd-Insel ein Geschäftshaus – den nachmaligen Globus. Die Bauten versehen ihren Dienst 86 Jahre lang.

1891: Webers Bazar, eines der ältesten warenhausähnlichen Geschäfte der Schweiz, zieht in jenes Haus an der Bahnhofbrücke ein. Zürich zählt 78 000 Einwohner.

1896: Die Firma Globus übernimmt den ehemals Weberschen Bazar.

1912: Globus plant nun einen Neubau. Er schliesst einen ersten Landabtausch-Vertrag mit der Stadt und veranstaltet einen architektonischen Projektwettbewerb. Der Erste Weltkrieg durchkreuzt alle Baupläne.

1915: Am 6. Dezember 1915 wurde ein Ideenwettbewerb der Stadt Zürich für einen Bebauungsplan Bahnhofquai bis Zähringerstrasse entschieden (SBZ 1916, Bd. 67, Nr. 3, S. 19). Diesem Wettbewerb lagen verschiedene Planungsaufgaben zugrunde im Zusammenhang mit einer bis zur Zähringerstrasse zu verbreiternden Mühlegasse; einer vom Beatenplatz in Richtung des zu erweiternden Leonhardplatzes (Central) vorgesehenen weiteren Brücke (unter Opferung des später doch noch abgebrochenen «gedeckten Brugglis»); der Errichtung eines neuen Warenhauses Globus im Zusammenhang mit einer Wasserkraftanlage über der Papierwerdinsel und neuen, mit den Öffnungen der Bahnhofbrücke korrespondierenden Wehranlagen, der ganze Komplex einge-



spannt zwischen der projektierten Beaten- und der Bahnhofbrücke; einer kompakten Neubebauung des Altstadtgebietes Mühlegasse-Limmatquai-Leonhardplatz-Zähringerstrasse». Es berührt eigenartig, wenn man es heute geradezu als Glücksfall bezeichnen muss, dass frühere, offiziell beabsichtigte städtebauliche Unglücksfälle weniger aus noch rechtzeitiger Einsicht, als vielmehr dank ungünstiger äusserer Umstände unterblieben sind, der «Erfolg» solcher Vorhaben in unserer Sicht somit gerade darin gelegen hat, dass sie eben nicht ausgeführt werden konnten. So auch beim Bebauungsplan-Wettbewerb 1915/16, bei dem ein 1. Preis nicht erteilt werden konnte, da kein Entwurf vollständig befriedigte. Im 1. Rang (2. Preis) stand das Projekt der Architekten *Bischoff & Weideli*, Zürich. – Für das neu zu planende Warenhaus Globus lieferten die Wettbewerbsteilnehmer Projektentwürfe. Die Globus-Direktion war im Preisgericht jedoch nicht vertrieben.

1929: Erweiterung und Modernisierung des kleinen, überalterten Hauses werden immer dringender, doch ein Neubau ist unmöglich, weil in naher Zukunft der Seeabfluss reguliert und die Bahnhofbrücke neu gestaltet werden sollen. Ein Bebauungsplan liegt aber noch nicht vor. Selbst ein Umbau wird jetzt und später von den Behörden nicht bewilligt.

1932: Es taucht zum ersten Male der Gedanke auf, dem Unternehmen das Areal des Linthescher-Schulhauses als neuen Standort zu überlassen. Ein Vertreter des Stadtrates erklärt sich grundsätzlich damit einverstanden. Die Diskussion dieser Baupläne wird später unterbrochen, weil das Schulhaus doch noch für «etliche Jahre» seinen Zweck erfüllen muss.

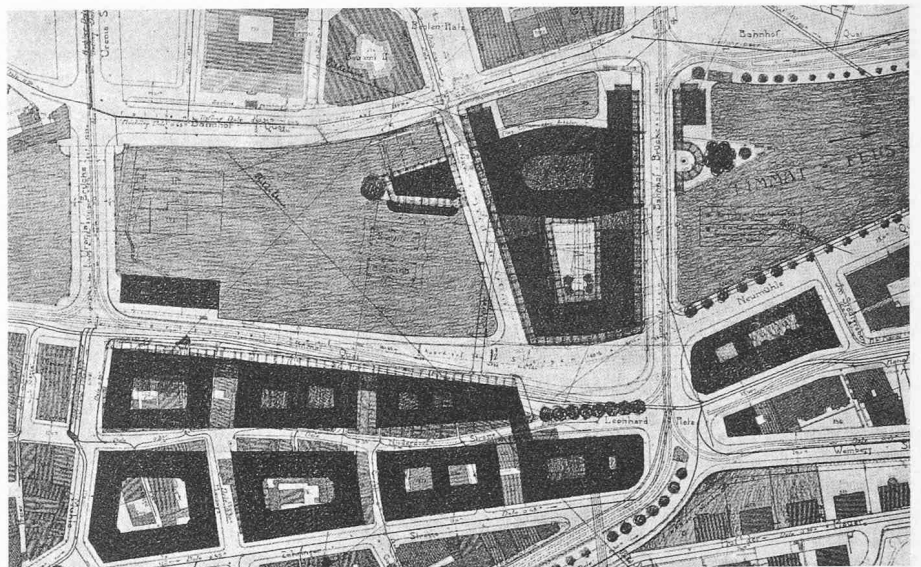
1937: Nochmals wird ein Architektur-Wettbewerb ausgeschrieben. Stadtpräsident Klöti steht dem Preisgericht vor; es kommt nicht zu endgültigen Lösungen. Der Projektwettbewerb wurde publiziert in SBZ 1937, Bd. 110, Nr. 26, S. 319. Im 1. Rang stand der Entwurf von Architekt *Robert Landolt*, Zürich, ohne Auftrag zur Weiterbearbeitung.

1939: Der Zweite Weltkrieg zwingt dazu, alle Pläne für die Seeabfluss-Regulierung, die neue Bahnhofbrücke und den Globus-Neubau einstweilen zurückzustellen.

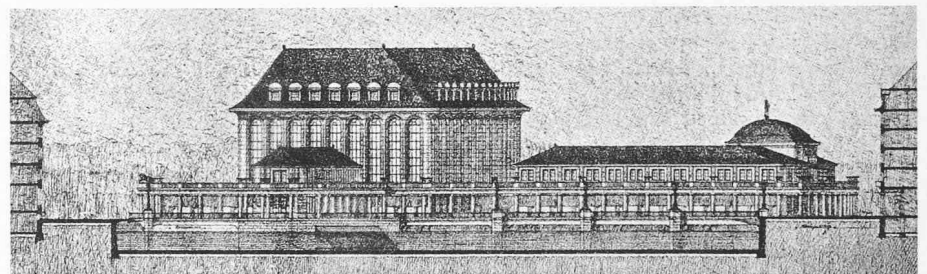
1946: Endlich rückt die Seeabfluss-Regulierung näher. Es kommt zu einem Landabtauschvertrag mit der Stadt, worin der Globus sich mit einer Verlegung ans Ufer und mit einem Provisorium im Linthescher-Schulhaus einverstanden erklärt. Er erhält zwar eine grössere Grundfläche, jedoch nur zum Teil mit Baurecht.

1948: Die behördliche Vorlage über die Regulierung des Seeabflusses und die Verbreiterung der Bahnhofbrücke ist abstimmungsreif und wird vom Volk gutgeheissen. Damit erhält auch der Vertrag mit dem Globus Rechtskraft, und man geht daran, das Neubau-Projekt zu bereinigen. Dem Kreditbegehren vom 12. September 1948 wurde mit Bezug auf das Bauvorhaben Globus ein Projekt von Prof. H. Hofmann aus dem Jahre 1944 zugrunde gelegt. (SBZ 1948, H. 37, S. 513.)

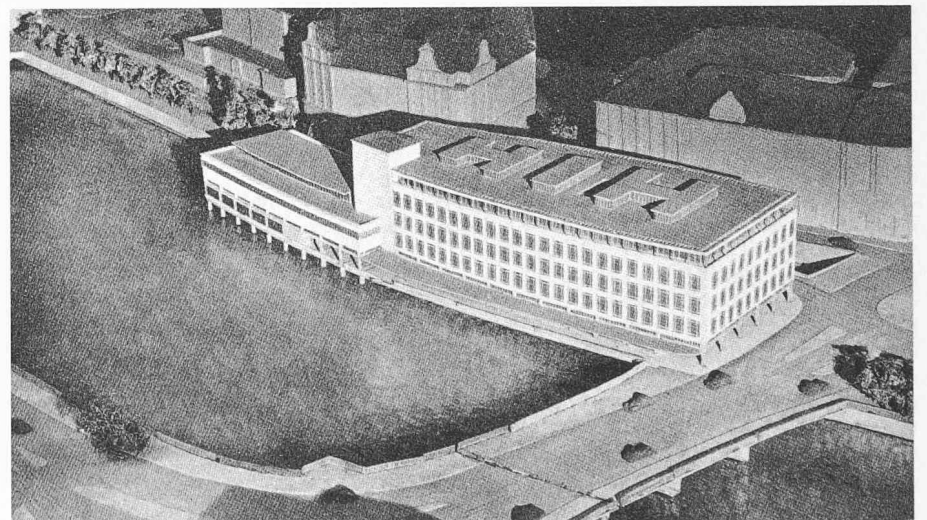
1949: Im August liegt ein neues Globus-Projekt von *Karl Egender* vor (SBZ 1949, H. 42,



Ideenwettbewerb der Stadt Zürich für einen Bebauungsplan Bahnhofquai bis Zähringerstrasse aus dem Jahre 1915. Situation des im ersten stehenden Projektes der Zürcher Architekten *Bischoff & Weideli*. Der teils auf dem Papierwerd stehende, teils die Limmat überbrückende Warenhauskomplex hätte zwischen die Bahnhofbrücke und eine neu zu erstellende Beatenbrücke eingespannt werden sollen.



Projekt *Bischoff & Weideli* 1915. Blick limmatabwärts



Modellaufnahme aus Nordosten des Globus-Projektes 1949 von *Karl Egender*

S. 597). Dieser Vorschlag wurde von Stadt und Kanton vorerst abgelehnt, weil er hinsichtlich seines Kubikinhaltes wie auch der Dachgesimshöhe weit über das hinausging, was zwischen dem Bauherrn einerseits und Stadt und Kanton Zürich anderseits vereinbart worden war. In einigen Kreisen gewinnt jetzt die Idee der «freien Limmat» an Boden.

1950: Im Herbst zieht der Globus ins Linthescher-Schulhaus.

1951: Die Zürcher stimmen über die Motion «Freie Limmat» ab und nehmen sie an.

1958: Es kommt zu einem neuen Landabtauschvertrag, Globus erwirbt das wesent-

lich kleinere Areal des Linthescher-Schulhauses und plant ein zweites Provisorium an der Bahnhofbrücke; Eröffnung 1961.

1967: Eröffnung des neuen Globus an der Bahnhofstrasse auf dem Areal des Linthescher-Schulhauses; Architekt: *Karl Egender*.

1979: Im Februar veranstaltet die Stadt Zürich einen Ideenwettbewerb für die Überbauung des Papierwerdareals (SIA 1979, H. 5, S. 60; H. 46, S. 945)

1982: Projektwettbewerb unter den Preisträgern des Ideenwettbewerbes (SIA 1983, H. 45, S. 1079). Das Projekt der Architekten *Max Kollbrunner* und *Bruno Gerosa* wird zur Weiterbearbeitung empfohlen. B.O.